

DIPLOMARBEIT

**Räumliche Planungsstrategien im Zusammenhang mit
Fernbahnhöfen im peripheren Raum**

**aufgezeigt anhand der Bahnhöfe
Tullnerfeld und Weststeiermark**

**ausgeführt zum Zweck der Erlangung des akademischen Grades eines
Diplom-Ingenieurs / Diplom-Ingenieurin
unter der Leitung**

Ass. Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. Bardo Hörli

E280-5

Department für Raumplanung
Fachbereich für Verkehrssystemplanung

Eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Stefanie Kristen, BSc.

Matrikelnummer: 01326491

Wien, am 16.09.2019



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

EIDESSTÄTTLICHE ERKLÄRUNG

Ich erkläre hiermit an Eides statt durch meine eigenhändige Unterschrift, dass ich die vorliegende Arbeit selbständig verfasst und keine anderen als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel verwendet habe. Alle Stellen, die wörtlich oder inhaltlich den angegebenen Quellen entnommen wurden, sind als solche kenntlich gemacht.

Die vorliegende Arbeit wurde bisher in gleicher oder ähnlicher Form noch nicht als Diplomarbeit eingereicht.

Wien, am 16.09.2019

Stefanie Kristen

ABSTRACT - DEUTSCHE FASSUNG

Der Fernbahnhof im peripheren Raum zählt zu den Sonderformen hinsichtlich der betrieblichen Hierarchie der Bahnhöfe. Als wesentliche Merkmale dieses Typus gelten zum einen die isolierte Situierung, zum anderen die Abgeschlossenheit vom Ortszentrum, wodurch neue Herausforderungen für die regionale Entwicklung entstehen. Diese Herausforderungen sollen im Zuge einer näheren Betrachtung der Wirkungsfelder Siedlungsstruktur/-entwicklung, Verkehrsstruktur/-entwicklung, Wirtschaftsstruktur/-entwicklung und Akzeptanz sichtbar gemacht werden. Diese Wirkungsfelder sollen mithilfe zweier bekannter Fallbeispiele dieser Sonderform des Fernbahnhofs in peripherer Lage in Österreich veranschaulicht und herausgearbeitet werden. Als Fallbeispiele werden sowohl der Bahnhof Tullnerfeld in Niederösterreich, der seit 2012 in Betrieb ist, als auch der Bahnhof Weststeiermark im Süden der Steiermark, der erst 2026 in Betrieb gehen soll, einer genaueren Betrachtung unterzogen. Zusätzlich werden der Vollständigkeit halber zwei internationale Fallbeispiele aus Deutschland und Frankreich genauer betrachtet, um internationale Sichtweisen und Lösungsvorschläge einzuarbeiten. Ein direkter Vergleich zwischen den beiden österreichischen Bahnhöfen ist aufgrund des noch in der Bauphase befindlichen Bahnhofs Weststeiermark nicht möglich. Dieser Umstand bedingt einen Rückgriff auf die Methodik der Entwicklung von Szenarien. In diesem Zusammenhang greifen zwei Szenarien zum einen auf die Resultate des Bahnhofs Tullnerfeld zurück, zum anderen werden sämtliche Wirkungsfelder auf einen wirtschaftlichen Schwerpunkt ausgelegt. Auf Basis der dadurch gewonnenen Erkenntnisse werden eigene Leitlinien mit idealtypischen Zielsetzungen entwickelt, aus denen sich schlussendlich Handlungsempfehlungen für zukünftige Planungsvorhaben derartiger Fernbahnhöfe in peripherer Situierung ergeben.

ABSTRACT - ENGLISH VERSION

Train stations located in the peripheral area of a city are a special form of station regarding the operational hierarchy of stations in general. The key characteristics of this type of station include, on the one hand, the isolated location and, on the other hand, the distance to the city center, which creates new challenges for regional development. These challenges are to be evaluated through case studies of the following aspects: settlement structure / development, traffic structure / development, economic structure / development, and acceptance. These aspects will be illustrated and elaborated on by means of two well-known case studies of this special form of the train station in the peripheral area of a city in Austria. The case studies include both the Tullnerfeld Station in Lower Austria, which has been in operation since 2012, and the train station Weststeiermark in the southern region of Styria, an Austrian province, which is currently still in construction and is planned to go into operation in 2026. In addition, for the sake of completeness, two international case studies from Germany and France will be considered more closely in order to incorporate international perspectives and solutions. A direct comparison between the two Austrian train stations is not possible due to the current construction project of the station Weststeiermark. This situation requires a recourse to scenario development methodology. In this context, two scenarios draw on the results of the Tullnerfeld Station, and all aspects are targeted at an economic focus. On the basis of the knowledge gained, this study proposes guidelines with ideal-typical guidelines, which ultimately result in recommendations for future planning projects of such train stations in the peripheral area of cities.

INHALTSVERZEICHNIS

1. EINLEITUNG	9
1.1. Ziel der Arbeit	10
1.2. Vorgangsweise	11
2. BAHNHÖFE UND FERNBAHNHÖFE IM PERIPHEREN RAUM	12
2.1. Definition und Funktionsweisen von Bahnhöfen	12
2.1.1. Funktion des Bahnhofs im Personenverkehr	13
2.1.2. Funktion des Bahnhofs im Güterverkehr	14
2.2. Lage im Verkehrsnetz	15
2.3. Betriebliche Hierarchie der Bahnhöfe	16
2.4. Bedienung der Bahnhöfe	19
2.5. Ausstattungsstrategie eines Bahnhofs	21
3. RÄUMLICHE ASPEKTE DER FERNBAHNHÖFE IM PERIPHEREN RAUM	22
3.1. Wirkungsfeld: Verkehrsstruktur und Verkehrsentwicklung	22
3.2. Wirkungsfeld: Siedlungsstruktur und Siedlungsentwicklung	25
3.3. Wirkungsfeld: Wirtschaftsstruktur und Wirtschaftsentwicklung	28
3.4. Wirkungsfeld: Akzeptanz	29
4. RÄUMLICHE WIRKUNG ANHAND VON FALLBEISPIELEN	31
4.1. Internationale und nationale Rahmenbedingungen	31
4.1.1. EU-Ebene	31
4.1.2. Nationale Ebene	33
4.2. Fallbeispiel: Bahnhof Tullnerfeld	36
4.2.1. Allgemeine Gegebenheiten	37
4.2.1.1. Geografische Lage	38
4.2.1.2. Politische und planerische Vorgaben	39
4.2.2. Lage und Funktion des Bahnhofs	43
4.2.2.1. Lage im Verkehrsnetz	43
4.2.2.2. Betriebliche Hierarchie des Bahnhofs	44
4.2.2.3. Bedienung des Bahnhofs	44
4.2.2.4. Ausstattung des Bahnhofs	47
4.2.3. Räumliche Aspekte	48
4.2.3.1. Wirkungsfeld: Verkehrsstruktur und Verkehrsentwicklung	48

4.2.3.2.	Wirkungsfeld: Siedlungsstruktur und Siedlungsentwicklung	53
4.2.3.3.	Wirkungsfeld: Wirtschaftsstruktur und Wirtschaftsentwicklung	56
4.2.3.4.	Wirkungsfeld: Akzeptanz	60
4.2.4.	Planerische Kritik	61
4.2.4.1.	Reflexion des Wirkungsfeldes Verkehrsstruktur/-entwicklung	61
4.2.4.2.	Reflexion des Wirkungsfeldes Siedlungsstruktur/-entwicklung	63
4.2.4.3.	Reflexion des Wirkungsfeldes Wirtschaftsstruktur/-entwicklung	64
4.2.4.4.	Reflexion des Wirkungsfeldes Akzeptanz	65
4.2.5.	Fazit	66
4.3.	Fallbeispiel: Bahnhof Weststeiermark	70
4.3.1.	Allgemeine Gegebenheiten	73
4.3.1.1.	Geografische Lage	74
4.3.1.2.	Politische und planerische Vorgaben	76
4.3.2.	Lage und Funktion des Bahnhofs	82
4.3.2.1.	Lage im Verkehrsnetz	82
4.3.2.2.	Betriebliche Hierarchie des Bahnhofs	82
4.3.2.3.	Bedienung des Bahnhofs	83
4.3.2.4.	Ausstattung des Bahnhofs	85
4.3.3.	Wirkungsszenario 1 – „Gleiche Einflüsse“	86
4.3.3.1.	Wirkungsfeld: Verkehrsstruktur/-entwicklung	86
4.3.3.2.	Wirkungsfeld: Siedlungsstruktur/-entwicklung	89
4.3.3.3.	Wirkungsfeld: Wirtschaftsstruktur/-entwicklung	92
4.3.3.4.	Wirkungsfeld: Akzeptanz	95
4.3.4.	Wirkungsszenario 2 – „Wirtschaftlicher Schwerpunkt“	96
4.3.4.1.	Wirkungsfeld: Verkehrsstruktur/-entwicklung	97
4.3.4.2.	Wirkungsfeld: Siedlungsstruktur/-entwicklung	98
4.3.4.3.	Wirkungsfeld: Wirtschaftsstruktur/-entwicklung	99
4.3.4.4.	Wirkungsfeld: Akzeptanz	100
4.3.5.	Fazit der Szenarien	100
4.4.	Internationale Fallbeispiele	106
4.4.1.	Fernbahnhof Montabaur	106
4.4.1.1.	Umfeld um den Bahnhof	108
4.4.1.2.	Verkehrliche Verknüpfung des Bahnhofs	109
4.4.2.	Fernbahnhof Gare du Creusot TGV	111
4.4.2.1.	Umfeld um den Bahnhof	112
4.4.2.2.	Verkehrliche Verknüpfung des Bahnhofs	114
4.5.	Fazit	115
5.	ALLGEMEINE HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN FÜR FERNBAHNHÖFE IM PERIPHEREN RAUM	123
5.1.	Verkehrsstruktur und Verkehrsentwicklung	123
5.2.	Siedlungsstruktur und Siedlungsentwicklung	125
5.3.	Wirtschaftsstruktur und Wirtschaftsentwicklung	127

5.4. Akzeptanz	129
6. KRITISCHE REFLEXION EINER ÜBERTRAGBARKEIT	131
6.1. Allgemeine Gegebenheiten	131
6.2. Lage und Funktion des Bahnhofs	132
6.3. Politische und planerische Vorgaben	134
7. SCHLUSSFOLGERUNGEN	136
8. LITERATURVERZEICHNIS	139
9. DANKSAGUNG	147
10. ABBILDUNGSVERZEICHNIS	148
11. TABELLENVERZEICHNIS	150
12. ANHANG	151

1. EINLEITUNG

Jeder Bahnhof lässt sich aufgrund bestimmter Merkmale in einen vordefinierten betrieblichen Typus eingliedern. Eine Ausnahme stellt die Sonderform des Fernbahnhofs in peripherer Situierung dar. In Österreich zeigt sich, dass dieser Sondertypus in den letzten Jahren verstärkt in den Vordergrund planerischer Vorhaben gerückt ist. Laut aktuellem Stand erfüllen zwei Fernbahnhöfe in Österreich die Voraussetzung für die Typisierung dieser genannten Sonderform, namentlich der bereits fertiggestellte Bahnhof Tullnerfeld und der Bahnhof Weststeiermark, der sich derzeit noch in Bau befindet. Offiziell gibt es im Zusammenhang mit Fernbahnhöfen in peripherer Lage jedoch kaum Literatur und damit auch keine kritischen Auseinandersetzungen sowie genaueren Beschreibungen, mit welchen Einflüssen auf die unterschiedlichen Wirkungsfelder Verkehrsstruktur/-entwicklung, Siedlungsstruktur/-entwicklung, Wirtschaftsstruktur/-entwicklung und Akzeptanz in einer Region zu rechnen ist. Die isolierte Situierung des Fernbahnhofs führt in diesem Kontext bei einer Gesamtbetrachtung zu neuen Herausforderungen für die regionale Entwicklung.

Der Fokus dieser Arbeit liegt auf der Betrachtung der regionalen Entwicklung im Zusammenhang mit den ausgewählten Fernbahnhöfen im peripheren Raum in Österreich (Tullnerfeld und Weststeiermark), die einen Aufschluss über künftige Empfehlungen für die unterschiedlichen Wirkungsfelder bei ähnlichen Bedingungen geben soll. Einer genaueren Betrachtung werden dabei die Wirkungsfelder Verkehrsstruktur/-entwicklung, Siedlungsstruktur/-entwicklung, Wirtschaftsstruktur/-entwicklung und Akzeptanz unterzogen.

Jedes Wirkungsfeld deckt für sich spezielle Bereiche ab, um die Auswirkungen eines Fernbahnhofs in peripherer Situierung sichtbar zu machen. Bei der Wirtschaftsstruktur und Wirtschaftsentwicklung liegt der Fokus auf den Neuansiedlungen im Zuge einer gemeinsamen Realisierung eines Industriegebietes und der damit verbundenen Erhöhung der Anzahl der Arbeitsstätten sowie Beschäftigten in der Region. Des Weiteren wird der Parameter der Nahversorger in der Region in diesem Zusammenhang genauer betrachtet. Im Zuge des Themenbereichs Verkehrsstruktur und Verkehrsentwicklung werden öffentliche Anbindungen, das Parkraumkonzept sowie die Radwege genauer betrachtet. Beim Wirkungsfeld Siedlungsstruktur und Siedlungsentwicklung liegt der Schwerpunkt auf den umfangreichen Siedlungserweiterungen aufgrund einer vermuteten Bevölkerungszunahme, die sich eventuell aufgrund des neuen Bahnhofs entwickeln können. Die Akzeptanz ist ein wesentlicher Punkt, der aus unterschiedlichen Sichtweisen, wie die von Bürgerinnen und Bürgern oder Politikerinnen und Politikern, betrachtet wird.

Einen wesentlichen Einfluss auf den Fernbahnhof in peripherer Situierung nehmen die Charakteristika des Bahnhofs. Zu diesen Charakteristika zählen die folgenden Merkmale, die

einen Einfluss auf die unterschiedlichen Wirkungsfelder nehmen. Dazu gehören die Lage im Verkehrsnetz, die betriebliche Hierarchie, die Bedienung sowie die Ausstattung des Bahnhofs. Diese genannten Merkmale werden für jedes Fallbeispiel gesondert herausgearbeitet.

Die ausgewählten Fallbeispiele, Bahnhof Tullnerfeld und Bahnhof Weststeiermark, zählen zur Kategorie der Fernbahnhöfe, jedoch sind sie aufgrund ihrer solitären Lage und der Abgeschlossenheit vom Ortszentrum von anderen Fernbahnhöfen zu unterscheiden. Daher werden sie im Rahmen der Arbeit unter dem Namen Fernbahnhöfe im peripheren Raum geführt. Aufgrund dieser Gemeinsamkeit eignen sie sich optimal für einen Vergleich. Dabei ist allerdings festzuhalten, dass ein direkter Vergleich anhand zuvor festgelegter Kriterien nicht möglich ist, da sich der Bahnhof Weststeiermark mit Stand 2019 noch in Bau befindet. Im Laufe der Arbeit werden daher zwei verschiedene Zukunftsszenarien auf Basis des bereits in Betrieb genommenen Bahnhofs Tullnerfeld konstruiert, um aus den unterschiedlichen Wirkungsfeldern Rückschlüsse ziehen zu können. Des Weiteren werden Beispiele aus Deutschland und Frankreich herangezogen, die auch aus internationaler Sicht Aufschlüsse geben sollen.

Die Forschungsfragen, die im Zuge der Arbeit beantwortet werden, lauten wie folgt:

- *„Welche Handlungsempfehlungen im Bereich der Verkehrsentwicklung, Siedlungsentwicklung, Wirtschaftsentwicklung und Akzeptanz sind bei künftigen Neuplanungen von Fernbahnhöfen im peripheren Raum relevant?“*
- *„Ist eine Übertragbarkeit vom ausgearbeiteten Planungskonzept des Bahnhofs Tullnerfeld auf die Planungsaspekte des Bahnhofs Weststeiermark möglich?“*

1.1. Ziel der Arbeit

Ziel der Diplomarbeit ist die Herausarbeitung verschiedener Handlungsempfehlungen für die Wirkungsfelder Verkehrsstruktur/-entwicklung, Siedlungsstruktur/-entwicklung, Wirtschaftsstruktur/-entwicklung sowie Akzeptanz, die einer zukünftigen Planung und Realisierung eines Fernbahnhofs in peripherer Lage dienen sollen. Dadurch soll von Beginn an eine effektive und zielorientierte regionale Planung gewährleistet werden. Diese Arbeit soll Handlungsempfehlungen für alle Akteure, die sich mit der Thematik eines Fernbahnhofs in peripherer Lage und dessen Auswirkungen befassen, bereitstellen sowie Anlass zu angeregten Diskussionen über zukünftige Planungsvorhaben von Fernbahnhöfen im peripheren Raum geben. Diese Empfehlungen zu den jeweiligen Wirkungsfeldern geben den politischen Entscheidungsträgern sowie dem Fachpersonal auf Landes-, Bezirks- und Gemeindeebene, den Bahnunternehmen und lokalen Verkehrsverbänden die Möglichkeit, die

künftigen Entwicklungen in unterschiedlichen Bereichen besser einschätzen und gegebenenfalls passende Maßnahmen setzen zu können.

1.2. Vorgangsweise

Zu Beginn der Arbeit werden die räumlichen Aspekte eines Bahnhofs ausgearbeitet, die sich in mehrere Kategorien unterteilen lassen: Verkehrsstruktur/-entwicklung, Siedlungsstruktur/-entwicklung, Wirtschaftsstruktur/-entwicklung und Akzeptanz. Anhand dieser räumlich definierten Aspekte werden die zwei ausgewählten Bahnhöfe genauer betrachtet. Internationale Fallbeispiele mit ähnlichen Bedingungen werden ebenfalls herangezogen.

Im Kontext des Bahnhofs Tullnerfeld liegt der Schwerpunkt auf der allgemeinen Beschreibung sowie der raumplanerischen Sichtweise und aktuellen Situation vor Ort. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse werden in weiterer Folge einer kritischen Reflexion unterzogen.

Bei der Betrachtung des Bahnhofs Weststeiermark in Deutschlandsberg liegt der Fokus auf dem Entwicklungskonzept und den darauf aufbauenden zukünftigen Zielen. Zu diesem Zweck werden, ausgehend vom Bahnhof Tullnerfeld, zwei fiktive Wirkungsszenarien konstruiert. Das erste Wirkungsszenario ist durch einen ähnlichen Verlauf wie beim Bahnhof Tullnerfeld gekennzeichnet, wobei sowohl positive als auch negative Entwicklungsmöglichkeiten berücksichtigt werden. Im Zuge des zweiten Wirkungsszenarios wird ein deutliches Extremum im Bereich der Siedlungsentwicklung und Verkehrsinfrastruktur sowie der Wirtschaftsstruktur in den umliegenden Gemeinden herausgearbeitet.

Abschließend wird aufgezeigt werden, welchen wesentlichen Handlungsempfehlungen hinsichtlich Verkehrsstruktur/-entwicklung, Siedlungsstruktur/-entwicklung, Wirtschaftsstruktur/-entwicklung und Akzeptanz primär Beachtung geschenkt werden muss, damit entsprechende zukünftige Planungsvorhaben für Fernbahnhöfe im peripheren Raum für die zuständigen Akteure effizient umgesetzt werden können.

Der theoretische Teil basiert auf Literaturrecherche. Aufschluss über die Planung sowie die Realisierung der Bahnhöfe werden Interviews mit der ÖBB Infrastruktur AG und den Bürgermeister*innen aus der Südsteiermark als auch aus dem Tullnerfeld geben. Speziell über den Bahnhof Tullnerfeld sollen durch das Interview die Adjustierungen nach der Fertigstellung sichtbar gemacht werden und es soll aufgezeigt werden, welche wesentlichen Wirkungen der Bahnhof auf die umliegende Region auf Basis des aktuellen Stands genommen hat.

2. BAHNHÖFE UND FERNBAHNHÖFE IM PERIPHEREN RAUM

Das folgende Kapitel legt den Fokus auf die allgemeine Betrachtung des Begriffes Bahnhof und seine Funktionen und Formen. Es werden die diversen Funktionsweisen genau erläutert und die dafür verwendeten Begriffe definiert. Dabei ist immer von der Sichtweise der Schiene auszugehen, da diese Begriffe auch im Zusammenhang mit anderen Transportmitteln verwendet werden.

Es werden die unterschiedlichen Steuerungsansätze, die einen direkten Einfluss auf den Bahnhof nehmen, aufgezeigt. Der Fokus der Betrachtung liegt dabei auf folgenden Ansätzen:

- Lage im Verkehrsnetz
- Betriebliche Hierarchie
- Bedienung der Bahnhöfe
- Ausstattung eines Bahnhofs

Diese ausgewählten Steuerungsansätze sind essentiell für die Akzeptanz eines Bahnhofs.

Ebenfalls werden die verschiedenen Arten der Bahnhöfe und deren unterschiedliche Situierung im Schienenverkehrsnetz erläutert. Hierbei werden alle Unterteilungen angeführt und definiert. Die Begriffe, die für die Arbeit nicht weiter relevant sind, werden nicht näher ausformuliert. Im Speziellen wird neben den Bahnhöfen die Sonderform des Fernbahnhofs im peripheren Raum als zentrale Form dieser Arbeit hervorgehoben.

Zum Abschluss werden in diesem Kapitel zwei internationale Fallbeispiele, namentlich der Bahnhof Montabaur in Deutschland sowie der Bahnhof Gare du Creusot TGV in Frankreich angeführt, um die Sonderform des Fernbahnhofs im peripheren Raum auch auf internationaler Ebene aufzuzeigen. Hierbei liegt der Schwerpunkt vor allem auf der Umsetzung des Bahnhofsprojekts sowie der daraus resultierenden Stadtentwicklung.

2.1. Definition und Funktionsweisen von Bahnhöfen

Grundlegend lässt sich ein Bahnhof nach der Definition in § 2 Abs. 1 (a) Betriebsvorschrift der ÖBB wie folgt definieren: „Bahnhöfe sind Betriebsstellen, in denen Züge beginnen, enden oder einander ausweichen können.“¹ Eine wesentliche Unterscheidung bei Bahnhöfen aus der Sicht einer fachmännischen Person ist jene zwischen Betriebsvorgang und Verkehrsvorgang. Der Betriebsvorgang umfasst alle Vorgänge, die im Zusammenhang mit dem Rangieren oder Zusammenstellen beziehungsweise Zerlegen der Züge stehen. Bei den Verkehrsvorgängen

¹ÖBB (1997): S. 9

liegt der Fokus wiederum auf den Vorkehrungen und Einrichtungen, die mit den Kundinnen und Kunden beziehungsweise den Gütern zu tun haben.²

Anhand dieser Definition ergeben sich unterschiedliche Funktionsweisen eines Bahnhofs. Hierbei unterscheidet man zwischen dem Personen- und dem Güterverkehr.

2.1.1. Funktion des Bahnhofs im Personenverkehr

Der Definition des Personenverkehrs ist deutlich zu entnehmen, dass es sich hierbei um die Beförderung von Personen handelt. Dazu zählen ebenso das mitgeführte Gepäck und Hunde mit ihren begleitenden Personen. Abhängig von den Ländern gibt es unterschiedliche Bestimmungen, was als Personenverkehr gilt. So zählt unter anderem sowohl bei der englischen als auch französischen Bahn die Post- und Eilgutbeförderung ebenfalls zum Personenverkehr.³

Ein wesentlicher Unterschied wird zwischen Personennah- und Personenfernverkehr deutlich. Beim Personenfernverkehr werden die Reisenden über einen längeren Zeitraum mit der Bahn befördert, während beim Personennahverkehr die Beförderung deutlich kürzer ausfällt. In Deutschland sind laut gesetzlichen Regelungen zwei Parameter für den Personennahverkehr ausschlaggebend. Zum einen darf die Reiseentfernung 50 Kilometer, zum anderen die Reisedauer eine Stunde nicht überschreiten. Liegen die definierten Parameter über den Bestimmungen, so spricht man von Personenfernverkehr.⁴

In Österreich stellt sich die Rechtslage nach dem Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 – ÖPNRV-G 1999) in der derzeit geltenden Fassung wie folgt dar:

§ 2. (1) Unter Personennahverkehr im Sinne dieses Bundesgesetzes sind Verkehrsdienste zu verstehen, die den Verkehrsbedarf innerhalb eines Stadtgebietes (Stadtverkehre) oder zwischen einem Stadtgebiet und seinem Umland (Vorortverkehre) befriedigen.⁵

Aus diesem Gesetz geht klar hervor, dass die Beförderung innerhalb einer Stadt zum Personennahverkehr zählt, aber auch der Transfer zwischen dem Stadtgebiet und seinem Umland. Eine genaue Definition des Umlands ist dem Gesetz jedoch nicht zu entnehmen. Durch das österreichische Raumentwicklungskonzept (ÖREK) 2011 wird eindeutig definiert,

² vgl. Wichser u.a. (1995): S.191

³ vgl. Enzyklopädie des Eisenbahnwesens - Band 8 (1917): S. 5

⁴ vgl. Hegger, Marks-Fährmann, Restetzki (2008): S. 24

⁵ §2 ÖPNRV-G 1999 idF. 28.04.2019

wann von einer Stadt oder einem Umland gesprochen wird. Hierbei handelt es sich also um die sogenannten Stadtregionen. Daraus erschließt sich, dass der Personennahverkehr in Österreich innerhalb einer Stadtregion liegt. Zum Personenfernverkehr zählen alle weiteren Strecken über die Stadt und die Stadtregion hinaus.

2.1.2. Funktion des Bahnhofs im Güterverkehr

Unter dem Begriff des Güterverkehrs wird der Transport diverser Güter verstanden.⁶ Es gibt zwei Arten des Gütertransports, zum einem den konventionellen Verkehr, zum anderen den kombinierten Verkehr. Beim konventionellen Wagenladungsverkehr werden die Güter direkt auf den Eisenbahnwagen verladen, womit die Wagen die eigentlichen Transportgefäße bilden. Beim kombinierten Verkehr sind die Güter ohne Wechsel des Transportgefäßes auf verschiedenen Verkehrsträgern unterwegs. Ein Beispiel dafür wäre eine Kombinationsmöglichkeit des Transports basierend auf einer anfänglichen Nutzung der Straße und einer weiterführenden Benutzung der Schiene. Der kombinierte Verkehr unterteilt sich weiter in den begleiteten kombinierten Verkehr und den nicht begleiteten kombinierten Verkehr. Beim begleiteten kombinierten Verkehr werden die Lastwagen als Ganzes mit den Zügen transportiert. Hierbei wird häufig der Begriff der rollenden Landstraße verwendet. Beim nicht begleiteten kombinierten Verkehr werden nur die Ladungseinheiten verladen. Mit den sogenannten Ladungseinheiten sind Container, Wechselbehälter etc. gemeint. In der Regel wird der nicht begleitete kombinierte Bereich deutlich öfter angewandt als der begleitete Verkehr.⁷

Speziell für den Güterverkehr gibt es in Österreich eigene Frachtenbahnhöfe, die von Seiten der ÖBB als sogenannte Terminals bezeichnet werden. Diese dienen in Österreich vorwiegend als Umschlagsplatz für Güter, um den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Dabei wird einerseits der konventionelle Verkehr und andererseits der kombinierte Verkehr abgefertigt.⁸

Bei den unterschiedlichen Arten des Transports der Güter wurde im Jahre 2017 in Österreich mit einem Anteil von 78 Prozent der beförderten Güter auf den konventionellen Wagenladungsverkehr zurückgegriffen. Der kombinierte Verkehr kommt auf 22 Prozent der beförderten Güter, die sich aus den 16 Prozent unbegleiteter kombinierter Verkehr und den sechs Prozent begleiteter kombinierter Verkehr (rollende Landstraße) zusammensetzen.⁹

⁶ vgl. Enzyklopädie des Eisenbahnwesens - Band 6 (1917): S. 1

⁷ vgl. Bundesamt für Statistik (2013): S. 61

⁸ vgl. ÖBB Infrastruktur AG (2019): online

⁹ vgl. Rail Cargo Group (2017): S.6

Somit ist festzuhalten, dass eine Weiterentwicklung im Bereich des Güterverkehrs und des Ausbaus des Schienennetzes unumgänglich sind.

2.2. Lage im Verkehrsnetz

Die Bahnhöfe werden nach ihrer Verkehrsnetzlage unterschiedlich typologisiert. Grundsätzlich wird der jeweilige Bahnhofstypus anhand der bautechnischen Gestaltung sowie der Gleisanlagen definiert.

Beim Kopfbahnhof fahren die Züge nur von einer Seite ein und wieder in dieselbe Richtung retour. Die Gleise enden häufig auf der Hinterseite des Empfangsgebäudes, siehe dazu *Abbildung 1*. So entstand der dazugehörige Name des Kopfbahnhofs. Aus der architektonischen Sichtweise ist eine Querhalle als Empfangshalle für einen Kopfbahnhof charakteristisch. Ein Beispiel, wo dies angewandt wurde, ist der Westbahnhof in Wien. Ein Nachteil des Kopfbahnhofs ist, dass durch den hohen Rangieraufwand die einfahrenden und ausfahrenden Züge blockiert werden, da die Kreuzung der Gleise unvermeidbar ist. Aufgrund der Bauweise ergeben sich allerdings auch Vorteile, wie etwa die Möglichkeit, einen niveaufreien Zugang zu den Bahnsteigen ohne großen technischen Aufwand bereitstellen zu können.¹⁰

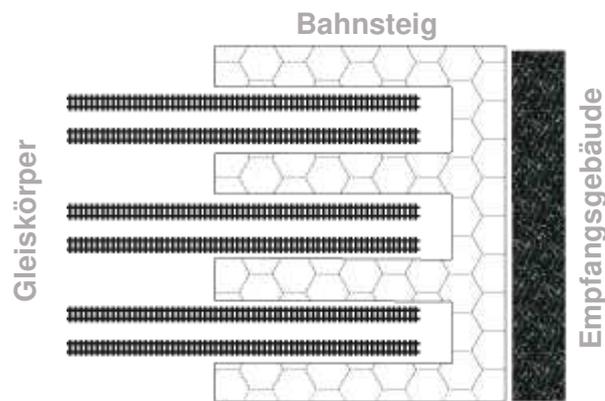


Abbildung 1: Beispiel eines Kopfbahnhofs; Typovia, 2017

Beim Durchgangsbahnhof führen die Gleise am Empfangsgebäude vorbei und enden nicht wie beim Kopfbahnhof am Ende der Querhalle (siehe *Abbildung 2*). Somit wird beim Durchgangsbahnhof ein deutlich kleineres Gleisfeld benötigt, da die Züge ungehindert durchfahren können und keine Nebengleise zum Rangieren notwendig sind.

¹⁰ vgl. Raich (2010): S. 19f

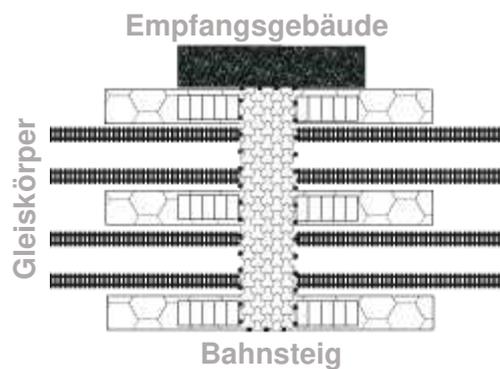


Abbildung 2: Beispiel eines Durchgangsbahnhofs; Typovia, 2017

Ein baulicher Nachteil gegenüber dem Kopfbahnhof besteht allerdings darin, dass der Zugang zu den Bahnsteigen mit höherem technischem Aufwand barrierefrei ausgestaltet werden muss. Nach der Lage des Empfangsgebäudes wird unterschieden zwischen Inselbahnhof, Keilbahnhof, Reiterbahnhof, Tunnelbahnhof und Turmbahnhof. Beim Inselbahnhof liegt das Empfangsgebäude in der Mitte der Gleisanlagen. Dieser Typus des Bahnhofs wird oftmals verwendet, wenn zwei Spurweiten in einem Bahnhof zusammentreffen. Den Keilbahnhof findet man bei einer Gabelung der Gleisanlagen vor. Beim Reiterbahnhof liegt das Empfangsgebäude wie eine Brücke über den Gleisanlagen. Der Tunnelbahnhof ist direkt im Eisenbahntunnel vorzufinden. Dieser Typus findet sich auch bei U-Bahn-Stationen. Beim Turmbahnhof wird des Öfteren auch das Wort Etagenbahnhof verwendet. Der Bahnhof teilt den Verkehr auf mehreren Stockwerken auf, wobei die Bahnstrecken niveaufrei miteinander kreuzen.¹¹

Es zeigt sich daher, dass sowohl Kopf- als auch Durchgangsbahnhof unterschiedliche bauliche Anforderungen haben. Je nach Rahmenbedingung wird die Wahl zwischen einem Kopf- oder einem Durchgangsbahnhof getroffen.

2.3. Betriebliche Hierarchie der Bahnhöfe

Die Bahnhöfe werden anhand ihrer Leistungsfähigkeit unterschiedlich klassifiziert und nehmen daher unterschiedliche betriebliche Stellungen ein. Diese Leistungsfähigkeit wird maßgeblich durch die Verkehrsart (Zugtypen in Kapitel 2.4.), durch Geschwindigkeitsunterschiede der verkehrenden Züge, das Fahrgastaufkommen, die Umsteigemöglichkeiten sowie durch die Fahrplangestaltung (Taktverkehr in Kapitel 2.4.) bestimmt.¹² In Abhängigkeit von den genannten Merkmalen steht noch die Netzzugehörigkeit, ob es sich eben um ein Leistungsnetz oder ein Regionalnetz handelt. Nach diesen Merkmalen wird festgelegt, welche betriebliche Hierarchie der Bahnhof einnimmt. Zu den gebräuchlichsten gehören der Regionalbahnhof

¹¹ vgl. Raich (2010): S. 21f

¹² vgl. Freystein, Muncke, Schollmeier (2015): S. 368f

sowie der Fernbahnhof. Genauer wird im Zuge dieser Arbeit auf den Regional- und den Fernbahnhof sowie die Sonderform des Fernbahnhofs im peripheren Raum eingegangen.

Von einem Regionalbahnhof geht man prinzipiell dann aus, wenn es sich hinsichtlich der Zugtypen ausschließlich um die Abfertigung von Regionalzügen handelt, und wenn mit einem geringeren Fahrgastaufkommen im Gegensatz zu einem Fernbahnhof zu rechnen ist. Die Umsteigemöglichkeiten bei einem Regionalbahnhof sind im Gegensatz zum Fernbahnhof aufgrund einer anderen Fahrplangestaltung verhältnismäßig deutlich weniger. Somit ist der Regionalbahnhof in der betrieblichen Hierarchie der Bahnhöfe dem Fernbahnhof untergeordnet.

In einem Fernbahnhof werden im Gegensatz zum Regionalbahnhof sowohl Regionalzüge als auch Fernzüge und internationale Züge abgefertigt. Anhand der größeren Abfertigung steigt das Fahrgastaufkommen deutlich und es kommt zu einer Erweiterung der Umsteigemöglichkeiten. Damit eine ideale Umsteigemöglichkeit am Fernbahnhof gewährleistet werden kann, wird die Fahrplangestaltung dementsprechend angepasst. Daher ist die hierarchische Stellung eines Fernbahnhofs dem Regionalbahnhof übergeordnet.

Der Fernbahnhof im peripheren Raum weist die gleichen Merkmale wie ein Fernbahnhof in der Nähe eines Ortsgebietes auf, somit auch die gleiche hierarchische Stellung. Die spezielle periphere Lage macht den Fernbahnhof jedoch zu einer Sonderform. Aufgrund seiner isolierten Lage zu einer Stadt ergeben sich auch spezielle Rahmenbedingungen für diese Art des Bahnhofs. Oftmals wird gerne die Redewendung vom Bahnhof „auf der grünen Wiese“ herangezogen. Durch die externe Lage wird eine komplett neue Infrastruktur für den Bahnhof geschaffen.

Ein Blick in die Geschichte der Bahnhöfe zeigt, dass Bahnhöfe bereits des Öfteren am Stadtrand sowie „auf der grünen Wiese“ angelegt wurden. Dafür gab es mehrere Gründe. Zum einen ist zu erwähnen, dass die Grundstückspreise außerhalb der Stadtgrenze billiger waren. Zu anderen ist zu beachten, dass gerade im peripheren Raum genügend Fläche für den Bahnhof und dessen Gleise vorhanden war.¹³ Ein weiterer maßgeblicher Faktor war die Sicherheit für die Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt, bedingt durch die früheren lückenhaften Sicherheitsvorkehrungen in Bezug auf einen reibungslosen Ablauf des Bahnverkehrs.

Die Gründe, warum in der heutigen Zeit die Sonderform des Fernbahnhofs im peripheren Raum gewählt wird, haben sich inhaltlich von damaligen Entscheidungserwägungen nur geringfügig gewandelt. In diesem Zusammenhang ist allerdings zu beachten, dass die

¹³ vgl. Raich (2010): S. 14

Sicherheitsbestimmungen kontinuierlich weiterentwickelt wurden sowie die Sicherheit im Allgemeinen wesentlich verbessert wurde. Die Immobilienpreise bleiben in diesem Kontext ein wesentlicher Faktor bei der Wahl des Standorts eines Bahnhofs. Für den Betreiber besteht oftmals die wesentlich einfachere Option, den neugeplanten Fernbahnhof auf dem Feld zu platzieren, als eine Neuplanung in der nächstgelegenen Stadt vorzunehmen. Oftmals existiert bereits ein historischer Bahnhof in der nächstgelegenen Stadt, doch die Adaptierung des Bahnhofs ist aufgrund des Platzmangels oder teurer Grundstückspreise nicht durchführbar. Weiteres gilt es zu berücksichtigen, dass die Zufahrtszeit in die nächstliegende Stadt die Fahrzeit des Bahnverkehrs verlängert.

Ein weiterer Faktor, den es zu berücksichtigen gilt, ist die Hochleistungsstrecke. Aus der Studie „Zum Stand der Entwicklung und die Zukunftsaussichten des Transeuropäischen Netzwerks von Hochgeschwindigkeitsbahnen“ geht betreffend der Standortauswahl eines Bahnhofs auf einer Hochleistungsstrecke hervor, dass der Bahnhof mit einer höheren Kapazität an Fahrgästen zu rechnen hat. Daher sollten die historischen Bahnhöfe (bereits bestehend) in der Nähe des Stadtzentrums an die geänderten Bedingungen angepasst werden, sofern die Kapazität und die Infrastruktur diese Möglichkeit zulassen. Oftmals ist die Anpassung an die Kapazitätssteigerung des historischen Bahnhofs nicht möglich oder zu kostenintensiv, wodurch im Ergebnis eine periphere Lage gewählt wird.¹⁴ Dazu gehören auch die ausgewählten Fallbeispiele Bahnhof Tullnerfeld und Bahnhof Weststeiermark.

Bei der Wahl des Standorts des Bahnhofs in peripherer Lage ist mit einer Beeinflussung der Entwicklung des umliegenden Territoriums zu rechnen. In jedem Fall ist anzunehmen, dass mit der Schaffung eines neuen Bahnknotens eine bessere Erreichbarkeit für die umliegenden Gemeinden zu erwarten ist. Bei einer peripheren Situierung kann die Schaffung eines intermodalen Knotenpunktes (Parkmöglichkeiten für den motorisierten Individualverkehr zum Umsteigen auf die Bahn sowie Bus auf die Bahnverkehr) die ländlich geprägten Gebiete in der Umgebung wesentlich fördern. Im internationalen Vergleich zeigt sich, dass mit der Errichtung eines neuen Bahnhofs in peripherer Lage umfassende Sanierungsmaßnahmen in den nahegelegenen Gemeinden einhergingen. Ein Nachteil, der sich allerdings aufgrund der Situierung des Bahnhofs ergibt, ist die öffentliche Verkehrsanbindung zum Stadtzentrum. Ein Ausgleich wird mittels eines attraktiven Parkplatzes für den MIV direkt am Bahnhof geschaffen.¹⁵ Auf lange Sicht ist es wichtig, eine öffentliche und alternative Möglichkeit (eventuell mittels Bikesharings) zu schaffen, um den Bahnhof zu erreichen.

Auf Basis der allgemein genannten Effekte auf die unterschiedlichen Wirkungsfelder ergeben sich bei den ausgewählten Fallbeispielen Bahnhof Tullnerfeld und Bahnhof Weststeiermark

¹⁴ vgl. Europäische Kommission, GD Energie und Verkehr (2009): S. 130f

¹⁵ vgl. Europäische Kommission, GD Energie und Verkehr (2009): S. 130f

spezielle Wirkungen auf die Siedlungsstruktur/-entwicklung, Verkehrsstruktur/-entwicklung sowie Wirtschaftsstruktur/-entwicklung.

2.4. Bedienung der Bahnhöfe

Je nach Art der Hierarchie des Bahnhofs verkehren unterschiedliche Zugtypen, die eine Bedienung des Bahnhofs charakterisieren. Die gängigsten Zugtypen, die im österreichischen Schienennetz vorhanden sind, werden in der nachstehenden *Tabelle 1* angeführt. Die Kennzeichnungen in roter und schwarzer Farbe stehen für Fernverkehrszüge, während die in Blau gehaltenen Kennzeichnungen die Nahverkehrszüge symbolisieren.

Kennzeichnung	Beschreibung
	Railjet Xpress, Railjet: ÖBB Hochgeschwindigkeitszüge
	Intercity-Express: Züge mit erweitertem Service
	Eurocity: Züge mit erweitertem Service
	Intercity: Züge mit Standardservice
	Euronight: Züge mit erweitertem Service
	Nightjet: Züge mit erweitertem Service
	Schnellzug
	Regional Express
	Regionalzug
	S-Bahn

Tabelle 1: Zugtypenbeschreibung nach den unterschiedlichen Kennzeichnungen; Grundlagen der Daten von ÖBB

Eine der bekanntesten Zugtypen in Österreich ist der RJ, der vor allem auf den Hochleistungsstrecken in Österreich aufzufinden ist. Beispielsweise verkehrt der RJ auf der Strecke zwischen Wien und Salzburg zwei Mal pro Stunde. Von Seiten der ÖBB wird speziell mit diesem Zugtypus versucht, die österreichischen Hauptverkehrsknoten untereinander und

mit dem benachbarten Ausland im Takt zu verbinden.¹⁶ Das Besondere am Zugtyp des Nightjets ist der Transfer in der Nacht, dementsprechend ist dieser Zug mit unterschiedlichen Liege- und Schlafwägen ausgestattet. Dieser Zugtyp ist nur auf Strecken zwischen Großstädten aufzufinden, diese Verbindung ist einmal pro Nacht vorzufinden.¹⁷ Der wesentliche Unterschied zwischen der Kennzeichnung EC und IC liegt in den Verbindungen. Der EC verbindet Österreich mit dem Ausland, während der IC nur im Inland unterwegs ist, wobei er in diesem Zusammenhang auch als Ergänzung zum RJ fungiert.¹⁸

Zu der Begrifflichkeit der „Bedienung des Bahnhofs“ zählt unter anderem die Taktfrequenz eines Bahnhofs. Es gibt unterschiedliche Taktfrequenzen beim Schienenpersonenverkehr, wie etwa den Ein- beziehungsweise Zweistundentakt oder den Viertel- und Halbstundentakt. Ausgehend von der Taktfrequenz entwickelt sich der Taktfahrplan. *„Im Taktfahrplan werden zwischen den Zügen einer Linie feste Zugfolgezeiten geplant. Dadurch ergeben sich minutengleiche Abfahrtszeiten zu jeder Stunde.“*¹⁹

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) erarbeitet im Zuge des Gesamtverkehrsplans für Österreich mit Bund und Ländern das Ziel einer erstklassigen Versorgung mit dem öffentlichen Verkehr anhand des integrierten Taktfahrplans.²⁰ Der *„Integrierte Taktfahrplan (ITF) besteht aus einem Liniennetz, dessen vertaktete Linien in den Taktknoten durch Anschlussbindungen miteinander verknüpft sind.“*²¹ Mit allen Beteiligten wurde ein integrierter Taktfahrplan nach dem Schweizer Modell entwickelt, wobei als Grundgerüst die Bahn dienen soll. Aufgrund des ITF ergeben sich für den Taktknoten (Bahnhof) zur Symmetrieminute, in der alle Linien aufeinandertreffen, Umsteigemöglichkeiten in alle Richtungen. Die anderen Verkehrsträger, wie etwa Busse, werden in die Vertaktung integriert.²²

Darauf aufbauend erhöht sich die Angebotsqualität eines Bahnhofs, wenn die unterschiedlichen Verkehrsträger aufeinander abgestimmt sind. Bei einer Erhöhung der Anzahl der verschiedenen Zuglinien (Nahverkehr und Fernverkehr) oder der Schnelligkeit der Verbindung (Reisezeit) steigt die Angebotsqualität ebenfalls. Diese diversen Bahnangebote fördern den Zuspruch eines Bahnhofs bei den unterschiedlichen Nutzerinnen und Nutzern.

¹⁶ vgl. ÖBB² (2019): online

¹⁷ vgl. ÖBB³ (2019): online

¹⁸ vgl. ÖBB⁴ (2019): online

¹⁹ Garstenauer (2016): S. 18

²⁰ vgl. Garstenauer (2016): S. 7

²¹ Garstenauer (2016): S. 18

²² vgl. Garstenauer (2016): S. 7ff

2.5. Ausstattungsstrategie eines Bahnhofs²³

Die ÖBB nehmen im Rahmen des Bahnverkehrs in Österreich eine starke Marktposition ein. Aufgrund dieser Position wird die Ausstattungsstrategie von neuen Bahnhöfen, die von Seiten der ÖBB betrieben werden, bestimmt. Diese Ausstattungsstrategien stehen in Abhängigkeit zur künftigen Fahrgastfrequenz der aus- und einsteigenden Personen²⁴ sowie der Fragestellung, ob es sich in diesem Zusammenhang um einen Taktknoten handelt. Des Weiteren wird zwischen regelmäßigen und unregelmäßigen Fahrgästen unterschieden. Jede Fahrgastgruppe weist unterschiedliche Bedürfnisse auf, wodurch sich auch die Dauer des Aufenthaltes am Bahnhof verändert. So ist die Aufenthaltszeit eines unregelmäßigen Fahrgastes länger als die eines regelmäßigen Fahrgastes. Speziell bei Fernbahnhöfen ist vermehrt mit unregelmäßigen Fahrgastaufkommen zu rechnen. Aus diesem Grund legen die ÖBB in den letzten Jahren verstärkt den Fokus auf das „Warten“ und die damit einhergehende Implementierung diverser Serviceeinrichtungen. Beim Informationsfluss sind deutliche Unterschiede zwischen dem Fernbahnhof und dem Regionalbahnhof zu erkennen. So wird bei einem schwach frequentierten Regionalbahnhof auf die Überkopfanzeige sowie den Infoscreen (Anzeige der nächsten Züge) verzichtet.

Aufbauend auf die jeweilige Festlegung der Ausstattungskriterien kommt es zu einer dementsprechenden Erhöhung der Aufenthaltsqualität des Bahnhofs, wie sich im Zuge der Studie zu Standort- und Verdichtungspotenzial im Bereich von Bahnhöfen der Planungsgemeinschaft OST anhand eines Beispiels hinsichtlich der Nutzungen im Bahnhofsgebäude gezeigt hat:²⁵

Ein durch Gastronomie belebtes oder mit einem Nahversorger ausgestattetes Bahnhofsgebäude steigert nicht nur die Aufenthaltsqualität, sondern auch das Sicherheitsempfinden der Zugreisenden und macht die Bahn damit als Verkehrsmittel attraktiver.²⁶

Neben den Ausstattungsstrategien ist der Umstand zu beachten, dass bei den Bahnhöfen eine gesetzliche Verpflichtung zur Barrierefreiheit besteht. Dieser Umstand stellt schon in der Planungsphase des jeweiligen Bahnhofs einen zwingend zu beachtenden Aspekt für die zukünftige Gestaltung dar.²⁷

²³ vgl. Interview am 07.11.2018 mit Herrn Dipl. Ing. Bernd Schweiger, ÖBB Infrastruktur AG

²⁴ Nach Angaben der ÖBB werden die Personen doppelt erfasst: sowohl beim Ein- als auch beim Ausstieg.

²⁵ vgl. Döringer, Görgl, Huemer (2014): S. 26

²⁶ Döringer, Görgl, Huemer (2014): S. 26

²⁷ vgl. Bundesbehindertengleichstellungsgesetz, Fassung 2018

3. RÄUMLICHE ASPEKTE DER FERNBAHNHÖFE IM PERIPHEREN RAUM

Die Strukturen, die für den Verkehr, die Wirtschaft oder die Siedlungen geschaffen werden, prägen das Verhalten der Bewohnerinnen und Bewohner eines Gebiets in einem beträchtlichen Ausmaß. Dieses wiederum nimmt einen starken Einfluss auf die gesamte Gesellschaft der Region.²⁸ Von diesem gesellschaftlichen Kontext ausgehend erscheint es daher geboten, ein besonderes Augenmerk darauf zu legen, mit welchen Wirkungen auf die Strukturen mit der Schaffung eines Fernbahnhofs im peripheren Raum zu rechnen ist und ob es vonseiten der Bevölkerung eine dementsprechende Akzeptanz für die Realisierung eines solchen Projektes gibt.

Auf die Thematik des Naturraums und dessen Wirkungen im Zusammenhang mit einem Fernbahnhof in peripherer Situierung wird im Zuge dieser Arbeit nicht näher eingegangen, da diese Form des Fernbahnhofs natürlich eine Vielzahl von Auswirkungen auf den Naturraum hat, dies aber den Rahmen dieser Arbeit sprengen würde und daher nicht weiter behandelt wird.

Aus der Literaturrecherche gruppierten sich vier wesentliche Wirkungsfelder, die im Zusammenhang mit der Sonderform des Fernbahnhofs in peripherer Lage einer genaueren Betrachtung unterzogen werden. In den Fokus rücken vor allem die Wirkungsfelder der Verkehrsstruktur/-entwicklung, Siedlungsstruktur/-entwicklung, Wirtschaftsstruktur/-entwicklung und Akzeptanz in den Vordergrund der Betrachtungen, da diese Parameter anders gelagert sind als bei einem zentrumsnahen Fernbahnhof. Ausgehend von der getroffenen Eingrenzung der Wirkungsfelder werden im folgenden Kapitel deren Einflüsse im Zusammenhang mit der Sonderform des Fernbahnhofs im peripheren Raum geprüft.

3.1. Wirkungsfeld: Verkehrsstruktur und Verkehrsentwicklung

Das Verlangen nach unterschiedlichen Arten der Fortbewegung ist größer denn je, daher zeigt sich, dass in diesem Fall ein wesentlicher Bezug zur Erreichbarkeit des Bahnhofs im peripheren Raum vorliegt.²⁹ Eine gute Erreichbarkeit des Bahnhofs steht in Abhängigkeit mit der Auswahl an diversen Verkehrsmitteln, die je nach Verfügbarkeit und technischen Möglichkeiten gewählt werden können. Jedoch ist aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeiten der Verkehrsmittel mit verschiedenen Reisezeiten zu rechnen. Zu Fuß spricht man von einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von etwa 4 km/h. Beim Fahrrad fällt diese deutlich höher aus, in etwa 10 km/h. Bei den öffentlichen Verkehrsmitteln (nur Busse

²⁸ vgl. Knoflacher (k.J.) S. 4

²⁹ vgl. Zach, Kelch (2001): S. 25

herangezogen) werden im Durchschnitt zirka 16 km/h erreicht. Die durchschnittliche Reisezeit mit dem PKW liegt in etwa bei 29 km/h.³⁰

Der Bahnhof im peripheren Raum bedarf einer Betrachtung hinsichtlich der Fluktuation der Pendlerinnen und Pendler in den Gemeinden, da diese Sonderform des Bahnhofs die Mobilität der Bewohnerinnen und Bewohner prägt beziehungsweise erheblich verändert und ihnen einen attraktiven Zugang zu ferner gelegenen Arbeitsplätzen und Freizeitaktivitäten ermöglicht. Als Konsequenz steigt die Zahl der Pendlerinnen und Pendler in der Gemeinde stetig an. Zu dieser Gruppe zählen Erwerbstätige, Schülerinnen und Schüler beziehungsweise Studierende.³¹ Der Begriff Pendlerinnen und Pendler umfasst einerseits die Einpendlerinnen und Einpendler und andererseits die Auspendlerinnen und Auspendler. Unter den Erstgenannten sind all jene Personen zu verstehen, die ihren Wohnort außerhalb der Gemeinde haben und die Gemeindegrenze überschreiten, um in ihre Arbeitsstätte in der Gemeinde zu kommen. Bei den Auspendlerinnen und Auspendlern ist die Überschreitung der Gemeindegrenzen entgegengesetzt, das bedeutet, dass der Wohnort innerhalb der Gemeinde liegt und die Arbeitsstätte außerhalb der Gemeinde.³² Die Platzierung des Bahnhofs in peripherer Lage ermöglicht den Gemeinden gegen die Abwanderung der Bevölkerung aktiv vorzugehen, wobei dies zur Folge hat, dass die Zahl der Pendlerinnen und Pendler steigt. Die Möglichkeit einer attraktiven Verbindung zu den jeweiligen Arbeitsplätzen ist überdies wegbereitend dafür, dass die Bewohnerinnen und Bewohner eine größere Bereitschaft zur Zurücklegung einer weiteren Distanz zwischen dem Wohnort und der Arbeitsstätte zeigen. Aus den Daten der Statistik Austria ist zu entnehmen, dass der Trend in Österreich dahin geht, dass mittlerweile mehr als die Hälfte der Erwerbstätigen nicht in ihrer Wohngemeinde arbeiten.³³ Der Anstieg der Zahl der Pendlerinnen und Pendler hat zusammengefasst parallel zu verkehrsstrukturellen Auswirkungen konsequenterweise auch solche auf die Wirtschaftsstruktur der Wohngemeinde (siehe dazu Kapitel 3.3).

Es muss zunächst darauf geachtet werden, eine passende Verkehrsinfrastruktur zu schaffen, die den unterschiedlichen Arten der Fortbewegung dient. Zu den wichtigsten Arten der Fortbewegung zählen der motorisierte Individualverkehr (MIV), der öffentliche Verkehr (ÖV), der Radverkehr und die Fußgängerinnen und Fußgänger. Jede dieser Nutzergruppen hat unterschiedliche Anforderungen an die Verkehrsstruktur.

³⁰ vgl. Pfaffenbichler (2001): S. 38

³¹ vgl. Statistik Austria (2018): online

³² vgl. Seisser (2016): S. 1

³³ vgl. Statistik Austria (2018): online

Der Lebensstil der Menschen hat sich in diesem Zusammenhang ebenso wie das Mobilitätsverhalten verändert. Nun ist die Leistbarkeit eines PKW für alle möglich und in peripheren Lagen gibt es kaum eine Alternative zum MIV, da ein ÖV im Bereich der dünn besiedelten Gebiete nicht rentabel genug erscheint. Ein Parkplatz zu Beginn und am Ende der Wegstrecke treibt daher die Nutzerinnen und Nutzer sehr an, den MIV in Anspruch zu nehmen.³⁴

Damit die Bahn (wird zum ÖV gezählt) eine Alternative zum MIV bieten kann, wird im Bereich der Bahnhöfe des Öfteren eine Park and Ride Anlage errichtet, die die Nutzerinnen und Nutzer des MIV motivieren soll, Teile der Wegekette mit den ÖV zurückzulegen. Dieses Konzept – einen Umstieg vom MIV auf die Bahn zu forcieren – findet sehr großen Anklang bei der Bevölkerung und ist bei allen größeren Bahnhöfen vorzufinden. Die Park and Ride Anlage schafft dabei nicht nur einen Stellplatz für den PKW, sondern leistet nebenbei einen wesentlichen Beitrag zum Umweltschutz und sorgt für eine erhöhte Verkehrssicherheit.³⁵

*„Öffentlicher Verkehr ist nicht nur klimaverträglich, sondern auch flächeneffizient, reduziert Belastungen durch Lärm und Luftschadstoffe und gewährleistet barrierefreie Mobilität unabhängig von Fahrzeugbesitz.“*³⁶ Aufgrund dieser erwähnten Vorteile forciert die aktuelle Verkehrsplanung in Österreich den Ausbau sowie die Attraktivierung des ÖV. So gilt es, gesellschaftliche Trends, wie die Flexibilität der Arbeitszeit, aufzugreifen und in die Planung des ÖV einfließen zu lassen. Auch die Siedlungsentwicklung ist zu berücksichtigen und mit dem Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes abzustimmen. Damit der ÖV als attraktiver erachtet wird, spielen Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit eine wesentliche Rolle.³⁷

Die optimale Voraussetzung dafür, dass der Fernbahnhof in peripherer Lage mittels eines öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) erreichbar ist, ist die Verknüpfung in Form eines Nahverkehrsknoten. Durch einen baulichen Zusammenschluss mit dem Bahnhof kann ein bestmöglich angebundener Knotenpunkt geschaffen werden. Damit die Anschlussicherheit gewährleistet werden kann, sollte eine genaue Fahrplanabstimmung zwischen den Buslinien und den Zügen geboten sein. Aus Sicht der Nutzerin oder des Nutzers muss der ÖPNV überdies gewährleisten, dass die gesamte Mobilitätskette funktionsfähig ist, damit diese eine geeignete Alternative zum MIV bieten kann.³⁸

Ein durchgängiges Radverkehrsnetz von den Ortsmitten fördert die Erreichbarkeit des Bahnhofs und führt zu einer Steigerung der Nutzergruppe der Radfahrerinnen und Radfahrer.

³⁴ vgl. Umweltbundesamt (2019): online

³⁵ vgl. Amt der NÖ Landesregierung Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten (2019): online

³⁶ VCÖ, Wien, Österreich (2018): S. 17

³⁷ vgl. VCÖ, Wien, Österreich (2018): S. 20

³⁸ vgl. VCÖ, Wien, Österreich (2018): S. 26

Die Radinfrastruktur kann mittels neuer separater Radwege entlang stark befahrener Straßen gesichert werden. Weiters besteht die Möglichkeit der Schaffung wettergeschützter Abstellplätze direkt beim Bahnhof, welche ohne Umweg erreichbar sein sollten. Auch Verwahrungsmöglichkeiten für den Akku der Elektrofahrräder tragen zu einer Verbesserung der Radinfrastruktur bei.³⁹

Die Nutzergruppe der Fußgängerinnen und Fußgänger ist für diesen Abschnitt der Arbeit nicht relevant, da die Erreichbarkeit eines Bahnhofs in peripherer Lage begutachtet im Vordergrund steht. Die Distanz zu diesen Sonderformen der Fernbahnhöfe im peripheren Raum wäre für Fußgängerinnen und Fußgänger als täglicher Weg zumeist nicht zumutbar. Aufgrund der isolierten Lage „auf der grünen Wiese“ (siehe Kapitel 2.3.) ist die Schaffung einer Infrastruktur für die Nutzergruppe der Fußgängerinnen und Fußgänger schwer möglich und würde vermutlich kaum angenommen werden. Dieser Standpunkt geht aus den Unterlagen von Frey aus dem Jahre 2015 hervor, in denen er sich mit der Akzeptanz eines Fußweges bei attraktivem und unattraktivem Umfeld in Kombination mit der dadurch zurückzulegende Wegstrecke auseinandersetzt.⁴⁰

3.2. Wirkungsfeld: Siedlungsstruktur und Siedlungsentwicklung

Die Bevölkerungsentwicklung einer Region nimmt einen starken Einfluss auf die Entwicklung einer Siedlung. Eine Zu- oder Abnahme der Bevölkerung ist ein wesentlicher Entscheidungsfaktor für die weitere Entwicklungsplanung der Gemeinden. Damit eine Bevölkerungsabwanderung verhindert wird, gilt es, in den unterschiedlichen Bereichen attraktive Angebote für die Bevölkerung zu schaffen, wie unter anderem eine gute öffentliche Anbindung durch einen Bahnhof. Bei einer Bevölkerungszunahme ist es geboten, die gegebenen Siedlungsstrukturen sowie die in Zusammenhang stehenden weiteren Wirkungsfelder (Wirtschaftsstruktur und Verkehrsstruktur) an den neuen Zuwachs der Bevölkerung anzupassen. Diese Aufgabe birgt für manche Gemeinden eine große Herausforderung und ist finanziell nicht immer tragbar. Bei einem neuen Bahnhof in peripherer Lage wird im Vorfeld meist mit einer Bevölkerungszunahme gerechnet. Das hat auch zur Folge, dass sich die Bevölkerungsdichte in den jeweiligen Gemeinden erhöht. Unter der Begrifflichkeit der Bevölkerungsdichte versteht man in diesem Zusammenhang die Einwohnerinnen und Einwohner pro Quadratkilometer.

Aufgrund einer Bevölkerungszunahme ist mit einem vermehrten Flächenbedarf zu rechnen, der durch zentrumsferne Neubautätigkeiten, umfangreiche Siedlungserweiterungen oder flächenaufwendige Bauweisen im Wohnungswesen (zum Beispiel Einfamilienhäuser)

³⁹ vgl. VCÖ, Wien, Österreich (2018): S. 26

⁴⁰ vgl. Frey (2015): S. 58

vorangetrieben werden kann. Hierbei könnte es als Konsequenz zu einer Zersiedlung kommen. Daher ist ein zentrales Ziel bei der Siedlungsentwicklung sowie bei der Raumplanung allgemein, einen sparsamen Umgang mit Grund und Boden zu betreiben und im Flächenwidmungsplan bei einem knappen Dauersiedlungsraum eine dementsprechende Begrenzung einzuführen, um die genannten Herausforderungen einzudämmen.⁴¹

Die Festlegung der Siedlungsgrenzen im Flächenwidmungsplan ermöglicht eine maximale Siedlungsausdehnung unter Berücksichtigung der Natur und des Landschaftsraumes sowie der Qualität des Siedlungsraumes. Diese Begrenzung soll die Siedlungsverdichtung, durch eventuelle Erhöhungen oder Umbau der bestehenden Siedlungsfläche, fördern. Dabei steht die Wahrung der bestmöglichen Siedlungsqualität als oberste Maxime im Vordergrund.⁴²

Ein weiterer Faktor, der die Siedlungsentwicklung beeinflusst, ist die verkehrliche Infrastruktur, die sich im Zuge eines neuen Bahnhofs in der Region ergibt. Beide Bahnhöfe, die im Zuge der Arbeit näher betrachtet werden, befinden sich auf einer Hochleistungsstrecke. In *Abbildung 3* werden schematische Möglichkeiten der Siedlungsentwicklung bei einem Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV) in Abhängigkeit der unterschiedlichen Ausgestaltung der komplementären Verkehrsmittel nach Schütz (1996) aufgezeigt. Die Siedlungsentwicklung verläuft umso disperser, je größer die Bedeutung eines motorisierten Verkehrsmittels zu den anderen Verkehrsmitteln ist.⁴³

⁴¹ vgl. ÖROK - Empfehlung Nr. 50 (2001): S. 2

⁴² vgl. Scherrer, Tobler (2009): S. 5

⁴³ vgl. Schütz (1996): S. 108f

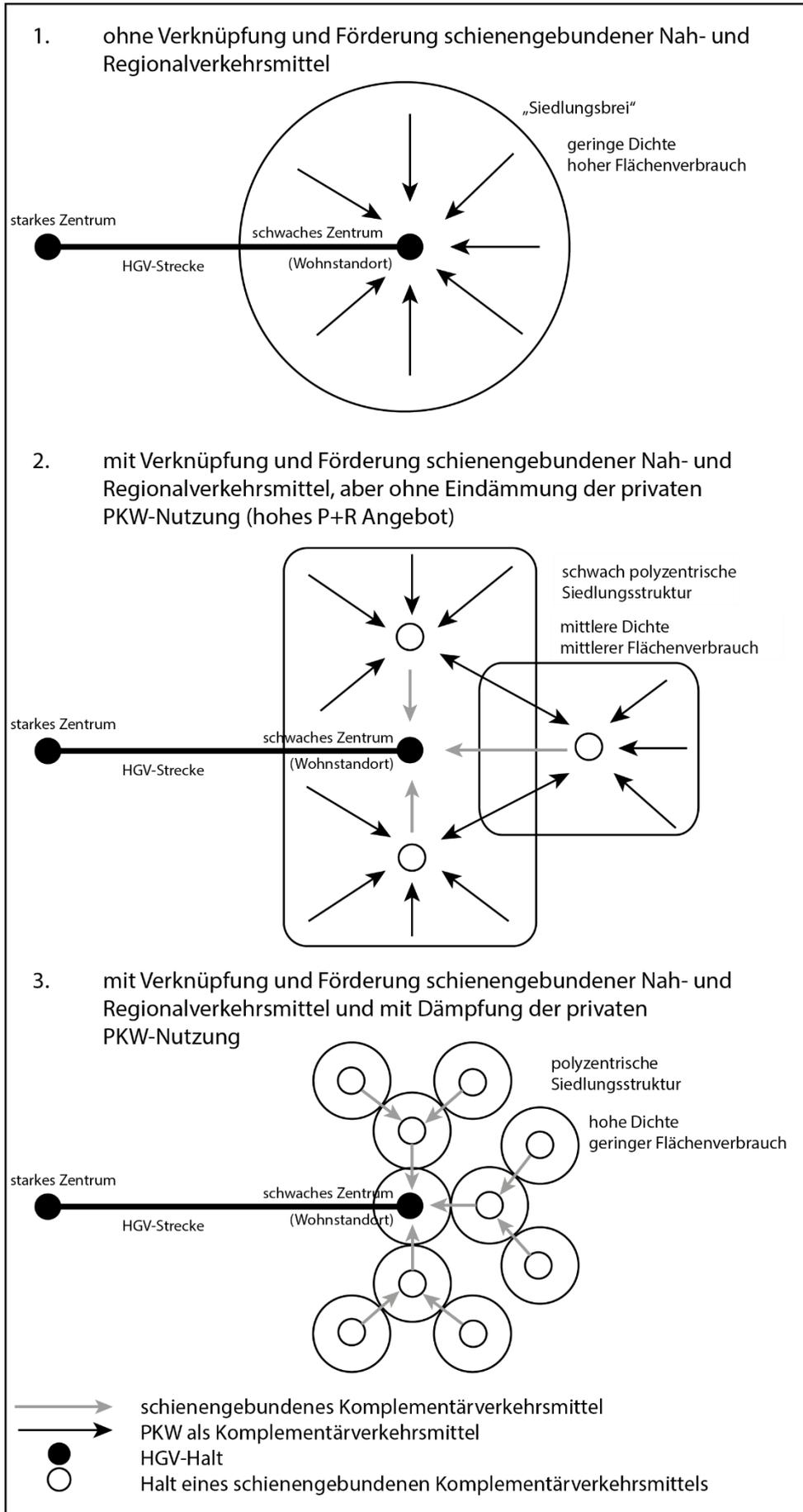


Abbildung 3: Varianten der Siedlungsentwicklung anhand einer HGV; Schütz, 1996

Maßgebend für die Siedlungsentwicklung neben den zuvor genannten Faktoren ist die Berücksichtigung der unterschiedlichen Kriterien der Widmung. Bei einer Baulandwidmung sind die wesentlichen Widmungskriterien einerseits mit der bestehenden Infrastruktur abzustimmen und andererseits sind die Raumordnungsgesetze zu beachten. Zusätzlich soll eine Beurteilung der Erreichbarkeit des öffentlichen Verkehrs einfließen.⁴⁴ Somit liegt eine Baulandumwidmung in der Nähe eines neugeplanten Bahnhofs im peripheren Raum nahe. Jedoch gilt es, die äußeren Umstände für eine Umwidmung zu prüfen und diese bei der Entscheidung einfließen zu lassen.

Aufgrund der Errichtung eines neuen Fernbahnhofs ist anzunehmen, dass sich eine Veränderung der Immobilienpreise in den jeweiligen Gemeinden vollzieht. Die wesentliche Grundlage zum besseren Verständnis des Immobilienmarktes ist der Überblick über die Wettbewerbsfähigkeit. So gilt allgemein: Nimmt das Angebot im Vergleich zur Nachfrage zu, so fällt der Preis. Bei einer vermehrten Nachfrage und einer geringen Anzahl an Angeboten steigt der Preis. Es gibt viele Faktoren, die den Immobilienmarkt beeinflussen. Ein entscheidender Anhaltspunkt ist der neu geschaffene öffentliche Verkehr, der in diesem Zusammenhang zu Preisveränderungen von Immobilien in der Gemeinde führen wird. Inwieweit sich diese Preisveränderungen im Zusammenhang bei einem neuen Fernbahnhof in peripherer Situierung auf den Immobilienmarkt der Gemeinden auswirken, zeigt sich in den bearbeiteten Fallbeispielen in Kapitel 4, da die Standortattraktivität in der Regel steigen wird.

3.3. Wirkungsfeld: Wirtschaftsstruktur und Wirtschaftsentwicklung

Maßgebenden Indikatoren sind die Industrie- und Gewerbebetriebe in der Wirtschaft. Dabei spielen folgende Faktoren eine wesentliche Rolle für die Standortauswahl dieser Betriebe: gutes Angebot an Infrastruktur, Verfügbarkeit von qualifizierten Arbeitskräften und Angebot an Fläche zur Erweiterung oder Umsiedlung der Betriebe.⁴⁵ Mithilfe eines neuen Bahnhofs können bereits zwei der wesentlichen Faktoren abgedeckt werden, nämlich eine gute Erreichbarkeit für qualifizierte Arbeitskräfte (Pendlerinnen und Pendler) und eine gute infrastrukturelle Anbindung vom Bahnhof zum Betrieb. Der dritte Faktor, die Bereitstellung von genügend Fläche für Industrie und Gewerbe, unterliegt der Handhabung der jeweiligen Gemeinde und deren Flächenreserven. Daher ist im Zuge der Errichtung eines neuen Fernbahnhofs in peripherer Lage anzunehmen, dass mit einer Neuansiedlung von Betrieben in der Nähe des Bahnhofs oder in der Region zu rechnen ist. In diesem Zusammenhang ist hinsichtlich der unterschiedlichen Betriebe auf eine breite Branchendiversifikation zu verweisen.

⁴⁴ vgl. ÖROK- Empfehlung Nr. 50 (2001): S. 4

⁴⁵ vgl. Kantner, Mayerhofer, Polke (2010): S. 7

In Annahme der Erhöhung der Arbeitsstätten steigen ebenfalls die Beschäftigtenzahlen in den Gemeinden. Der Begriff Beschäftigte ist hier jedoch nicht mit den Erwerbstätigen gleichzusetzen. Zu der Gruppe der Beschäftigten zählen nur all jene Personen, die in der jeweiligen Gemeinde ihren Arbeitsort haben. Dazu gehören auch zu einem nicht unwesentlichen Teil die Einpendlerinnen und Einpendler. Die Erwerbstätigen wiederum bilden alle jene Personen, die ein Beschäftigungsverhältnis aufweisen, das sich aber nicht zwingend in der jeweiligen Gemeinde befinden muss.⁴⁶ Somit kann gesagt werden, dass der Begriff der Erwerbstätigen in gewissem Maße als Oberbegriff für alle Beschäftigten gelten kann.

Der Einzelhandel ist eine wichtige Grundfunktion für jede Gemeinde. Der Ausstattungsgrad ist abhängig von der Zentralität, Einwohnerzahl, dem Kaufkraftpotenzial und siedlungsräumlichen Verflechtungen.⁴⁷ Insbesondere ist den Nahversorgern und den übergeordneten Nahversorgungsketten als Teil des Einzelhandels eine große Bedeutung zuzuschreiben. Der Begriff Nahversorger steht für die Versorgung mit Gütern des kurzfristigen und insbesondere des täglichen Bedarfs in fußläufiger Entfernung zum Wohnort. Die Nahversorgerbetriebe eignen sich besonders gerne spezielle Flächen an, die für die Kundinnen und Kunden verkehrlich leicht zu erreichen sind und auf denen eine störungsfreie Anlieferung möglich ist. Vom städtischen Gebiet wird des Öfteren Abstand gehalten, da die Möglichkeit eines Erweiterungs selten gegeben ist. Aus diesem Grund würde sich eine Ansiedlung neben einem neu geschaffenen Bahnhof im peripheren Raum aufgrund der vorhandenen Bodenressourcen optimal anbieten. Hinzu kommt, dass die Nahversorgerketten in vielen Fällen eine Nachbarschaft mit mehreren Lebensmittelanbietern wegen der erhöhten Koppelungsattraktivitäten für die Kundinnen und Kunden forcieren. All diese erwähnten räumlichen Aspekte der Ansiedlungen stehen jedoch in Kontrast zu der Problematik, dass es durch die Konzentration der Nahversorger außerhalb des Zentrums zu einer deutlichen Vernachlässigung jener Bevölkerungsgruppe kommt, die in ihrer Mobilität wesentlich eingeschränkt ist.⁴⁸

3.4. Wirkungsfeld: Akzeptanz

Die Akzeptanz des Bahnhofs durch die Bevölkerung ist ein wesentlicher Aspekt im Zuge der Betrachtung der Wirkungsfelder für den Bahnhof. So ist das politische Interesse von großer

⁴⁶ vgl. Giffinger, Kramer, Suitner (2011): S. 2

⁴⁷ vgl. Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen des Landes Nordrhein-Westfalen (2007): S. 9

⁴⁸ vgl. Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen des Landes Nordrhein-Westfalen (2007): S. 10ff

Bedeutung, aber auch die Position der Bürgerinnen und Bürger. Hierzu werden bei der Planung und Errichtung des Bahnhofs oftmals Interviews geführt, die Bevölkerung wird bei den diversen Projekten eingebunden und es findet eine mediale Berichterstattung statt.

Da zu wesentlichen Fakten dieser Thematik kaum Literatur vorhanden ist und daher insbesondere auf die gewonnenen Informationen aus dem Interview zurückgegriffen werden muss, können nicht sämtliche relevanten Eckpunkte genauer erläutert werden.

Dennoch zeigt sich bei beiden Fallbeispielen von Seiten der Bürgerinnen und Bürger zunächst Widerstand gegen die geplanten Bahnhöfe, welcher mittels einer Bürgerinitiative kundgetan wurde. Welche Maßnahmen zur Besänftigung der Bürgerinitiativen für den neugeplanten Bahnhof getätigt wurden, wird näher bei den jeweiligen Fallbeispielen Bahnhof Tullnerfeld und Weststeiermark erläutert (siehe dazu Kapitel 4.2.3.4. oder Kapitel 4.3.3.4.).

Auf der politischen Ebene sind bei der Planung eines Fernbahnhofs in peripherer Situierung nicht immer alle Interessen gleich. Dies zeigt sich speziell beim Fallbeispiel des Bahnhofs Weststeiermark, wo zunächst wenig Sympathie von der Gemeinde Groß St. Florian für den neuen Fernbahnhof gegeben war. Eine genauere Erläuterung der Ausgangssituation ist im Kapitel 4.3.3.4. zu finden.

Das Themenfeld der Akzeptanz eines Bahnhofs kann aus Sicht der Raumplanung wesentlich ausgedehnt werden, jedoch sei in diesem Zusammenhang auch auf das gesonderte Geheimhaltungsinteresse seitens der Politik verwiesen, welches eine vertiefte Darstellung nicht zulässt.

4. RÄUMLICHE WIRKUNG ANHAND VON FALLBEISPIELEN

In diesem Kapitel geben die unterschiedlichen Fallbeispiele zur Thematik der Fernbahnhöfe in peripherer Situierung Aufschlüsse über die zuvor genannten Wirkungsfelder Verkehrsstruktur/-entwicklung, Siedlungsstruktur/-entwicklung, Wirtschaftsstruktur/-entwicklung und Akzeptanz. Zunächst werden die internationalen Rahmenbedingungen, wie die europäische Ebene und die nationale Ebene, erläutert, bevor auf die konkreten Fallbeispiele eingegangen wird. Das erste Fallbeispiel ist der Bahnhof Tullnerfeld in Niederösterreich, welcher aufgrund der Medienpräsenz immer wieder für Aufmerksamkeit in Österreich sorgte. Im zweiten Fallbeispiel wird der in Planung stehende Bahnhof Weststeiermark beleuchtet, der ähnliche Voraussetzungen wie das zuvor genannte Fallbeispiel Bahnhof Tullnerfeld aufweist. Aufgrund des sich im Bau befindlichen Bahnhofs Weststeiermark werden bezüglich der Wirkungsfelder Annahmen in Anlehnung an den Bahnhof Tullnerfeld getroffen. Diese Annahmen werden in Szenarien verdeutlicht. In weiterer Folge werden zwei internationale Fallbeispiele, der Bahnhof Montabaur in Deutschland sowie der Bahnhof Gare du Creusot TGV in Frankreich, näher betrachtet, um auch aus internationaler Sicht einen Einblick in die Wirkungsfelder Verkehrsstruktur/-entwicklung, Siedlungsstruktur/-entwicklung, Wirtschaftsstruktur/-entwicklung und Akzeptanz zu bekommen.

4.1. Internationale und nationale Rahmenbedingungen

Die internationalen Rahmenbedingungen geben Aufschluss über die Zielsetzungen der europäischen Ebene sowie der nationalen Ebene in Österreich. Auf jeder Ebene werden die Leitziele in Zusammenhang mit den Fallbeispielen in Österreich, dem Bahnhof Tullnerfeld sowie Weststeiermark, gesetzt. Dabei wird nur auf die Thematik der Wirkungsfelder Verkehrsstruktur/-entwicklung, Siedlungsstruktur/-entwicklung und Wirtschaftsstruktur/-entwicklung genauer eingegangen.

4.1.1. EU-Ebene

Auf europäischer Ebene gibt es das Europäische Raumentwicklungskonzept (EUREK), welches alle zuvor ausgewählten Wirkungsfelder Verkehrsstruktur/-entwicklung, Siedlungsstruktur/-entwicklung und Wirtschaftsstruktur/-entwicklung im Wesentlichen beinhaltet. Dieses Konzept bildet einen Orientierungsrahmen für die künftige Entwicklung und setzt den Fokus auf die Verwirklichung dreier grundlegender Ziele:

- Zusammenhalt auf wirtschaftlicher und sozialer Ebene
- Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen sowie des kulturellen Erbes

- ausgeglichene Wettbewerbsbedingungen in der EU⁴⁹

Diese vorgegebenen Ziele nehmen im Zusammenhang mit den Wirkungsfeldern Siedlungsstruktur/-entwicklung und Wirtschaftsstruktur/-entwicklung nur einen geringen Einfluss auf den Bahnhof Tullnerfeld und Weststeiermark oder auf die Entwicklung der Gemeinden in den jeweiligen Regionen. Aufgrund dieses Umstands erübrigt sich daher eine nähere Betrachtung.

Im Zusammenhang mit dem Wirkungsfeld Verkehrsstruktur/-entwicklung erweist sich die europäische Ebene mit dem TEN-T-Netz Korridor, der sich über Europa erstreckt, jedoch als grundlegender Faktor. Vier der vorhandenen TEN-T-Netz Korridore verlaufen durch Österreich und sollen neben der Verkürzung der Reisezeit für den Personenverkehr auch eine Kapazitätssteigerung des Güterverkehrs forcieren.⁵⁰

Das Kernnetz sowie dessen Korridore sind die „Lebensadern“ Europas und des TEN-T. Es beinhaltet den Schienen-, Straßen-, Binnenschiffahrts-, See- sowie Luftverkehr. Bezugnehmend auf den Schienenverkehr wird zwischen Hochgeschwindigkeitsverkehr und konventionellem Verkehr unterschieden. Ziel dieses Kernnetzes ist es, sämtliche Verkehrsträger durch eine multimodale Planung in der EU miteinander zu vereinen.⁵¹

Die ausgewählten Fallbeispiele in Österreich befinden sich auf zwei der TEN-Netz Korridore, nämlich auf der Strecke Rhine-Danube sowie Baltic-Adriatic. Beide Streckenverläufe durch Österreich sind in *Abbildung 4* dargestellt.

⁴⁹ vgl. Land Steiermark¹ (2019): online

⁵⁰ vgl. VO ABl. L 348 (2013)

⁵¹ vgl. Zitzler (2016): 4ff



Abbildung 4: Kernnetzkorridore in Österreich – Stand 2014; Grundlagen der Daten vom bmvit, 2014

Der Korridor Baltic-Adriatic (dunkelblau in *Abbildung 4*) soll eine Verbindung der Ostseehäfen mit den Adria Häfen ermöglichen und erstreckt sich insgesamt über sechs Länder. In Österreich wird die Südstrecke mit dem Bau der Koralmbahnstrecke und der Schaffung des neuen Bahnhofs Weststeiermark vorangetrieben. Bereits realisiert wurde im Rahmenplan 2009-2014 der ÖBB der Korridorverlauf Rhine-Danube in Österreich. Diese Strecke verbindet Paris mit Bratislava und zählt damit zu den wichtigsten Ost-West-Verbindungen in Europa. In diesem Zusammenhang erfolgte bereits ein viergleisiger Ausbau der rund 44 Kilometer langen Strecke von Wien nach St. Pölten.⁵²

4.1.2. Nationale Ebene

In Österreich ist ein gesamtstaatliches Steuerungsinstrument vorhanden, welches als österreichisches Raumentwicklungskonzept (ÖREK) bezeichnet wird. Hierbei handelt es sich um ein gemeinschaftlich erarbeitetes Leitbild mit unterschiedlichen Handlungsanleitungen für raumrelevante Planungen des Bundes, der Länder und der Gemeinden. Das ÖREK strebt auf vier Säulen die folgenden räumlichen Ziele an:

- kompakte Siedlungsstrukturen
- polyzentrische Strukturen
- leistungsfähige Achsen
- funktionelle Verflechtungen
- Unterstützung des Netzes von Klein- und Mittelzentren

⁵² vgl. ÖBB Holding AG (2009): S.6

- Förderung der Entwicklung der nichtstädtischen Räume
- Stärkung der Entfaltung regional-spezifischer Potenziale
- Bewältigung des ansteigenden Bevölkerungswachstums
- Überprüfung der raumplanerischen Maßnahmen

Das ÖREK ist auf einen Zeithorizont von zehn Jahren ausgelegt. Somit haben die genannten Ziele ihre Gültigkeit bis 2021, bis diese von einer neuen Fassung des ÖREK abgelöst werden.⁵³

Auffallend erscheint der Umstand, dass im ÖREK der Begriff des Bahnhofs nicht explizit erwähnt wird, sondern, wie beispielsweise im Kapitel 3.4. des ÖREK ersichtlich, der Bahnhof als intermodale Schnittstelle ausgeführt werden soll, um für eine nachhaltige Mobilität zu sorgen.⁵⁴

Der Gesamtverkehrsplan 2025+ stellt die Strategien für die Verkehrs- und Mobilitätspolitik in Österreich dar und ersetzt damit den Generalverkehrsplan von 2002. Der Fokus liegt auf sozialen, sicheren, umweltfreundlichen und effizienten Verkehrssystemen:

- **sozial:** Die Verkehrspolitik setzt sich hierbei das Ziel, den Verkehr für jeden leistbar, barrierefrei und bedarfsorientiert zu gestalten.
- **sicher:** Österreich soll auf Basis dieser Zielsetzung der Verkehrspolitik eines der sichersten Länder der EU sein.
- **umweltfreundlich:** Der CO₂-Ausstoß soll bis 2025 um 19 Prozent, die Feinstaub-Emissionen (PM_{2,5}) um rund 50 Prozent (im Vergleich zu 2010) gesenkt werden.
- **effizient:** Ein hoher Grad an Mobilität soll durch möglichst geringen Aufwand erzielt werden. Die daraus resultierende Effizienzsteigerung soll laut Verkehrspolitik anhand der Optimierung der Verkehrssysteme erreicht werden.⁵⁵

Konkret wird im Gesamtverkehrsplan 2025+ bei der Umsetzung nicht auf die Bahninfrastruktur eingegangen. Dafür wird auf das Zielnetz 2025+ verwiesen, welches eine leistungsstarke und effiziente Infrastruktur der Schiene forciert.⁵⁶ Das Zielnetz 2025+ wurde zwischen dem BMVIT, BMF und der ÖBB vereinbart und im Bundesbahngesetz 2009 verankert. Die Zielsetzung liegt auf der Stärkung der Marktposition sowie Steigerung der Wirtschaftlichkeit und Weiterentwicklung der Sicherheit. Zu jeder Zielsetzung werden unterschiedliche Maßnahmen empfohlen (nachfolgend ein Auszug der wichtigsten Ziele):

⁵³ vgl. ÖROK (2011): S. 13ff

⁵⁴ vgl. ÖROK (2011): S. 75

⁵⁵ vgl. BMVIT (2012): S. 4ff

⁵⁶ vgl. BMVIT (2012): S. 53f

- **Stärkung der Marktposition:** Mittels Erhöhung der Streckenkapazität, Fahrzeitreduktion und Anhebung der Streckengeschwindigkeit soll die Marktposition gefestigt und ausgebaut werden. Eines dieser Projekte, welches dieses Ziel vorantreiben soll, ist der viergleisige Ausbau der Weststrecke.
- **Steigerung der Wirtschaftlichkeit der Infrastruktur:** Auf ausgewählten Strecken sollen Fernbedienbetriebe errichtet werden.
- **Effizienzsteigerung:** Bei ausgewählten Strecken wird der Ausbau der Elektrifizierung sowie das Anheben der Streckenklassen in den Vordergrund gerückt.
- **Sicherheitsleistungen:** Die Sicherheit soll an den Stand der Technik und der Weiterentwicklungen adaptiert werden.⁵⁷

Der Wirtschaftsstandort Österreich unterliegt den Zielvorgaben des Bundesministeriums für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort. Die Rahmenbedingungen zur Realisierung der gesetzten Ziele lauten in diesem Zusammenhang wie folgt:

- allgemeine Verbesserung des Wirtschaftsstandorts Österreich
- Forcierung von Wachstum im Allgemeinen
- Sicherstellung eines stabilen wirtschaftlichen Aufschwungs

Das Bundesministerium verknüpft diese allgemeinen Leitziele mit spezifisch unternehmensbezogenen Maßnahmen, die vor allem ein unternehmensfreundliches Umfeld schaffen sollen, damit die Wettbewerbsfähigkeit österreichischer Unternehmen aufrechterhalten werden kann. Diese unternehmensspezifische Konzentration ist dem Umstand geschuldet, dass gerade österreichische Unternehmen explizit exportorientiert sind und somit ein wesentliches Rückgrat für den Wirtschaftsstandort im Ganzen darstellen.⁵⁸

Und wie bereits in Kapitel 3.3. erwähnt, ist der Ausbau der Infrastruktur an Wirtschaftszuwächse gekoppelt.

⁵⁷ vgl. Prinz (2011): S. 8ff

⁵⁸ vgl. Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort (2019): online

4.2. Fallbeispiel: Bahnhof Tullnerfeld

Etwa 40 Prozent des gesamten Schienennetzes der ÖBB befinden sich in Niederösterreich (Stand 2017). Diese hohe Schienennetzdichte ist auf den großen Anteil der Regionalbahnen zurückzuführen. Der Fokus lag in den vergangenen Jahren vorrangig auf dem Ausbau des hochrangigen Schienennetzes auf der Weststrecke.⁵⁹ Auf dem Abschnitt Wien - St. Pölten kam es aufgrund bestehender Verkehrsströme zu einigen Engpässen auf der Schiene. Abhilfe wurde mittels der Neubaustrecke Wien - St. Pölten geschaffen.⁶⁰

Nach diesem Ausbau erhofft man sich, dass neben dem Fernverkehr von Personen und Gütern auch der Personenregional- und Nahverkehr durch den Ausbau profitiert. In diesem Zusammenhang wurde im Jahre 2009 der Fernbahnhof Tullnerfeld errichtet. Die Lage verleiht dem Bahnhof eine besondere Bedeutung, einerseits durch die periphere und solitäre Lage und andererseits aufgrund der Umfahrung des Tullner Hauptbahnhofs, um somit eine direkte Verbindung des nördlichen Schienennetzes mit der Weststrecke zu garantieren.⁶¹

Der Bahnhof Tullnerfeld liegt in zentraler Lage des niederösterreichischen Bezirks Tulln, genauer betrachtet in der Region Tullnerfeld. Diese nimmt neben den Regionen Wagram und Wienerwald den größten Teil der Fläche des Bezirks Tulln ein. Das Tullnerfeld ist im Norden durch die Donau und im Süden durch die natürliche Grenze der Erhebungen des Wienerwaldes begrenzt. Es dehnt sich im Osten bis zur Ortschaft St. Andrä Wördern und im Westen bis zum Traisental (Gutenbrunner Wald) aus. Insgesamt umfasst die Region Tullnerfeld zwölf Gemeinden: Atzenbrugg, Judenau-Baumgarten, Königstetten, Langenrohr, Michelhausen, Muckendorf-Wipfing, Sieghartskirchen, Sitzenberg-Reidling, Tulbing, Tulln, Würmla und Zwentendorf (siehe dazu *Abbildung 5*).⁶²

⁵⁹ vgl. Amt der NÖ Landesregierung (2017): online

⁶⁰ vgl. Hödl (k.J.): S. 6

⁶¹ vgl. Amt der NÖ Landesregierung (2017): online

⁶² vgl. Büro Dr. Paula (2018): S. 4

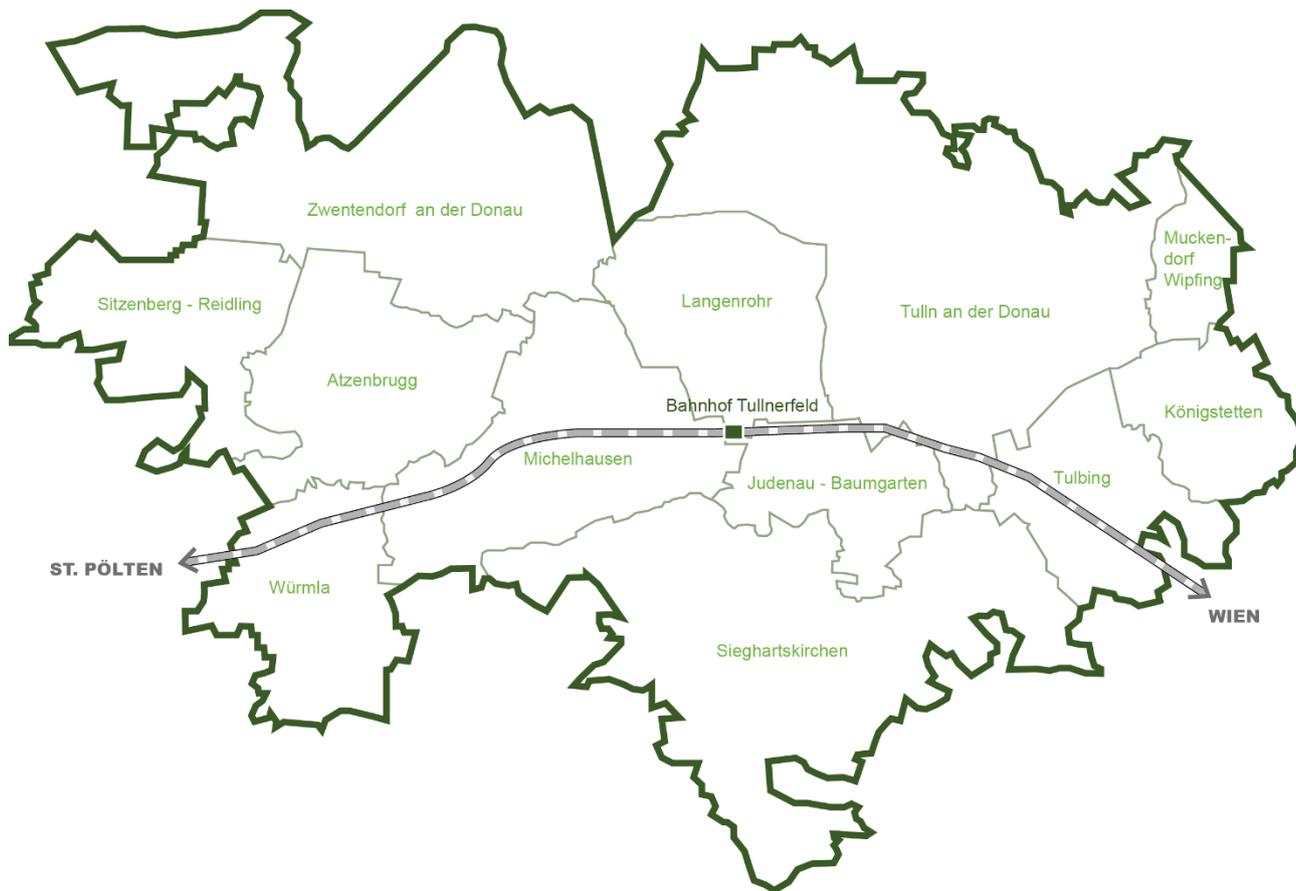


Abbildung 5: Region Tullnerfeld; Grundlagen der Daten aus der Evaluierung des KRRK, 2018

Am 01.01.2018 lebten in der Region Tullnerfeld 48.880 Einwohnerinnen und Einwohner. Die Gemeinde Tulln wies mit 33,1 Prozent den größten Anteil der Bevölkerung auf, während die Gemeinde Würmla mit 2,9 Prozent die kleinste Gemeinde darstellte. Die Bevölkerungsdichte im Tullnerfeld beträgt im Durchschnitt 135 EW/km². Mit diesem Einwohnerdichtewert befindet sich die Region Tullnerfeld weit über dem Durchschnittswert von Niederösterreich, der bei etwa 87 EW/km² liegt.⁶³

4.2.1. Allgemeine Gegebenheiten

Viele verschiedene Faktoren nahmen auf die Standortwahl des Bahnhofs Tullnerfeld Einfluss. Eines der wesentlichen Elemente des Einflusses auf den Standort des heutigen Bahnhofs war die Politik. Im Zuge der Errichtung der neuen Trasse der Hochleistungsstrecke zwischen Wien - St. Pölten war in dem Bereich Tullnerfeld nur ein Überholbahnhof von Seiten der ÖBB geplant. Aufgrund des Engagements des damaligen Landeshauptmanns und des Bürgermeisters von Michelhausen wurde der Fernbahnhof Tullnerfeld realisiert.⁶⁴ Ein weiteres Element, das zur heutigen Trassenlegung und zu Bauplatzbestimmungen des Bahnhofs

⁶³ vgl. Büro Dr. Paula (2018): S. 6f

⁶⁴ vgl. Interview am 19.03.2019 mit Herrn Rudolf Friewald, Bürgermeister von Michelhausen

beigetragen hat, ist die Längs- und Querneigung der Schiene. So ergibt sich oftmals bei der Neuplanung nur wenig Spielraum. Wegen dieser Bedingungen war es schwer, den Bahnhof in einer nahegelegenen Ortschaft zu platzieren.⁶⁵

Aufgrund dieser Umstände fiel die Wahl schlussendlich auf eine solitäre Lage im peripheren Raum, direkt an der Gemeindegrenze von Michelhausen und Langenrohr.

Die Planung der Neubaustrecke Wien - St. Pölten zählte zu den ersten Infrastrukturprojekten, in dessen Rahmen eine Umweltverträglichkeitsprüfung zur Anwendung kam. Die Bevölkerung und unterschiedliche Akteursgruppen wurden Ende der 1990er in dieses Verfahren eingebunden. Nach einem positiven Beschluss wurden die nächsten zehn Jahre für diverse Behördenverfahren in den Bereichen des Eisenbahn-, Straßen-, Naturschutz-, Forst- und des Abfallwirtschaftsrechts aufgewendet. Daher begann der Bau der Strecke im Jahre 2003.⁶⁶

4.2.1.1. Geografische Lage

Die Neubaustrecke Wien - St. Pölten setzt sich aus drei wesentlichen Abschnitten zusammen, die wie folgt lauten: Wienerwald, Tullnerfeld und Westabschnitt. Der Abschnitt Wienerwald ist ein 13,3 Kilometer langer Tunnel, der zum größten Teil zweiröhrig geführt wird. Im Abschnitt Tullnerfeld sind drei Tunnel sowie der neuerrichtete Bahnhof Tullnerfeld zu finden. Der Streckenabschnitt von Tulln nach Herzogenburg wird an die Neubaustrecke angebunden. Im Westabschnitt befindet sich die Tunnelkette Perschling, die aus drei Tunneln besteht. Die Neubaustrecke von Wien nach St. Pölten wurde im Jahr 2012 fertiggestellt.⁶⁷

⁶⁵ vgl. Interview am 07.11.2018 mit Herrn Dipl. Ing. Bernd Schweiger, ÖBB Infrastruktur AG

⁶⁶ vgl. Butz, Ostermann (2012): S. 46

⁶⁷ vgl. ÖBB Holding AG (2009): S. 6f

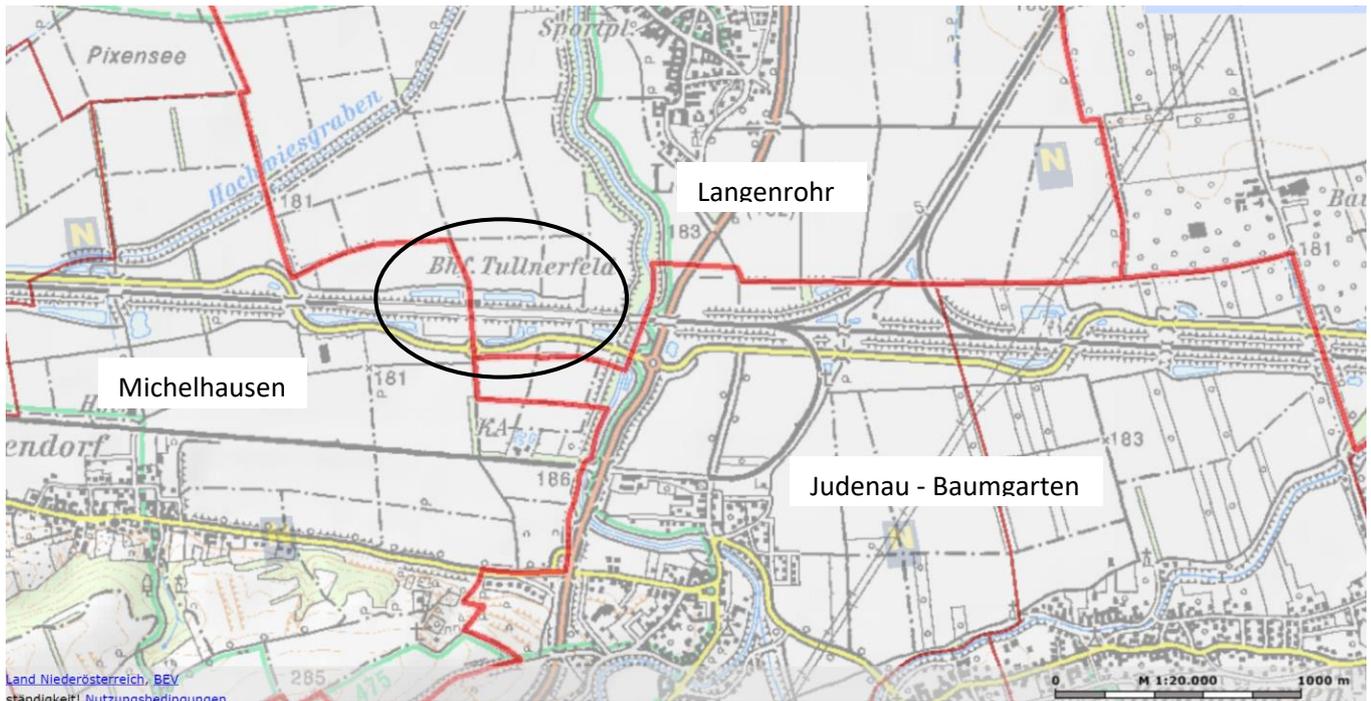


Abbildung 6: Standort Bahnhof Tullnerfeld; Land Niederösterreich, 2019

In *Abbildung 6* ist der Standort des Bahnhofs Tullnerfeld eingezeichnet, gekennzeichnet durch einen schwarzen Oval. Die roten Linien in der Karte dienen der Sichtbarmachung der Gemeindegrenzen. Der Bahnhof Tullnerfeld liegt bei genauer Betrachtung auf der Gemeindegrenze zwischen Michelhausen und Langenrohr. Auch das Gemeindegebiet von Judenau - Baumgarten ragt an den Bahnhof. Die drei genannten Gemeinden spielen einerseits für den Bahnhof eine wichtige Rolle, andererseits werden sie vom Bahnhof Tullnerfeld in den unterschiedlichen Wirkungsfeldern (Verkehrsstruktur/-entwicklung, Siedlungsstruktur/-entwicklung, Wirtschaftsstruktur/-entwicklung und Akzeptanz) direkt beeinflusst.

4.2.1.2. Politische und planerische Vorgaben

In diesem Abschnitt wird das Hauptaugenmerk auf eine genauere Betrachtung der unterschiedlichen Programme und Konzepte auf Landesebene und regionaler Ebene in Hinblick auf die Wirkungsfelder Verkehrsstruktur/-entwicklung, Siedlungsstruktur/-entwicklung und Wirtschaftsstruktur/-entwicklung gelegt. Die genannten Wirkungsfelder werden nur im Bezug zum Fallbeispiel Bahnhof Tullnerfeld genauer erläutert.

Landesebene

Das Landesentwicklungskonzept (2004)⁶⁸ wurde von der Niederösterreichischen Landesregierung auf rechtlicher Basis des niederösterreichischen Raumordnungsgesetzes

⁶⁸ Amt der NÖ Landesregierung (2004)

beschlossen und steht bis 2020 in Geltung. Dieses Konzept stellt ein Grundsatzdokument mit strategischen Steuerungs- und Koordinierungsfunktionen auf überörtlicher Ebene dar.⁶⁹

Es besteht insgesamt aus sechs Abschnitten, wobei für die Thematik der Siedlungsentwicklung der vierte Abschnitt relevant ist. Die Prinzipien der räumlichen Entwicklung, die im Zuge des Landesentwicklungskonzepts für Niederösterreich erläutert werden, sind folgende:

- **Stärkung der Stärken:** Die Standortvorteile, die eine Region prägen, sollen gepflegt und weiterentwickelt werden.
- **Nutzung endogener Potenziale:** Hierbei werden vorrangig jene Potenziale gefördert, die einen naturräumlichen, wirtschaftlichen und kulturellen Einfluss haben.
- **Förderung dezentraler Konzentrationen:** Es stehen die Dichte der Ansiedlung von Unternehmen und die gezielte Konzentration von Infrastrukturen sowie eine polyzentrische Siedlungsentwicklung im Vordergrund.
- **Stärkung der strukturschwächeren Regionen:** Dazu zählt die regionale Solidarität. Gewisse finanzielle Umverteilungen zu benachbarten Regionen sollen forciert werden.⁷⁰

Ein Bestandteil dieses Kapitels sind die ländlichen Räume, die in Niederösterreich eine vorrangige Stellung einnehmen. Dieser Raumtyp findet sich auch im Bereich des Bahnhofs Tullnerfeld. Der Fokus liegt auf der Erhaltung der Vielfalt und Eigenheit sowie der Verringerung der Urbanisierung der ländlichen Gebiete. In diesem Zusammenhang strebt man eine vielseitige Wirtschaftsstruktur an, die keine ökonomische Monostruktur schaffen soll. Bei strukturschwächeren Räumen soll der Ausbau der Informations- und Kommunikationstechnologien erweitert werden, um weniger verkehrsabhängige Arbeitsplätze zu schaffen.⁷¹

Abschnitt fünf des Landesentwicklungskonzepts beschäftigt sich mit der Thematik der Verkehrsplanung. Im Zeitraum von 1999 bis 2015 wurde davon ausgegangen, dass ein starker Anstieg im Bereich des Güter- und Personenverkehrs anzunehmen sei. Die Gründe sind einerseits die überdurchschnittlichen wirtschaftlichen Entwicklungen und andererseits die Folgen der EU-Erweiterung, die letztlich zu besseren Verkehrsbeziehungen mit den Grenzregionen geführt haben. Auf der Weststrecke wurde eine Verdoppelung des Güterverkehrs erwartet. Als unmittelbare Folge der getroffenen Annahmen wurde ein Leitbild

⁶⁹ vgl. Amt der NÖ Landesregierung (2017): online

⁷⁰ vgl. Amt der NÖ Landesregierung (2004): S. 32ff

⁷¹ vgl. Amt der NÖ Landesregierung (2004): S. 43f

für die Verkehrsplanung in Niederösterreich entwickelt. Die relevanten Leitziele (Auszug) aus dem Landesentwicklungskonzept für die Weststrecke werden hier angeführt:⁷²

- **Verkehr vermeiden:** Hierbei wird durch Schaffung einer Struktur weniger Verkehr erzeugt. Es bedarf dazu einer räumlichen Anordnung der Daseinsgrundfunktionen. Arbeiten, Wohnen, Ausbildung, Erholung und Einkaufen sollen näher zusammenrücken.
- **Prinzip der kürzesten Wege:** Die Siedlungsentwicklung soll so ausgerichtet sein, dass bei einem Zuwachs die durchschnittliche Verkehrsleistung um ein Minimum ansteigt. Mittels kompakter Siedlungen und einer Durchmischung der Funktionen sind die Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu bewältigen.
- **dezentrale Konzentration:** Anhand von konzentrierten Einrichtungen an einem zentralen Ort können Einkäufe und Dienstleistungen gekoppelt und somit Wegstrecken eingespart werden.
- **Verkehr verlagern:** Der Verkehr, der nicht vermeidbar ist, soll auf jene Verkehrsträger umgelagert werden, die die vergleichsweise geringsten negativen Auswirkungen haben.
- **Park and Ride:** Dieses System soll weiter ausgebaut werden und vor allem für Berufspendlerinnen und Berufspendler ein starkes Bindeglied zwischen dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr darstellen.
- **Verkehr verbessern:** Wenn der Verkehr nicht vermieden oder verlagert werden kann, soll er möglichst verbessert werden. Dazu können technische, legislative und preispolitische Handlungsmaßnahmen herangezogen werden.
- **schienengebundener Verkehr:** Hierbei wird die Fertigstellung der viergleisigen Weststrecke Wien - St. Pölten - Wels als Hochleistungsstrecke angestrebt.⁷³

Das Land Niederösterreich weist in der Verkehrsplanungspolitik eine lange Beständigkeit auf. Bereits 1991 wurde ein Verkehrskonzept verabschiedet, zwischenzeitlich mehrfach aktualisiert und durch das Verkehrskonzept 1997 ersetzt.⁷⁴ Das Leitbild „Vermeiden, Verlagern, Verbessern und Fördern“ wurde für die weiterführenden Aspekte beibehalten. Der Inhalt des Verkehrskonzeptes hat Geltung für die Akteure Bund, Land Niederösterreich und die Gemeinden. Bei den Gemeinden nimmt das Land eine unterstützende Rolle ein, um notwendige Planungen und Umsetzungen zu realisieren.⁷⁵

⁷² vgl. Amt der NÖ Landesregierung (2004): S. 102

⁷³ vgl. Amt der NÖ Landesregierung (2004): S. 103ff

⁷⁴ vgl. Amt der NÖ Landesregierung (2015): S. 10

⁷⁵ vgl. Amt der NÖ Landesregierung (1997): S. 54f

Aufbauend auf das Verkehrskonzept 1997 folgten die niederösterreichischen Strategien 2010, um auf flexible Entwicklungen im Bereich des Verkehrs besser reagieren zu können. Als nachfolgendes Konzept für den Verkehr ist das Mobilitätskonzept 2030+⁷⁶ anzusehen, welches 2015 verschiedet wurde. Dieses gibt den Rahmen für das Land Niederösterreich und dessen Entwicklung der mittel- und langfristigen Gesamtverkehrsplanung vor. Das Mobilitätskonzept 2030+ unterliegt dem Leitbild „Mobilität in ihrer Vielfalt sichern, zukunftsfähig gestalten und fördern“.

Einer der Schwerpunkte des aktuellen Mobilitätskonzeptes liegt auf den Verkehrsachsen. Speziell für den Pendlerverkehr von und nach Wien und St. Pölten steht die Schaffung einer hohen Angebotsqualität im Vordergrund. Mittels einer guten Kooperation der unterschiedlichen Akteure (ÖBB, ASFINAG und Gemeinde) soll eine Verbesserung der Knoten durch modale und intermodale Schnittstellen erzielt werden. Folgende Ziele wurden für den Schwerpunkt der Verkehrsachsen definiert:

- Verbesserung der ÖV-Knoten als multimodale Schnittstellen
- Ausbau und effiziente Nutzung der Verkehrsachsen
- Schaffung intermodaler Knoten für den Güterverkehr
- Effiziente und umweltfreundliche Abwicklung von Infrastrukturprojekten⁷⁷

Regionale Ebene

Im Jahr 2004 wurde das Kleinregionale Rahmenkonzept (KRRK) für die Region Tullnerfeld erarbeitet. In diesem Konzept wurden für die Gemeinden mehrere Ziele und Maßnahmen zu den vier Wirkungsfeldern der Wirtschaft, Siedlung, Tourismus-Naturraum und Verkehr ausgearbeitet.⁷⁸ Das Wirkungsfeld Tourismus-Naturraum ist für diese Arbeit nicht relevant und wird daher nicht vertieft. Die anderen Wirkungsfelder werden im Zusammenhang mit der Thematik des Bahnhofs Tullnerfeld einer genaueren Betrachtung unterzogen.

Bei der Thematik Wirtschaft wurden unterschiedliche Entwicklungsstandorte in der Region definiert, die ausgebaut werden sollen. Einer dieser Standorte befindet sich am Bahnhof Tullnerfeld, wo ein interkommunales Betriebsgebiet vorangetrieben werden soll. Weiters wird noch im Bezug zu der landwirtschaftlichen Entwicklungszone auf die Veredelung und Vermarktung der regionalen Produkte gesetzt.⁷⁹

Beim Wirkungsfeld Siedlungsstruktur/-entwicklung setzt das KRRK im Bereich des Bahnhofs Tullnerfeld auf eine maßvolle höhere Verdichtung, darunter sind Reihenhäuser und Wohnbauten zu verstehen. Alle Gemeinden in der Region Tullnerfeld sollen ein Wohnbauland

⁷⁶ Amt der NÖ Landesregierung (2015)

⁷⁷ vgl. Amt der NÖ Landesregierung (2015): S. 10ff

⁷⁸ vgl. Büro Dr. Paula (2018): S. 71

⁷⁹ vgl. Büro Dr. Paula (2018): S. 73ff

für den örtlichen Bedarf aufweisen, welches durch Abschluss diverser Verfügbarkeitsverträge gesichert werden soll. Insgesamt strebt die Region Tullnerfeld nach einem gesteuerten Wachstum und nach einer Absicherung der bestehenden Ortskerne sowie nach einer gesicherten Nahversorgung in der Region.⁸⁰

Im Zuge des Wirkungsfeldes Verkehrsstruktur/-entwicklung liegt das Ziel im Ausbau der B19 (südlich der Ortseinfahrt Langenrohr) aufgrund der künftigen betrieblichen Entwicklungen im Bereich des Bahnhofs Tullnerfeld, einem weiteren Ausbau der Park and Ride Anlage sowie der Schaffung größerer Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Die alten Bahngleise in Michelhausen sollen für weitere Nutzungen erhalten bleiben.⁸¹

4.2.2. Lage und Funktion des Bahnhofs

Die nachfolgenden Charakteristika beinhalten wesentliche Informationen, die Einfluss auf den Bahnhof Tullnerfeld nehmen. Neben der peripheren Situierung sind noch weitere Faktoren, die die Wirkunglenkung des Bahnhofs steuern, zu berücksichtigen, wie die Lage im Verkehrsnetz, die betriebliche Hierarchie, die Bedienung sowie die Ausstattung.

4.2.2.1. Lage im Verkehrsnetz

Der Bahnhof Tullnerfeld ist wegen seiner Verkehrsnetzlage als Durchgangsbahnhof anzusehen. Die Gleiskörper liegen auf einem aufgeschütteten Damm, der aufgrund der Sicherheitsbestimmungen für Hochleistungsstrecken zwingend zu errichten war. Die fünf Bahnsteige befinden sich oberhalb des Empfangsgebäudes (siehe dazu *Abbildung 7* und *Abbildung 8*), welches auf Geländeneiveau liegt.



Abbildung 7: Bahnhof Tullnerfeld – Zugang zu den Bahnsteigen; Reisinger & Partner, 2012

⁸⁰ vgl. Büro Dr. Paula (2018): S. 77ff

⁸¹ vgl. Büro Dr. Paula (2018): S. 84f



Abbildung 8: Bahnhof Tullnerfeld – Haupteingang im Süden; Berger, 2013

4.2.2.2. Betriebliche Hierarchie des Bahnhofs

Die Klassifizierung des Bahnhofs Tullnerfeld ist nicht in allen Literaturangaben eindeutig. Oftmals wird der Bahnhof als Regionalbahnhof definiert, aber in anderen Werken wiederum als Fernbahnhof angeführt. Nach Kapitel 2.3. ist das entscheidende Charakteristikum zur Klassifizierung eines Bahnhofs die Abfertigung der unterschiedlichen Zugtypen. Ausgehend von einer Betrachtung des Abfahrtsmonitors zeigt sich, dass am Bahnhof Tullnerfeld sowohl Züge des Regionalverkehrs als auch des Fernverkehrs halten.⁸² Auf Basis dieser Information kann der Bahnhof Tullnerfeld als Fernbahnhof bezeichnet werden. Weiters gliedert sich der Bahnhof in die Sonderform der Fernbahnhöfe im peripheren Raum ein. Diese Sonderform ist auf Basis der solitären Lage des Bahnhofs zu wählen.

4.2.2.3. Bedienung des Bahnhofs⁸³

Der Bahnhof Tullnerfeld weist aktuell einen Stundentakt auf (Stand 2019). Diese Taktfrequenz beginnt um 06:16 Uhr und endet um 21:16 Uhr. Der Stundentakt teilt sich beim Bahnhof Tullnerfeld wie folgt auf (siehe Tabelle 2):

⁸² vgl. ÖBB¹ (2019): online

⁸³ Die folgenden herausgearbeiteten Grunddaten in diesem Kapitel basieren auf dem aktuellen Fahrplanaushang (Stand 2019).

Abfahrtszeit (zu jeder Stunde)	Zugtyp	Zielbahnhof
16	RJ	Salzburg
20	REX	Wien Westbahnhof
24	S	Wien Franz-Josefs-Bahnhof
40	REX	Amstetten
45	RJ	Flughafen Wien / Wien Hbf
(48)	(S)	(St. Pölten)

Tabelle 2: Stundentaktansicht des Bahnhofs Tullnerfeld; Grundlage der Daten von ÖBB, 2019

Insgesamt verkehren pro Stunde regelmäßig fünf bis sechs Reisezüge am Bahnhof Tullnerfeld. Außerhalb des Stundentakts wird der Bahnhof Tullnerfeld von drei Zügen pro Stunde bedient, wobei der erste Zug um 04:50 Uhr abfährt und der letzte um 23:23 Uhr. In Minute 45 fährt der Zug abwechselnd zum Flughafen Wien oder zum Hauptbahnhof Wien. Spezieller ist der Zug in Minute 48, da dieser nur am Wochenende und hier nur alle zwei Stunden verkehrt, und dies nur bis nach St. Pölten (werktags regulär). Aus diesem Grund wurde daher die Zeile in Tabelle 2 mit einer Klammer versehen.

Abseits des stündlichen Taktverkehrs verkehren zweimal pro Tag (Früh & Abend) der IC (Intercity) nach Stainach-Irdning sowie der RJ (Railjet) nach Bregenz Hauptbahnhof. Die S40 (Schnellbahn) nach Stockerau bedient den Bahnhof viermal am Tag, wobei nur einmal in der Früh und dreimal am Abend gehalten wird.

Die Westbahn fuhr bis Dezember 2017 den Bahnhof Tullnerfeld im Stundentakt an, jedoch wurde aufgrund einer Fahrplanänderung die Bedienung des Bahnhofs seitens der Westbahn eingestellt. Nur anlässlich der Sportveranstaltungen (Rapid-Heimspiele in Hütteldorf) besteht für die Fahrgäste die Möglichkeit, am Bahnhof Tullnerfeld ein- und auszusteigen.⁸⁴

Verknüpfung des ÖPNV

Direkt vor dem Bahnhof befinden sich mehrere Bushaltestellen (siehe *Abbildung 9*). Insgesamt halten hier sieben verschiedene Buslinien, nämlich 409, 410, 411, 442, 443, 444 und 470. Die Buslinie 409 nach Sieghartskirchen fährt zu den Stoßzeiten zwei- bis dreimal stündlich. Sie ist gegenüber den anderen Buslinien die am höchsten frequentierte Linie. Die Linie 444 Richtung Reidling fährt den Bahnhof Tullnerfeld nur dreimal am Tag an, alle anderen Linien dagegen stündlich oder zweistündlich. Bei genauerer Betrachtung der Abfahrtszeiten der Buslinien ist eine deutliche Abstimmung mit den Zügen erkennbar.

⁸⁴ vgl. noe-orf (2017): online



Abbildung 9: Bahnhof Tullnerfeld - Bushaltestellen am südlichen Vorplatz; wikimedia, 2019

Verknüpfung mit dem MIV

Aufbauend auf den Taktverkehr ist es notwendig, damit korrespondierend den Vergleich der Reisezeiten mit der Bahn und mit dem MIV anzustellen. Speziell wird hierbei der Fokus auf die Verbindungen des Stundentaktes gelegt (siehe dazu die nachstehende Tabelle 3).

Zielbahnhof	Reisedauer (Bahn)	Reisedauer (MIV)
Salzburg	2:22	2:30
Wien Westbahnhof	0:20	0:46
Franz-Josefs-Bahnhof	0:57	0:36
Amstetten	0:38	1:05
Flughafen Wien	0:42	0:46
Hauptbahnhof Wien	0:20	0:45
St. Pölten	0:12	0:34

Tabelle 3: Reisedauer zu den unterschiedlichen Zielbahnhöfen; Grundlage der Daten von ÖBB, 2019

Aus der Tabelle ist zu entnehmen, dass sich die Reisedauer mit der Bahn vom Bahnhof Tullnerfeld, mit Ausnahme des Franz-Josefs-Bahnhofs, zu allen vorgegebenen Zielbahnhöfen deutlich reduziert. Besonders auffällig ist die Zeitdifferenz bei der Wegstrecke nach St. Pölten und Amstetten.

Die Park and Ride Anlage ermöglicht es den Nutzerinnen und Nutzern, sowohl im Norden als auch im Süden des Bahnhofsgebäudes zu parken. Bei der Eröffnung des Bahnhofs fasste die

Park and Ride Anlage in etwa 500 Stellplätze (siehe *Abbildung 10*). Anlässlich der hohen Auslastung wurde die Anlage des Öfteren erweitert und bietet zurzeit 1064 Stellplätze. Bis Ende 2019 ist eine Erweiterung mittels eines Parkdecks zur Schaffung von weiteren 715 Stellplätzen geplant.⁸⁵



Abbildung 10: Bahnhof Tullnerfeld – Südlicher Teil der Park and Ride Anlage im Eröffnungsjahr; stoik.at, 2012

Verknüpfung des Radverkehrs

Neben den Stellplätzen für den MIV gibt es auch eine Bike and Ride Anlage, die mit ihrer Überdachung 100 Abstellplätze bereitstellt. Auch hier werden die Kapazitäten im Zuge der Errichtung des Parkdecks ausgebaut.⁸⁶ Der Tullnerfelder Radweg verläuft in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Tullnerfeld. Somit ist eine Erschließung der angrenzenden Gemeinden mittels des Fahrrads gegeben (siehe dazu Kapitel 4.2.3.1.).

4.2.2.4. Ausstattung des Bahnhofs

Wie in Kapitel 2.5. bereits erwähnt sind zwei wesentliche Faktoren für die Ausstattungsstrategie entscheidend. Zum einem geht es um die Fragestellung, ob es sich bei diesem Bahnhof um einen Taktknoten handelt, und zum anderen, wie hoch die anzunehmende

⁸⁵ vgl. Zeiler (2019): online

⁸⁶ vgl. Zeiler (2019): online

Fahrgastfrequenz sein wird. Beim Bahnhof Tullnerfeld handelt es sich um einen Taktknoten (siehe Kapitel 4.2.3.). Die tägliche Fahrgastfrequenz beträgt pro Tag rund 5000 Fahrgäste, diese Zahlen ergeben sich aus einer Zählung der ÖBB im Jahre 2018.

Die kompletten Fahrgastinformationen (Ankunft und Abfahrt der Züge) werden an diversen Bildschirmen im Bahnhof digital angezeigt. Es befinden sich eine WC-Anlage und ein Warteraum im Bahnhofsbereich. Zwei Ticketautomaten sind in der Nähe des Zugangs zum Empfangsgebäude des Bahnhofs aufzufinden.

Im Zuge einer Vorort-Besichtigung wurde festgestellt, dass alle Bahnsteige mittels eines Liftes barrierefrei zugänglich sind. Im Bahnhof befinden sich mehrere Geschäftsflächen, die nahezu vermietet sind, nur ein Geschäftslokal steht frei. Ein breites Spektrum an Lokalitäten ist vorzufinden: eine Bäckerei, ein Frisör, ein Fitnessraum und ein Inneneinrichtungsgeschäft. Diverse Automaten sind im Zugangsbereich des Bahnhofs zu finden, zu einem ein regionaler Gemüseverkauf und zum anderen Interspar Abholboxen. Die Interspar Abholboxen bieten den Nutzerinnen und Nutzern die Möglichkeit, online einzukaufen und am Heimweg das Einge kaufte bei den Boxen abzuholen. Mithilfe dieses Systems versucht man, die Nahversorgung in der Nähe des Bahnhofs abzudecken, da sich in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs keine Verbrauchermarkt angesiedelt hat.

4.2.3. Räumliche Aspekte

Der Bahnhof Tullnerfeld wirkt auf viele verschiedene räumliche Aspekte ein. Die wesentlichen sind die Verkehrsstruktur/-entwicklung, Siedlungsstruktur/-entwicklung, Wirtschaftsstruktur/-entwicklung und Akzeptanz. Die Einflüsse der unterschiedlichen Wirkungsfelder werden bei den umliegenden Gemeinden Michelhausen, Langenrohr und Judenau genauer betrachtet. Gleichzeitig wird der Versuch unternommen, einen Vergleich zur Region Tullnerfeld anzustellen.

4.2.3.1. Wirkungsfeld: Verkehrsstruktur und Verkehrsentwicklung

Aufgrund der geografischen Lage der Region Tullnerfeld, welche sich zwischen Wien und St. Pölten befindet, zeigt sich, dass es sich um eine übliche Auspendlerregion handelt. Die einzige Ausnahme im Jahr 2011 stellt die Gemeinde Tulln dar, die eine positive Pendlerbilanz zu verzeichnen hat (siehe Tabelle 4).

Gemeinde	Auspendler/ innen		Einpendler/ innen		Pendlerbilanz		Auspendleranteil auf 1 Einpendler/in	
	2011	2015	2011	2015	2011	2015	2011	2015
Atzenbrugg	1033	1139	507	558	-526	-581	2	2
Judenau- Baumgarten	851	871	224	305	-627	-566	4	3
Königstetten	821	995	123	166	-698	-829	7	6
Langenrohr	950	972	688	682	-262	-290	1	1
Michelhausen	950	1068	757	759	-193	-309	1	1
Muckendorf- Wipfing	589	621	25	34	-564	-587	23	18
Sieghartskirchen	2681	2832	708	816	-1973	-2016	4	3
Sitzenberg-Reidling	765	813	286	292	-479	-521	3	3
Tulbing	1169	1138	148	172	-1021	-966	8	7
Tulln	4465	4764	7959	9036	3494	4272	0,5	0,5
Würmla	475	533	121	149	-354	-384	4	4
Zwentendorf	1410	1422	718	864	-692	-558	2	2
Gesamt Region Tullnerfeld	16159	17168	12264	13833	-3895	-3335	1	1

Tabelle 4: Auspendler/innen, Einpendler/innen und Pendlerbilanz in der Region Tullnerfeld 2011-2015; Grundlage der Daten Statistik Austria, 2018

Die Anzahl der Aus- und Einpendlerinnen sowie Aus- und Einpendler erhöhte sich im Zeitraum vor und nach der Eröffnung des Bahnhofs Tullnerfeld nahezu in allen Gemeinden. Zugleich erhöhte sich auch in den meisten Gemeinden im Tullnerfeld (Ausnahme: Tulln, Judenau-Baumgarten, Tulbing, Zwentendorf) die negative Pendlerbilanz. Es ist anzunehmen, dass aufgrund der neu geschaffenen Erreichbarkeit sowie der Bevölkerungszunahme in den jeweiligen Gemeinden ein wesentlicher Einfluss auf die Erhöhung der Zahl der Auspendlerinnen und Auspendler in der Region Tullnerfeld genommen wurde. Für eine positive Entwicklung der Pendlerbilanz in den Gemeinden Judenau-Baumgarten und Zwentendorf sorgen die steigenden Beschäftigungszahlen in der Gemeinde sowie die Zunahme der Arbeitsstätten (siehe dazu Kapitel 4.2.3.3.). In der Gemeinde Tulbing ist ein leichter Anstieg der Arbeitsstätten zu verzeichnen sowie die im Zusammenhang stehende Anzahl der Beschäftigten in der Gemeinde. Daher zeigt sich in diesem Fall auch nur eine geringe positive Entwicklung bei der Pendlerbilanz als beiden den zuvor genannten Gemeinden.

Das Wirkungsfeld Verkehrsstruktur und Verkehrsentwicklung setzt auf den Fokus der Betrachtung des übergeordneten Straßennetzes in der Region Tullnerfeld. Ein hochrangiges Straßennetz (Autobahn und Schnellstraße) ist im Gebiet der Region Tullnerfeld nicht vorzufinden, dennoch ist es aufgrund der knapp außerhalb liegenden Situierung zu berücksichtigen. Im Norden verläuft die S5 (Stockerauer Schnellstraße), im Westen liegt die S33 (Schnellstraßenverbindung St. Pölten - Krems) und südlich der Region Tullnerfeld befindet sich die Westautobahn (A1). Innerhalb der Region gibt es fünf Bundesstraßen (B): B1 – Wiener Straße, B14 – Klosterneuburger Straße, B19 – Tullner Straße, B43 – Traismaurer Straße, B213 – Tullnerfeld Straße. Außerdem gibt es ein dichtes Landesstraßennetz, das sowohl die überörtlichen Verbindungen zwischen den jeweiligen Gemeinden als auch die Ortsteile in den Gemeinden miteinander vernetzt.⁸⁷

Für den Bau des Bahnhofs Tullnerfeld wurde eigens eine Umfahrungsstraße für die Zufahrt zur Baustelle errichtet (siehe *Abbildung 11*, in Orange). Diese Begleitstraße führt neben der Bahntrasse zum Bahnhof und dient als Umfahrung der Orte Michelhausen, Atzelsdorf und Pixendorf. Nach der Fertigstellung des Bahnhofs war geplant, dass diese Begleitstraße abgetragen wird. Die Gemeinde Michelhausen setzte sich jedoch sehr für den Erhalt der Straße ein und funktionierte diese in weiterer Folge zu einer Landesstraße (L2090) um.⁸⁸



Abbildung 11: Begleitstraße im Tullnerfeld; Google Maps, 2019

Bei einer genaueren Betrachtung des öffentlichen Verkehrsnetzes ist erkennbar, dass sich die Verkehrsverbindungen zu der Bezirkshauptstadt Tulln, zur Landeshauptstadt St. Pölten und zur Bundeshauptstadt Wien hin orientieren. Gesteuert und koordiniert wird der öffentliche Verkehr (mit Ausnahme der Bahn – ÖBB) vom Verkehrsverbund Ostregion – VOR. In den vergangenen Jahren etablierte sich der Bahnhof Tullnerfeld als einer der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte des öffentlichen Verkehrs in der Region Tullnerfeld. Daher wurden einige Buslinien an den neuen Verkehrsknoten angepasst und auf den Bahnverkehr abgestimmt (siehe Kapitel 4.2.3.). Die Problematik, die sich im Bereich des öffentlichen

⁸⁷ vgl. Büro Dr. Paula (2018): S. 48

⁸⁸ vgl. Interview am 19.03.2019 mit Herrn Rudolf Friewald, Bürgermeister von Michelhausen

Nahverkehrs in einer peripheren Region verbirgt, ist, dass sich die Fahrzeit zum Bahnhof durch die vermehrten Haltestellen verdoppelt. Das hat zur Folge, dass die Nutzerinnen und Nutzer lieber auf den MIV umsteigen und den öffentlichen Nahverkehr als nicht attraktiv genug erachten. Bei der Nutzergruppe der Schülerinnen und Schüler wird der öffentliche Nahverkehr zum Bahnhof Tullnerfeld im Gegenzug sehr gut angenommen.⁸⁹

Für den Radverkehr gibt es einige attraktive Radwege in der Region Tullnerfeld. Dazu zählen der Donauradweg, der Schubertradweg, der Gr. Tullner-Radweg sowie der Tullnerfelder Radweg.⁹⁰ Für den Bahnhof Tullnerfeld stellen sich der Donauradweg, der Schubertradweg und der Tullnerfelder Radweg als die relevantesten Radverkehrsachsen dar. Wie klar *Abbildung 12* zu entnehmen ist, verläuft ein Teil des Donauradwegs im nördlichen Bereich des Tullnerfelds. Entlang dieser Strecke verläuft auch der nördliche Teil des Tullnerfelder Radwegs. Am südlichen Abschnitt des Tullnerfelder Radwegs erstreckt sich, ebenfalls parallel geführt, der Schubertradweg, welcher Traismauer mit Tulln verbindet. Zum Bahnhof Tullnerfeld führt ein Teil des Tullnerfelder Radwegs, wobei eine Abzweigung vom Schubertweg auf diese Strecke ebenfalls eine Option darstellen könnte.

⁸⁹ vgl. Interview am 19.03.2019 mit Herrn Rudolf Friewald, Bürgermeister von Michelhausen

⁹⁰ vgl. Büro Dr. Paula (2018): S. 66

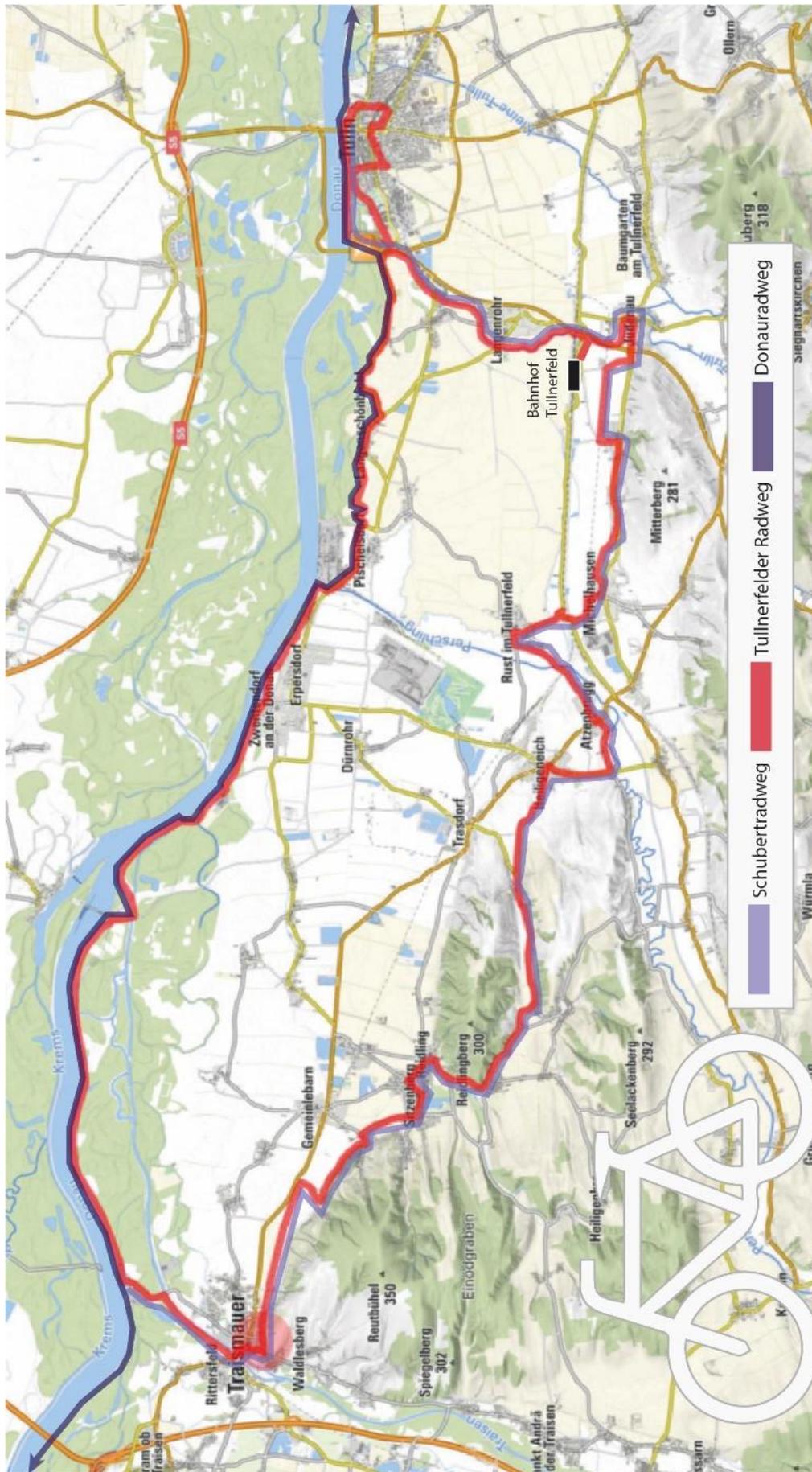


Abbildung 12: Radwegenetz im Tullnerfeld: Grundlage der Daten von Bergfex.at, 2019

Insgesamt weist das Radwegenetz noch einige Lücken auf, da im Bereich des Bahnhofs auf der Südseite auf dem Bahnhofsring nur von Richtung Osten kommend ein Radweg vorhanden ist. Die nördliche Zufahrt zum Bahnhof weist weder von Osten noch von Westen eine Erschließung durch einen Radweg auf.

Im Interview mit dem Bürgermeister von Michelhausen wurde auf die steigende Nutzung des Rades als Verkehrsmittel zum Bahnhof verwiesen. Von der Ortsmitte Michelhausen bis zum Bahnhof Tullnerfeld ist eine Distanz von 700 Metern zu überwinden, die sich entlang des Tullnerfelder Radwegs und über den westlichen Bahnhofsring erstreckt. Auch von den anderen zwei Gemeinden, die an den Bahnhof Tullnerfeld grenzen, führt von der Ortsmitte jeweils der Tullnerfelder Radweg zum Bahnhof. Am Bahnhof direkt befindet sich eine Bike and Ride Möglichkeit. Diese überdachte Abstellmöglichkeit wird im Zuge der zahlreichen Erweiterungen der Park and Ride Anlage (siehe Kapitel 4.2.2.3.) ebenfalls immer wieder vergrößert, da auch hier die Nachfrage weiter steigt. Im Norden ist die Anzahl der Abstellmöglichkeiten geringer als im Süden, wo sich der Haupteingang befindet.⁹¹

4.2.3.2. Wirkungsfeld: Siedlungsstruktur und Siedlungsentwicklung

Im Laufe der vergangenen Jahrzehnte ist eine dynamische Bevölkerungsentwicklung in der Region Tullnerfeld zu erkennen gewesen.

Während die Einwohnerzahl im niederösterreichischen Durchschnitt von 1981 bis 2018 um 17,0 % anstieg, erhöhte sie sich im Bezirk Tulln im gleichen Zeitraum um 34,8 % und in der Region Tullnerfeld sogar um 45,5 % (+ 15.289 Einwohnerinnen und Einwohner).⁹²

Diese Entwicklung der Bevölkerungszunahme verlief in den einzelnen Gemeinden unterschiedlich. Die Ursache für die steigende Zahl der Bevölkerung liegt bei genauerer Betrachtung nicht etwa in einer höheren Geburtenbilanz (im Zeitraum von 2001 bis 2018 zeigt sich eine negative Geburtenbilanz), sondern in einer sehr positiven Wanderungsbilanz. Es zeigt sich deutlich, dass die Wanderungsbilanz von 2011 bis 2018 in den Gemeinden Atzenbrugg, Königstetten, Michelhausen und Würmla im Vergleich zu den anderen wesentlich stärker anstieg.⁹³

Diese stark positive Wanderungsbilanz ist vor allem bei den Gemeinden Michelhausen, Atzenbrugg und Würmla auf den neuen, nahegelegenen Bahnhof Tullnerfeld zurückzuführen. Es ist anzunehmen, dass der Anstieg der Bevölkerung in Abhängigkeit von jenen Gemeinden steht, die ausreichend verfügbare Flächen anbieten. Insgesamt ist in der ganzen Region Tullnerfeld ein leichter Anstieg der Wohnbevölkerung erkennbar, einen maßgeblichen Einfluss auf diese positive Entwicklung hat der Bahnhof Tullnerfeld.

⁹¹ vgl. Interview am 19.03.2019 mit Herrn Rudolf Friewald, Bürgermeister von Michelhausen

⁹² Büro Dr. Paula (2018): S. 13

⁹³ vgl. Büro Dr. Paula (2018): S. 14f

Auf Basis der steigenden Bevölkerungszahlen erhöht sich in diesem Zusammenhang auch die Bevölkerungsdichte in der Region. Aufgrund der unterschiedlichen Gemeindegrößen und Nutzungsstrukturen können ausgehend von der Bevölkerungsdichte keine genauen Angaben über die Entwicklung der Baulandnutzungen in den Gemeinden gemacht werden. Daher wird für die genaue Betrachtung der Flächenwidmungsplan der Region Tullnerfeld eingesehen (siehe dazu *Tabelle 5*).

Gemeinde	Wohnbauland in ha			Betriebsbauland in ha			Sondergebiet in ha			Summe bebauter Fläche in ha	Summe unbebauter Fläche in ha
	bebaut	unbebaut	bebaut in %	bebaut	unbebaut	bebaut in %	bebaut	unbebaut	bebaut in %		
Atzenbrugg	133	34,1	80%	11,9	5,2	70%	10,6	0,7	94%	155,5	40
Judenau-Baumgarten	107,1	27,3	80%	7,4	7,8	49%	0,4	0	100%	114,9	35,1
Königstetten	73,8	14,2	84%	6,5	2,8	70%	0,3	0	100%	80,6	17
Langenrohr	87,6	13,3	87%	18,9	7,3	72%	0,9	0	100%	107,4	20,6
Michelhausen	133,2	41,1	76%	39	11,9	77%	3,4	1,2	74%	175,6	54,2
Muckendorf-Wipfing	46,1	10,7	81%	0,2	0,1	67%	15,9	0,6	96%	62,2	11,4
Sieghartskirchen	368,9	66,6	85%	16,5	18,8	47%	6,9	0,2	97%	392,3	85,6
Sitzenberg-Reidling	105	21,5	83%	20,2	9	69%	1,7	4,9	26%	126,9	35,4
Tulbing	155,1	29,6	84%	3,5	5,1	41%	4,9	0	100%	163,5	34,7
Tulln	337,8	65,3	84%	87	50,5	63%	74,5	18,7	80%	499,3	134,5
Würmla	75,6	15,2	83%	2,7	2,2	55%	0,2	0,4	33%	78,5	17,8
Zwentendorf	146,6	49,3	75%	151,5	34,2	82%	41,6	0	100%	339,7	83,5
Gesamt Region Tullnerfeld	1769,8	388,2	82%	365,3	154,9	70%	161,3	26,7	86%	2296,4	569,8

Tabelle 5: Flächenbilanz der Region Tullnerfeld aus dem Jahr 2018; Grundlage der Daten von Endbericht der Evaluierung des KRRK Tullnerfeld West, 2018

Die Flächenbilanz aus dem Jahr 2018 (*Tabelle 5*) zeigt deutlich, dass in etwa 82 Prozent (1769,8 ha) der gesamt gewidmeten Wohnbaulandfläche bereits bebaut wurden. Beim Betriebsbauland liegt der prozentuale Anteil der verbauten Flächen bei 70 Prozent (365,3 ha). Am höchsten fällt der Anteil der Sondergebiete mit 86 Prozent (161,3 ha) aus. Diese genannten Prozentanteile zeigen nur den Unterschied zwischen den gewidmeten Flächen mit einer Realisierung des Baus und einer Widmung ohne Bauung auf, wobei letztgenannte als Reserveflächen fungieren.

Ein Vergleich mit den Jahren zuvor ist schwer möglich, da sich einerseits die Abgrenzung der Region Tullnerfeld von 2004 bis 2018 verschoben hat und andererseits anhand der Digitalisierung der Katastermappe und der genaueren Planungsgrundlagen ein gravierender

Unterschied der Flächenbilanz entstanden ist und somit ein Vergleich ausgeschlossen werden kann.⁹⁴

Im Zuge des Interviews mit Herrn Rudolf Friewald, Bürgermeister von Michelhausen, konnten zur Thematik der Siedlungsentwicklungen in den letzten Jahren folgende Informationen ermittelt werden: Mittels der neuen Anbindung mit dem Bahnhof Tullnerfeld ist ein starker Zuzug in die Gemeinde Michelhausen zu verzeichnen. Daher wird mehr Wohnfläche benötigt, die einerseits durch die Verdichtung und andererseits durch neue Baulandwidmungen gewährleistet werden soll. Die Siedlungsgrenzen werden in diesem Zusammenhang nicht erweitert und eine Innenentwicklung der Gemeinde wird forciert.

Auch die Nachbargemeinde Judenau-Baumgarten setzte auf Verdichtung, ließ zum ersten Mal die Bauklasse III zu und versuchte vorrangig, die Baulücken zu schließen. Der Nachfragedruck aufgrund der guten Anbindung durch den Bahnhof ist auch in der Gemeinde Judenau-Baumgarten zu spüren, dies verdeutlichen die steigenden Immobilienpreise. Im Jahr 2004 lag der Preis für einen Quadratmeter bei 75 Euro und im Jahr 2010 stieg der Preis auf das Doppelte an (150 €/m²). Aktuell liegt der Preis für einen Quadratmeter bei zirka 200 Euro (Stand 2018).⁹⁵

In der Gemeinde Langenrohr, die ebenfalls an den Bahnhof Tullnerfeld grenzt, wird nur im Hauptort nachverdichtet. Der Bürgermeister von Langenrohr will mittels des stark ansteigenden Baupreises (Stand 2018: 150 €/m²) den Zuzug steuern. Weiters versucht er, vorrangig die zur Verfügung stehenden Baulandreserven intern der gemeindeeigenen Bevölkerung anzubieten, um der starken Entwicklung des Zuzuges entgegenzusteuern.⁹⁶

Aufgrund der Bevölkerungszunahme in der Region Tullnerfeld, insbesondere in den drei an den Bahnhof Tullnerfeld angrenzenden Gemeinden, versuchen diese Gemeinden, für den Zuzug als auch für die einheimische Bevölkerung Wohnbauland zu mobilisieren. Dennoch möchten die Gemeinden diese positive Entwicklung auch steuern können und in diesem Zusammenhang die notwendige Infrastruktur für die steigende Bevölkerung zur Verfügung stellen. In allen Gemeinden gibt es Reserven an Wohnbauland, welches nicht bebaut wurde (siehe Tabelle 3). Ein paar Gemeinden haben mittels eines Baulandmobilisierungsvertrags gegen das Problem angekämpft, dennoch ist die fehlende rechtliche Handhabung in manchen Gemeinden der Region eine Herausforderung. Zunächst versuchen die Gemeinden, alle Baulücken zu schließen, bevor es zu einer Siedlungserweiterung kommt. Da die bestehenden Reserven an Bauland nicht zur Verfügung stehen, kommt es zu Neuwidmungen. Neben den Einfamilienhäusergebieten wird nun vermehrt auf großvolumigen Wohnbau gesetzt, unter

⁹⁴ vgl. Büro Dr. Paula (2018): S. 21

⁹⁵ vgl. Gemeindebefragung (2018): S. 4

⁹⁶ vgl. Gemeindebefragung (2018): S. 4

anderem kann hier das Projekt Grillenbergsiedlung mit 34 Wohnungen in der Gemeinde Michelhausen dazugezählt werden.⁹⁷

Weiters gilt es zu beachten, dass bei Baulandwidmungen in der Nähe einer Hochgeschwindigkeitsstrecke folgende Regelung des niederösterreichischen Raumordnungsgesetzes⁹⁸ einschlägig ist:

Nach § 2 der Verordnung über die Bestimmung des äquivalenten Dauerschallpegels bei Baulandwidmungen dürfen die Lärmhöchstwerte (Immissionswerte) im Wohngebiet jedoch bei Tag 55 dB und bei Nacht 45 dB nicht überschreiten (Amt der NÖ Landesregierung 1998). Diese Bestimmung darf beim Diskurs über „ausschließlich verdichtete Bebauung im Nahbereich hochrangiger ÖV-Haltstellen“ nicht außer Acht gelassen werden.⁹⁹

Diese Verordnung in Niederösterreich hat zur Folge, dass in unmittelbarer Umgebung des Bahnhofs Tullnerfeld Baulandwohngebiet nicht gewidmet werden darf. Die umliegenden Ortschaften wachsen daher nur minimalst in Richtung des Bahnhofs Tullnerfeld. Daher ist in Zukunft davon auszugehen, dass sich die Siedlungsentwicklung nicht an den Fernbahnhof herantasten wird und der Bahnhof immer in peripherer Lage aus der Sichtweise der Siedlungsentwicklung situiert bleiben wird.

4.2.3.3. Wirkungsfeld: Wirtschaftsstruktur und Wirtschaftsentwicklung

Bei der Thematik der Wirtschaftsstruktur werden zunächst die Daten zu den Arbeitsstätten in den jeweiligen Gemeinden in der Region aus den Jahren vor Inbetriebnahme des Fernbahnhofs Tullnerfeld (2011) und nach Eröffnung des Bahnhofs (2016) herangezogen. Zusätzlich wird die Anzahl der Beschäftigten in der Region in den gleichen Jahren ermittelt, um eine Steigerung oder Senkung der wirtschaftlichen Tätigkeiten in der Region zu erkennen (siehe *Tabelle 6*).

⁹⁷ vgl. Büro Dr. Paula (2018): S. 62ff

⁹⁸ NÖ ROG 2014

⁹⁹ vgl. Döringer, Görgl, Huemer (2014): S. 28

Gemeinde	Anzahl der Arbeitsstätten			Anzahl der Beschäftigten		
	2011	2016	Differenz in %	2011	2016	Differenz in %
Atzenbrugg	221	223	1%	954	1158	18%
Judenau-Baumgarten	155	168	8%	483	624	23%
Königstetten	142	150	5%	322	382	16%
Langenrohr	192	197	3%	990	991	0%
Michelhausen	250	263	5%	1222	1286	5%
Muckendorf-Wipfing	64	81	21%	322	382	16%
Sieghartskirchen	518	553	6%	1846	2068	11%
Sitzenberg-Reidling	149	172	13%	621	686	9%
Tulbing	209	216	3%	456	495	8%
Tulln	1362	1469	7%	1846	2068	11%
Würmla	111	109	-2%	316	345	8%
Zwentendorf	213	227	6%	1305	1468	11%
Gesamt Region Tullnerfeld	3586	3828	6%	10683	11953	11%

Tabelle 6: Anzahl der Arbeitsstätten und Beschäftigten in der Region Tullnerfeld aus dem Jahr 2018; Grundlage der Daten Statistik Austria, 2018

Der Tabelle 6 ist zu entnehmen, dass die Anzahl der Arbeitsstätten im Tullnerfeld insgesamt um sechs Prozent anstieg. Im Vergleich zum Bezirk Tulln, ebenfalls mit einem Anstieg der Arbeitsplätze um sechs Prozent, ist kein Unterschied zu erkennen. Erst bei genauerer Betrachtung des Landes Niederösterreich ist eine Differenz zu erkennen. Hier stieg die Anzahl der Arbeitsstätten nur um etwa zwei Prozent.¹⁰⁰ Daher spricht man in der Region Tullnerfeld in den letzten Jahren von einem leichten Anstieg der Arbeitsstätten, dies zeigen wiederum auch die Zahlen der Beschäftigten in der Region, die mit elf Prozent ebenfalls einen Anstieg verzeichneten.

Die drei Gemeinden im Umfeld des Bahnhofs zeigen nur eine geringe Steigerung der Arbeitsstätten im Vergleich zu anderen Gemeinden aus der Region auf (siehe *Tabelle 6*). Judenau-Baumgarten weist acht Prozent, Langenrohr drei Prozent und Michelhausen fünf Prozent auf. Die Anzahl der Beschäftigten in den drei Gemeinden stieg insgesamt nur gering,

¹⁰⁰ vgl. Büro Dr. Paula (2018): S. 26

mit Ausnahme von Judenau-Baumgarten, denn hier wies die Gemeinde 23 Prozent mehr Beschäftigte als vor der Eröffnung des Fernbahnhofs Tullnerfeld auf. Dieser hohe Prozentanteil lässt sich einerseits durch den starken Zuzug in die Gemeinde und andererseits durch die Ansiedlung größerer Firmen erklären.

Dennoch zeigen diese Zahlen nicht die gewünschte Wirkung, die durch den neuen Fernbahnhof Tullnerfeld erwartet wurden. In diesem Kontext war ursprünglich geplant gewesen, dass die drei Gemeinden (Judenau-Baumgarten, Langenrohr und Michelhausen) gemeinsam ein Betriebsgebiet am Bahnhof schaffen. Dieses wäre von der JML GmbH vermietet worden, bestehend aus den drei angrenzenden Gemeinden. Laut dem Bürgermeister von Langenrohr hätte es auch zwei potentielle Abnehmer gegeben, doch es kam nie zu einer Ansiedlung.¹⁰¹ Aufgrund der schienengebundenen Betriebe hätten die Abnehmer vermutlich größere Flächen und einen hohen Energieeinsatz benötigt, aber genaue Gründe sind in diesem Zusammenhang nicht bekannt. Ein paar Jahre nach der Fertigstellung des Bahnhofs erwarb die Gemeinde Michelhausen ein Baurecht neben dem Bahnhof, um ein zweigeschossiges Bürogebäude zu errichten. Die Pacht des Bürogebäudes wurde im Jahr 2014 an eine achtköpfige Investorengruppe verkauft.¹⁰² Aktuell sind alle Büroräume vermietet und ein Kindergarten für die Pendlerinnen und Pendler siedelte sich im Erdgeschoß an.

Hinsichtlich der Entwicklung des Betriebsgebiets um den Bahnhof zeigt sich, dass alle drei Gemeinden im Vorfeld bereits freies Betriebsgebiet hatten und jede Gemeinde versuchte, für sich selbst zu arbeiten. Es gab einen Gemeinderatsbeschluss für eine interkommunale Zusammenarbeit mit weiteren Gemeinden wie Zwentendorf, Sieghartskirchen und Königstetten für das Betriebsgebiet in Bahnhofsnähe.¹⁰³ Bis heute ist es zu keiner Ansiedlung von Betrieben gekommen, daher entschieden sich die Gemeinden stattdessen, den Fokus auf Wohnraum und die passende Infrastruktur in der Umgebung zu legen (siehe dazu Kapitel 4.3.2.).

Bei genauer Betrachtung der Betriebsstandorte zeigen sich unterschiedliche Branchen in der Region Tullnerfeld. Aus den Daten des Jahres 2017 ist zu schließen, dass die meisten Betriebe in der Branche Gewerbe und Handwerk tätig sind, konkret handelt es sich hier um etwa 1830 Betriebe. An zweiter Stelle folgt die Branche des Handels mit 1125 Betrieben. Zu den Branchen Information und Consulting zählen rund 576 Betriebe in der Region Tullnerfeld. Dicht dahinter folgt Tourismus und Freizeit mit 426 Betrieben. Am Ende des Feldes befinden sich die Branchen Transport und Verkehr (126 Betriebe), Banken und Versicherung (25 Betriebe) und Industrie (23 Betriebe). In diesem Zusammenhang wurde der Bereich der Land- und Forstwirtschaft nicht erwähnt, da die Branche extra geführt wurde. Die Daten für diese

¹⁰¹ vgl. Gemeindebefragung (2018): S. 1

¹⁰² vgl. Winroither (2014): online

¹⁰³ vgl. Gemeindebefragung (2018): S. 1

Branchen sind nicht aus dem Jahr wie die zuvor angeführten. Im Jahr 2010 gab es in etwa 741 land- und forstwirtschaftliche Betriebe in der Region Tullnerfeld. Seit Jahren ist ein deutlicher Rückgang in der Branche Land- und Forstwirtschaft zu erkennen. Dennoch ist die Summe der bewirtschafteten Flächen über die Jahre beinahe gleich geblieben. Insgesamt ist ein Vergleich der Branche mit den land- und forstwirtschaftlichen Betrieben nicht möglich. Dennoch ist davon auszugehen, dass die Branche Gewerbe und Handwerk am stärksten in der Region vertreten ist.¹⁰⁴

Zum Wirkungsfeld der Wirtschaftsstruktur/-entwicklung gehören auch die Nahversorger in den jeweiligen Gemeinden. Bezugnehmend auf den Bahnhof Tullnerfeld kann auf § 18 Abs 2 des NÖ ROG 2014 verwiesen werden, welcher inhaltlich folgende Aussage macht:

Eine Verkaufsfläche für zentrumsrelevante Waren¹⁰⁵ von Handelsbetrieben im Bauland-Betriebsgebiet von bis zu 750 m² ist zulässig, wenn das Betriebsgebiet von Wohnbauland oder anderen mit Wohngebäuden bebauten Grundstücken (inklusive allfälliger Grüngürtel und Straßen) umschlossen ist oder das Baugrundstück an ein mit einem Hauptgebäude bebautes Grundstück im Wohnbauland oder Bauland-Sondergebiet mit Wohnnutzung und an zwei weiteren Seiten an mit Hauptgebäuden bebaute Grundstücke überwiegend angrenzt, wobei allfällige Straßen und Grüngürtel außer Betracht bleiben. Dies gilt nicht für Bauvorhaben im Betriebsgebiet, für die am 7. Juli 2016 bereits ein baubehördliches Verfahren anhängig war.¹⁰⁶

Somit ist gesetzlich eindeutig festgelegt, dass die Etablierung von Nahversorgern in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Tullnerfeld nur bei Vorhandensein direkt angrenzender Grundstücke mit Widmung Wohnbauland oder Bauland-Sondergebiet möglich gewesen wäre. In diesem Kontext ist allerdings die bereits erwähnte Verordnung betreffend die zulässigen Immissionswerte für die Widmung als Wohngebiet (siehe Kapitel 4.3.2.) zu beachten, die eine derartige Widmung aufgrund der vorgegebenen Umstände nicht zulassen. Auf Basis dieser gesetzlichen Grundlagen zeigt sich, dass Nahversorger in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Tullnerfeld nicht etabliert werden können, da auch eine diesbezügliche zusätzliche Widmung für Wohngebiet versagt bleibt.

Im Zuge der Errichtung des Bahnhofs Tullnerfeld wurde dennoch mittels kleinerer Geschäfte (Bäckerei, Interspar Abholboxen und regionale Produkte aus dem Automaten) im Empfangsgebäude der notwendigste Bedarf abgedeckt, wie aus § 19 des Niederösterreichischen Raumordnungsgesetzes zu entnehmen ist. In diesem Zusammenhang

¹⁰⁴ vgl. Büro Dr. Paula (2018): S. 28ff

¹⁰⁵ Als zentrumsrelevante Waren gelten Waren, die aufgrund ihrer Beschaffenheit nicht zwingend mit dem Auto abtransportiert werden müssen. Vergleiche hierzu auch die Aufzählung nicht zentrumsrelevanter Waren in der Niederösterreichischen Warengruppen-Verordnung 2009, LGBl. 8000/95-0.

¹⁰⁶ § 18 Abs 2 NÖ ROG 2014 idF 28.04.2019

sei überdies erwähnt, dass die höchstzulässige Gesamtfläche für Geschäftslokale 80 Quadratmeter nicht übersteigen darf¹⁰⁷.

Der nächstgelegene Nahversorgerbetrieb befindet sich erst in der Ortschaft Langenrohr. Die Gemeinden Michelhausen und Judenau-Baumgarten weisen hingegen keine Nahversorgerkette auf. Dennoch ist festzuhalten, dass die beiden Gemeinden durch die umliegenden Gemeinden, die mehrere Nahversorger aufweisen, ausreichend abgedeckt sind.

4.2.3.4. Wirkungsfeld: Akzeptanz

Zu Beginn der Trassenfindung der Neubaustrecke Wien - St. Pölten bildeten sich mehrere Bürgerinitiativen, die zwei stärksten waren die Bürgerinitiativen Perschlingtal-Tullnerfeld sowie Pottenbrunn. Beide Initiativen entwickelten sich aufgrund der Platzierung der Bahntrasse und des positiven Bescheids der Umweltverträglichkeitsprüfung, welcher zur Freigabe des Baus der Hochleistungsstrecke Wien - St. Pölten führte. Es wurde seitens der Bürgerinitiativen ein Antrag auf Zulässigkeit der Aufhebung einer Hochleistungsstreckenverordnung beim Verfassungsgerichtshof gestellt. Dieser Antrag wurde 2001 mit der Begründung abgelehnt, dass weder eine Gesetzwidrigkeit noch Verfahrensmängel im Zuge des Verfahrens der Umweltverträglichkeitsprüfung sowie der Trassenverordnung festgestellt werden konnten. Weiters wurde in diesem Zusammenhang erwähnt, dass die Umweltverträglichkeitsprüfung nicht als alleiniges Entscheidungskriterium galt, sondern auch die bautechnischen und betrieblichen Aspekte herangezogen wurden.¹⁰⁸ Nach dieser Niederlage der Bürgerinitiativen verstummten nach dem Baustart der Bahntrasse die Stimmen und die Initiativen lösten sich in weiterer Folge auf.¹⁰⁹ Eine positive Resonanz seitens der Bürgerinnen und Bürger war erst infolge der Eröffnung des Bahnhofs Tullnerfeld zu spüren, dies zeigen die Zahlen der täglichen Fahrgastfrequenz.

Angesichts der großen Medienpräsenz war für die Politik das Vorhaben nicht einfach, da vor allem zu Beginn der Planungen Gegenstimmen von den Bürgerinitiativen laut wurden. Dennoch wurde das Vorhaben der Hochleistungsstrecke von Wien - St. Pölten mit einem neuen Fernbahnhof im Tullnerfeld aufgrund des starken Einflusses der Politik realisiert. Wie zu Beginn des Kapitels 4.1. erwähnt, war im Bereich des Tullnerfeldes nur ein Überholbahnhof geplant. Das politische Interesse an einem Fernbahnhof im Tullnerfeld war jedoch sehr groß und konnte mit Hilfe des Landeshauptmanns von Niederösterreich forciert werden.¹¹⁰ Der

¹⁰⁷ Vgl. § 19 NÖ ROG 2014 i.d.F. 28.04.2019

¹⁰⁸ vgl. VfGH 28.06.2001, E V51/00

¹⁰⁹ vgl. Interview am 19.03.2019 mit Herrn Rudolf Friewald, Bürgermeister von Michelhausen

¹¹⁰ vgl. Interview am 19.03.2019 mit Herrn Rudolf Friewald, Bürgermeister von Michelhausen

neugeschaffene Fernbahnhof Tullnerfeld gilt für die Bürgerinnen und Bürger als Ausgleichsmaßnahme zu der errichteten Hochleistungsstrecke.

Zurzeit hat sich die Lage um den Bahnhof Tullnerfeld aus der Sicht der Bürgerinnen und Bürgern und der Politik entspannt. Dennoch werden immer wieder Stimmen von Seiten der Medien laut, wenn Veränderungen am Vorplatz geplant werden.

4.2.4. Planerische Kritik

Bei einem Vergleich der unterschiedlichen Wirkungsfelder (Verkehrsstruktur/-entwicklung, Siedlungsstruktur/-entwicklung, Wirtschaftsstruktur/-entwicklung und Akzeptanz) mit den vorgegebenen Leitziele der diversen planerischen Ebenen zeigt sich, dass nicht bei allen Vorhaben die gewünschten Wirkungen eingetreten sind. Daher stimmen nicht alle vorgegebenen Leitziele mit den Entwicklungen überein.

4.2.4.1. Reflexion des Wirkungsfeldes Verkehrsstruktur/-entwicklung

Bei genauerer Betrachtung des Wirkungsfeldes Verkehrsstruktur/-entwicklung zeigt sich zunächst, dass auf EU-Ebene das Ziel, die Hochleistungsstrecke Wien - St. Pölten auf dem TEN Netzplan zu implementieren, erreicht wurde.

Auf nationaler Ebene wurden, basierend auf dem Gesamtverkehrsplan, der die Leitziele sehr unpräzise definiert, die sozialen, sicheren, umweltfreundlichen und effizienten Aspekte der Verkehrsplanung erreicht. Beim Zielnetz 2025 werden die Prinzipien der Bahninfrastruktur etwas genauer erläutert, aber dennoch allgemein gehalten, wodurch eine Umlegung der Ziele speziell auf den Bahnhof nicht möglich gemacht wird. Aufgrund des neuen Fernbahnhofs im peripheren Raum kam es zu einer Stärkung der Marktposition, Steigerung der Infrastruktur, Verbesserung der Sicherheitsleistungen sowie zu einer Effizienzsteigerung. Somit wurden auch auf dieser Ebene alle Ziele in Relation zum Bahnhof Tullnerfeld realisiert.

Auf Landesebene wurden die Ziele im Zuge des Landesentwicklungskonzepts präziser formuliert. Dieses Konzept hat als oberstes Leitziel die Verkehrsvermeidung vor Augen. Da dieses Prinzip in der Praxis, bezogen auf den Bahnhof Tullnerfeld, jedoch kaum realisierbar erscheint, ist in weiterer Folge der Fokus auf die Verkehrsverlagerung zu legen. Erweist sich auch diese Herangehensweise als undurchführbar, so muss der Schwerpunkt darauf gelegt werden, den vorhandenen Verkehr zu verbessern. Der Bahnhof Tullnerfeld fällt in die Kategorie der Verkehrsverlagerung, da die neu geschaffene Bahnverbindung eine Abweichung vom MIV hin zu einer verstärkten Nutzung des ÖV bewirken soll. In diesem Zusammenhang wurde auch auf die Fusionierung der Park and Ride Anlage gesetzt, um eine intermodale Schnittstelle zu schaffen.

Schwer erkennbar ist das Prinzip der kurzen Wege im Kontext des Fernbahnhofs in peripherer Lage. Dieses Leitziel verfolgt den Ansatz, die Wege zu den unterschiedlichen Funktionen zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen. Aufgrund der peripheren Lage des Bahnhofs ist die Erreichbarkeit zu Fuß ausgeschlossen, daher bleiben nur das Rad, der ÖV oder MIV als Alternativen. Mithilfe des KRRK wurde auf den Ausbau der B19, die Erweiterung der Park and Ride Anlage sowie auf mehr Abstellmöglichkeiten für Fahrräder gesetzt, damit eine gute Erreichbarkeit des Bahnhofs gegeben ist. Die umliegenden Radwege vernetzen überdies den Bahnhof mit der nächstliegenden Ortschaft, allerdings sind Lücken im Radwegenetz vorhanden. Diese Problematik zeigt sich dahingehend, dass es keine andere Möglichkeit gibt, als von der Ortsmitte der umliegenden Gemeinden zu starten. Grund dafür scheint die oftmals viel zu große Distanz zu sein, um das Verkehrsmittel Fahrrad bestmöglich und effizient nutzen zu können. Aufgrund dieser Gegebenheiten lässt sich sagen, dass das Prinzip der kurzen Wege im Bereich des Fernbahnhofs Tullnerfeld nur teilweise erreicht wurde.

Das Landesentwicklungskonzept setzt neben den bereits erwähnten Zielen auch den Fokus auf den Ausbau der Park and Ride Anlagen. In diesem Zusammenhang wird im Mobilitätskonzept 2030+ mittels des Leitziels Verbesserung der multimodalen Schnittstellen das Vorhaben vorangetrieben. Die Multimodalität für den Bahnhof Tullnerfeld wird durch das Vorhandensein eines ÖPNV-Knotens durch diverse Buslinien, einer Park and Ride Anlage sowie einer Bike and Ride Anlage und schlussendlich durch das Vorhandensein der Bahn selbst realisiert. Diese multimodale Schnittstelle funktioniert für alle Verkehrsmittel auffallend gut, problematisch ist jedoch die Situation im Bereich des ÖPNV, da das Zusammenspiel zwischen den Buslinien und die Abstimmung mit dem Bahnverkehr nicht immer reibungslos gewährleistet werden kann. Gründe dafür sind die zahlreichen Haltestellenoptionen, die einerseits eine flächendeckende Bedienung der Gemeinden ermöglichen sollen, durch die sich andererseits jedoch die Fahrzeit zum Bahnhof verdoppelt. Aufgrund der verlängerten Fahrzeit ist der ÖPNV zur Erreichung des Bahnhofs Tullnerfeld kaum eine Alternative zum MIV.

Hinsichtlich der Pendlerinnen und Pendler ist aus raumplanerischer Sicht bereits im Vorfeld mit der Schaffung des Bahnhofs Tullnerfeld ein Anstieg der Zahl der Auspendlerinnen und Auspendler zu erwarten gewesen. Diese Erwartungen erfüllten sich, wie aus den Kennzahlen aus dem Jahr 2015 hervorgeht. Eine inhaltliche Kritik erscheint daher obsolet.

Ein weiteres Ziel, das es im Zuge der Errichtung des neuen Bahnhofs zu erreichen gilt, ist die dezentrale Konzentration. Hierbei bezieht man sich auf die konzentrierte Errichtung von Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungen, damit die Wegstrecke gespart werden kann. In diesem Zusammenhang sei aufgrund der inhaltlichen Verbundenheit mit dem Betriebsgebiet auf die Ausführungen zum Wirkungsfeld Wirtschaftsstruktur (Kapitel 4.2.3.3.) zu verweisen.

4.2.4.2. Reflexion des Wirkungsfeldes Siedlungsstruktur/-entwicklung

Bei einer kritischen Betrachtung des Wirkungsfeldes Siedlungsstruktur/-entwicklung ist zunächst näher auf die nationale Ebene einzugehen. Die durch das ÖREK vorgegebenen Ziele sind wiederum sehr allgemein gehalten. Dennoch sind drei der wesentlichen Zielsetzungen, nämlich die funktionelle Verflechtung sowie die Stärkung der Entfaltung regionaler Potenziale und die Schaffung einer polyzentrischen Struktur, einer genaueren Betrachtung zu unterziehen, da die Ziele explizit auf das Vorhaben der Schaffung eines neuen Bahnhofs im peripheren Raum abzielen. Erstgenanntes wurde durch den Bahnhof Tullnerfeld insofern erreicht, als dass die verkehrliche Infrastruktur mit der Weststrecke ausgebaut wurde und somit die nationalen Verflechtungen insgesamt verstärkt wurden. Hinsichtlich der regionalen Potenziale bringt der neue Bahnhof Tullnerfeld allgemein eine Stärkung der Region Tullnerfeld. Die neu geschaffene Erreichbarkeit fördert den Zuwachs der Region. Der neue Zuwachs schafft nur eine geringe polyzentrische Siedlungsentwicklung, aufgrund der starken Förderung des MIV durch die zahlreichen Erweiterungen der Park and Ride Anlage.

Auf Landesebene verweist das niederösterreichische Raumordnungsgesetz auf die Lärmschutzverordnung, welche besagt, dass bei Erreichen gewisser Immissionswerte kein Wohngebiet in diesem Bereich gewidmet werden darf.¹¹¹ Im Falle des Bahnhofs Tullnerfeld ist diese Regelung einschlägig, da es sich um eine Hochleistungsstrecke handelt und somit die gesetzlich vorgegebenen Werte¹¹² überschritten werden. Aufgrund dieser Umstände kann allgemein festgehalten werden, dass der Bahnhof Tullnerfeld in Zukunft, sofern sich die gesetzliche Lage in absehbarer Zeit nicht grundlegend ändert, immer in peripherer Situierung bestehen bleiben wird. Diese ungenutzten Potenziale erscheinen im Hinblick auf eine nachhaltige Siedlungsentwicklung als Widerspruch an sich. Der Boden als nicht vermehrbare, wertvolle Ressource wird durch die gesetzliche Regelung im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung nicht nutzbar gemacht. Mit Verweis auf wirtschaftliche Aspekte erscheint daher eine Betriebsgebietswidmung als attraktive Alternative zur sonstigen Nichtnutzung.

Auf Landesebene sind die Zielvorgaben des Landesentwicklungskonzepts 2004 für die Thematik der Siedlungsentwicklung sehr allgemein gehalten. Aufgrund der unklaren Definition ist in diesem Zusammenhang mit der Entwicklung in den letzten Jahren zu verzeichnen, dass die gesteckten Ziele realisiert wurden. Das Prinzip Stärkung der Stärken, welches auf die Weiterentwicklung der Standortvorteile einer Region verweist, wurde im Zuge der Schaffung des Bahnhofs Tullnerfeld erreicht, da der Bahnhof den Standortvorteil des Zuzugs gerade in diese Region erheblich vorangetrieben und maßgeblich beeinflusst hat. Hinsichtlich der

¹¹¹ vgl. § 2 Verordnung über die Bestimmung des äquivalenten Dauerschallpegels bei Baulandwidmungen 1998, LGBl. 8000/4-0

¹¹² siehe dazu Kapitel 4.2.3.2.

Förderung dezentraler Konzentrationen kann mit Verweis auf den Bahnhof Tullnerfeld gesagt werden, dass eine gezielte Konzentration von Infrastruktur gefördert wurde. Bei Betrachtung des Landesentwicklungskonzepts aus der Sicht der verschiedenen Raumtypen kann festgehalten werden, dass sich der Bahnhof Tullnerfeld aufgrund seiner peripheren Lage im Typus „ländlicher Raum“ befindet. Die vorrangigen Ziele dieses Raumtypus, nämlich die Erhaltung der Vielfalt und Eigenheit sowie die Verringerung der Urbanisierung, können in diesem Zusammenhang als teilweise erfüllt angesehen werden. Durch die Schaffung des Bahnhofs wurde die Eigenheit des ländlichen Raumes neu definiert, indem sich dieser in den ländlichen Raum eingliedert hat und nun als wesentlicher Bestandteil der Region angesehen werden kann. Die Vielfalt wurde zum Teil durch die Implementierung neuer Funktionen und Herausforderungen um den Bahnhof erhöht und eine Reduzierung der Urbanisierung mit Verweis auf die umfangreiche Bautätigkeit speziell in der Gemeinde Michelhausen gerade nicht vorangetrieben.

Die regionale Ebene mit dem KRRK befasst sich vor allem mit der Thematik der Siedlungsentwicklung korrespondierend mit dem starken Bevölkerungsanstieg aufgrund der Schaffung des Bahnhofs Tullnerfeld. Hinsichtlich der Zielsetzungen des KRRK ist zum einen der Aspekt der höheren Verdichtung zu erwähnen. Diesem wurde speziell in den umliegenden Gemeinden Folge geleistet. Beim Punkt des gesteuerten Wachstums versuchen die Gemeinden mittels des steigenden Immobilienpreises gegen den Druck, der durch den Bevölkerungszuzug verursacht wird, anzukämpfen. Das hat zur Folge, dass die Preise für die Grundstücke in der Nähe des Bahnhofs explodieren. Die Gemeinden erhoffen sich durch den hohen Grundstückspreis eine leichtere Handhabung der Anpassung der künftigen Infrastruktur für die steigende Bevölkerungszahl. Die Erhöhung der Immobilienpreise ist jedoch ein Faktor neben vielen anderen berücksichtigungswürdigen Faktoren, die zu einem gesteuerten Wachstum in der Region beitragen. So kann beispielsweise einerseits mit geringeren Baulandwidmungen das Wachstum gesteuert werden, andererseits mithilfe von Baulandmobilisierungsverträgen gegen die Baulandhortung vorgegangen werden. Hinsichtlich der Absicherung des Ortskerns zeigt sich bei allen Gemeinden, dass die Baulücken speziell im Umkreis des Ortskerns geschlossen werden. Diese Herangehensweise erscheint aus raumplanerischer Sicht wünschenswert, jedoch können künftige Entwicklungen Einfluss auf die Verlagerung des Ortskerns nehmen.

4.2.4.3. Reflexion des Wirkungsfeldes Wirtschaftsstruktur/-entwicklung

Auf nationaler Ebene erweisen sich die Leitziele des Bundesministeriums wiederum als sehr allgemein gehaltene Begrifflichkeiten, wie sich beispielsweise an der Zielvorgabe der allgemeinen Verbesserung des Wirtschaftsstandortes in Österreich zeigt. Diese generellen Leitziele erscheinen bezugnehmend auf den Bahnhof Tullnerfeld daher als erreicht.

Nach Betrachtung der Branchenstruktur der Region Tullnerfeld zeigt sich, dass das Ziel der Vermeidung einer ökonomischen Monostruktur erreicht wurde. Diese Branchenvielfalt bestand allerdings bereits im Vorfeld der Realisierung des Bahnhofs Tullnerfeld. Somit kann festgehalten werden, dass der neu geschaffene Bahnhof keine wesentlichen neuen Auswirkungen auf die Branchendiversifikation genommen hat.

Wie bereits in Kapitel 4.2.4.1. erwähnt, steht das Ziel der dezentralen Konzentration von Einkaufsmöglichkeiten sowie Dienstleistungen in enger Verbindung mit der Errichtung des Vorhabens eines interkommunalen Betriebsgebiets direkt beim Bahnhof Tullnerfeld, welches im KRRK festgelegt wurde. Dieses Vorhaben ist infolge der hartnäckigen Standpunkte der einzelnen Gemeinden nicht umsetzbar gewesen. Jede Gemeinde versuchte für sich, die vorteilhaftesten Vereinbarungen mit den neu anzusiedelnden Betrieben zu treffen, damit diese ihren Standort in das jeweilige Gemeindegebiet legen. Für einen eigens engagierten neutralen Betriebsmanager, der sich der Sache angenommen hätte, wäre der Standort in der Nähe des Bahnhofs womöglich zu klein gewesen¹¹³. Als Konsequenz gestaltete sich eine Entwicklung des Betriebsgebiets äußerst schwierig. Zusätzlich zeigt sich mit Verweis auf die bereits erwähnten gesetzlichen Bestimmungen, dass eine Etablierung von Nahversorgern in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Tullnerfeld nicht möglich gewesen wäre. Einen kleinen Teil der Nahversorgung decken jedoch die Geschäftslokale und die Automaten im Bereich des Bahnhofs ab, die aber aufgrund der bestehenden Betriebsfluktuation als wenig lukrativ erscheinen.

Im Zuge der Ansiedlung des interkommunalen Betriebsgebiets wurde ein Anstieg der Arbeitsstätten erwartet. Diese Prognose trat jedoch aufgrund des, wie bereits erwähnt, nicht realisierten Betriebsgebiets nicht ein.

4.2.4.4. Reflexion des Wirkungsfeldes Akzeptanz

Bei der Thematik Akzeptanz in Bezug auf den neu geschaffenen Bahnhof Tullnerfeld gingen zu Beginn der Planung die Stimmen der Bürgerinnen und Bürger und der Politik weit auseinander. Die Medien heizten die Diskussionen mittels diverser Artikel weiter an.

Bei einem Projekt in diesem Größenausmaß ist von Beginn an mit Gegenstimmen zu rechnen. Mittels eines Beteiligungsverfahrens kann in diesem Zusammenhang allen involvierten Akteuren des Projekts die Möglichkeit gegeben werden, sich miteinander auszutauschen und die unterschiedlichen Standpunkte der anderen anzuhören. Dies ist notwendig, damit ein gemeinsamer Konsens gefunden werden kann. In der Planungsphase, in den 1990er Jahren, war die Methode eines Beteiligungsverfahrens nicht üblich, daher fühlten sich die Bürgerinnen

¹¹³ vgl. Gemeindebefragung (2018): S. 2

und Bürger, die von der Hochleistungsstrecke betroffen waren, übergangen. So kam es zu den schon erwähnten Bürgerinitiativen. Überdies hatte die Politik großen Einfluss auf das Vorhaben und versuchte dieses weiter voranzutreiben. Schlussendlich kam es zu einer Adaptierung des ursprünglich als Überholbahnhof geplanten Bahnhofs Tullnerfeld zu einem Fernbahnhof in peripherer Situierung.

Der Fernbahnhof Tullnerfeld kann bei einer Gesamtbetrachtung der faktischen Umstände daher als Kompromiss zwischen der Besänftigung der Bürgerinnen und Bürger auf der einen sowie der Interessensdurchsetzung der politischen Akteure auf der anderen Seite angesehen werden.

4.2.5. Fazit

Die betriebliche Hierarchie des Fernbahnhofs Tullnerfeld ist ein klassisches Beispiel für die Sonderform eines Fernbahnhofs in peripherer Lage. Die Gründe für die periphere Situierung liegen einerseits in politischen Entscheidungen und zum anderen in der Trassenlegung der Hochgeschwindigkeitsstrecke, die im Zuge einer der ersten UVP geprüft und festgelegt wurde. Zu Beginn der Planung war von Seiten der ÖBB ein Überholbahnhof an der heutigen Position des Bahnhofs Tullnerfeld vorgesehen. Ausgehend von der anfänglich nur gering vorhandenen Akzeptanz in Bezug auf den neuen Bahnhof kam es zur Bildung einiger Bürgerinitiativen, die sich gegen die Hochleistungsstrecke aussprachen. Der zusätzliche politische Druck durch die Landesregierung mit deren Forderung, den Standort vorteilhafter zu nutzen, führte schlussendlich dazu, dass als Ausgleichsmaßnahme der neu geschaffene Fernbahnhof Tullnerfeld in peripherer Situierung realisiert wurde. Im Zuge der Errichtung des neuen Bahnhofs erhofften sich nicht nur die umliegenden Gemeinden Michelhausen, Langenrohr und Judenau-Baumgarten, sondern die gesamte Region Tullnerfeld einen Aufschwung, der in den ausgewählten Wirkungsfeldern Verkehrsstruktur/-entwicklung, Siedlungsstruktur/-entwicklung und Wirtschaftsstruktur/-entwicklung sowie Akzeptanz genauer betrachtet wurde (siehe *Abbildung 13*). Die Färbung der einzelnen Parameter ist abhängig vom Einfluss des Bahnhofs und steht im Zusammenhang mit der Zielerreichung der Programme und der Konzepte in der Region.



Abbildung 13: Einfluss des Bahnhofs Tullnerfeld auf Wirkungsfelder; eigene Darstellung, 2019

Das Wirkungsfeld Verkehrsstruktur/-entwicklung beschäftigt sich einerseits mit der Erreichbarkeit des Bahnhofs mit den diversen Verkehrsmitteln und andererseits mit den Pendlerinnen und Pendlern. Für den MIV wurde im Zuge der Bautätigkeiten eine vorübergehende Umfahrungsstraße geschaffen, die in weiterer Folge als Landesstraße adaptiert wurde und erhalten blieb. Des Weiteren kam es seit der Fertigstellung des Fernbahnhofs Tullnerfeld für den MIV aufgrund der starken Nachfrage zu einer mehrfachen Nachjustierung der Park and Ride Anlage.

Im Bereich des ÖPNV ist laut dem Fahraushang eine Abstimmung der Buslinien mit der Bahn erfolgt. Jedoch ist die Nachfrage des ÖPNV aufgrund einer Verdoppelung der Wegstrecke zum Bahnhof, die sich aufgrund der Abdeckung der Haltestellenoptionen ergibt, wenig attraktiv für die Nutzerinnen und Nutzer und daher auch nur sehr gering. Die vorwiegende Nutzergruppe besteht aus den Schülerinnen und Schülern, für die speziell die Taktfrequenz in der Früh und am Nachmittag optimiert wurde. Traditionell geprägte Gebiete im ländlichen Raum sind oftmals aufgrund „eingefahrener“ Strukturen schwer zu einem Umdenken hinsichtlich der Forcierung zum ÖPNV zu bewegen.

Das Fahrrad bietet eine weitere Alternative zu den bereits erwähnten Verkehrsmitteln, um den Bahnhof Tullnerfeld zu erreichen. Drei entscheidende Faktoren bei der Nutzung des Verkehrsmittels sind die Distanz, Abstellmöglichkeiten und ein ausgebautes Radwegenetz.

Abstellmöglichkeiten für Fahrräder wurden im Zusammenhang mit der Park and Ride Anlage errichtet und wurden beim Ausbau auch erweitert. Ein Radwegenetz ist vorhanden, jedoch ist des Öfteren nur eine Nutzung von der Ortsmitte möglich.

Die Region Tullnerfeld erweist sich aufgrund der geografischen Lage zwischen Wien und St. Pölten als eine übliche Auspendlerregion. Diesen Umstand verstärkt der neue Fernbahnhof Tullnerfeld weiterhin mit den lediglich 12 Minuten Fahrzeit nach St. Pölten. Mit dem MIV wird zum Vergleich eine Fahrzeit von 34 Minuten benötigt. Auch Richtung Wien Westbahnhof oder Wien Hauptbahnhof verkürzt sich die Fahrzeit mit der Bahn um 20 Minuten. Diese neu geschaffene Anbindung steigert die Erreichbarkeit der Region Tullnerfeld und zusätzlich wird eine Verstärkung der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur forciert.

Der neue Bahnhof Tullnerfeld beeinflusst auch das Wirkungsfeld Siedlungsstruktur/-entwicklung, das mit dem Druck des starken Zuzugs zu kämpfen hat. Die Errichtung des Bahnhofs führte zu einer deutlich positiven Wanderungsbilanz wegen der guten Erreichbarkeit zu Wien und St. Pölten. Daher steigt die Nachfrage nach Bauland deutlich an. Speziell jene Gemeinden weisen einen höheren Anstieg der Bevölkerungszahl auf, die ausreichende Flächen anbieten. Vorwiegend liegt der Fokus auf Verdichtung und Schließung der Baulücken. Bei neuen Baulandwidmungen versuchen die Gemeinden, mit Hilfe eines Baulandmobilisierungsvertrags gegen die Hortung von Bauland vorzugehen. Die positive Entwicklung der Bevölkerungszunahme stellt einige Gemeinden vor jene Herausforderung, eine passende Infrastruktur für die steigende Bevölkerungszahl bereitzustellen. Die Gemeinden setzten zur Steuerung der Siedlungsentwicklung auf stark ansteigende Immobilienpreise. Der im Verhältnis zum Ballungsraum niedrige Bodenpreis in peripherer Lage, dennoch in erreichbarer Nähe zum nächsten Zentrum (Wien beziehungsweise St. Pölten), lockt viele künftige Bewohnerinnen und Bewohner an. So gibt es die Möglichkeit, die Wohnpräferenz eines freistehenden Einfamilienhauses zu realisieren, welches aufgrund der Tatsache des nahegelegenen Bahnhofs Tullnerfeld sowie einer guten Verknüpfung zum nächsten Zentrum eine hohe Wohnqualität aufweist.

Die drei Gemeinden im Umkreis des Bahnhofs Tullnerfeld dürfen anhand des niederösterreichischen Raumordnungsgesetzes nicht in unmittelbarer Umgebung Bauland ausweisen, da die Hochleistungsstrecke sowie der Bahnhof die gesetzlich vorgegebenen Immissionswerte überschreiten (siehe dazu Kapitel 4.2.3.2.). Die umliegenden Ortschaften wachsen daher nur minimalst in Richtung des Bahnhofs Tullnerfeld. In Zukunft ist davon auszugehen, dass sich die Siedlungsentwicklung nicht an den Fernbahnhof herantasten wird, sofern die gesetzlichen Bestimmungen unverändert bleiben.

Das ursprüngliche Vorhaben in Bezug auf das Wirkungsfeld Wirtschaftsstruktur/-entwicklung bestand darin, ein Betriebsgebiet neben dem Fernbahnhof Tullnerfeld anzusiedeln, um die Fläche optimal zu nutzen. Für dieses Bestreben gründeten die drei umliegenden Gemeinden Judenau-Baumgarten, Michelhausen und Langenrohr die JML GmbH. Zusätzlich wurde durch einen Gemeinderatsbeschluss eine interkommunale Zusammenarbeit mit weiteren Gemeinden (Zwentendorf, Sieghartskirchen und Königstetten) angestrebt. Im Endeffekt kam es jedoch nie zu einer Ansiedlung von Betrieben in unmittelbarer Bahnhofsnähe. Explizite Gründe, warum das Projekt nicht funktionierte, wurden im Zuge des Interviews nicht genannt. Daher kann davon ausgegangen werden, dass die schienengebundenen Betriebe mehr Platz benötigt hätten, was mit einem hohen Einsatz einhergegangen wäre. Hinzu kommt der Umstand, dass die freien Betriebsgebietsflächen in den jeweiligen drei Gemeinden, die noch vor dem Betriebsgebiet am Bahnhof angeboten wurden, Einfluss auf die Nichtrealisierung des Betriebsgebiets der JML GmbH nahmen. Ungeachtet dessen entstand ein zweigeschoßiges Bürogebäude, welches von der Gemeinde Michelhausen alleine forciert wurde.

Allgemein zeigt sich, dass für eine gute wirtschaftliche Entwicklung in der unmittelbaren Nähe zum Fernbahnhof in peripherer Lage drei wesentliche Faktoren entscheiden sind:

- **Energie:** Gemeinsames Engagement von allen beteiligten Gemeinden
- **Fläche:** Ausreichend Fläche für eventuelle Erweiterungen
- **Standort:** Bahnhof alleine nicht wesentlicher Standortfaktor für Betriebsansiedlung, umliegende bestehende Infrastruktur mitentscheidend

Die Zusammenschau dieser drei wesentlichen Faktoren veranschaulicht die aktuelle Situation am Bahnhof Tullnerfeld.

Der Bahnhof Tullnerfeld deckt mit kleineren Geschäften und Lebensmittelautomaten den notwendigen Bedarf ab. Die umliegenden Gemeinden weisen nicht alle einen Nahversorgerbetrieb auf, dennoch ist eine Abdeckung gewährleistet. Der neue Fernbahnhof Tullnerfeld wäre in Summe ein idealer Standort, um die Wegstrecken des täglichen Lebens zu bündeln, wie zum Beispiel einen Nahversorger direkt angrenzend zu platzieren. Aufgrund gesetzlicher Vorgaben ist jedoch einem solchen Vorhaben der Erfolg zur Realisierung von vornherein zu versagen, da schon in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs kein Wohngebiet gewidmet werden darf.

Im Ergebnis weist der Fernbahnhof Tullnerfeld in einigen Wirkungsfeldern noch nicht genutzte Potenziale auf, die aufgrund gesetzlicher Vorgaben oder des Nachfragedrucks nicht ideal ausgeschöpft werden können. Dennoch kann festgehalten werden, dass sich die anfänglich unterschätzte Entwicklung nun in die richtige Richtung bewegt und eine passende Steuerung mittels getroffener Maßnahmen für jede Gemeinde individuell möglich gemacht wird.

4.3. Fallbeispiel: Bahnhof Weststeiermark

Das Projekt Koralmbahn, welches sich entlang der Südstrecke in der Steiermark und in Kärnten befindet, befindet sich seit dem Jahr 1999 in der Planungs- und Umsetzungsphase. Als Ziel dieser Verbindung wurde die Gewährleistung einer besseren Anbindung des südlichen Teils Österreichs an das hochrangige Schienennetz in den Mittelpunkt gerückt. Neben dem Personenverkehr soll auch der Güterverkehr von einer kürzeren Reisezeit profitieren.¹¹⁴

Der neugeplante Streckenverlauf verbindet die zwei Hauptstädte Graz und Klagenfurt und trägt den Namen der Koralmbahn. Die Namensgebung ist vermutlich auf die Querung der Koralpen mittels eines 33 Kilometer langen Tunnels, dem Koralmtunnel, zurückzuführen. Die Südstrecke mit etwa 130 Kilometern Länge zählt zu den wichtigsten Bestandteilen des Baltic-Adriatic Corridors. Mit dieser Anbindung werden ein schneller Zugang zu den bedeutendsten Hafenstädten Europas und eine bessere Vernetzung der Wirtschaftsräume im Osten und Norden ermöglicht.¹¹⁵

Entlang der Koralmbahn wird der neue Fernbahnhof Weststeiermark vor dem Tunnelportal des Koralmtunnels geschaffen, der nach seiner Fertigstellung 2026 einen Teil zum Fernverkehr von Gütern und Personen sowie zum Personenregional- und Nahverkehr beitragen soll. Die Besonderheit des Fernbahnhofs liegt in seiner Situierung, da er eine solitäre Lage abseits der Ortschaften aufweist.

Der künftige Bahnhof Weststeiermark befindet sich in der Region Südweststeiermark, die zu den sieben Regionen des Bundeslandes Steiermark zählt. Die Region Südweststeiermark umfasst dabei die Bezirke Deutschlandsberg und Leibnitz. Der neue Bahnhof liegt im Bezirk Deutschlandsberg, welcher oftmals als Schilcherland bezeichnet wird.

Das Schilcherland gehört zum LEADER Förderungsprogramm für lokale Entwicklung im ländlichen Raum. Dieses Förderungsprogramm ist Teil des ELER-Förderprogramms, welches von der Europäischen Kommission für jede Periode neu genehmigt wird. Aktuell läuft die Periode von 2014 bis 2020. Hinsichtlich der Genehmigung einer Periode werden in Österreich Sonderrichtlinien zur konkreten Adjustierung der Förderung, die zur Realisierung der unterschiedlichen Vorhaben dient, herausgegeben. Die Steuerung von LEADER übernimmt die lokale Aktionsgruppe, die mit unterschiedlichen Akteuren bestückt ist. Allgemein verfolgt der LEADER Ansatz folgende Leitziele:

- territorialer Ansatz: Verfolgung einer gebietsbezogenen und lokalen Entwicklungsstrategie

¹¹⁴ vgl. ÖBB² (2018): online

¹¹⁵ vgl. ÖBB Infrastruktur AG (k.J.): S. 1f

- partnerschaftlicher Ansatz: Einsatz einer lokalen Aktionsgruppe zur Steuerung der Vorhaben
- Bottom-Up-Ansatz: Forcierung der Entwicklung der Region durch Menschen vor Ort
- multisektoraler Ansatz
- innovativer Ansatz: Innovation der geplanten Konzepte
- Kooperation und Vernetzung: Fokus auf Kooperation mit anderen LEADER-Regionen bei der Durchführung gemeinsamer Projekte.¹¹⁶

Der Bezirk Deutschlandsberg, der im Kontext dieses europäischen Förderprogramms eine zentrale Rolle einnimmt, war in der Vergangenheit strukturellen Veränderungen ausgesetzt. So setzte sich der Bezirk ursprünglich aus 40 Gemeinden zusammen, die im Zuge der Fusionspläne auf 15 Gemeinden reduziert wurden (siehe *Abbildung 14*).¹¹⁷ Zur Fusion kam es Anfang des Jahres 2015.¹¹⁸ Relevant für den Bahnhof Weststeiermark war dabei der Zusammenschluss der Gemeinden Groß St. Florian und Unterbergla, die nun gemeinsam unter dem Namen der Gemeinde Groß St. Florian bestehen.

Die Gemeinde Groß St. Florian gehört zur Kleinregion Innovatives Laßnitztal, zu welcher unter anderem die Gemeinden Wettmanstätten und Preding zählen (siehe *Abbildung 14*). Die Vernetzung der Kleinregion Laßnitztal zeichnet sich durch ein langes Bestehen aus, welches eine zusätzliche Möglichkeit der Kooperation untereinander fördert.¹¹⁹

¹¹⁶ vgl. Land Steiermark² (2019): online

¹¹⁷ vgl. Veronik (2013): online

¹¹⁸ vgl. Steiermark Woche (2014): online

¹¹⁹ vgl. Kleinregion Innovatives Laßnitztal (2019): online



Abbildung 14: Bezirk Deutschlandsberg mit Kleinregion Innovatives Laßnitztal; Grundlagen der Daten von laßnitztal.at, 2019

Laut den aktuellsten Kennzahlen vom 01.01.2017 leben in der Kleinregion Innovatives Laßnitztal 7.536 Einwohnerinnen und Einwohner. Die meisten Bewohnerinnen und Bewohner weist in diesem Kontext die Gemeinde Groß. St. Florian (4.178 Bewohnerinnen und Bewohner) auf, dahinter liegt die Gemeinde Preding (1.772 Bewohnerinnen und Bewohner). Die geringste Bevölkerungszahl weist die Gemeinde Wettmannstätten mit etwa 1.586 Bewohnerinnen und Bewohnern auf. Die Bevölkerungsdichte in der Kleinregion Innovatives Laßnitztal beträgt im Durchschnitt 89 EW/km². Anhand dieser Einwohnerdichte befindet sich die Kleinregion über dem Durchschnitt des Bezirks Deutschlandsberg, der bei etwa 70 EW/km² liegt.¹²⁰

¹²⁰ vgl. Statistik Austria (2017): online

4.3.1. Allgemeine Gegebenheiten

Bei der Wahl des Standortes des Fernbahnhofs Weststeiermark spielten einige Faktoren eine entscheidende Rolle. Einer der wesentlichen Aspekte, der die Position der Trassenführung bestimmte, war der Wunsch der Bezirkshauptstadt Deutschlandsberg nach einem neuen Bahnhof. Die Problematik bei der Trassenführung nach Deutschlandsberg war jedoch bedingt durch den Bergeinstich durch die Koralpen, wodurch das Tunnelportal endgültig vorgegeben war.¹²¹ Dies hatte zur Folge, dass durch die Längs- und Querneigungen eine Trassenführung nach Deutschlandsberg ausgeschlossen wurde. Daher platzierte sich der neue Bahnhof Weststeiermark in der Gemeinde Groß St. Florian. Ein weiterer Faktor, den es in diesem Zusammenhang zu beachten gilt, sind die Sicherheitsbestimmungen. Es muss in deren Rahmen gewährleistet werden, dass der Zug mit voller Geschwindigkeit den Koralmtunnel verlassen kann und erst danach eine Notbremsung einleiten darf. Dies hätte zur Folge, dass der Zug in der Nähe der heutigen Platzierung des Bahnhofs Weststeiermark halten würde. Dieser Faktor floss daher maßgeblich in die Entscheidung der Standortauswahl des neuen Bahnhofs ein.¹²² Als Resultat befindet sich der neugeplante Fernbahnhof Weststeiermark in peripherer Lage in der Gemeinde Groß St. Florian.

Bereits im Zuge der Trassenauswahl und Planungsphase gab es eine Einbindung der Vertreterinnen und Vertreter der Regionen sowie einen stetigen Informationsfluss. Nach dieser Planungsphase wurde eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) für die Koralmbahn durchgeführt, diese war in vier Einreichabschnitte geteilt. Dieser Umstand hatte zur Folge, dass jeder Einreichabschnitt einer eigenen Überprüfung unterzogen wurde.¹²³ Für den Bahnhof Weststeiermark ist nur der UVP Einreichabschnitt Wettmannstätten bis St. Andrä im Lavanttal relevant. Aus diesem ist zu entnehmen, dass die Anbindung der Graz-Köflach-Bahn (GKB) auf der Strecke Lieboch bis Wies-Eibiswald über den Bahnhof Weststeiermark und wieder in die Bestandstrecke führt.¹²⁴ Die GKB verbindet die Stadt Graz mit der steirischen Region in einem S-Bahnnetz und zählt zu den bedeutendsten Verkehrsträgern im Südwesten der Steiermark. Neben dem Schnellbahnnetz zählen 26 Buslinien zur GKB, die eine Anbindung zu den GKB-Bahnhöfen gewährleisten.¹²⁵

¹²¹ vgl. Interview am 01.04.2019 mit Herrn Alois Resch, Bürgermeister Groß St. Florian

¹²² vgl. Interview am 07.11.2018 mit Herrn Dipl. Ing. Bernd Schweiger, ÖBB Infrastruktur AG

¹²³ vgl. Tischler (2015): S. 3f

¹²⁴ vgl. Kordina ZT GmbH (2011): S. 18

¹²⁵ vgl. Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (2018): online

4.3.1.1. Geografische Lage

Wie bereits zuvor angesprochen ist der Streckenverlauf der Koralmbahn in vier Abschnitte geteilt, siehe dazu *Abbildung 15*.



Abbildung 15: Streckenverlauf der Koralmbahn; Grundlagen der Daten von ÖBB Infrastruktur, 2017

Der erste Abschnitt erstreckt sich zwischen Feldkirchen und Wettmannstätten, der nach der Querung der Südautobahn A2 beginnt und am Verknüpfungspunkt mit der GKB endet. Einen Teil dieses Abschnittes verläuft die Trasse parallel zur Pyhrnautobahn A9, wo eine Bündelung der hochrangigen Verkehrsachsen angestrebt wurde.¹²⁶

Der zweite Abschnitt verläuft von Wettmannstätten bis St. Andrä im Lavanttal und beinhaltet den Koralmtunnel sowie den Bahnhof Weststeiermark.¹²⁷ Der Koralmtunnel wird mit seiner Fertigstellung der sechstlängste Eisenbahntunnel der Welt sein und eine ideale Verbindung der beiden Bundesländer Steiermark und Kärnten darstellen. Bemerkenswert ist überdies, dass der Koralmtunnel parallellaufende Tunnelröhren aufweisen wird, die alle 500 Meter durch Querschläger miteinander verbunden sein werden.¹²⁸ Im Zuge des Bauvorhabens der Südstrecke entsteht jeweils am Portalanfang beziehungsweise am Portalende des Koralmtunnels ein neuer Bahnhof. Im Bezirk Wolfsberg (Kärnten) wird der Bahnhof Lavanttal¹²⁹ realisiert, der einen regionalen Knotenpunkt mit der Lavanttalbahn aufweisen

¹²⁶ vgl. VO BGBl. II Nr. 449/2004

¹²⁷ vgl. VO BGBl. II Nr. 47/2005

¹²⁸ vgl. ÖBB⁵ (2018): online

¹²⁹ Dieser wird ebenfalls als Bahnhof in peripherer Lage konzipiert.

wird, während im Bezirk Deutschlandsberg (Steiermark) der Bahnhof Weststeiermark gebaut wird, welcher wiederum einen regionalen Knotenpunkt mit der GKB bildet.¹³⁰

Der dritte Abschnitt erstreckt sich von St. Andrä im Lavanttal bis Aich. In diesem Abschnitt werden zwei Tunnel durchquert, zu einem der Tunnel Deutsch Grutschen und zum anderen der Tunnel Langer Berg.¹³¹

Der vierte Abschnitt erstreckt sich von Aich bis Altenhofen an der Drau und schließt an das Ausbauprojekt Klagenfurt bis Altenhofen an der Drau an. Im Bereich von Mittlern zweigt eine eingleisige Strecke ab und erschließt Bleiburg, bis diese vor dem Bahnhof Wiedendorf wieder eingespeist wird.¹³²

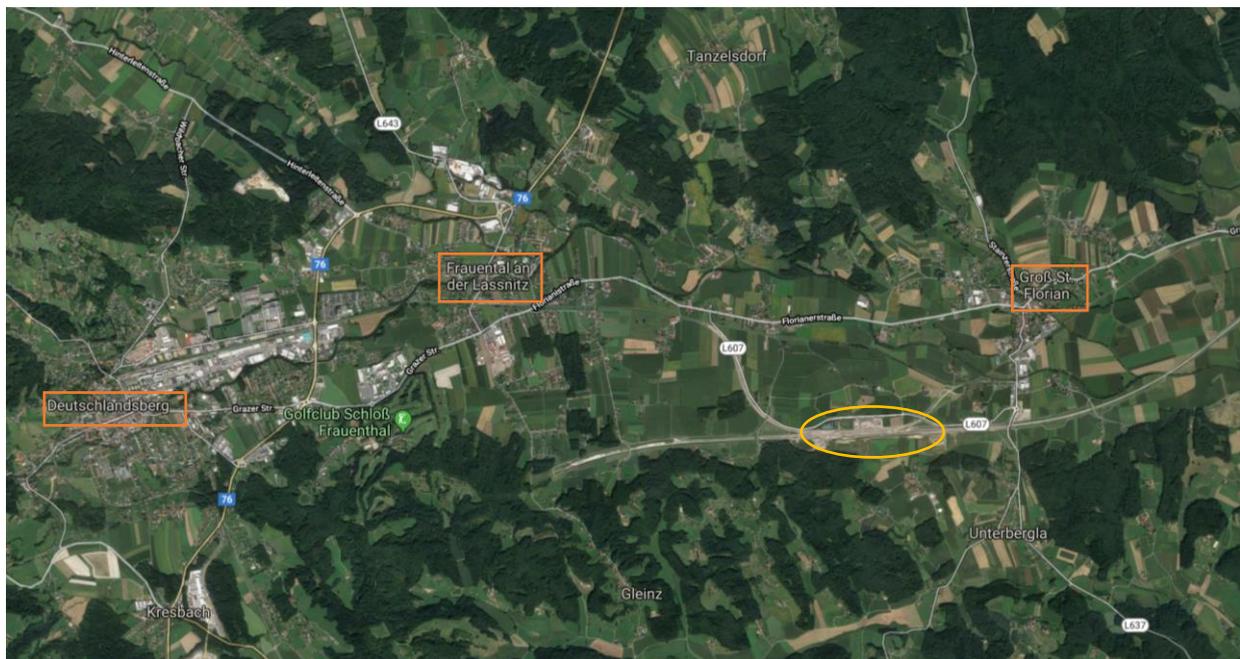


Abbildung 16: Standort des Bahnhofs Weststeiermark; Google Maps, 2019

Abbildung 16 zeigt den Standort des Bahnhofs Weststeiermark, der mit einem gelben Oval markiert ist. In der Nähe befinden sich die Ortschaften Groß St. Florian und Frauenthal an der Laßnitz. Auch die Stadt Deutschlandsberg ist in näherer Umgebung des Bahnhofs Weststeiermark gelegen, jedoch liegt in weiterer Folge der Fokus auf der Betrachtung der Wirkungsfelder für die Kleinregion Innovatives Laßnitztal und die dazugehörigen Gemeinden Groß St. Florian, Preding und Wettmanstätten, sowie die Gemeinde Frauenthal an der Laßnitz.

¹³⁰ vgl. VO BGBl. II Nr. 47/2005

¹³¹ vgl. VO BGBl. II Nr. 444/2005

¹³² vgl. VO BGBl. II Nr. 140/2006

4.3.1.2. Politische und planerische Vorgaben

Der Fokus in diesem Abschnitt liegt auf den politischen und planerischen Vorgaben auf Landesebene sowie regionaler Ebene, die im Zusammenhang mit dem Fallbeispiel Bahnhof Weststeiermark betrachtet werden. Genauer wird auf die Leitzielsetzungen der unterschiedlichen Wirkungsfelder Verkehrsstruktur/-entwicklung, Siedlungsstruktur/-entwicklung und Wirtschaftsstruktur/-entwicklung eingegangen.

Landesebene

Für die Landesentwicklung in der Steiermark nimmt das Landesentwicklungsleitbild eine tragende Rolle neben dem steirischen Landesentwicklungsprogramm ein. Das Landesentwicklungsprogramm ist im Gegensatz zum Leitbild rechtlich verbindlich, dennoch beinhaltet es nur ordnungspolitische Vorgaben.¹³³ Das Landesentwicklungsleitbild setzt direkt an den vier Säulen des ÖREK an und übernimmt den Rahmen für die Landesebene. So entstanden zwei Strategiefelder, die sich mit folgenden Thematiken auseinandersetzen:

- Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Steiermark
- Lebensqualität der Bevölkerung und natürliche Ressourcen

Beide Strategiefelder unterteilen sich in mehrere Zielsetzungen für das Land Steiermark.¹³⁴

Es werden nachfolgend nur jene Ziele genannt, die Relevanz für das Vorhaben des Bahnhofs Weststeiermark haben und auf die Wirkungsfelder Wirtschaftsstruktur/-entwicklung, Verkehrsstruktur/-entwicklung und auf Siedlungsstruktur/-entwicklung abzielen. Diese Zielsetzungen werden aufgegliedert auf die zuvor genannten Wirkungsfelder dargestellt:

Wirtschaftsstruktur/-entwicklung:

- **Gestaltung eines Systems von Wirtschaftsstandorten:** Entwicklung der Standorte bis zur Marktreife und Etablierung auf dem Investorenmarkt
- **Qualifizierung und Beschäftigung:** Verbesserung der Beschäftigungsquote für die unterschiedlichen Zielgruppen und Etablierung der Langzeitarbeitslosen

Verkehrsstruktur/-entwicklung:

- **Erreichbarkeit und internationale Anbindung:** eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur schaffen
- **Mobilität:** Sicherstellung der nationalen und internationalen Anbindungen sowie Schaffung einer Bewusstseinsbildung für umweltfreundliche Mobilitätsalternativen; Förderung des intermodalen Verkehrs

Siedlungsstruktur/-entwicklung:

¹³³ vgl. Land Steiermark – Amt der steiermärkischen Landesregierung (2019): online

¹³⁴ vgl. Amt der steiermärkischen Landesregierung (2013): S. 9ff

- **kompakte Siedlungsentwicklung zur Steigerung der Effizienz in der Infrastruktur:** Setzung von Siedlungsschwerpunkten und Bündelung der Entwicklungspotenziale zur Unterstützung einer kompakten Entwicklung¹³⁵

Das Landesentwicklungsleitbild gibt auch für die unterschiedlichen Raumtypen Zielsetzungen an. Im Bereich des Bahnhofs Weststeiermark, der sich in der Region Südweststeiermark befindet, ist vorwiegend der Raumtyp des ländlichen Raums vorzufinden. Nachfolgend werden die Ziele dazu aufgelistet:

- Strategie einer eigenständigen sowie integrierten Regionalentwicklung
- Nutzung von Entwicklungspotenzialen durch Erschließung der regionalen Ressourcen
- Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur und -angebote
- Sicherstellung einer Versorgung der Bevölkerung
- Sicherung der Daseinsvorsorge
- regionale Kooperationen¹³⁶

Hinsichtlich des Wirkungsfeldes Verkehrsstruktur orientiert sich das Land Steiermark mit dem Gesamtverkehrskonzept 2008+ an dem Bedürfnis der Mobilität der Menschen unter Berücksichtigung der geringsten negativen Auswirkung auf die Umwelt sowie der volkswirtschaftlichen Rahmenbedingungen.¹³⁷ Dabei werden folgende Leitziele verfolgt:

- *Politischer Konsens für ein zukunftsfähiges Gesamtverkehrssystem*
- *Überregionale, Ressourcen schonende Gesamtplanung*
- *Sicherung des Wirtschaftsstandortes Steiermark*
- *Sicherung der Mobilität für alle Menschen in der Steiermark*
- *Höchstmögliche Verkehrssicherheit*
- *Bewusstes Unterstützen von öffentlichen Verkehrsmitteln, Fußgänger- und Fahrradverkehr vor allem in den Ballungsräumen*
- *Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der öffentlichen Verkehrsmittel*
- *Schaffung eines umwelt- und sozialverträglichen sowie volkswirtschaftsförderlichen Gesamtverkehrssystems*¹³⁸

Diese genannten Ziele werden einerseits durch das steirische Verkehrssicherheitsprogramm 2011-2020, basierend auf der Leitstrategie der Bewusstseinsbildung der Menschen in Bezug auf die Mobilitätserziehung, und andererseits durch die Radstrategie Steiermark, die auf eine Verstärkung des Radverkehrs mit der Verknüpfung des ÖV abzielt, unterstützt. Zusätzlich setzt

¹³⁵ vgl. Amt der steiermärkischen Landesregierung (2013): S. 23ff

¹³⁶ vgl. Amt der steiermärkischen Landesregierung (2013): S. 56f

¹³⁷ vgl. Land Steiermark (2008): S. 5

¹³⁸ Land Steiermark (2008): S. 5

das Land Steiermark bei dünn besiedelten Gebieten auf eine Mikro-ÖV Strategie.¹³⁹ Die Leitidee ist dabei, eine Ergänzung zu dem bereits bestehenden Linienverkehr zu schaffen, um die sogenannte „letzte Meile“ zu überwinden. Dabei gilt es, die Aufrechterhaltung der Daseinsversorger der Menschen speziell in peripheren Gebieten zu gewährleisten.¹⁴⁰

Regionale Ebene

Ein regionales Entwicklungsleitbild für die Region Südweststeiermark wurde im Zuge einer gemeinsamen Entwicklungspolitik der Bezirke Deutschlandsberg und Leibnitz auf Basis der Schemagrundlage des Projekts RAUV (Raumentwicklung entlang hochrangiger Verkehrsachsen) erstellt. Zunächst wurde ein Schema für die räumliche Entwicklung entlang der Hauptverkehrsachsen (hochrangige Infrastruktur) entwickelt. Dieses Schema (Abbildung 17) zeigt die Zentralräume und ihre Verflechtungen mit anderen Regionen auf.¹⁴¹

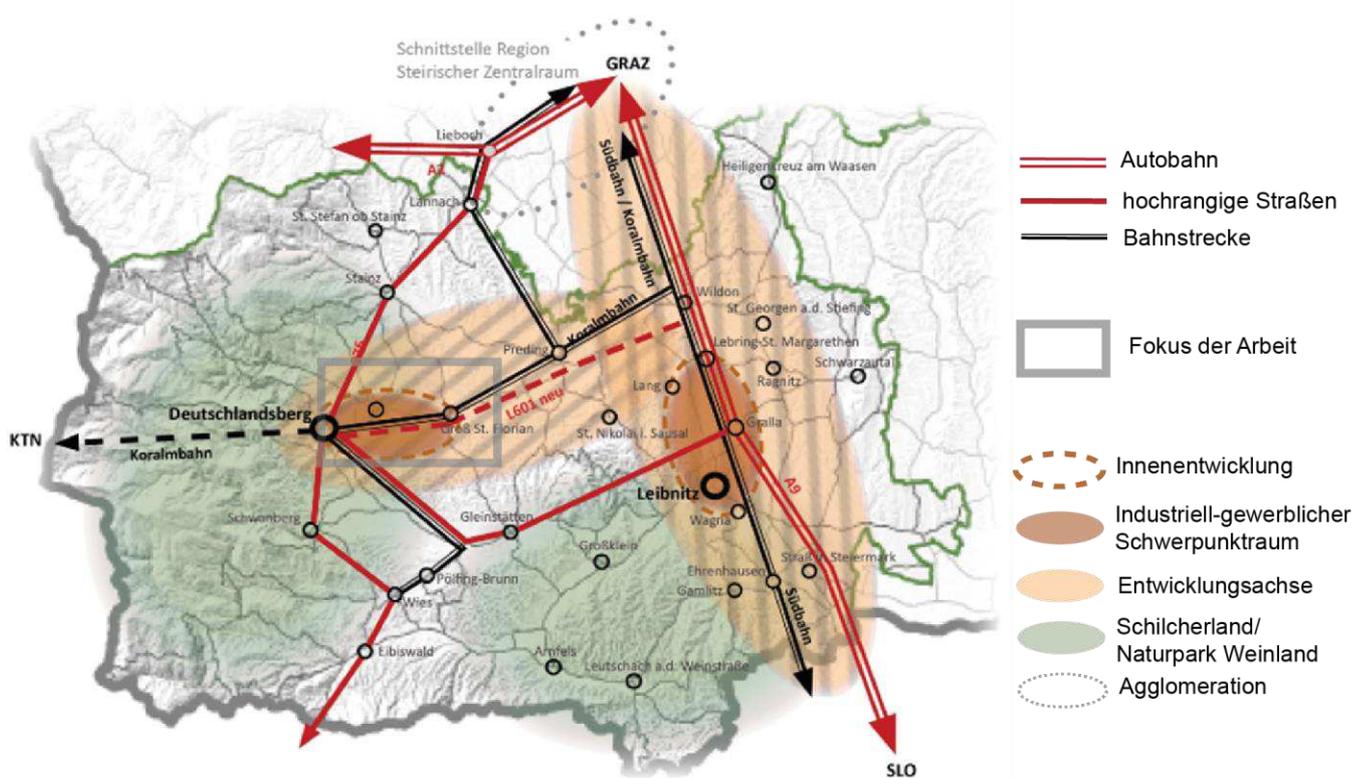


Abbildung 17: Schema für Zentralräume und Entwicklungsachsen für die Region Südweststeiermark; Land Steiermark, 2016

Anhand des Projektes RAUV wurden für die Südweststeiermark folgende Standortentwicklungen auf regionaler Ebene festgelegt:

- Fokus auf die Entwicklungsachsen im Süden und Westen

¹³⁹ vgl. Planum Fallast Tischler & Partner GmbH (2016): S. 25

¹⁴⁰ vgl. STS – Institut für Technik und Wissenschaftsforschung (2017): S. 9f

¹⁴¹ vgl. Regionalmanagement Südweststeiermark (2016): S. 7ff

- Entwicklung der Standorte über die Gemeindegrenzen hinaus
- integrative Raum- und Verkehrsplanung
- Ausbau auf Basis interkommunaler Trägermodelle

Mithilfe dieser Zielsetzungen erhofft sich die Region, die Wirtschaftsentwicklung entlang der Süd- und West-Achse zu etablieren und zu stärken. Nach Ende der Projektzeit im Jahr 2014 wurde die Laßnitztal Entwicklungs GmbH (siehe dazu Kapitel 4.3.3.3.) für die Wirtschaftsstruktur im Bereich des Bahnhofs Weststeiermark gegründet.¹⁴²

Das regionale Entwicklungsleitbild ist in das Entwicklungsprogramm für die Region Südweststeiermark eingebettet, welches für ein geordnetes Wachstum der Bevölkerung in Zentralräumen und in ländlichen Gebieten für eine Wirtschaftsentwicklung und Daseinsvorsorge steht. Diese Vision versucht das Entwicklungsleitbild mit vier strategischen Zielen und neun dazugehörigen Leitthemen sowie zwei Querschnittsthematiken zu erreichen.¹⁴³ Siehe dazu *Abbildung 18*.



Abbildung 18: Strategische Ziele der Region Südweststeiermark; Amt der steiermärkischen Landesregierung, 2019

¹⁴² vgl. Regionalmanagement Südweststeiermark (2018): online

¹⁴³ vgl. Amt der steiermärkischen Landesregierung (2016): S.5ff

Die Teilräume nach § 3 im regionalen Entwicklungsprogramm für die Region Südweststeiermark zeigen in *Abbildung 19*, dass im Bereich des Bahnhofs Weststeiermark überwiegend ackerbaugeprägte Talböden und Becken im Bereich der Trassenführung vorzufinden sind. Es gilt nach dem Entwicklungsprogramm, eine Zerschneidung sowie eine Segmentierung bei diesem Teilraumtypus zu vermeiden. Entlang der Bundesstraße Richtung Groß St. Florian ist in Rot die Siedlungs- und Industrielandschaft verzeichnet. Hierbei ist es notwendig, die Vorschriften des Entwicklungsprogramms zu beachten, welche eine Ausrichtung der Siedlungsentwicklungen an die demographischen Rahmenbedingungen als geboten erachten. Zudem soll einer Verdichtung der Zentren gegenüber einer Erweiterung große Priorität eingeräumt werden. Eine Immissionsbelastung im Bereich des Wohngebietes gilt es, zu vermeiden und in stark belasteten Gebieten zu reduzieren.¹⁴⁴

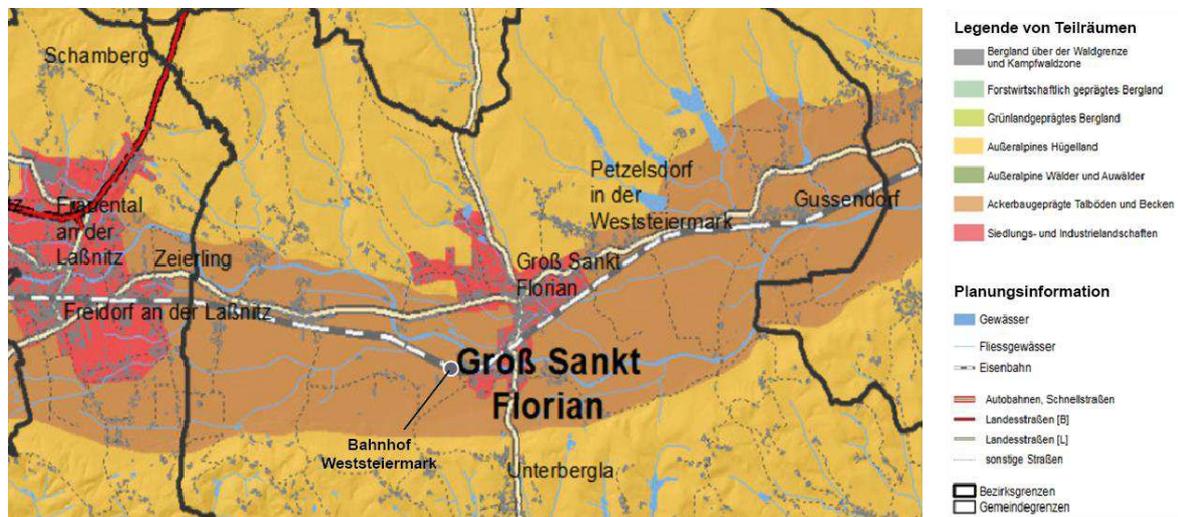


Abbildung 19: Teilräume nach dem regionalen Entwicklungsprogramm der Südweststeiermark; Land Steiermark, 2016

Der Regionale Mobilitätsplan (RMP) zeigt für die Region Südweststeiermark unterschiedliche Zieldefinitionen zu der Thematik der regionalen Verkehrsentwicklung, aufbauend auf dem Gesamtverkehrskonzept des Landes Steiermark.¹⁴⁵ Die nachstehenden Leitziele (nur für die Thematik der Arbeit relevante Ziele angeführt) werden für eine zeitliche Abgrenzung von zehn Jahren definiert:

- **faire Mobilitätschancen:** Eine Chancengleichheit soll durch eine Förderung des multimodalen Verkehrs, einer Verstärkung der Siedlungsentwicklung entlang der hochrangigen ÖV-Achsen sowie durch ein zusätzliches Mobilitätsangebot bei ÖV-Systemen in peripherer Region erzielt werden.

¹⁴⁴ vgl. Amt der steiermärkischen Landesregierung (2016): S. 12

¹⁴⁵ vgl. Planum Fallast Tischler & Partner GmbH (2016): S. 3

- **Schutz der Umwelt:** Die Geschwindigkeit der Kraftfahrzeuge soll im Wohngebiet und auf Plätzen reduziert werden sowie eine Förderung der multimodalen Mobilität soll vorangetrieben werden.
- **Finanzierung des Verkehrssystems:** Es gilt, die Folgekosten bei Einsatz der finanziellen Mittel zu beachten. Nicht immer ist eine Bedienung von peripheren Regionen tragbar, daher müssen Alternativen gesetzt werden.
- **Entwicklung von Wohn- und Wirtschaftsstandorten:** Mittels einer Verstärkung der Innenentwicklung und Siedlungsentwicklung entlang der ÖV-Hauptachsen soll gegen Zersiedlung vorgegangen werden. Die Standortentscheidungen bei Betrieben mit einem größeren Verkehrsaufkommen sollen durch ein Gesamtkonzept entschieden werden.¹⁴⁶

Neben dem regionalen Entwicklungsprogramm für die Region Südweststeiermark gibt es ein Kleinregionales Entwicklungskonzept (KEK) der Kleinregion Innovatives Laßnitztal. Dazu gehören die drei Gemeinden Groß St. Florian, Wettmannstätten und Preding. Aktuell befindet sich das KEK in Revision, daher ist nur der Letztstand aus dem Jahre 2011 verfügbar.¹⁴⁷ Dennoch wird die Thematik des neuen Fernbahnhofs in der Weststeiermark in einigen Zielen thematisiert, dazu soll ein Auszug aus den wesentlichen Zielsetzungen der Kleinregion Innovatives Laßnitztal Aufschluss geben:

- **Abstimmung von Planungs- und Entwicklungsaufgaben:** Koordination von Entwicklungsmaßnahmen, die die Region überschreiten, wie unter anderem Industriestandorte.
- **Schaffung eines bedarfsgerechten Flächenangebotes:** Verbesserung des Flächenmanagements in der Kleinregion
- **neue Betriebsansiedlungen:** Speziell in der Nähe der Koralmbahn soll es verstärkt zu einer Betriebsansiedlung kommen.
- **Erhalten der Nahversorger:** Auf Gemeindeebene soll sich die Anzahl der Nahversorger nicht verringern, daher sollte auf gemeinsames Marketing gesetzt werden.
- **Stärkung der regionalen Identität:** Einrichtung einer regionalen Wirtschaftsplattform mit dem Ziel, die Unternehmen miteinander zu vernetzen
- **gemeindeübergreifendes Mobilitätskonzept:** Erstellung eines Verkehrsinfrastrukturkonzeptes mit dem Fokus auf Ausbau des öffentlichen Verkehrs und gemeinsame Straßenerhaltung

¹⁴⁶ vgl. Planum Fallast Tischler & Partner GmbH (2016): S. 37ff

¹⁴⁷ vgl. ZT Raumplanungsbüro DI Vittinghoff (2011): S. 7

- **Stärkung der Zentren:** Jede Gemeinde soll auf die Stärkung des Zentrums setzen und Wohnstandorte schaffen sowie Baulandreserven für Industrie- und Gewerbebetriebe ermöglichen.¹⁴⁸

4.3.2. Lage und Funktion des Bahnhofs

Die nachstehenden Charakteristika haben einen wesentlichen Einfluss auf den Bahnhof Weststeiermark und bilden den Rahmen für die Wirkungsfelder Verkehrsstruktur/-entwicklung, Siedlungsstruktur/-entwicklung und Wirtschaftsstruktur/-entwicklung. Dazu zählen folgende Punkte: Lage im Verkehrsnetz, betriebliche Hierarchie, Bedienung sowie Ausstattung des Bahnhofs. Aufgrund der voraussichtlichen Fertigstellung 2026 sind für einige charakteristische Punkte keine konkreten Informationen vorhanden. Aus diesem Grund werden, sofern für die Arbeit relevant, Annahmen, die sich im Zuge der Interviews ergaben, verwendet.

4.3.2.1. Lage im Verkehrsnetz

Der Bahnhof Weststeiermark wird laut Hinweis der Architekten Zechner & Zechner ZT GmbH ein Durchgangsbahnhof. Das Empfangsgebäude wird auf der Nordseite angesiedelt und mittels einer Brücke mit allen vier Bahnsteigen verbunden (siehe dazu *Abbildung 20*).



Abbildung 20: Bahnhof Weststeiermark; Zechner & Zechner ZT GmbH, 2016

4.3.2.2. Betriebliche Hierarchie des Bahnhofs

Die betriebliche Hierarchie des Bahnhofs Weststeiermark könnte eindeutig auf einen Fernbahnhof hinweisen. Überdies wird sich der Bahnhof auf einer Hochleistungstrecke

¹⁴⁸ vgl. ZT Raumplanungsbüro DI Vittinghoff (2011): S. 35ff

befinden und die Städte Graz und Klagenfurt miteinander verbinden. Somit werden in Zukunft Zugtypen abgefertigt, die den Fernverkehr bedienen. Ausgehend von der Definition des Kapitels 2.3. ist daher dieser Bahnhof als Fernbahnhof einzustufen. Diese Annahme wurde seitens der ÖBB in einem Interview bestätigt.¹⁴⁹ Auf Basis der Klassifizierung als Fernbahnhof gilt es, den isolierten Standort in der peripheren Lage zu berücksichtigen und den Bahnhof Weststeiermark als Sonderform der Fernbahnhöfe in peripherer Lage einzustufen.

4.3.2.3. Bedienung des Bahnhofs

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025 wird der neue Fernbahnhof Weststeiermark in Betrieb gehen und voraussichtlich täglich 200 Züge Richtung Graz und Klagenfurt bewältigen, wobei in dieser Gesamtzahl auch jene Züge erfasst sein werden, die nicht am Bahnhof Weststeiermark halten werden und nicht zum Personenverkehr zählen. In welcher Taktfrequenz die Züge in Richtung Graz und Klagenfurt verkehren werden, ist bis dato nicht bekannt. Jedoch zeigen Prognosen, dass es sich um einen Stundentakt handeln wird, ähnlich wie beim zuvor beschriebenen Fallbeispiel Tullnerfeld.¹⁵⁰

Der regionale Bahnverkehr wird in der Region Innovatives Laßnitztal durch die GKB abgedeckt. In Zukunft wird die Trasse der GKB neben der Hochleistungsstrecke Koralmbahn bestehen bleiben und durch den Bahnhof Weststeiermark eingebunden werden. *Abbildung 21* zeigt die neue Verbindung der GKB (Schnellbahnlinien S61 & S6) auf. Diese Schnellbahnlinien verkehren zurzeit im Stundentakt und zu den Stoßzeiten im Halbstundentakt und werden künftig in den Taktknoten des Bahnhofs Weststeiermark integriert. Die S61 verbindet Wies mit Graz über Lieboch, während die S6 Wies mit Graz über Werndorf erschließt.¹⁵¹

¹⁴⁹ Siehe Interview am 07.11.2018 mit Herrn Dipl. Ing. Bernd Schweiger, ÖBB Infrastruktur AG

¹⁵⁰ vgl. Interview am 01.04.2019 mit Herrn Alois Resch, Bürgermeister Groß St. Florian

¹⁵¹ vgl. Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (2018): online

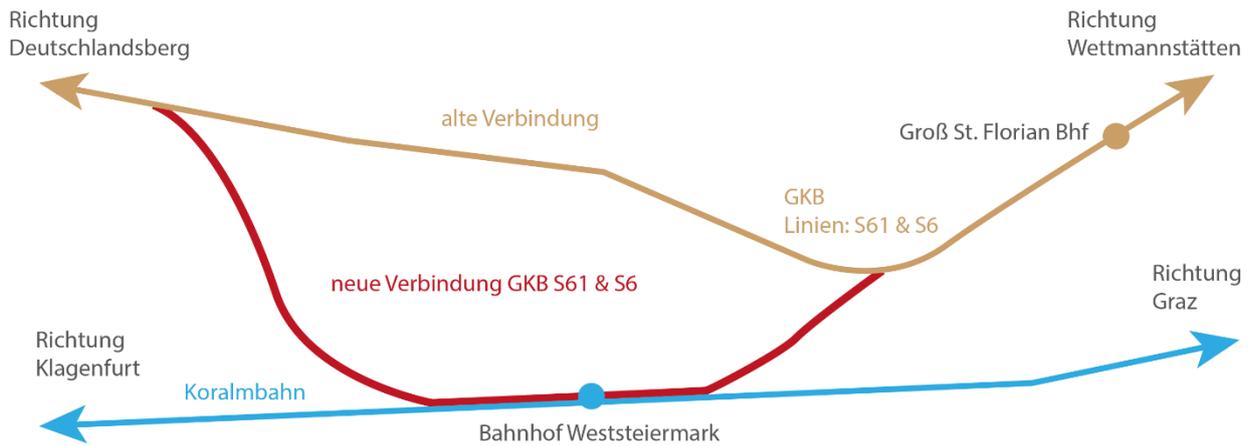


Abbildung 21: Neue Verbindung der GKB zum Bahnhof Weststeiermark; eigene Darstellung, 2019

Verknüpfung des ÖPNV

In Zukunft wird der ÖPNV (mittels Schnellbahnlagen der GKB und Bussen) den Bahnhof Weststeiermark anfahren und nach der Taktfrequenz der Bahn ausgerichtet sein. Vermutlich werden in unmittelbarer Nähe zum Bahnhofsgebäude mehrere Bushaltestellen aufzufinden sein.¹⁵² Welche Buslinien zum Bahnhof verkehren werden, ist derzeit noch nicht bekannt. In der Gemeinde Groß St. Florian verkehren die Buslinien 753 (Groß St. Florian - Gleinstätten) und 749 (Groß St. Florian - Stainz) der GKB, welche zweimal werktags die Gemeinde erschließen. Die Gemeinde Frauental wird von der Buslinie 760 (Deutschlandsberg - Graz) durchquert, die ebenfalls der GKB zugehörig ist und die Gemeinde stündlich frequentiert. Die Buslinie 643 (St. Nikolai - Preding) der GKB erschließt die Gemeinde Preding und verkehrt dreimal täglich (nur an Werktagen).¹⁵³

Aufgrund der geringen Erschließung durch den Busverkehr gibt es in der gesamten Region Südweststeiermark ein bedarfsorientiertes Anrufsammeltaxi unter dem Namen IST mobil Südwest, um die Mobilitätsversorgung weitestgehend abzudecken. Insgesamt gibt es in der Region verteilt 135 Sammelhaltepunkte, die täglich (inklusive der Feiertage) bedient werden.¹⁵⁴

Nach Fertigstellung des Bahnhofs Weststeiermark wird eine Verknüpfung durch den ÖPNV entweder durch die Erweiterung der Buslinien oder durch das Anrufsammeltaxi IST mobil Südwest gegeben sein.

Verknüpfung mit dem MIV

Die Koralmbahn wird eine Verbindung zwischen Graz und Klagenfurt in nur 45 Minuten Fahrzeit ermöglichen, während der MIV für diese Strecke eine Stunde und 35 Minuten

¹⁵² vgl. Interview am 01.04.2019 mit Herrn Alois Resch, Bürgermeister Groß St. Florian

¹⁵³ vgl. Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (2019): online

¹⁵⁴ vgl. Ist Mobil GmbH (2019): online

benötigen wird. Vom Bahnhof Weststeiermark nach Graz wird die Fahrzeit laut Prognosen 22 Minuten betragen. Mit dem MIV auf der gleichen Strecke würde es zu einer Fahrzeit von etwa 40 Minuten kommen. In die entgegengesetzte Richtung vom Bahnhof Weststeiermark nach Klagenfurt wird die Fahrzeit mit der Bahn laut Vorhersagen 36 Minuten betragen, während mit dem MIV eine Stunde und 28 Minuten veranschlagt werden.¹⁵⁵

In Zukunft wird neben dem Bahnhof Weststeiermark eine Park and Ride Anlage zu finden sein, die ein Fassungsvermögen von etwa 500 Stellplätzen aufweisen wird. Im Zuge der Planungen kam es bereits zur ersten Erweiterung, da ursprünglich nur 450 Stellplätze geplant waren.¹⁵⁶

Verknüpfung des Radverkehrs

Mit der Errichtung der Park and Ride Anlage wird auch eine Bike and Ride Anlage im Zusammenhang mit dem Bahnhof Weststeiermark angestrebt. Welches Fassungsvermögen der Bike and Ride Anlage gegeben sein wird, ist noch nicht bekannt. Im Laufe der Errichtung des Bahnhofs Weststeiermark kam es zur Einbindung ins Radwegenetz ausgehend von der Gemeinde Groß St. Florian. So ist von Richtung Groß St. Florian auf der Zufahrtsstraße ein Begleitweg vorzufinden. Von der anderen Richtung (Gemeinde Frauental) führt der Radweg über die Gemeindestraßen.¹⁵⁷

4.3.2.4. Ausstattung des Bahnhofs

Ausgehend von der Ausstattungsstrategie (siehe Kapitel 2.5.) der ÖBB sind zwei wesentliche Faktoren zu berücksichtigen: zum einen, ob ein Taktknoten vorliegt, zum anderen, wie hoch die Fahrgastfrequenz sein wird. Der Bahnhof Weststeiermark wird in Zukunft einen Taktknoten aufweisen, siehe dazu Kapitel 4.3.2.3. Bei der Thematik der Fahrgastfrequenz sind zum jetzigen Stand des im Bau befindlichen Bahnhofs Weststeiermark keine Daten vorhanden. Jedoch sind folgende Elemente des zukünftigen Bahnhofs bekannt: Die komplette Fahrgastinformation wird digital ausgestaltet sein. Der Bahnhof soll eines der modernsten Empfangsgebäude erhalten, so dass kein Personal benötigt werden wird. Im Gebäude wird es mehrere Geschäftslokale geben, und es wäre von Seiten der Gemeinde Groß St. Florian wünschenswert, dort einen Imbiss zu platzieren. Insgesamt wird das Empfangsgebäude größer als zuvor noch von der ÖBB geplant, da sich die Gemeinde Groß St. Florian mit der Region Südweststeiermark für die Vergrößerung eingesetzt und im Zuge dessen einen Kostenteil übernommen hat.¹⁵⁸

¹⁵⁵ vgl. ÖBB Infrastruktur AG (k.J.): S. 5

¹⁵⁶ vgl. Interview am 01.04.2019 mit Herrn Alois Resch, Bürgermeister Groß St. Florian

¹⁵⁷ vgl. Interview am 01.04.2019 mit Herrn Alois Resch, Bürgermeister Groß St. Florian

¹⁵⁸ vgl. Interview am 01.04.2019 mit Herrn Alois Resch, Bürgermeister Groß St. Florian

4.3.3. Wirkungsszenario 1 – „Gleiche Einflüsse“

Das erste Wirkungsszenario zeigt die gleichen Einflüsse auf die Wirkungsfelder Verkehrsstruktur/-entwicklung, Siedlungsstruktur/-entwicklung, Wirtschaftsstruktur/-entwicklung und Akzeptanz wie bei dem zuvor beschriebenen Fallbeispiel Bahnhof Tullnerfeld (Kapitel 4.2.) auf. Die Wirkungsfelder werden in der Kleinregion Innovatives Laßnitztal mit den Gemeinden Groß St. Florian, Preding und Wettmannstätten sowie zusätzlich in der Gemeinde Frauental betrachtet. Sofern die Möglichkeit besteht, wird ein Vergleich mit den Daten des Bezirks Deutschlandsberg vorgenommen.

Die bereits vorhandenen Informationen, die der Bürgermeister von Groß St. Florian preisgab, werden als Grundlage für den Aufbau des Wirkungsszenarios 1 – „Gleiche Einflüsse“ verwendet. Das entwickelte Wirkungsszenario 1 wird in weiterer Folge zur besseren Verdeutlichung in Unterscheidung zur bereits vorhandenen Lage umrandet und mittels grauer Schrift dargestellt.

4.3.3.1. Wirkungsfeld: Verkehrsstruktur/-entwicklung

Ein Hauptaugenmerk im Wirkungsfeld Verkehrsstruktur und Verkehrsentwicklung liegt auf der Betrachtung der Pendlerinnen und Pendler. Insgesamt verzeichnet der Bezirk Deutschlandsberg einen geringeren Pendleranteil im Vergleich zu anderen Regionen im Bundesland Steiermark. Dieser Umstand zeigt sich auch an den Pendlerzahlen in der Kleinregion Innovatives Laßnitztal, siehe dazu Tabelle 7. Neben der Kleinregion ist auch die Gemeinde Frauental angeführt. In der Kleinregion ist eine deutliche Auspendlerbilanz erkennbar. Dies bedeutet, dass auf eine Einpendlerin oder einen Einpendlerinnen zwei Auspendlerinnen oder Auspendler kommen. Die Gemeinde Frauental hat eine positive Pendlerbilanz zu verzeichnen.

Gemeinde	Auspendler/innen		Einpendler/innen		Pendlerbilanz		Auspendleranteil auf 1 Einpendler/in	
	2011	2016	2011	2016	2011	2016	2011	2016
Groß St. Florian	1495	1532	657	661	-838	-871	2	2
Preding	647	663	462	517	-185	-146	1	1
Wettmannstätten	591	604	271	298	-320	-306	2	2
Kleinregion Innovatives Laßnitztal	2733	2799	1390	1476	-1343	-290	2	2
Frauental	1029	1018	1209	1256	180	238	1	1

Tabelle 7: Pendlerströme in der Kleinregion Innovatives Laßnitztal und Gemeinde Frauental 2011-2015; Grundlage der Daten Statistik Austria, 2019

Nach der Eröffnung des Bahnhofs Weststeiermark wird die Auspendlerbilanz in der Kleinregion Innovatives Laßnitztal weiterhin ansteigen. Die Gemeinde Frauental wird aufgrund der Nähe zum Bahnhof eine negative Pendlerbilanz aufweisen und somit mehr Auspendlerinnen und Auspendler als Einpendlerinnen und Einpendler zählen.

Beim Wirkungsfeld Verkehrsstruktur und Verkehrsentwicklung liegt auch der Fokus auf dem übergeordneten Straßennetz in der Kleinregion Laßnitztal und der Gemeinde Frauental. Ein hochrangiges Straßennetz (Autobahn und Schnellstraße) ist direkt in der Kleinregion nicht vorzufinden, dennoch ist die außerhalb liegende Autobahn A9 Pyhrnautobahn im Osten zu berücksichtigen. Innerhalb der Kleinregion Innovatives Laßnitztal sind keine Landesstraßen vorhanden, jedoch ist in der angrenzenden Gemeinde Frauental die Landesstraßen B76 (Radpass Straße) vorzufinden. Die Gemeinden der Kleinregion und Frauental sind in einem dichten Landesstraßennetz gut erschlossen.¹⁵⁹

Im Zuge des Baus des neuen Bahnhofs Weststeiermark wurde eigens eine Zufahrtsstraße für die Baustelle errichtet, die auf *Abbildung 22* in Grün eingezeichnet ist. Diese Zufahrtsstraße zweigt in der Gemeinde Frauental auf der Florianerstraße ab und führt direkt zum Bahnhof. Von Richtung der Gemeinde Groß St. Florian ist die Abzweigung bei der Laßnitzstraße beim Kreisverkehr vorzufinden. Das Land Steiermark setzte sich für eine Adaptierung zu einer Landesstraße (L607) ein, wobei dieses Vorhaben schlussendlich realisiert wurde.¹⁶⁰

¹⁵⁹ vgl. Kartenansicht von Google Maps am 07.06.2019

¹⁶⁰ vgl. Interview am 01.04.2019 mit Herrn Alois Resch, Bürgermeister Groß St. Florian



Abbildung 22: L607 im Bereich des Bahnhofs Weststeiermark; Grundlage der Daten Google Maps, 2019

Die Landesstraße L601, die die Gemeinde Frauental mit der Region Innovatives Laßnitztal verbinden wird, wird aufgrund der zahlreichen Bürgerinitiativen nicht ausgebaut und nicht parallel zur GKB gelegt. Das wird die verkehrliche Infrastruktur für den MIV in der Kleinregion in weiterer Folge einschränken und aufgrund eines starken Zuzugs zu den Hauptverkehrszeiten zu einer Überlastung der Landesstraße führen.

Bei einer genaueren Betrachtung des öffentlichen Verkehrsnetzes ist erkennbar, dass sich die Verkehrsverbindungen Richtung Graz orientieren. Die Kleinregion Innovatives Laßnitztal ist durch die Schnellbahnverbindung der GKB erschlossen. Die Gemeinde Frauental wird durch die Buslinien der GKB erreicht. Des Weiteren wird durch das Anrufsammeltaxi IST mobil Südwest eine regionale Vernetzung für die Bewohnerinnen und Bewohner ermöglicht.¹⁶¹

Der Bahnhof Weststeiermark wird einen Anschluss an den ÖPNV bieten und wird sich als wichtiger Verkehrsknotenpunkt in der Kleinregion Innovatives Laßnitztal etablieren. Die Buslinien der GKB sowie die Schnellbahnverbindungen der GKB werden an den Taktverkehr, der von den ÖBB bestimmt werden wird, angepasst werden. Aufgrund der Tatsache, dass keine zusätzlichen Buslinien eingeführt werden, sondern die bestehenden Linien erweitert werden, wird es zu einer Verlängerung der Fahrzeit kommen, die den ÖPNV in der peripheren Region nicht attraktiv genug zu anderen Verkehrsmitteln machen wird. Jedoch wird das etablierte Anrufsammeltaxi IST mobil Südwest eine gute Alternative zu den erweiterten Buslinien bieten und für ein gutes Angebot im Bereich des ÖPNV sorgen.

¹⁶¹ Siehe dazu Kapitel 4.3.2.3.

Insgesamt weist der Bezirk Deutschlandsberg 31 geführte Radwege auf. Zu dieser Summe zählen die Landesradwege sowie die Genussradtouren. In der Kleinregion Innovatives Laßnitztal führt der Landesradweg Kainachtalradweg durch die Gemeinde Preding. Er verläuft am Rande der Kleinregion und orientiert sich nicht Richtung Bahnhof Weststeiermark. Die Gemeinde Groß St. Florian weist eine Radtour, die die Bezeichnung Ölspur trägt, auf. Diese Radroute bindet den zukünftigen Bahnhof Weststeiermark ein und verläuft Richtung Ortsmitte von Groß St. Florian. Die Gemeinde Frauental weist mehrere Radwege auf, zum einen den Landesradweg Schilcherradweg und zum anderen die Genussradtour namens Schilcher. Die Genussradtour Ölspur erschließt überdies die Gemeinde Frauental.¹⁶²

Wie in Kapitel 4.3.2.3. erwähnt wurde, ist ein Radweg als Begleitweg zum Bahnhof Weststeiermark nur von Richtung Groß St. Florian vorzufinden, während von der Gemeinde Frauental kommend von den Radfahrerinnen und Radfahrern das Gemeindestraßennetz genutzt werden muss.

4.3.3.2. Wirkungsfeld: Siedlungsstruktur/-entwicklung

Der Bezirk Deutschlandsberg weist eine geringe negative Bevölkerungsentwicklung auf. So zählte der Bezirk im Jahre 2011 60.851 Einwohnerinnen und Einwohner und im Jahre 2017 zirka 200 Einwohnerinnen und Einwohner weniger (60.653 Einwohnerinnen und Einwohner). Diese negative Bevölkerungsentwicklung zeigt sich auch in der Kleinregion Innovatives Laßnitztal sowie in der Gemeinde Frauental. Die bevölkerungsstärkste Gemeinde in der Kleinregion ist Groß St. Florian mit 4178 Einwohnerinnen und Einwohnern (Stand 2017). Eine leicht positive Bevölkerungsentwicklung ist in der Gemeinde Preding und Wettmannstätten zu sehen.¹⁶³

Einen negative Bevölkerungsentwicklung wird bis zur Eröffnung des Bahnhofs Weststeiermark in der Kleinregion Innovatives Laßnitztal und der Gemeinde Frauental zu spüren sein. Erst einige Jahre nach der Eröffnung wird ein deutlicher Anstieg erkennbar sein. Dieser Zuwachs wird aber nicht aufgrund einer positiven Geburtenbilanz, sondern nur durch den Einfluss des Bahnhofs Weststeiermark zu erwarten sein. Der Bevölkerungsanstieg wird auch in Abhängigkeit zu den zur Verfügung stehenden Flächen der einzelnen Gemeinden stehen. Deswegen werden einzelne Gemeinden schneller wachsen als andere.

¹⁶² vgl. Steininger (2015): S. 1

¹⁶³ vgl. Statistik Austria (2017): online

Mit dem Anstieg der Bevölkerung wird sich in diesem Zusammenhang die Bevölkerungsdichte in der Kleinregion sowie in der Gemeinde Fraudental erhöhen. Jedoch werden aufgrund der unterschiedlichen Gemeindegrößenverhältnisse keine genauen Rückschlüsse auf die Bevölkerungsdichte möglich sein. In diesem Fall wird daher die Baulandfläche herangezogen, um einen Überblick der Flächennutzung zu bekommen.

Im Jahr 2018 entsprach der Anteil der Baulandflächen in der Kleinregion Innovatives Laßnitztal in etwa 1,6 Prozent, siehe dazu Tabelle 8. Den höchsten Flächenanteil in der Kleinregion hat die Kategorie Landwirtschaft mit einem 50-prozentigen Anteil inne. Die Ausnahme dazu ist in der Gemeinde Fraudental vorzufinden. Der Baulandflächenanteil liegt mit 2,5 Prozent deutlich höher als in den anderen Gemeinden und der höchste Anteil ist nicht wie bei den zuvor genannten Gemeinden im landwirtschaftlichen Flächenanteil zu verzeichnen, sondern im Waldanteil.¹⁶⁴

Aus den von der Statistik Austria entnommenen Daten ist jedoch nicht erkennbar, wie hoch der Anteil an Betriebsbauland in jeder Gemeinde ist.

Gemeinde	Katasterfläche in ha	Baulandfläche in ha	Anteil der Baulandflächen in %
Groß St. Florian	4.879,60	75,14	1,5
Preding	1.819,55	32,14	1,8
Wettmannstätten	1.796,53	29,78	1,7
Kleinregion Innovatives Laßnitztal	8.496,68	137,06	1,6
Fraudental	1.554,66	38,6	2,5

Tabelle 8: Baulandflächen in der Kleinregion Innovatives Laßnitztal und Gemeinde Fraudental 2018; Grundlage der Daten Statistik Austria, 2019

Die Siedlungsentwicklungsschwerpunkte liegen in den Gemeinden Groß St. Florian, Preding und Wettmannstätten entlang der Verkehrsachsen. Die restlichen Siedlungen in der Kleinregion Innovatives Laßnitztal sind verstreut vorzufinden. Die Gemeinden versuchen, im Sinne der Raumordnungsgrundsätze gemäß § 3 StROG. i.d.g.F., eine weitere Zersiedlung zu verhindern.¹⁶⁵

¹⁶⁴ vgl. Statistik Austria (2017): online

¹⁶⁵ vgl. ZT Raumplanungsbüro DI Vittinghoff (2011): S. 9

Die Gemeinde Frauental weist eine ähnliche Orientierung der Siedlungsentwicklung wie die zuvor genannte Kleinregion Innovatives Laßnitztal auf. Jedoch ist eine vermehrte Ansiedlung im Ortskern zu erkennen, die in der Kleinregion nicht so stark ausgeprägt ist.

Mittels der neuen Anbindung durch den Bahnhof Weststeiermark wird ein starker Zuzug in den Gemeinden Groß St. Florian, Preding, Wettmannstätten und Frauental zu verzeichnen sein. Daher wird sich der Druck auf die Wohnflächen in den Gemeinden erhöhen, welcher durch die Strategie der Innenentwicklung gedeckt werden soll. Die Gemeinden werden versuchen, so lange wie möglich die Siedlungsgrenzen nicht zu erweitern. Vorwiegend werden eine Nachverdichtung im Ortskern und ein Baulückenschluss der Gemeinden forciert. Weiters werden neue Baulandwidmungen aufgrund des starken Bevölkerungsanstiegs notwendig. Bei einem zu schnellen Anstieg der Bevölkerung werden die Gemeinden nicht die notwendige Infrastruktur zur Verfügung stellen können. Daher wird diese positive Entwicklung von den Gemeinden gesteuert, indem nur wenige neue Widmungen für Bauland zur Verfügung stehen sollen. Das wird zur Folge haben, dass die Immobilienpreise einen deutlichen Anstieg verzeichnen.

Aktuell liegen die Grundstückspreise in den Gemeinden der Kleinregion Innovatives Laßnitztal sowie der Gemeinde Frauental zwischen 39 und 44 Euro pro Quadratmeter (Stand 2017). Am höchsten ist der Preis in der Gemeinde Preding mit 44 Euro pro Quadratmeter und am niedrigsten in der Gemeinde Groß St. Florian mit etwa 39 Euro pro Quadratmeter.¹⁶⁶

Diese Preise werden sich aufgrund der starken Nachfrage in den Gemeinden verdoppeln. Weiters wird im Zusammenhang mit der nur noch geringen Widmung von neuem Bauland der Druck weiter steigen und die Preise werden sich verdreifachen. So wird der Preis pro Quadratmeter in Groß St. Florian 117 Euro betragen.

Bei Baulandwidmungen ist zu beachten, dass in der Nähe einer Hochleistungsstrecke die gesetzliche Regelung des § 28 StROG i.d.g.F. heranzuziehen ist. Gemäß dieser gesetzlichen Bestimmung können all jene Flächen als Bauflächen gewidmet werden, die keiner Immissionsbelastung unterliegen, durch welche die beabsichtigte Nutzung vereitelt wird. Diese Richtwerte werden im Rahmen von Richtlinien festgelegt, wobei folgende Werte als Maßstab

Diese gesetzliche Bestimmung in der Steiermark wird zur Folge haben, dass kein Wohnbauland in der Umgebung des Bahnhofs Weststeiermark gewidmet werden darf. Daher wird der Bahnhof aus Sichtweise der Siedlungsentwicklung immer als Sonderform des Fernbahnhofs in peripherer Situierung anzusehen sein.

¹⁶⁶ vgl. Land Steiermark (2017): online

heranzuziehen sind: Bei allgemeinen Wohngebieten darf der zulässige Dauerschallpegel untertags 55 dB, in der Nacht 45 dB nicht überschreiten.¹⁶⁷

4.3.3.3. Wirkungsfeld: Wirtschaftsstruktur/-entwicklung

Bei dem Wirkungsfeld Wirtschaftsstruktur und Wirtschaftsentwicklung wird zunächst genauer auf die Anzahl der Arbeitsstätten in der Kleinregion Innovatives Laßnitztal und der Gemeinde Frauental eingegangen. Zusätzlich werden in den gleichen Jahren die Beschäftigten der jeweiligen Gemeinden erhoben. *Tabelle 9* zeigt die Entwicklung der Arbeitsstätten sowie die der Beschäftigten im Zeitraum 2001 bis 2011.

Gemeinde	Anzahl der Arbeitsstätten			Anzahl der Beschäftigten		
	2001	2011	Differenz in %	2001	2011	Differenz in %
Groß St. Florian	152	249	39 %	1167	1206	3 %
Preding	66	131	50 %	589	662	11 %
Wettmannstätten	53	95	44 %	339	443	23 %
Kleinregion Innovatives Laßnitztal	271	475	43 %	2139	2272	6 %
Frauental	109	156	30 %	1200	1614	25 %

Tabelle 9: Anzahl der Arbeitsstätten und Beschäftigten in der Kleinregion Innovatives Laßnitztal und Gemeinde Frauental 2001-2011; Grundlage der Daten Statistik Austria, 2019

Im Verlauf von 10 Jahren war mit etwa 43 Prozent ein deutlicher Anstieg der Arbeitsstätten in der Kleinregion Innovatives Laßnitztal zu verzeichnen (siehe *Tabelle 9*). Auch in der Gemeinde Frauental ist ein Anstieg zu sehen, jedoch fällt dieser im Vergleich zur Kleinregion geringer aus. Im Verhältnis zum starken Anstieg der Arbeitsstätten ist der Anstieg der Beschäftigten in

¹⁶⁷ vgl. Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus (2009): S. 39

der Region deutlich geringer (6 Prozent). In der Gemeinde Frauental wiederum herrscht ein ausgeglichenes Verhältnis vor.

Nach der Fertigstellung des Bahnhofs Weststeiermark wird in den Folgejahren ein Anstieg der Arbeitsstätten und Beschäftigten in der Kleinregion Innovatives Laßnitztal zu spüren sein, jedoch wird die Höhe des Anstiegs nur noch minimal sein. Die gleiche Entwicklung wird in der Gemeinde Frauental vorzufinden sein. Der Bahnhof Weststeiermark wird nicht, wie im Vorfeld erhofft, die gewünschte Steigerung erzielen, welche auch in den Leitzielen der Kleinregion festgelegt wurde. Der Grund für die schwache Entwicklung wird die geringe Nachfrage nach Ansiedelung von Betrieben in der Kleinregion sowie in der Gemeinde Frauental sein.

Mit der Planung des Bahnhofs Weststeiermark kam es zur Gründung der Laßnitztal Entwicklungs GmbH durch die Gemeinden Deutschlandsberg und Groß St. Florian, das Regionalmanagement Südweststeiermark sowie die Kleinregion Sulmtal-Koralmbahn. Durch diesen Zusammenschluss sollen eine strategische Flächensicherung und eine gewerbliche Entwicklung im Umfeld des Bahnhofs Weststeiermark sichergestellt werden. Die Erwartungen durch die Gründung der Laßnitztal Entwicklungs GmbH liegen in einem Anstieg der Arbeitsplätze und einem attraktiven Wohnstandort in der Region Südweststeiermark.¹⁶⁸

Die Laßnitztal Entwicklungs GmbH wird zunächst nach der Fertigstellung des Bahnhofs Weststeiermark eine gute Ausgangssituation für die betriebliche Ansiedlung bieten. Es werden genug Flächen für diverse Betriebe vorhanden sein. Jedoch wird die Nachfrage sehr gering sein und es werden sich nur vereinzelt Betriebe auf den zuvor gesicherten Flächen ansiedeln. Die geringe Nachfrage wird sich auf wenig ausgebaute Zubringerstraßen sowie die überlastete L601 zurückzuführen sein. Die L601 wird eine Verbindung der Kleinregion Innovatives Laßnitztal mit der Gemeinde Frauental bilden und im Vorfeld als verbreitete parallele Führung zur GKB sein. Dieses Vorhaben wird aufgrund der Bürgerinitiativen nicht realisiert. Daher wird es aufgrund des Zuwachses der Bevölkerung und der Ansiedlung einiger Betriebe zur Überlastung der Straße kommen, womit die neue Koralmbahn die nötige Infrastruktur zu den Betrieben nicht alleine leisten können wird. Weiters wird die Infrastruktur für ein schnelles Breitbandinternet, welches von einigen Betrieben heutzutage als wichtiger Standortfaktor bei der Ansiedelung angesehen wird fehlen. Das wird zur Folge haben, dass die Betriebsansiedlung um den Bahnhof Weststeiermark geringer als erwartet ausfällt.

¹⁶⁸ vgl. Laßnitztal Entwicklungs GmbH (2019): online

In der Kleinregion Innovatives Laßnitztal sowie der Gemeinde Frauental zeigt sich deutlich, dass bei den Branchen der Betriebe die Land- und Forstwirtschaft dominiert. Insgesamt ist die Anzahl der land- und forstwirtschaftlichen Betriebe in den vergangenen Jahren rückläufig gewesen, aber die Fläche beinahe gleich geblieben. Nach der land- und forstwirtschaftlichen Branche sind in der Kleinregion der Handel sowie der soziale öffentliche Dienst vertreten. In der Gemeinde Frauental ist die Branche des Handels deutlich geringer.¹⁶⁹

Zum Wirkungsfeld Wirtschaftsstruktur/-entwicklung zählen auch die Nahversorger in der jeweiligen Gemeinde. Die gesetzlichen Bestimmungen zu dieser Thematik verweisen im StROG 2010 i.d.g.F. auf den § 31 Abs 5 Z 1, womit die Nahversorger unter dem Sammelbegriff des Einkaufszentrums 1 (EKZ 1) subsumiert werden, da diese in ihrem Warensortiment lediglich Lebensmittel führen. Für eine Errichtung, Änderung oder Erweiterung eines derartigen EKZ 1 gibt es zwei wesentliche Varianten¹⁷⁰:

- Zum einen besteht die Möglichkeit der Flächenwidmung mittel Verordnung der Landesregierung auf Basis des § 31 Abs. 8 des Steiermärkischen Raumordnungsgesetzes 2010, wobei die wesentlichen Anhaltspunkte in den Z 1-6¹⁷¹ ersichtlich sind.
- Sofern keine derartige Verordnung vorliegt, muss das EKZ 1 gewisse gesetzlich aufgezählte Kriterien erfüllen
 - o Das EKZ 1 darf gemäß § 30 Abs 1 Z 6 StROG 2010 ausgewiesen werden, wenn die Wegstrecke zwischen dem Kerngebiet des zentralen Ortes und dem EKZ 1 nicht mehr als 100 m beträgt.
 - o Ausgehend von der Ansiedelung in der näheren Umgebung des Fernbahnhofs in peripherer Lage gilt es die maximal zulässige Verkaufsfläche¹⁷² von 800 Quadratmeter nicht zu überschreiten.

¹⁶⁹ vgl. Statistik Austria (2017): online

¹⁷⁰ vgl. § 2 Verordnung der Steiermärkischen Landesregierung 2011

¹⁷¹ So nennt beispielsweise Z 1 die Bedachtnahme auf die Funktionsfähigkeit zentraler Orte und deren angestrebte Siedlungsstruktur

¹⁷² Dazu zählt gemäß § 31 Abs. 1 StROG 2010 auch die dazugehörigen Abstellplätze.

Aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen wird bei der Inbetriebnahme des Bahnhofs Weststeiermark darauf Bedacht zu nehmen sein, dass keine unmittelbaren Nahversorger vorzufinden sind. Dies wird dem Umstand geschuldet sein, dass in unmittelbarer Nähe eines derartigen Bahnhofs aufgrund der Immissionswerte kein Wohngebiet gewidmet werden darf. Dies wird zur Folge haben, dass auch kein Nahversorger in unmittelbarer Umgebung des Bahnhofs angesiedelt werden darf. Dennoch wird das Empfangsgebäude des Bahnhofs mit kleineren Geschäften ausgestattet sein, welche Imbisscharakter aufweisen und den notwendigsten Bedarf abdecken können.

Eine flächendeckende Versorgung durch Nahversorgerbetriebe wird in der Kleinregion Innovatives Laßnitztal sowie in der Gemeinde Frauental vorzufinden sein.

4.3.3.4. Wirkungsfeld: Akzeptanz

Bei der Trassenfindung der Koralmbahn bildete sich in der Gemeinde Frauental eine Bürgerinitiative für den Anrainerschutz im Bereich des Tunnelportals. Diese Bürgerinitiative bestand aus etwa 300 Mitgliedern, die eine Beschwerde beim Verwaltungsgerichtshof einbrachten. Es kam zu einer Einigung zwischen ÖBB und der Bürgerinitiative, wodurch die Lärmschutzwerte im Bereich des Tunnelportals von 50 auf 45 Dezibel gesenkt wurden. Dies konnte durch Erhöhung der Lärmschutzwände erreicht werden. Zusätzlich wurden etliche Häuser mit Lärmschutzfenstern ausgestattet sowie die Baustelle zu Beginn als Tagesbaustelle geführt. Überdies wurde festgelegt, dass die Baustelle an Sonntagen oder Feiertagen nicht betrieben werden durfte.¹⁷³ Von der gemeinsamen Konsensfindung bis zur Fertigstellung gab es durchwegs einen guten Austausch zwischen ÖBB und der Bürgerinitiative.

Eine weitere Bürgerinitiative bildete sich im Zusammenhang mit der Landesstraße L601, wobei diese gegen den Ausbau der Straße und für den Schutz der Bürgerinnen und Bürger stand. Die neu geplante Landesstraße sollte eine Verbindung von der A9 zum Bahnhof Weststeiermark schaffen, neben der Koralmbahn oder GKB verlaufen und als neue Hauptverkehrsader im Laßnitztal dienen. Die Bürgerinitiative sah in diesem Vorhaben zunächst keinen Vorteil, sondern vielmehr eine Fahrzeitverlängerung und erachtete es aufgrund des momentan geringen Verkehrsaufkommens nicht als notwendig. Des Weiteren lag der Fokus auf einer Förderung der Anbindung mittels des öffentlichen Verkehrs, anstatt eine neue Straße zu schaffen.¹⁷⁴

¹⁷³ vgl. Wieser (2009): S. 27

¹⁷⁴ vgl. Psonder (2011): S. 5

Das Land wird unter dem Druck der Bürgerinitiativen nachgeben und die Landesstraße L601 nicht realisieren, stattdessen wird die GKB mit dichteren Intervallen gefördert.

Die Politik unterstützte die Umsetzung der Koralmbahn und sah die Chance, die Kleinregion Innovatives Laßnitztal sowie die umliegenden Gemeinden durch das Projekt, insbesondere durch die Integration eines Wirtschaftsstandorts, aufzuwerten. Die Lage des Bahnhofs Weststeiermark wurde von den ÖBB bestimmt (siehe Kapitel 4.2.1) und die Politik stand hinter dem Vorhaben. Zunächst war von Seiten des Bürgermeisters von Groß St. Florian kein positiver Zuspruch zum neuen Bahnhof Weststeiermark zu verzeichnen, er stellte sich jedoch der Herausforderung.¹⁷⁵

Nach der Fertigstellung des Bahnhofs Weststeiermark wird der Bahnhof nicht den nötigen Synergieeffekt bei den Ansiedlungen der wirtschaftlichen Betriebe zeigen. So wird das Land in weiterer Folge beschließen, den Fokus verstärkt auf die Siedlungsentwicklung zu legen, da in den vergangenen Jahren vor dem Bahnhof kaum eine positive Bevölkerungsentwicklung in der Kleinregion zu verzeichnen sein wird.

4.3.4. Wirkungsszenario 2 – „Wirtschaftlicher Schwerpunkt“

Das zweite Wirkungsszenario trägt den Titel „Wirtschaftlicher Schwerpunkt“, in welchem mit einer starken wirtschaftlichen Entwicklung in der umliegenden Region des Bahnhofs Weststeiermark gerechnet wird. Die einzelnen Wirkungsfelder Verkehrsstruktur/-entwicklung, Siedlungsstruktur/-entwicklung, Wirtschaftsstruktur/-entwicklung und Akzeptanz werden in der Kleinregion Innovatives Laßnitztal sowie in der angrenzenden Gemeinde Frauental im Zusammenhang mit einem wirtschaftlichen Schwerpunkt näher beschrieben.

Die bereits vorhandenen Informationen, die im Interview mit dem Bürgermeister aus Groß St. Florian gegeben wurden, werden als Grundlage für den Aufbau des Wirkungsszenarios 2 – „Wirtschaftlicher Schwerpunkt“ verwendet und in diesem nicht nochmals angeführt. Die Grundlagen sind im Wirkungsszenario 1 – „Gleiche Einflüsse“ in Kapitel 4.3.3. nachzulesen. Zum besseren Verständnis wird auch das Wirkungsszenario 2 in grauer Schrift umrandet angeführt.

¹⁷⁵ vgl. Interview am 01.04.2019 mit Herrn Alois Resch, Bürgermeister Groß St. Florian

4.3.4.1. Wirkungsfeld: Verkehrsstruktur/-entwicklung

Beim Wirkungsfeld Verkehrsstruktur und Verkehrsentwicklung wird zunächst auf die Pendlerinnen und Pendler eingegangen. Nach der Fertigstellung des Bahnhofs Weststeiermark wird sich die Anzahl der Auspendlerinnen und Auspendler in der Kleinregion Innovatives Laßnitztal verdreifachen. Die Gemeinde Frauental wird aufgrund der Nähe zum Bahnhof mehr Auspendlerinnen und Auspendler zählen als Einpendlerinnen und Einpendler, und somit ebenfalls eine negative Pendlerbilanz aufweisen.

Für den MIV wird eine Zufahrtsstraße von der Gemeinde Frauental sowie der Gemeinde Groß St. Florian zum Bahnhof Weststeiermark realisiert. Des Weiteren wird am Vorplatz des Bahnhofs eine Park and Ride Anlage vorzufinden sein, die nach einem Jahr nach Fertigstellung des Bahnhofs vergrößert wird. Somit wird die Erweiterung der neuen Park and Ride Anlage 700 Stellplätze fassen. Die Landesstraße L601, die die Gemeinde Frauental mit der Region Innovatives Laßnitztal verbinden soll, wird zunächst aufgrund der Bürgerinitiativen nicht realisiert. Dennoch wird der Druck von Seiten des Landes sowie der weiteren Ansiedlungen der Betriebe in der Kleinregion immer größer, sodass durch eine Überlastung des Ortskerns von Groß St. Florian der kritische Punkt erreicht wird und das Projekt L601 schlussendlich umgesetzt wird. Die Realisierung der neuen Landestraße L 601 wird den Verkehr aus der Ortsmitte von Groß St. Florian verlagern und parallel zur GKB Trasse verlaufen.

Der Bahnhof Weststeiermark wird einen Anschluss an den ÖPNV bieten und sich als wichtiger Verkehrsknotenpunkt in der Kleinregion Innovatives Laßnitztal etablieren. Die Buslinien sowie die Schnellbahnverbindungen der GKB werden an den Taktverkehr, der von den ÖBB bestimmt wird, angepasst. Aufgrund der Tatsache, dass keine zusätzlichen Buslinien eingeführt werden, sondern die bestehenden Linien erweitert werden, wird es zu einer Verlängerung der Fahrzeit kommen, die den ÖPNV in der peripheren Region nicht attraktiv genug erscheinen lassen wird. Jedoch wird das etablierte Anrufsammeltaxi IST mobil Südwest eine gute Alternative zu den erweiterten Buslinien bieten und für ein gutes Angebot im Bereich des ÖPNV sorgen.

Im Zuge der Ansiedlung von Betrieben in der Kleinregion Innovatives Laßnitztal wird die Laßnitztal Entwicklungs GmbH verlangen, dass im Sinne eines „Bike Sharings“ ein gewisses Kontingent an Fahrrädern zur Verfügung gestellt wird, sodass der Umweltgedanke und die Nachhaltigkeit in der Kleinregion gefördert werden können. So

werden die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der einzelnen Betriebe die Möglichkeit haben, die letzten Meter vom Bahnhof Weststeiermark zum Betrieb mit dem Fahrrad zurückzulegen. Dementsprechend wird das Radwegenetz erweitert und parallel zur neuen Landesstraße L601 verlaufen.

4.3.4.2. Wirkungsfeld: Siedlungsstruktur/-entwicklung

Die negative Bevölkerungsentwicklung in der Kleinregion Innovatives Laßnitztal und der Gemeinde Frauental wird erst nach der Fertigstellung des Bahnhofs Weststeiermark nicht mehr zu spüren sein. Einige Jahre nach der Eröffnung wird sich der Anstieg der Bevölkerung jedoch nur gering auswirken. Dieser Zuwachs wird aber nicht aufgrund einer positiven Geburtenbilanz, sondern durch den Zuzug zu erklären sein, der sich aufgrund des Einflusses des Bahnhofs Weststeiermark bemerkbar machen wird. Der geringe Bevölkerungsanstieg wird in Abhängigkeit mit den zur Verfügung stehenden Flächen der einzelnen Gemeinden stehen.

Bei einer näheren Betrachtung der Flächennutzung wird sich zeigen, dass die Größe des Gewerbe- und Industriegebietes in der Kleinregion Innovatives Laßnitztal sowie in der Gemeinde Frauental anstiegen wird. Ein leichter Anstieg wird auch beim Wohngebiet zu spüren sein. Dennoch werden die landwirtschaftlichen Flächen aufgrund ihrer Größe am dominantesten sein. Der Bahnhof Weststeiermark wird nur Einfluss auf eine vermehrte Ausweisung von Gewerbe- und Industriegebietsflächen nehmen.

Aufgrund der vermehrten Ansiedlung von Betrieben in der Umgebung des Bahnhofs Weststeiermark wird die Nachfrage an Wohnbauland in den Gemeinden Groß St. Florian, Preding, Wettmannstätten und Frauental stehen. Daher wird sich der Druck auf die Wohnflächen in den Gemeinden erhöhen, welcher durch die Strategie der Innenentwicklung gedeckt werden soll. Die Gemeinden werden versuchen, die Siedlungsgrenzen so lange wie möglich nicht zu erweitern. Vorwiegend werden eine Nachverdichtung im Ortskern und ein Baulückenschluss der Gemeinden forciert. Einige Flächen werden für die künftigen Ansiedlungen der Betriebe freigehalten. Daher werden nur wenige neue Widmungen für Bauland zur Verfügung stehen. Das wird zur Folge haben, dass die Immobilienpreise einen deutlichen Anstieg verzeichnen werden. Diese Preise in den Gemeinden werden sich aufgrund der starken Nachfrage zum nahe gelegenen Arbeitsort sowie dem neuen Bahnhof verdoppeln.

Weiters wird in der Nähe des Bahnhofs Weststeiermark aufgrund der gesetzlichen Bestimmung des Landes Steiermark kein Wohngebiet gewidmet werden. Das wird zur Folge haben, dass um den Bahnhof Weststeiermark nur Gewerbe- und Industriegebiet gewidmet werden darf. Somit wird neues Wohngebiet nur in der Nähe der Ortsmitte der jeweiligen Gemeinden vorzufinden sein, womit gegen die Zersiedlung aktiv vorgegangen wird.

4.3.4.3. Wirkungsfeld: Wirtschaftsstruktur/-entwicklung

Nach der Fertigstellung des Bahnhofs Weststeiermark wird zu Beginn nur ein leichter Anstieg der Arbeitsstätten und Beschäftigten in der Kleinregion Innovatives Laßnitztal sowie der Gemeinde Frauental zu spüren sein. Der Standort wird jedoch in den folgenden Jahren florieren und als Konsequenz werden sich mehrere Betriebe niederlassen. Um den Bahnhof Weststeiermark wird ein Gewerbe- und Industriegebiet wachsen, auch die umliegenden Gemeinden werden Fläche für eine Ansiedlung von Betrieben anbieten. Somit wird die gewünschte Steigerung der Beschäftigten und Arbeitsstätten erzielt, welche auch in den Leitzielen der Kleinregion festgelegt wurde.

Die gemeinsame Zusammenarbeit der Gemeinden Deutschlandsberg und Groß St. Florian, des Regionalmanagements Südweststeiermark sowie der Kleinregion Sulmtal-Koralmbahn unter der Laßnitztal Entwicklungs GmbH wird eine gute Ausgangssituation für die betriebliche Ansiedlung nach der Fertigstellung des Bahnhofs Weststeiermark schaffen. Sie werden genug Flächen für diverse Betriebe in der näheren Umgebung zum Bahnhof anbieten. Zahlreiche Betriebe werden sich aufgrund der guten Infrastruktur ansiedeln. Jede Gemeinde wird von der Ansiedlung der Betriebe profitieren, je nach Anteil an Fläche, den sie als Gewerbe- und Industriegebiet zur Verfügung stellt. Somit wird ein Konkurrenzkampf von der Laßnitztal Entwicklungs GmbH unterbunden.

Aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen wird bei der Inbetriebnahme des Bahnhofs Weststeiermark darauf Bedacht zu nehmen sein, dass keine unmittelbaren Nahversorger vorzufinden sind. Dies wird dem Umstand geschuldet sein, dass in unmittelbarer Nähe eines derartigen Bahnhofs aufgrund der Immissionswerte kein Wohngebiet gewidmet werden darf. Dies wird zur Folge haben, dass auch kein Nahversorger in unmittelbarer Umgebung des Bahnhofs angesiedelt werden darf.

Dennoch wird der Bahnhof mit kleineren Geschäften ausgestattet sein, welche Imbisscharakter aufweisen und den notwendigsten Bedarf abdecken können. Eine flächendeckende Versorgung von Nahversorgerbetrieben wird in der Kleinregion Innovatives Laßnitztal sowie in der Gemeinde Frauental vorzufinden sein.

4.3.4.4. Wirkungsfeld: Akzeptanz

Die Bürgerinitiative, die sich zu Beginn hinsichtlich der Trassenführung der Koralmbahn gebildet hatte, wird mit der ÖBB nun eine Einigung erzielen. Diese wird besagen, dass in der Nähe des Tunnelportals die Lärmschutzwände erhöht werden und die Lärmimmissionswerte von 50 auf 45 Dezibel gesenkt werden. Des Weiteren werden in der Gemeinde Frauental verstärkt Lärmschutzfenster eingebaut und die Baustelle nur noch tagsüber betrieben sowie nicht mehr an Sonn- und Feiertagen. Nach dieser Vereinbarung wird die Bürgerinitiative verstummen und somit die Durchführung der Fertigstellung der Trasse und des Bahnhofs gewährleistet.

Die Bürgerinitiative wird erst wieder in Erscheinung treten, wenn es um das Projekt der Landesstraße L601 geht. Dieses Mal wird die Initiative durch eine deutlich größere Anzahl an Mitgliedern gekennzeichnet sein. Eine Einigung wird bei diesem Projekt zu Beginn schwer, dennoch wird nach jahrelangen Debatten eine tragfähige Lösung gefunden werden. Die Landesstraße wird realisiert, das Land wird als Ausgleichsmaßnahme versuchen, die Bürgerinnen und Bürger mit einer neu geschaffenen Regelung der Nachhaltigkeit und im Sinne des Umweltgedankens zu besänftigen. So wird jeder neue Betrieb, der sich in der Kleinregion ansiedelt, „Bike Sharing“ in der Nähe des Bahnhofs Weststeiermark zur besseren und effizienteren Erreichbarkeit der Betriebe zur Verfügung stellen müssen. Die notwendige Infrastruktur wird im Zuge der neuen Landesstraße parallel geschaffen und die Kosten größtenteils vom Land getragen. So wird sich neben der neuen Landesstraße ein gut ausgebauter, parallel verlaufender Radweg befinden.

Nach einigen Kompromissen aufgrund der starken Bürgerinitiativen wird sich die Politik in ihrem Vorhaben, das umliegende Gebiet des Bahnhofs Weststeiermark als Gewerbe- und Industriegebiet zu nutzen, bestätigt sehen, da mit den zahlreichen Niederlassungen von neuen Betrieben in der Kleinregion die gesetzten Ziele erreicht wurden.

4.3.5. Fazit der Szenarien

Der Bahnhof Weststeiermark etabliert sich anhand seiner Positionierung als Sonderform eines Fernbahnhofs in peripherer Lage. Der Grund für diese Situierung lag in den technischen Bedingungen, wonach kein Bahnhof in der Gemeinde Deutschlandsberg realisiert werden

konnte und daher auf die Gemeinde Groß St. Florian ausgewichen werden musste. Zu Beginn fand der Bau des Bahnhofs Weststeiermark keinen Zuspruch in der Gemeinde, dennoch arrangierte sie sich mit der Chance, die Gemeinde selbst sowie die Kleinregion Innovatives Laßnitztal aufzuwerten. Speziell die Gemeinde Frauental war mit der Situierung der neuen Trasse, die im Zuge des neuen Bahnhofs Weststeiermark entstand, nicht einverstanden. So gab es zu Beginn des Projektes eine sehr stark gegen das Tunnelportal auftretende Bürgerinitiative in der Gemeinde, die im Laufe der Zeit einen Konsens mit den ÖBB fand. Das Land setzte sich für die Realisierung der Strecke der Koralmbahn mit dem neuen Bahnhof Weststeiermark sehr ein. Die konkreten Einflüsse, die in den unterschiedlichen Wirkungsfeldern zu erwarten sind, sind derzeit noch nicht bekannt, da der Bahnhof Weststeiermark erst 2026 in Betrieb gehen wird. Daher wurden zwei Szenarien entwickelt, die über die künftige Entwicklung der Wirkungsfelder Verkehrsstruktur/-entwicklung, Siedlungsstruktur/-entwicklung, Wirtschaftsstruktur/-entwicklung und Akzeptanz in der Region Aufschluss geben können.

Das erste Wirkungsszenario trägt den Namen „Gleiche Einflüsse“. Es weist dieselben Einflüsse wie das zuvor beschriebene Fallbeispiel Bahnhof Tullnerfeld auf. Dennoch sind aufgrund der unterschiedlichen Rahmenbedingungen Unterschiede in den einzelnen Wirkungsfeldern zu erkennen. Einen guten Überblick gibt *Abbildung 23*, welche die Parameter mit dem Einfluss des neuen Bahnhofs Weststeiermark im Zusammenhang mit der Zielerreichung der Programme und Konzepte der Region darstellt.

Das zweite Wirkungsszenario weist starke wirtschaftliche Einflüsse auf, daher die Benennung „Wirtschaftlicher Schwerpunkt“. *Abbildung 24* gibt Aufschluss über die unterschiedlichen Einflüsse der Wirkungsfelder und deren Parameter in der Region, welche im Zusammenhang mit den Programmen und Konzepten der Region stehen.

Verkehrsstruktur/-entwicklung

Pendler/in	Erhöhung des Pendlerverkehrs
MIV	P&R Anlage, keine Realisierung L601
ÖPNV	zusätzlich zu den Buslinien auch IST mobile Südwest
Radverkehr	teilweise erschlossen in Richtung Bahnhof

Wirtschaftsstruktur/-entwicklung

Beschäftigte	kaum ein Anstieg
Arbeitsstätten	kaum ein Anstieg
gemeinsames Industriegebiet	geringe Realisierung
Nahversorger	gesetzlich eingeschränkt, Abdeckung gegeben

Siedlungsstruktur/-entwicklung

Bevölkerungs-entwicklung	hohe Zuwanderungsquote
Flächennutzung	mehr Baulandwidmungen
Immobilienpreis	verdoppelt bis verdreifacht
Innenentwicklung	Nachverdichtung, kein Verschieben der Siedlungsgrenzen

Akzeptanz

Bürger/in	Bürgerinitiativen gegen die Trasse, Konsens mit der ÖBB gefunden
Politik	hoher Einsatz vom Land Steiermark, Bürgermeister zunächst nicht erfreut

- hoher Einfluss erfolgt
- geringer Einfluss erfolgt
- kein Einfluss erfolgt

Abbildung 23: Einfluss des Bahnhofs auf Wirkungsfelder – Wirkungsszenario 1 „Gleiche Einflüsse“; eigene Darstellung, 2019

Verkehrsstruktur/-entwicklung

Pendler/in	Erhöhung des Pendlerverkehrs
MIV	Erweiterung der P&R Anlage, Realisierung der L601
ÖPNV	zusätzlich zu den Buslinien auch IST mobile Südwest
Radverkehr	„Bike Sharing“ von Betrieben, neuer Radweg neben der L601

Wirtschaftsstruktur/-entwicklung

Beschäftigte	starker Anstieg
Arbeitsstätten	starker Anstieg
gemeinsames Industriegebiet	Realisierung
Nahversorger	gesetzlich eingeschränkt, Abdeckung gegeben

Siedlungsstruktur/-entwicklung

Bevölkerungs-entwicklung	leicht positive Entwicklung
Flächennutzung	mehr Gewerbe- und Industrieflächen
Immobilienpreis	starker Anstieg aufgrund der Beschränkung des Baulandes
Innenentwicklung	Nachverdichtung, kein Verschieben der Siedlungsgrenzen

Akzeptanz

Bürger/in	zwei Bürgerinitiativen, Kompromisse errungen
Politik	hoher Einsatz vom Land Steiermark

- hoher Einfluss erfolgt
- geringer Einfluss erfolgt
- kein Einfluss erfolgt

Abbildung 24: Einfluss des Bahnhofs auf Wirkungsfelder – Wirkungsszenario 2 „Wirtschaftlicher Schwerpunkt“; eigene Darstellung, 2019

Beim Wirkungsfeld Verkehrsstruktur und Verkehrsentwicklung wird zunächst näher auf die künftigen Pendlerinnen und Pendler eingegangen. Die Anzahl der erwähnten Gruppe wird, wie erwartet, bei beiden Szenarien nach Fertigstellung des Bahnhofs ansteigen.

Die restlichen Parameter stehen im Zusammenhang mit der Erreichbarkeit des neuen Bahnhofs Weststeiermark mit diversen Verkehrsmitteln. Für den MIV wird am Vorplatz eine Park and Ride Anlage bei beiden Szenarien geschaffen. Ein Unterschied wird bei der Realisierung der Landesstraße L601 zu erkennen sein, welche von Seiten der Politik gewünscht wird. Im Wirkungsszenario 1 wird aufgrund der starken Auflehnung der Bürgerinitiativen keine Realisierung umsetzbar sein, somit wird der Fokus verstärkt auf die Steigerung der Taktfrequenzen des ÖPNV gelegt. Das Wirkungsszenario 2 wird eine Realisierung der Landesstraße L601 aufweisen, da ein Konsens mit der Politik gefunden wurde. Die Ausgleichsmaßnahme wird den Radverkehr fördern, speziell zur Erreichung des Bahnhofs und der umliegenden Betriebe in der Kleinregion Innovatives Laßnitztal sowie in der Gemeinde Frauental.

Der ÖPNV weist mittels einiger Buslinien in der Kleinregion sowie der GKB eine gute Erschließung auf. Zusätzlich ist eine gute Abdeckung mittels des Anrufsammeltaxis IST mobil Südwest im Bezirk Deutschlandsberg gegeben. Beide Szenarien werden die gleiche Entwicklung bei diesem Parameter aufweisen, wobei ein dichtes Intervall des ÖPNV beim Wirkungsszenario 1 vorzufinden sein wird.

Beim Wirkungsszenario 1 ist der Radverkehr zum Bahnhof in verschiedenen Formen ausgestaltet, da jede Gemeinde unterschiedliche Planungen vorgenommen hat. So ist von der Gemeinde Groß St. Florian eine gute Radanbindung durch einen Begleitweg zum Bahnhof gegeben, während in der Gemeinde Frauental die Gemeindestraßen genutzt werden müssen. Im Wirkungsszenario 2 wird durch die Realisierung der Landesstraße L601 begleitend ein Radweg geführt, der die Kleinregion erschließt. Des Weiteren wurde eine Regelung zum Schutz der Umwelt eingeführt, die besagt, dass bei Ansiedlungen von neuen Betrieben in der Kleinregion oder in den umliegenden Gemeinden „Sharing Bikes“ zur Verfügung gestellt werden sollen, die als Nutzung der letzten Meter vom Bahnhof zu den Betrieben dienen sollen. Daher ist das Industriegebiet mittels einer guten Radinfrastruktur vernetzt.

Bei dem Wirkungsfeld Siedlungsstruktur und Siedlungsentwicklung wird das Wirkungsszenario 1 mit einem hohen Zuwachs der Region kämpfen, während beim Wirkungsszenario 2 nur ein geringer Zuwachs zu verzeichnen ist. Dieser niedrige Zuwachs wird auf die gute Erreichbarkeit der Region zurückzuführen sein, womit damit nicht unmittelbar ein Umzug der Beschäftigten in die Region verbunden sein wird.

Die Flächennutzung ist in beiden Szenarien vom neuen Bahnhof Weststeiermark beeinflusst. Beim Wirkungsszenario 1 zeigt sich ein Anstieg der Wohn- und Baulandflächen und beim Wirkungsszenario 2 nur eine vermehrte Ausweisung von Industrie- und Gewerbegebiet.

Der Immobilienpreis steigt in beiden Szenarien an und speziell im ersten Wirkungsszenario ist eine Verdreifachung des Preises möglich. Im Wirkungsszenario 2 wird der Fokus vermehrt auf die Industrie- und Gewerbeflächen gelegt, daher steigt der Druck auf das bestehende Bauland in den Zentren.

Beide Szenarien setzen auf die Strategie der Innenentwicklung, diese geht jedoch deutlich besser bei Wirkungsszenario 1 auf. Zunächst wird der Fokus auf die Nachverdichtung und Baulückenschließung gelegt. Die Raumplanung wird versuchen, eine polyzentrische Raumentwicklung in der Region voranzutreiben und gegen die Zersiedlung zu arbeiten. Bei Wirkungsszenario 2 wird das gleiche raumplanerische Ziel verfolgt, jedoch ist aufgrund des Industriegebietes nahe des Bahnhofs Weststeiermark nur eine geringe polyzentrische Raumentwicklung spürbar. Hinzu kommt, dass durch die Schwerpunktsetzung auf ein Industriegebiet der MIV deutlich ansteigt, wodurch eine polyzentrische Entwicklung nur bedingt verfolgt werden kann.

Bei der Thematik der Wirtschaftsstruktur und Wirtschaftsentwicklung sind bei den Szenarien deutliche Unterschiede zu erkennen. So wird es zu keiner Realisierung eines gemeinsamen Industriegebietes bei Wirkungsszenario 1 kommen. Dies wird zur Folge haben, dass in der Kleinregion Innovatives Laßnitztal sowie der Gemeinde Frauental deutlich weniger Arbeitsstätten und damit einhergehend deutlich weniger Beschäftigte zu verzeichnen sind. Die gemeinsam gegründete Laßnitztal Entwicklungs GmbH wird nicht den gewünschten Erfolg erzielen, da sich nur wenige Betriebe ansiedeln und die meisten Flächen im Industriegebiet folglich leer stehen. Im Wirkungsszenario 2 wird im Gegenzug dazu eine positive wirtschaftliche Entwicklung in der Region zu spüren sein, da das gemeinsame Industriegebiet neben dem Bahnhof Weststeiermark durch die Laßnitztal Entwicklungs GmbH mit zahlreichen Betrieben realisiert wird. Die Folge dieser Umsetzung wird in einem Anstieg der Anzahl der Arbeitsstätten und Beschäftigten in der Kleinregion liegen.

Der Bahnhof Weststeiermark wird bei beiden Szenarien mit kleineren Geschäften den notwendigsten Bedarf an Lebensmitteln abdecken. Die umliegenden Gemeinden weisen nicht alle einen Nahversorger auf, dennoch ist eine Abdeckung gewährleistet. Der neue Fernbahnhof Weststeiermark wird einen idealen Standort für die Ansiedlung von Nahversorgern darstellen, um die Wegstrecken des täglichen Lebens zu bündeln. Aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen wird eine solche Realisierung von Nahversorgern allerdings nur in unmittelbarer Nähe eines Wohngebietes möglich sein, welches sich nicht neben dem Bahnhof etablieren wird.

Der Bahnhof Weststeiermark wird der Kleinregion Innovatives Laßnitztal sowie dem Bezirk Deutschlandsberg eine Chance geben, positive Entwicklungsimpulse in den einzelnen Wirkungsfeldern zu setzen. So wird einerseits gegen die Abwanderung in der Kleinregion vorgegangen und andererseits ein wirtschaftlicher Schwerpunkt um den neuen Bahnhof Weststeiermark etabliert werden. In diesem Zusammenhang gilt es, die notwendige verkehrliche Infrastruktur bereitzustellen, wobei der Fokus verstärkt auf dem ÖPNV sowie auf dem Radverkehr liegen soll. Diese zukünftig zu realisierenden Vorhaben sollten dabei unter größtmöglicher Bezugnahme auf die Interessen der regionalen Bevölkerung vorangetrieben werden.

4.4. Internationale Fallbeispiele

Auf internationaler Ebene ist in den Ländern Deutschland und Frankreich die gleiche Sonderform eines Fernbahnhofs in peripherer Lage vorzufinden. Für Deutschland wird als Beispiel der Fernbahnhof Montabaur, für Frankreich der Fernbahnhof Gare du Creusot TGV herangezogen. Im Kontext dieses Kapitels wird ein Vergleich dieser beiden Fernbahnhöfe im peripheren Raum mit den bereits ausgearbeiteten österreichischen Fallbeispielen gezogen, wobei insbesondere auf die Entwicklung um und die verkehrliche Verknüpfung der Bahnhöfe näher eingegangen wird.

4.4.1. Fernbahnhof Montabaur

Auf internationaler Ebene lässt sich dieser Sondertypus des Fernbahnhofs im peripheren Raum mit dem Bahnhof in Montabaur in Deutschland vergleichen, welcher zu Beginn der 2000er in Betrieb ging. Der namentlich als ICE-Bahnhof bezeichnete Bahnhof Montabaur wurde im Zuge der Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln - Frankfurt realisiert. Die Fahrzeit zwischen den Metropolen konnte so von 135 Minuten auf nur 76 Minuten reduziert werden.¹⁷⁶

Im Zuge der ersten Planungen zur Hochgeschwindigkeitsstrecke im Jahre 1989 war der Bahnhof Montabaur noch nicht vorgesehen. Dennoch brachten sowohl das Land, die Region als auch die Stadt Montabaur zahlreiche Argumente für den Bahnhof, um die Deutsche Bahn (DB) schlussendlich von einem Bau zu überzeugen. Der Realisierung des Bahnhofs in Montabaur wurde nach Abschluss eines Raumordnungsverfahrens stattgegeben. Nach dieser Entscheidung machten sich Zweifel bei der Bevölkerung der Region breit, ob dieser Bahnhof tatsächlich notwendig sei, da zu dem damaligen Zeitpunkt die Stadt Montabaur nur als Mittelzentrum mit etwa 13.500 Einwohnerinnen und Einwohnern galt.¹⁷⁷

Ein weiterer häufig erwähnter Kritikpunkt ist die Nähe zu dem nur in etwa 20 Kilometer Entfernung befindlichen ebenfalls neugebauten ICE-Bahnhof in Limburg in Hessen (siehe dazu *Abbildung 25*). Stimmen wurden laut, die behaupteten, dass es sich hierbei um eine politische Erpressung seitens des Landes Rheinland-Pfalz handelte. Der ICE-Bahnhof Montabaur wurde demzufolge als Ausgleich für ein reibungsloses Schnellbahn-Genehmigungsverfahren eingefordert, während der ICE-Bahnhof Limburg bereits einige Jahre zuvor versprochen worden war. Tatsache ist, dass sich das Land Rheinland-Pfalz ohne den ICE-Bahnhof in Montabaur womöglich zu einem Transitland entwickelt hätte.¹⁷⁸

¹⁷⁶ vgl. Knapp (2017): online

¹⁷⁷ vgl. Demuth (2004): S. 62ff

¹⁷⁸ vgl. Molitor (2001): online

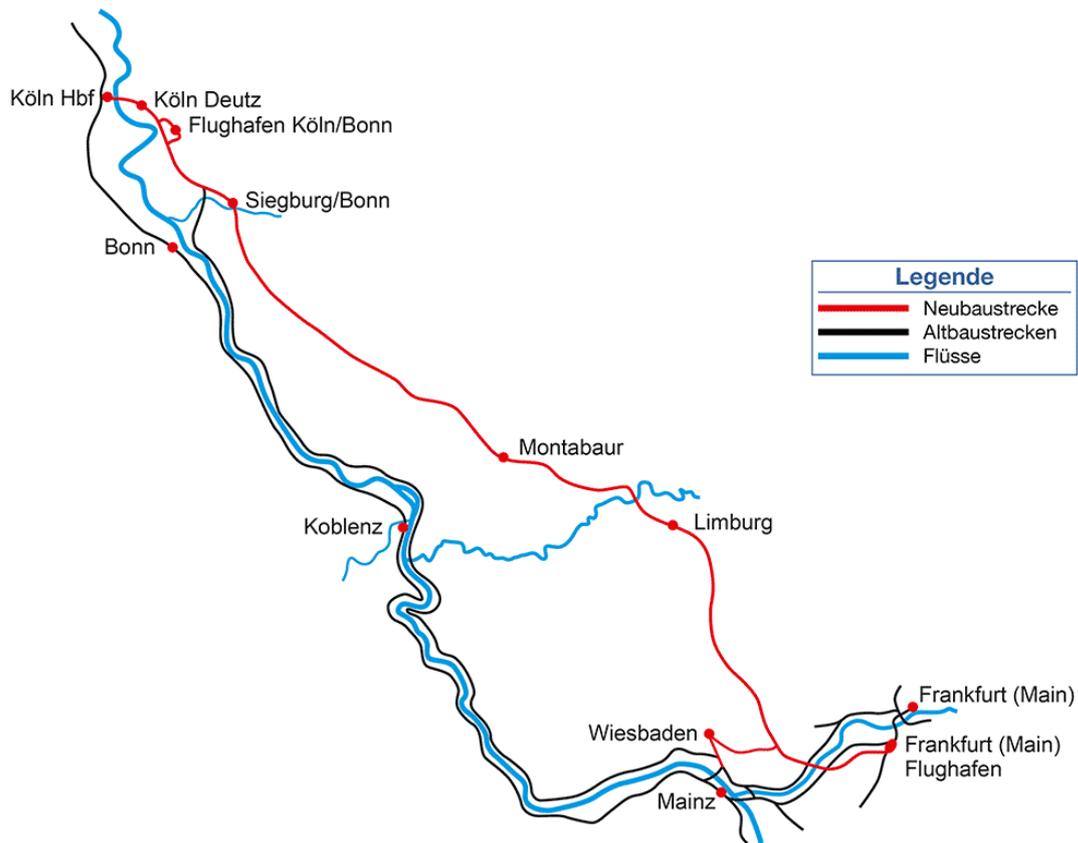


Abbildung 25: Bahnhöfe entlang der ICE Strecke Köln – Frankfurt; Werske, 2012

Nach der Eröffnung des Bahnhofs Montabaur zeigte sich im Zeitraum von 2003 bis 2017 in der Statistik bei den Bevölkerungszahlen im Landkreis Westerwaldkreis, zu welchem die Stadt Montabaur zählt, keine positive Entwicklung. Im Jahr 2003 lebten 203.636 Einwohnerinnen und Einwohner¹⁷⁹ im Landkreis Westerwaldkreis, während es 2017 nur noch 200.302 Einwohnerinnen und Einwohner waren¹⁸⁰. Das Land Rheinland- Pfalz weist in mehreren Landkreisen sowie insgesamt betrachtet eine negative Entwicklung hinsichtlich der Bevölkerungszahl auf. Dennoch verzeichnet der Landkreis Westerwaldkreis einen positiven Wanderungssaldo, welches zu Beginn der Eröffnung des Bahnhofs im gesamten Land Rheinland-Pfalz im Jahr 2003 am höchsten war.¹⁸¹ Aus den Daten von 2015 ist zu entnehmen, dass der Wanderungssaldo deutlich abnahm, aber dennoch positiv geblieben ist.¹⁸² Der positive Wanderungssaldo bei einem Rückgang der Bevölkerungsanzahl lässt sich anhand der Tatsache erklären, dass die Binnenwanderinnen und Binnenwanderer in die Statistik miteinbezogen wurden.

¹⁷⁹ vgl. Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz (2004): S. 12

¹⁸⁰ vgl. Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz (2018): S. 14

¹⁸¹ vgl. Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz (2004): S. 20

¹⁸² vgl. Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz (2018): S. 22

4.4.1.1. Umfeld um den Bahnhof

Der Bahnhof Montabaur wurde auf der „grünen Wiese“ platziert. Grund dafür waren die Sparmaßnahmen, die zur damaligen Zeit von Seiten der DB forciert wurden. Die Chancen, wie etwa die Anbindung an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz und der Nutzen für die Region und die Stadt wurden früh erkannt. Neben dem hochmodernen neugeplanten ICE-Bahnhof war eine zwangsweise Mitentwicklung des Bahnhofsumfelds notwendig, damit das Projekt schlussendlich ein Erfolg werden konnte. Der Standort des Bahnhofs befindet sich einen Kilometer vom Stadtzentrum entfernt. Dazwischen erstrecken sich die Aulandschaft, der Aubach, ein Gleis der alten Nahverkehrsstrecke sowie eine Gewerbebranche. Aus diesem Grund war es das vorrangige Ziel des städtebaulichen Entwicklungskonzepts, eine Verbindung zwischen dem Bahnhof Montabaur und dem Stadtzentrum herzustellen (siehe *Abbildung 26*).¹⁸³

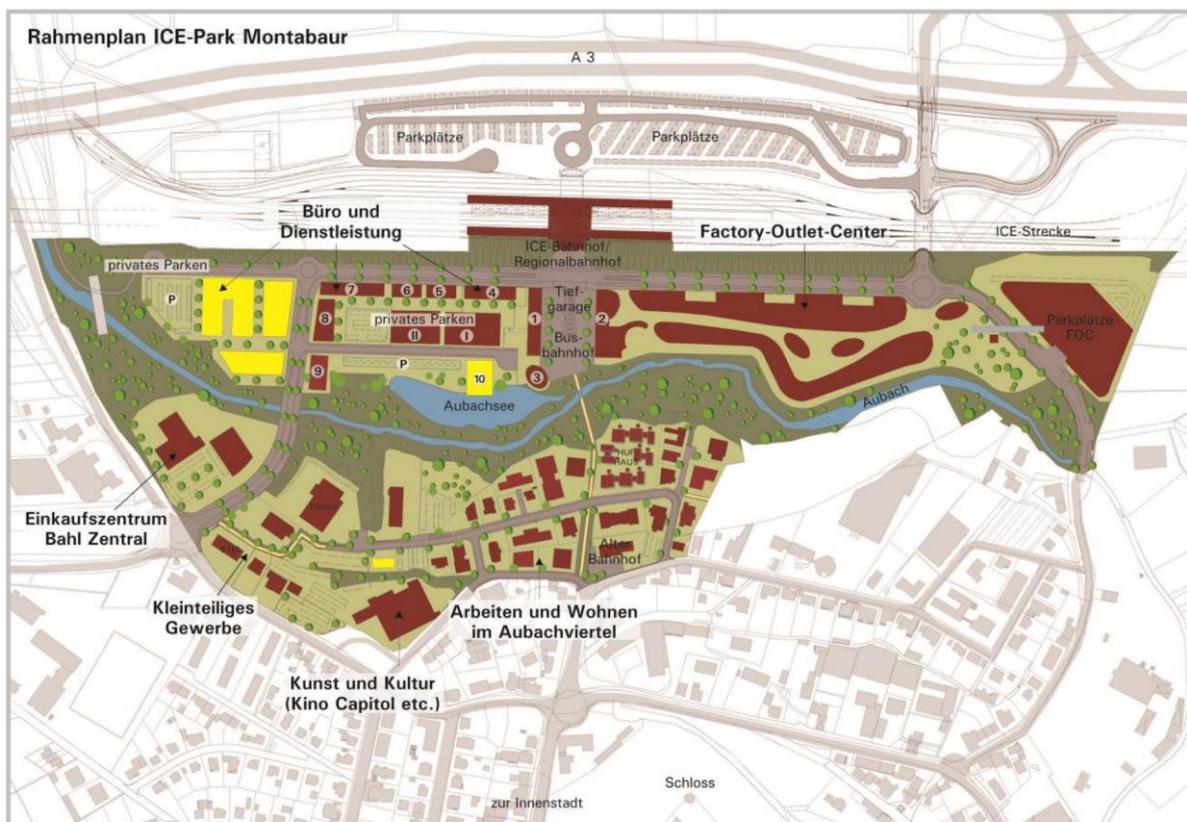


Abbildung 26: Bahnhof Montabaur mit dem Entwicklungsgebiet; Stadt Montabaur, 2017

Es zeigte sich in den letzten Jahren, dass in der Region um Montabaur ein deutliches Wirtschaftswachstum von 2,7 Prozent zu verzeichnen war.¹⁸⁴ Insgesamt siedelten sich in dem neuen Stadtteil 80 Unternehmen an. Damit diese Ansiedlung überhaupt möglich war, musste

¹⁸³ vgl. Stadt Montabaur (2017): S. 3f.

¹⁸⁴ vgl. Ahlfeldt, Feddersen (2010): S. 49f.

die Stadt Montabaur die Flächen sowohl von Privaten als auch von der Deutschen Bahn erwerben. Die Verhandlungen gestalteten sich in diesem Zusammenhang sehr schwierig. Die Vorfinanzierung wurde mit der Erhöhung des Kreditrahmens von insgesamt 10 Millionen Euro getilgt. Der Kredit konnte bereits im Jahre 2014 durch eine positive Grundstücksvermarktung zurückgezahlt werden. Das Projekt wurde ebenfalls von Fördermitteln des Bundes und des Landes Rheinland-Pfalz mitfinanziert.¹⁸⁵

Ein städtebauliches Ziel der Stadt Montabaur war es, die Vereinigung von Arbeit und Wohnen in direkter Umgebung zu realisieren. Somit wurde das Aubachwohnviertel entwickelt, welches durch die Stadt nach Vorlage eines Baukonzeptes veräußert wurde. Die jeweilige Erwerberin beziehungsweise der Erwerber war verpflichtet, den gestellten Forderungen bei der Umsetzung nachzukommen. Bevor es jedoch überhaupt zum Bau kam, wurde ein umfangreiches Sanierungskonzept aufgrund der Altlasten der Vornutzungen umgesetzt.¹⁸⁶

Obwohl das Ziel verfolgt wurde, Wohnen und Arbeit im näheren Umfeld zu vereinen, zählt der Landkreis Westerwaldkreis mehr Auspendlerinnen und Auspendler als Einpendlerinnen und Einpendler. Die gleiche Entwicklung weist auch das Land Rheinland-Pfalz insgesamt auf. Über den Zeitraum von 2009 bis 2016 ist eine leichte positive Entwicklung in Richtung der Einpendlerinnen und Einpendler bei der Pendlerbilanz (Einpendlerinnen und Einpendler minus die Auspendlerinnen und Auspendlern) zu sehen, dennoch überwiegen die Auspendlerinnen und Auspendler.¹⁸⁷

Als sehr umstritten galt die Umsetzung des Factory-Outlet-Centers im neuen Stadtentwicklungsgebiet. Die Grundlage für die Errichtung des Factory-Outlet-Centers war ein Workshop im Zusammenhang mit dem Stadtentwicklungskonzept. Nach mehreren Gutachten bekam die Stadt Montabaur die Zulassung des Landes Rheinland-Pfalz mit einem genau festgelegten Sortiment und einer maximalen Verkaufsfläche von 10.000 Quadratmetern. Bis zur Errichtung wurden einige Klagen eingereicht, dennoch wurde das Factory-Outlet-Center realisiert. Es befindet sich heute auf der Südseite des ICE-Bahnhofs Montabaur.¹⁸⁸

4.4.1.2. Verkehrliche Verknüpfung des Bahnhofs

Verknüpfung des MIV

Ein optimaler Anschluss seitens des MIV zum Bahnhof Montabaur ist durch die nahegelegene Autobahn A3 gewährleistet, wobei hier eine Adaptierung der Abfahrt für den Bahnhof vorgenommen wurde.¹⁸⁹ Im Bereich des Bahnhofs sind zahlreiche Parkplätze durch die Park

¹⁸⁵ vgl. Stadt Montabaur (2017): S. 5ff.

¹⁸⁶ vgl. Stadt Montabaur (2017): S. 11

¹⁸⁷ vgl. Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz (2018): S. 36

¹⁸⁸ vgl. Stadt Montabaur (2017): S. 14

¹⁸⁹ vgl. Demuth (2004): S. 74

and Ride Anlage am Bahnhofsvorplatz (inklusive der Tiefgarage mit in etwa 1400 Stellplätzen) gegeben, siehe dazu *Abbildung 27*. Für die Parkdauer werden seit 2018 Gebühren verrechnet, die einen Tageshöchstsatz von fünf Euro nicht übersteigen.¹⁹⁰



Abbildung 27: Bahnhof Montabaur - Park and Ride Anlage; Stadt Montabaur³, 2019

Verknüpfung des ÖPNV

Der regionale Nahverkehr ist mit der Unterwesterwaldbahn (Siershahn-Montabaur-Limburg), die ursprünglich in etwa 500 Meter südlich der Hochgeschwindigkeitstrasse des ICE verlief, nun in den Bahnhof Montabaur integriert worden, womit eine Abdeckung des regionalen Nahverkehrs gegeben ist. Eine regionale Verknüpfung von Seiten des Schienenverkehrs mit einer Vertaktung der ICE Züge in Montabaur ist ebenfalls gegeben. Als der Bahnhof in Betrieb ging, war keine Eintaktung zum regionalen Schienenverkehr erfolgt. Dieses Vorhaben wurde erst im Laufe der Zeit realisiert. Im Bereich des Bahnhofs Montabaur wurde ein zentraler Busbahnhof errichtet. Alle lokalen Buslinien sowie drei regionale Buslinien wurden über den Busbahnhof geführt. Im Zuge der Inbetriebnahme des Bahnhofs wurden von den drei regionalen Buslinien zwei neue Zubringer eingerichtet, um eine noch optimalere Abdeckung gewährleisten zu können.¹⁹¹

¹⁹⁰ vgl. Stadt Montabaur¹ (2019): online

¹⁹¹ vgl. Demuth (2004): S. 74f

Verknüpfung des Radverkehrs

Im Bereich des Bahnhofs sind mehrere Möglichkeiten zum Abstellen der Fahrräder vorzufinden, zu einem neben dem Haupteingang und zum anderen im Parkhaus. Diese Abstellbereiche wurden überdacht und zusätzlich mit einem System zur Videoüberwachung ausgestattet. Speziell in den Sommermonaten zeigt sich eine deutliche Auslastung der Fahrradabstellplätze beim Bahnhof Montabaur.¹⁹²

4.4.2. Fernbahnhof Gare du Creusot TGV

In Frankreich finden sich zahlreiche Sonderformen des Fernbahnhofs in peripherer Situierung. Einer der ersten Bahnhöfe mit den gleichen Bedingungen wie bei den zuvor herausgearbeiteten Fallbeispielen Tullnerfeld und Weststeiermark ist der Bahnhof Gare du Creusot TGV im Departement Saône-et-Loire, der in den 1980ern erbaut wurde.¹⁹³ Der Bahnhof befindet sich auf der Hochleistungsstrecke von Paris nach Lyon (siehe *Abbildung 28*). Diese Verbindung ermöglicht eine Reisezeit zwischen den beiden Metropolen von etwa zwei Stunden.¹⁹⁴

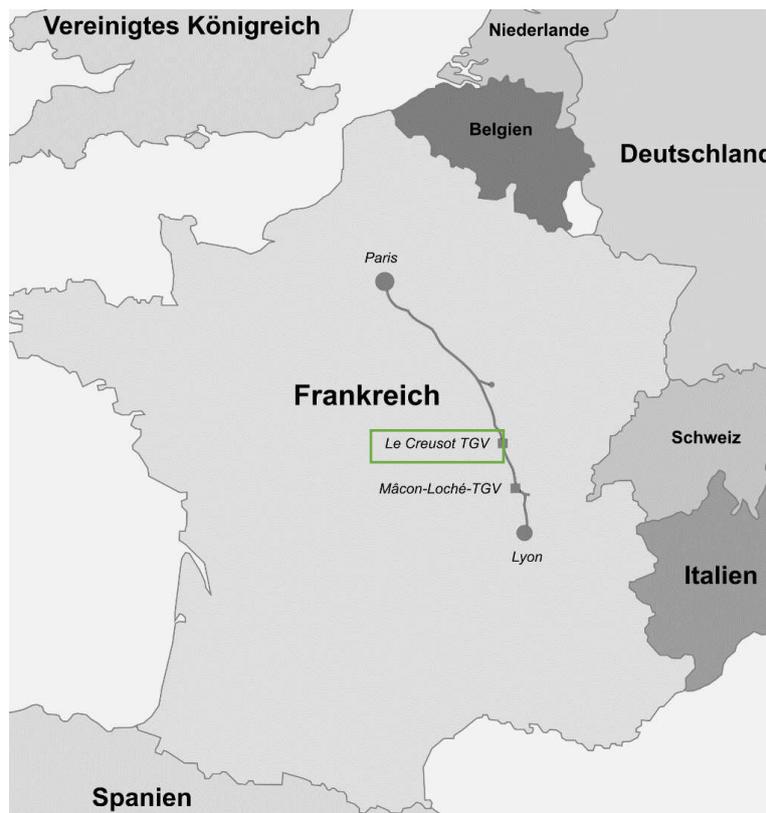


Abbildung 28: Hochleistungsstrecke von Paris nach Lyon; Wikipedia, 2019

¹⁹² vgl. Stadt Montabaur² (2019): online

¹⁹³ vgl. Facchinetti-Mannone (2009): online

¹⁹⁴ vgl. Oui.sncf (2019): online

Ursprünglich war von Seiten der Société nationale des chemins de fer français (SNCF) eine direkte Verbindung zwischen Paris und Lyon ohne Möglichkeit eines Zwischenstopps geplant. Der Druck der örtlichen Politik sowie das wirtschaftliche Interesse der umliegenden Zentren der Hochleistungsstrecke waren in diesem Zusammenhang jedoch zu gravierend. Somit wurde das Projekt durch die SNCF überarbeitet und zwei Zwischenstopps in Le Creusot TGV und Macon-Loché TGV in die Planung einbezogen. Beide Fernbahnhöfe liegen nicht im Stadtzentrum, sondern sind peripher situiert. Die Französinen und Franzosen beschreiben den Fernbahnhof gerne als „gare du désert“ („Bahnhof in der Wüste“). Diese Positionierung bot für den Betreiber der SNCF mehrere Vorteile. Zum einen konnte ein größeres Gebiet erschlossen werden, ohne die Reisezeit der Nutzerinnen und Nutzer unnötig zu verlängern. Zum anderen bedeutete der Standort auch geringeren technischen Aufwand sowie insgesamt eine günstigere finanzielle Lösung.¹⁹⁵

4.4.2.1. Umfeld um den Bahnhof

Im Zuge des Baus des Bahnhofs Gare du Creusot TGV wurden in der unmittelbaren Umgebung 2,5 Hektar landwirtschaftliche Fläche als Industrie- und Gewerbegebiet gewidmet, um die wirtschaftliche Entwicklungschance, die sich durch den neuen Bahnhof ergab, zu nutzen. Trotz guter Werbeaktivitäten siedelten sich in Summe jedoch nur drei Betriebe an. Aufgrund der schlechten wirtschaftlichen Entwicklung wurde der Verein Creusot-Montceau-Développement gegründet, welcher ein neues wirtschaftliches Entwicklungsprojekt um den Bahnhof vorantreiben soll. Das Projekt trägt den Namen „Coriolis“ und erstreckt sich auf einer Fläche von über 50 Hektar. Ziel ist, einen Hightech-Industriepark für Unternehmen zu implementieren (siehe *Abbildung 29*).¹⁹⁶

¹⁹⁵ vgl. Facchinetti-Mannone (2009): online

¹⁹⁶ vgl. Facchinetti-Mannone (2009): online

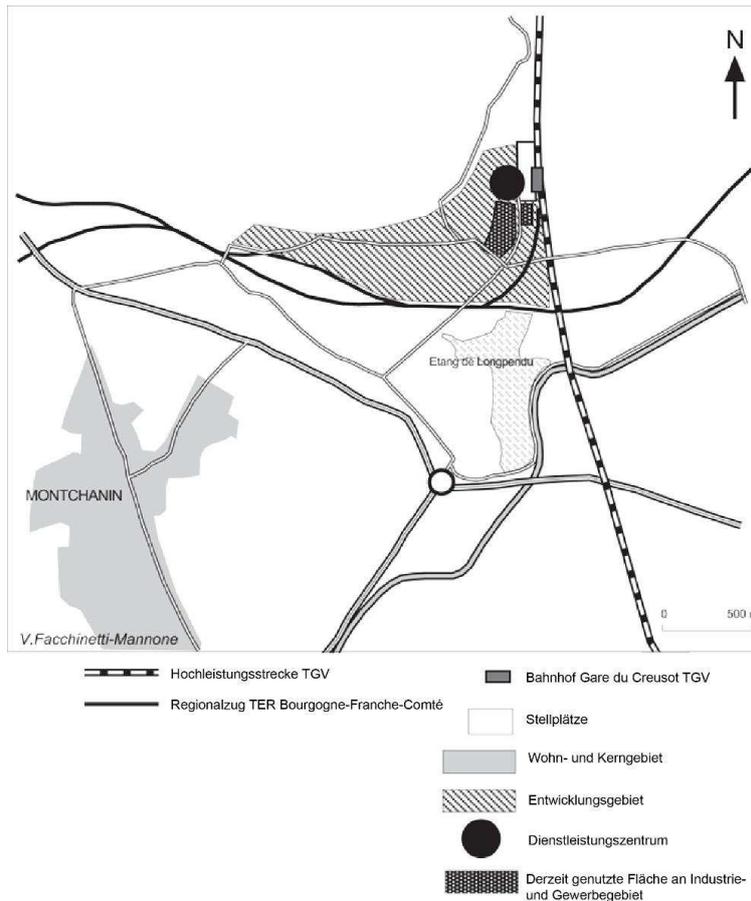


Abbildung 29: Industriepark neben dem Bahnhof Gare du Creusot TGV; un projet aux retombées limitées, Facchinetti-Mannone, 2009

Der Hightech-Industriepark soll in Bahnhofsnähe ein Dienstleistungszentrum beherbergen, welches für ein Hotel oder Kongresszentrum oder andere Betriebe im Dienstleistungssektor geeignet sein soll. Das restliche Gebiet dient als Entwicklungsgebiet, welches unterschiedliche Betriebe wie Produktionsstätten oder Forschungslabors anlocken soll.

Das Projekt erzielte nur minimale Auswirkungen, da es kaum zu einer Ansiedlung von Betrieben kam. Die Entwicklungsstrategie um den Fernbahnhof fand zu spät statt. Ein politischer Wille alleine reicht demnach nicht aus, um eine wirtschaftliche Entwicklung um den Bahnhof voranzutreiben.¹⁹⁷

Eine Umfrage 1994 ergab, dass die Betriebe, die sich ansiedelten, zwar den Bahnhof als Standortfaktor nannten, dieser aber nicht der relevante Grund für die Ansiedlung war. Die Betriebe siedelten sich lieber in zentralen oder peripheren Gebieten der Departements¹⁹⁸ an, wo bereits die Entwicklung abgeschlossen war und somit umfangreiche Dienstleistungen angeboten werden konnten.¹⁹⁹

¹⁹⁷ vgl. Facchinetti-Mannone (2003): S. 71ff

¹⁹⁸ vergleichbar mit einer Gemeinde in Österreich

¹⁹⁹ vgl. Facchinetti-Mannone (1995): S. 567

4.4.2.2. Verkehrliche Verknüpfung des Bahnhofs

Verknüpfung des MIV

Die beste Erreichbarkeit des Bahnhofs wird mit dem MIV als Verkehrsmittel erzielt. Im Zuge der Errichtung des Fernbahnhofs Gare du Creusot TGV wurde von der zwei Kilometer entfernten Schnellstraße eine Adaptierung vorgenommen, so dass eine neue, direkte Verbindung zwischen der Schnellstraße und dem Bahnhof vorhanden ist.²⁰⁰ Insgesamt weist der Vorplatz des Bahnhofs eine Kapazität von etwa 1000 Stellplätzen auf. Die Parkgebühr beläuft sich auf 6,80 Euro pro Tag (Stand 2019).²⁰¹

Verknüpfung des ÖPNV

Bei Eröffnung des Bahnhofs wurde ein ÖPNV mittels Bussen eingerichtet, der aber in weiterer Folge nicht genutzt wurde. Aufgrund des unrentablen Betriebes wurde das Vorhaben zum Teil eingestellt und auf einige wenige Buslinien zusammengefasst. Ein Anschluss zur regionalen Schnellbahnverbindung (TER Bourgogne-Franche-Comté) ist nicht gegeben.²⁰² Der Bahnhof ist bei genauerer Betrachtung schlecht an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden und zeigt sich auch im regionalen Umfeld deutlich isoliert.²⁰³

Verknüpfung des Radverkehrs

Hinsichtlich des Radverkehrs in Bezug zum Bahnhof Gare du Creusot TGV konnten keine aussagekräftigen Quellen ermittelt werden. Allerdings ist bei einem Fernbahnhof in Frankreich anzunehmen, dass eine ausreichende Anzahl an Fahrradabstellplätzen im Bereich des Bahnhofs vorhanden ist.

²⁰⁰ vgl. Facchinetti-Mannone (2009): online

²⁰¹ vgl. SNCF (2019): online

²⁰² vgl. Facchinetti-Mannone (2009): online

²⁰³ vgl. Facchinetti-Mannone (2009): online

4.5. Fazit

In den vorangegangenen Abschnitten wurden die unterschiedlichen Wirkungsfelder im Zusammenhang mit dem Bahnhofstypus eines Fernbahnhofs in peripherer Situierung sowohl in Österreich wie auch international in Deutschland und Frankreich näher betrachtet. Aus den diversen Blickwinkeln entwickelten sich folgende Leitlinien für diesen Sondertypus des Fernbahnhofs.

Verkehrsstruktur/-entwicklung

Pendler/in	Die Implementierung des Fernbahnhofs in peripherer Lage führt zu einem Anstieg der Pendlerinnen und Pendler
------------	---

Bei allen genannten Fallbeispielen stiegen die Pendlerzahlen im Zuge der Errichtung des Fernbahnhofs in peripherer Lage an. Beim Bahnhof Tullnerfeld wurde dieser Anstieg weiter durch die geografische Lage begünstigt, da die Region Tullnerfeld schon im Vorfeld als Pendlerregion galt. Die Szenarien beim Bahnhof Weststeiermark weisen unabhängig von den unterschiedlichen Einflüssen ebenfalls eine Erhöhung der Pendlerinnen- und Pendleranzahl in der Region auf. Die internationalen Fallbeispiele zeigen die gleichen Entwicklungen auf. Prinzipiell erhöht ein neugeschaffener Verkehrsknotenpunkt im Schienenverkehrsnetz die Anzahl der Pendlerinnen und Pendler aufgrund des neu bedienten Einzugsbereiches.

MIV	Die Anbindung des Fernbahnhofs in peripherer Lage an ein hochrangiges Straßennetz ist für den MIV essenziell
-----	--

Für eine gute Erreichbarkeit des Fernbahnhofs in peripherer Lage ist dessen Anbindung an das vorhandene Straßennetz entscheidend. Für den MIV wird beim Bahnhof Tullnerfeld eine Abzweigung von der Bundesstraße B19 ermöglicht, die in weiterer Folge eine Verbindung zur Stockerauer Schnellstraße S5 ermöglicht. Somit wurde der Fernbahnhof Tullnerfeld in ein hochrangiges Straßennetz integriert. Beim Bahnhof Weststeiermark wird im ersten Wirkungsszenario keine direkte Anbindung an ein hochrangiges Straßennetz gegeben sein, da die neugeplante Landesstraße nicht realisiert wurde. So wird der MIV die Landesstraßen nutzen, die durch zahlreiche Ortschaften, wie Groß St. Florian, Gussendorf und Preding, führen, um die Autobahn A9 zu erreichen. Beim zweiten Wirkungsszenario wird die neugeplante Landesstraße gebaut, welche parallel zum Schienennetz der GKB verläuft und dadurch eine direkte Anbindung zur Autobahn A9 ermöglicht. Die Realisierung der neuen Landesstraße ermöglicht bei einer Gesamtbetrachtung eine deutliche Verkehrsentslastung der Ortschaften. Beim Fallbeispiel des Bahnhofs Montabaur in Deutschland wurde eine Anbindung an das hochrangige Straßennetz durch den Bau einer Abfahrt von der nahegelegenen

Autobahn A3 geschaffen, welche eine gute Erreichbarkeit des Bahnhofs für den MIV gewährleistet. In Frankreich zeigt sich hinsichtlich des Bahnhofs Gare du Creusot TGV, dass die Schnellstraße in zwei Kilometern Entfernung adaptiert wurde, um eine direkte Verbindung zu ermöglichen. Alle in den Fallbeispielen genannten Bahnhöfe weisen eine Park and Ride Anlage auf, die im Laufe der Zeit aufgrund der starken Nachfrage immer wieder erweitert wurde. Ein deutlicher Unterschied zeigt sich in den österreichischen Fallbeispielen im Gegensatz zu den internationalen Beispielen bei den Kosten für die Benutzung der Park and Ride Anlage — während in Österreich das Abstellen des MIV in Bahnhofsnähe noch kostenfrei ist, werden in Deutschland und in Frankreich hierfür Gebühren verlangt. Allgemein sollte eine Erweiterung der Park and Ride Anlage gut durchdacht sein, da der MIV somit zum stärksten Zubringer der Verkehrsmittel zum Fernbahnhof in peripherer Lage wird.

ÖPNV	Die Infrastruktur des ÖPNV zum Fernbahnhof in peripherer Lage ist effizient ausgestaltet
------	--

Im Zuge der Errichtung des Bahnhofs Tullnerfeld wurde der ÖPNV auf den Taktverkehr der Züge abgestimmt. In weiterer Folge wurden die bestehenden Buslinien erweitert und mit neuen Haltestellen adaptiert. Dies hatte zur Folge, dass die Fahrzeiten der Buslinien deutlich anstiegen und die Busse keine attraktive Alternative zum MIV darstellten. Die Buslinien wurden vorwiegend zu den Stoßzeiten von Schülerinnen und Schülern genutzt. Beim Bahnhof Weststeiermark ist in beiden Szenarien ebenfalls eine Adaptierung der regionalen Buslinien zum Taktverkehr der Züge eingerichtet. Zusätzlich verfügt die Region Südweststeiermark über ein regionales Anrufsammeltaxi, welches unter dem Namen IST mobile Südwest verkehrt und speziell zu einer Abdeckung der Erreichbarkeit außerhalb der Stoßzeiten führt. Durch den Einsatz des Sammeltaxis sind von Seiten des ÖPNV eine individuelle Nutzung sowie eine gute Erreichbarkeit des Fernbahnhofs in der Region für alle Bewohnerinnen und Bewohner gegeben. Der regionale Schienenverkehr mittels der GKB wird durch eine Justierung der Bahnstrecke in den Bahnhof Weststeiermark eingebunden. Beim Bahnhof Montabaur in Deutschland ist ebenfalls eine Einbindung des regionalen Schienenverkehrs vorzufinden, welcher auf den Taktverkehr der ICE Züge abgestimmt ist. Im Zuge der Errichtung des Bahnhofs Montabaur wurden weiters zwei neue Buslinien implementiert und eine weiter verlängert, um eine optimale Abdeckung des ÖPNV zu gewährleisten. In Frankreich waren zu Beginn der Eröffnung des Bahnhofs Gare du Creusot TGV mehrere Buslinien verlängert worden, die aber nach einiger Zeit aufgrund eines nicht rentablen Betriebs wieder eingestellt wurden. So sind aktuell nur noch wenige Buslinien verblieben, die den Bahnhof anbinden. Der regionale Schienenverkehr wurde nicht in den Bahnhof Gare du Creusot TGV implementiert, obwohl der regionale Bahnhof Gare de Montchanin zwei Kilometer entfernt situiert ist. So zeigt

sich der Bahnhof Gare du Creusot TGV bei der Anbindung des ÖPNV als jenes Fallbeispiel, welches deutlich isoliert liegt.

Radverkehr	Ein ausreichendes Angebot für die Radinfrastruktur um den Fernbahnhof in peripherer Lage ist vorhanden
------------	--

Das Radwegenetz um den Bahnhof Tullnerfeld ist bei genauerer Betrachtung in Summe gut ausgestaltet. So ist der Bahnhof von Süden mittels einiger Radwege gut erreichbar, jedoch weist die nördliche Zufahrt keinen Radweg auf. Dies führt zu einer Mitnutzung des Gemeindestraßennetzes. Im Bereich des Bahnhofs Tullnerfeld wurden überdies zahlreiche Abstellmöglichkeiten in einer Bike and Ride Anlage geschaffen. Beim Bahnhof Weststeiermark zeigt sich im ersten Wirkungsszenario nur eine Erschließung durch den Radweg von Richtung Groß St. Florian, während von Frauental ausgehend kein Radweg auffindbar ist und es dadurch wiederum zu einer Nutzung des Gemeindestraßennetzes kommt. Beim zweiten Wirkungsszenario wird durch die Realisierung der Landesstraße ein parallel dazu führender Radweg errichtet, der ins Radwegenetz der Kleinregion Innovatives Laßnitztal implementiert wird. Am Vorplatz des Bahnhofs sind eine Bike and Ride Anlage sowie eine Sharing Bike Station vorzufinden. Die Sharing Bikes stehen vorwiegend für die Erreichung der umliegenden Betriebe zur Verfügung. In Deutschland sind neben dem Haupteingang des Bahnhofs Montabaur zahlreiche Abstellmöglichkeiten für das Fahrrad zu finden. Das Entwicklungsgebiet um den Bahnhof weist insgesamt mehrere Radwege auf, um eine gute Erreichbarkeit garantieren zu können. Beim Bahnhof Gare du Creusot TGV in Frankreich sind keine Daten zum Radwegenetz in der Umgebung vorzufinden.

Siedlungsstruktur/-entwicklung

Bevölkerungs-entwicklung	Der Fernbahnhof in peripherer Lage bringt positive Impulse für die Bevölkerungsentwicklung in der Region
--------------------------	--

Bei allen Fallbeispielen zum Fernbahnhof in peripherer Lage entwickelt sich die Bevölkerung in der jeweiligen Region positiv. Beim Bahnhof Tullnerfeld ist nach der Eröffnung ein starker Anstieg zu verzeichnen. Beim Bahnhof Weststeiermark entwickelt sich unabhängig von den unterschiedlichen Einflüssen bei den zwei Szenarien ein Zuwachs in der Region. Beim Bahnhof Montabaur war im Bereich des Bahnhofs ein neues Stadtentwicklungskonzept geplant und schlussendlich auch umgesetzt worden, dennoch ist eine leicht negative Bevölkerungsentwicklung vorzufinden. Beim Bahnhof Gare du Creusot TGV sind keine genauen Kennzahlen zu finden, jedoch ist aufgrund der Erhöhung der Zahl der Pendlerinnen und Pendler von einer Zunahme der Bevölkerung in der Region auszugehen.

Flächennutzung

Der Fernbahnhof in peripherer Lage verändert die Flächennutzung in der Region

Im Zusammenhang mit dem Bevölkerungsanstieg verändert sich auch die Flächennutzung in der Region. Bei den Fallbeispielen sind in diesem Zusammenhang unterschiedliche Tendenzen zur Flächennutzung erkennbar, je nachdem, welcher Fokus im Zuge der Schaffung des Fernbahnhofs in peripherer Situierung gelegt wird. Beim wirtschaftlichen Fokus steigt die Summe an Flächen für Gewerbe- und Industriegebiete, während bei der verstärkten Siedlungsentwicklung vermehrt mehr Wohngebiet ausgewiesen wird. Bei der Errichtung des Bahnhofs Tullnerfeld will man zunächst einen wirtschaftlichen Fokus legen, als Konsequenz wurden mehr Gewerbe- und Industriegebiete speziell in Bahnhofsnähe ausgewiesen. Aufgrund der Nichtansiedlung der Betriebe wurde die Strategie jedoch hin zu einer verstärkten Siedlungsentwicklung umgeändert, welche vorwiegend für die umliegenden Gemeinden sowie die Region positive Impulse setzte. Beim Bahnhof Weststeiermark ist im Wirkungsszenario 1 die gleiche Entwicklung wie beim zuvor beschriebenen Bahnhof Tullnerfeld vorzufinden. Beim Wirkungsszenario 2, welches den Fokus auf einen wirtschaftlichen Schwerpunkt legt, zeigt sich deutlich, dass die Flächennutzung im Bereich der Gewerbe- und Industriegebiete in der Region gegenüber den Wohngebieten ansteigt. Bei den internationalen Fallbeispielen zeigt sich je nach Fokusverlagerung der entsprechende Anstieg der Flächen bei den Gewerbe- und Industriegebieten oder Wohngebieten.

Immobilienpreis

Durch den Fernbahnhof in peripherer Lage pendelt sich der Immobilienpreis auf ein annehmbares Mittelmaß ein

In der Region Tullnerfeld ist durch die Eröffnung des Bahnhofs Tullnerfeld eine deutliche Zunahme der Immobilienpreise zu verzeichnen. Die Immobilienpreise verdreifachten sich in einigen Gemeinden. Dieser Anstieg lässt sich aufgrund der hohen Nachfrage an Wohngebiet sowie durch den starken Zuwachs erklären. Die Gemeinden versuchen mit der Steigerung des Immobilienpreises gegen den raschen Zuwachs der Gemeinden vorzugehen, damit die benötigte Infrastruktur ausgebaut werden kann. Beim Bahnhof Weststeiermark ist bei beiden Szenarien die gleiche Entwicklung vorzufinden, da der neue Bahnhof ein attraktives Umfeld für neue Bewohnerinnen und Bewohner der Region schafft, womit sich auch der Druck auf das Bauland erhöht.

Innen- entwicklung	Im Zuge der Errichtung des Fernbahnhofs in peripherer Lage liegt der Fokus auf Baulückenschluss sowie Nachverdichtung
-----------------------	---

Mit der steigenden Bevölkerungsentwicklung in der Region Tullnerfeld haben die Gemeinden um den Bahnhof den Fokus vermehrt auf die Innenentwicklung gelegt. So werden Baulücken in den Ortschaften geschlossen und es wird auf Nachverdichtung gesetzt, bevor neues Bauland ausgewiesen wird und Siedlungsgrenzen verschoben werden. In der Gemeinde Judenau-Baumgarten wurde zum ersten Mal die Bauklasse III zugelassen. Beim Bahnhof Weststeiermark wurde in beiden Szenarien die gleiche Strategie der Innenentwicklung mittels Nachverdichtung und Baulückenschluss gewählt.

Wirtschaftsstruktur/-entwicklung

Beschäftigte	Der Fernbahnhof in peripherer Lage erhöht die Anzahl der Beschäftigten in der Region deutlich
--------------	---

Die Region Tullnerfeld erhoffte sich zu Beginn, einen deutlichen Anstieg im Bereich der Beschäftigten zu erzielen. Im Ergebnis blieb es jedoch bei einem geringeren Anstieg als erwartet, wobei dieser Umstand vor allem auf die Nichtrealisierung des gemeinsamen Industriegebietes neben dem Bahnhof Tullnerfeld zurückzuführen ist. Aktuell ist ein leichter Anstieg der Beschäftigten in der Region Tullnerfeld festzustellen, der aber nicht im Zusammenhang mit dem Fernbahnhof in peripherer Situation steht. Beim Bahnhof Weststeiermark ist im ersten Wirkungsszenario die gleiche Entwicklung wie beim Bahnhof Tullnerfeld vorzufinden. Beim zweiten Wirkungsszenario, welches einen wirtschaftlichen Schwerpunkt aufweist, ist eine deutliche Erhöhung der Beschäftigten in der Region sichtbar. Dieser Anstieg ist auf das gemeinsame Industriegebiet neben dem Bahnhof Weststeiermark zurückzuführen sowie auf einzelne Neuansiedlungen in den umliegenden Gemeinden. In Deutschland kam es beim Bahnhof Montabaur zu einer Ansiedlung von rund 80 Unternehmen in der Region, die großteils als kleine beziehungsweise mittelständische Unternehmen mit unterschiedlichen Branchenschwerpunkten betrachtet werden können. Somit stiegen die Beschäftigten in der Region deutlich an. In Frankreich ist nur ein leichter Anstieg der Beschäftigten erkennbar, da die Ansiedlungen der Betriebe um den Bahnhof geringer ausfielen als geplant.

Arbeitsstätten	Korrespondierend mit der Erhöhung der Beschäftigten steigt dementsprechend die Anzahl der Arbeitsstätten in der Region an
----------------	---

Im Zusammenhang mit den Beschäftigten in der Region stehen die Arbeitsstätten, daher ist in den Fallbeispielen bei diesem Parameter die gleiche Entwicklung vorzufinden wie bei den Beschäftigten.

gemeinsames Industriegebiet	Es entwickelt sich ein gemeinsames Industriegebiet in der Nähe des Fernbahnhofs in peripherer Lage
-----------------------------	--

Beim Bahnhof Tullnerfeld war von den drei umliegenden Gemeinden Judenau-Baumgarten, Michelhausen und Langenrohr zunächst ein gemeinsames Gewerbe- und Industriegebiet geplant. Zur Realisierung kam es nicht, wofür es mehrere Gründe gab. Zu einem hatten alle Gemeinden noch einige Reserveflächen für Gewerbe und Industrie und versuchten, zunächst mittels Eigeninitiative zu werben. Zum anderen zeigte sich, dass das ausgewählte Areal für das gemeinsame Industriegebiet für einige Betriebe deutlich zu klein war. Die Folge war, dass sich keine Betriebe in der Nähe des Bahnhofs ansiedelten. Als Alternative wurde von der Gemeinde Michelhausen ein Bürogebäude neben dem Bahnhof Tullnerfeld erbaut, welches auch an unterschiedliche Firmen vermietet wurde. Beim Bahnhof Weststeiermark ist beim ersten Wirkungsszenario aufgrund der geringen Nachfrage sowie der Nichtumsetzung der Landesstraße zur Autobahn keine Realisierung eines gemeinsamen Industriegebietes möglich. Das zweite Wirkungsszenario schafft ein gemeinsames Industriegebiet, welches von der Laßnitztal Entwicklungs GmbH, bestehend aus den umliegenden Gemeinden und dem Regionalmanagement Südweststeiermark sowie der Kleinregion Sulmtal-Koralmburg, geleitet wird. Die Beteiligten profitieren von der Ansiedlung der Betriebe je nach dem Anteil an Fläche, den sie zur Verfügung stellen. Beim Bahnhof Montabaur in Deutschland besteht der Bereich um den Bahnhof aus unterschiedlichen Dienstleistungsbetrieben sowie Handel und Gastronomie. Insgesamt siedelten sich rund 80 Betriebe an. In Frankreich gestaltet sich die Realisierung des gemeinsamen Industriegebiets sehr schwierig. Zu Beginn war zu wenig Fläche für das Industriegebiet gewidmet und somit blieben auch die gewünschten Ansiedlungen der Betriebe aus. Nach der Gründung des Vereins Creusot-Montceau-Développement wurde ein neues wirtschaftliches Entwicklungskonzept für das Gebiet neben dem Bahnhof ausgearbeitet. Insgesamt zählen nun 50 Hektar zum Industriegebiet, welches aus einem Dienstleistungszentrum und Forschungslabors sowie Produktionsstätten bestehen sollte. Auch diese Entwicklungsstrategie erzielte nicht die gewünschten Erfolge, da sich nur einige Betriebe ansiedelten. In Frankreich ergab in diesem Zusammenhang eine Umfrage, dass bei der Ansiedlung von Betrieben der Fernbahnhof zwar eine wesentliche Rolle spielt, jedoch nicht

der relevanteste Standortfaktor für eine Niederlassung darstellt. Es werden als Konsequenz eher zentrale Standorte oder periphere Gebiete ausgewählt, in welchen die Entwicklung bereits abgeschlossen ist und in denen bereits umfangreiche Dienstleistungen angeboten werden.

Nahversorger	Der Fernbahnhof in peripherer Lage ist mit Nahversorgern in unmittelbarer Nähe ausgestattet
--------------	---

Aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen war eine Inbetriebnahme eines Nahversorgers neben dem Bahnhof Tullnerfeld nicht möglich. Die Rechtsnormen besagen in diesem Zusammenhang, dass in unmittelbarer Nähe eines derartigen Bahnhofs aufgrund der Immissionswerte kein Wohngebiet gewidmet werden darf. Dies wiederum hat zur Folge, dass kein Nahversorger in unmittelbarer Umgebung des Bahnhofs vorzufinden ist. Dennoch ist der Bahnhof Tullnerfeld mit kleineren Geschäften mit Imbisscharakter ausgestattet. Die gleichen gesetzlichen Bestimmungen sind auch beim Bahnhof Weststeiermark durch dementsprechende landesgesetzliche Regelungen vorzufinden, dennoch hat sich die Landesregierung mittels einer Verordnung selbst die Ermächtigung gegeben unter gewissen Voraussetzungen (siehe Kapitel 4.3.3.3.) zu agieren. Bei beiden Szenarien finden sich beim Bahnhof Weststeiermark lediglich einige Geschäfte im Empfangsgebäude des Bahnhofs, die einen Imbisscharakter aufweisen.

Akzeptanz

Bürger/in	Die Bürgerinnen und Bürger zeigen bereits in der Planungsphase große Akzeptanz für den Fernbahnhof in peripherer Lage
-----------	---

Zu Beginn der Planung des Bahnhofs Tullnerfeld erhoben sich einige Stimmen von Seiten der Bürgerinnen und Bürger. So bildeten sich einige Bürgerinitiativen gegen die Trassenführung der Weststrecke. Es wurde ein Antrag gegen den Bescheid der positiven Umweltverträglichkeitsprüfung eingebracht, welcher schlussendlich abgelehnt wurde. Nach der Realisierung des Bahnhofs Tullnerfeld verstummten die Bürgerinitiativen und arrangierten sich mit dem neuen Bahnhof. In der Steiermark bildeten sich in beiden Szenarien ebenfalls jeweils eine Bürgerinitiative gegen die Trassenführung der Koralmbahn sowie eine gegen das Tunnelportal in der Gemeinde Frauental. Die Bürgerinitiative erzielte mit den ÖBB im Ergebnis eine Einigung mit dem Inhalt, dass die Baustellen nicht an Feiertagen und Sonntagen betrieben werden dürfen. Weiters wurden von den ÖBB Lärmschutzfenster in der Gemeinde Frauental in der Nähe des Streckenverlauf der Koralmbahn finanziert. Zusätzlich wurde die Geschwindigkeitsbeschränkung der Züge im Bereich des Tunnelportals herabgesetzt, um die Immissionswerte zu drosseln. Beim Bahnhof Montabaur in Deutschland war zu Beginn der

Planung nicht verständlich, warum dieser Bahnhof realisiert werden soll, da die Stadt Montabaur zum damaligen Zeitpunkt nur als Mittelzentrum mit 13.500 Einwohnerinnen und Einwohnern galt. In Frankreich gaben die Bürgerinnen und Bürger dem Bahnhof Gare du Creusot TGV spöttischerweise den Spitznamen „gare du désert“ (Wüstenstation).

Politik

Die Politik setzt sich aktiv für den Fernbahnhof in peripherer Lage ein

Bei allen Fallbeispielen der Fernbahnhöfe in peripherer Situierung zeigt sich, dass die Politik eine entscheidende Rolle bei der Projektrealisierung spielte. Der Bahnhof Tullnerfeld zeigt deutlich, dass dieser ursprünglich als Überholbahnhof geplant war, aber durch den Einsatz der Politik schlussendlich zu einem Fernbahnhof adaptiert wurde. Hinsichtlich des Bahnhofs Weststeiermark wurde das Projekt schlussendlich durch die übergeordnete Landespolitik gegen eine anfängliche Skepsis seitens der Gemeinde Groß St. Florian realisiert. Dieses Vorhaben zeigt sich bei beiden Szenarien, mit einem deutlichen Unterschied im zweiten Wirkungsszenario, da hier ein weiterer Kompromiss seitens der Politik eingegangen wurde, damit die Landesstraße realisiert werden konnte. Im Fallbeispiel Montabaur in Deutschland setzten sich sowohl die Stadt als auch die Region sowie das Land ein, um die Deutsche Bahn zum Bau des Bahnhofs zu überzeugen. Hinsichtlich des Fernbahnhofs Gare du Creusot TGV im Departement Saône-et-Loire in Frankreich zeigt sich, dass sich vor allem die örtliche Politik aufgrund des wirtschaftlichen Interesses stark für den Bau des Fernbahnhofs einsetzte.

5. ALLGEMEINE HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN FÜR FERNBAHNHÖFE IM PERIPHEREN RAUM

Im Zuge der Schaffung eines neuen Verkehrsknotenpunktes durch einen Fernbahnhof in peripherer Lage wird die Erreichbarkeit der Region verbessert. Dieser Impuls nimmt einen wesentlichen Einfluss auf unterschiedliche Parameter im Bereich der Wirkungsfelder Verkehrsstruktur/-entwicklung, Siedlungsstruktur/-entwicklung, Wirtschaftsstruktur/-entwicklung und Akzeptanz. In diesem Zusammenhang gilt es, die Entwicklung in der Region auf allen Ebenen bestmöglich zu unterstützen, welche durch die nachstehenden Handlungsempfehlungen im Zusammenhang mit Fernbahnhöfen in peripherer Situierung aufgezeigt werden.

Die nachstehenden Handlungsempfehlungen dienen als Grundlage für künftige Planungsvorhaben von Fernbahnhöfen in peripherer Situierung und sollen die betroffenen Akteure zur Diskussion anregen.

5.1. Verkehrsstruktur und Verkehrsentwicklung

Pendler/in

- Zusammenhang mit Bevölkerungsentwicklung und den Arbeitsstätten in der Region beachten
- Mit einer Erhöhung in der Region rechnen

Mit einem neuen Fernbahnhof in peripherer Lage wird sich die Anzahl der Pendlerinnen und Pendler in der Region erhöhen, speziell aufgrund der Erweiterung der Erreichbarkeit zu umliegenden Großstädten aber auch in der Region. Im Zusammenhang mit dem Anstieg der Anzahl der Pendlerinnen und Pendler steht die Bevölkerungsentwicklung, welche sich bei einem neuen Bahnhof positiv entwickelt und somit für einen Anstieg der Pendlerzahl in der Region sorgt. Ob eine Erhöhung der Ein- und Auspendler und Ein- und Auspendlerinnen mit dem neuen Bahnhof zu erwarten ist, hängt von mehreren Faktoren in der Region ab. Zunächst geben die Pendlerzahlen vor der Errichtung des neuen Fernbahnhofs in peripherer Situierung einen Aufschluss, welche Tendenz bezüglich der Pendlerinnen und Pendler in der Region zu erwarten ist. Weiters sorgen neue Arbeitsstätten, die sich eventuell im Bereich des Bahnhofs oder in den umliegenden Gemeinden neben dem Bahnhof ansiedeln, für eine zusätzliche Steigerung der Zahl der Einpendlerinnen und Einpendler in die Region. Die neu geschaffene Verbindung zu Großstädten fördert wiederum die Auspendlerinnen und Auspendler. Somit ist eine Entwicklung im Vorfeld schwer abschätzbar, da dieser Parameter eng im Zusammenhang mit den Handlungsempfehlungen für die Arbeitsstätten und die Bevölkerungsentwicklung steht. Daher ist keine eigene Handlungsempfehlung für die Gruppe der Pendlerinnen und Pendler notwendig.

MIV

- Anbindung an das hochrangige Straßennetz anstreben
- Keine Erweiterung der Park and Ride Anlagen vornehmen
- Gebühren für das Abstellen des MIV einfordern

Die Anbindung des Fernbahnhofs in peripherer Lage an ein hochrangiges Straßennetz ist für den MIV notwendig, um die Ortschaften zu entlasten. Des Weiteren wird dabei ein essenzieller Standortfaktor geschaffen, der für diverse Betriebe, neben dem neuen Bahnhof, als Grundlage für eine Niederlassung in der Region dient. Das Land sollte die Region bei diesem Vorhaben unterstützen.

Bei allen Fallbeispielen stehen am Vorplatz des Bahnhofs zahlreiche Stellplätze durch eine Park and Ride Anlage zur Verfügung und in der Geschichte dieser Bahnhöfe wurden die Abstellmöglichkeiten immer wieder erweitert. Damit der MIV nicht der stärkste Zubringer zum neuen Fernbahnhof in peripherer Lage ist, gilt es, die Parkmöglichkeiten nicht auszubauen und entsprechende Gebühren für die Stellplätze vorzusehen. In diesem Zusammenhang sollten die anderen Verkehrsmittel, wie der ÖPNV und der Radverkehr, gefördert werden, damit ein Umstieg auf ein umweltfreundliches Verkehrssystem gemäß den Leitziele des Gesamtverkehrsplans 2025+ in Österreich erreicht werden kann. Leitender Akteur bei diesem Vorhaben ist die Gemeinde, die die Möglichkeit einer Umsetzung dieser Handlungsempfehlung hat.

ÖPNV

- Integration des regionalen Schienenverkehrs in den neuen Bahnhof anstreben
- Buslinien auf den Taktverkehr der Züge abstimmen
- Kapazitäten der Buslinien zu den Stoßzeiten erweitern
- Mehr Buslinien mit kürzerer Wegzeit zur Verfügung stellen
- Anrufsammeltaxi etablieren

Damit der ÖPNV als Zubringer zum neuen Fernbahnhof in peripherer Lage eine gute Alternative zum MIV darstellen kann, gilt es, die Infrastruktur des ÖPNV auszubauen und effizient zu gestalten. Der regionale Schienenverkehr sollte in diesem Zusammenhang in den neuen Fernbahnhof integriert werden, um eine regionale Anbindung zu gewährleisten. Falls es sich beim regionalen Schienenverkehr um ein anderes Bahnunternehmen handelt, sollte bereits in der ersten Planungsphase eine Kooperation zwischen diesen Bahnunternehmen stattfinden (zum Beispiel: Organisationen). Das bestehende Busliniennetz sollte adaptiert werden und den neuen Bahnhof ansteuern, wobei hier einer Abstimmung mit dem Taktverkehr der Züge hohe Priorität eingeräumt werden sollte. Damit die Buslinien zum Bahnhof hin als attraktiv erscheinen, sollte es speziell in den Stoßzeiten zu einer Erweiterung der Kapazitäten kommen, wobei in diesem Zusammenhang auch anzudenken ist, eventuell eine zusätzliche Buslinie zu integrieren, bevor die bestehenden Buslinien zu lange Wegezeiten zum Bahnhof auf sich nehmen, indem sie zeitaufwendig versuchen die Fläche zu erschließen. Zusätzlich

bietet die Alternative eines Anrufsammeltaxis zwei weitere wesentliche Möglichkeiten, da zum einen eine gute Anbindung für geringer besiedelte Ortschaften, die nicht als rentabel für einen Halt der Buslinien gelten, geschaffen werden kann, und zum anderen eine Abdeckung der Erreichbarkeit seitens des ÖPNV auch an den Randzeiten gewährleistet wird. Wichtige Akteure, welche bei diesem Vorhaben gleich zu Beginn der Planung eingebunden werden sollen, sind unter anderem der lokale Verkehrsverbund sowie die betroffenen Gemeinden.

Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> - Bike and Ride Anlage am Bahnhof errichten - Integration neuer Radwege in das bestehende Netz, die zum Bahnhof führen, forcieren - Bike Sharing am Bahnhof für die letzten Meter anbieten
-------------------	--

Für ein ausreichendes Angebot an Radinfrastruktur ist um den Bereich des Fernbahnhofs in peripherer Lage mittels einer Bike and Ride Anlage sowie durch die nötigen Radwege zum Bahnhof zu sorgen. Die neuen Radwege müssen nach Möglichkeit in das bestehende Radwegenetz der jeweiligen Gemeinden implementiert werden. Für die Schaffung der neuen Radwege können sich die Gemeinden Unterstützung vom Land holen und diese in weiterer Folge als Landesradwege ausweisen. Weiters gibt es die Möglichkeit einer Zusammenarbeit mit dem Regionalmanagement, welches die Gemeinden vor allem bei der Verwirklichung von neuen Themenradwegen in der Region unterstützen soll. Damit der Radverkehr eine größere Rolle bei der Nutzung der Verkehrsmittel, speziell im Zuge der letzten Meter zur Zielerreichung, spielt, sollte ein Bike Sharing im Bereich des neuen Bahnhofs angeboten werden. Dieses Bike Sharing kann unter anderem für das neu entwickelte Industriegebiet und in den Ortszentren genutzt werden, um Alternativen zum MIV anzubieten.

5.2. Siedlungsstruktur und Siedlungsentwicklung

Bevölkerungs-entwicklung	<ul style="list-style-type: none"> - nötige Infrastruktur bei allfälligem Zuwachs bereitstellen - Parameter des Immobilienpreises sowie der Innenentwicklung beachten - mehr Wohnbaufläche zur Verfügung stellen
---------------------------------	---

Ein neuer Fernbahnhof in peripherer Lage bringt positive Impulse für die Gemeinden in der näheren Umgebung vor allem im Kontext einer ansteigenden Bevölkerungsentwicklung. Daher liegt der Fokus in diesem Bereich auf einer Bereitstellung der entsprechenden Infrastruktur für den Zuwachs und einem dementsprechenden Ausbau. Der Parameter der Bevölkerungsentwicklung steht in einem engen Zusammenhang mit der Innenentwicklung sowie mit den Immobilienpreisen. So gilt es, die Strategie der Innenentwicklung bei einem Anstieg der Bevölkerung zu verfolgen. Das gewährleistet zunächst einen Baulückenschluss in den Gemeinden sowie eine Nachverdichtung. Bei den Immobilienpreisen ist definitiv mit einer Erhöhung zu rechnen, da die Nachfrage mit dem Zuwachs der Bevölkerung deutlich ansteigt.

Aufgrund der Strategieverfolgung der Innenentwicklung steht zunächst eine begrenzte Fläche an Wohnbauland zur Verfügung. Dies hat zur Folge, dass die Immobilienpreise zunächst deutlich ansteigen werden. Für die Gemeinden gilt daher im Vorfeld, dass sie klare Prioritäten bei einer Zunahme der Bevölkerung setzen, um einer dispersen Siedlungsentwicklung entgegenwirken zu können. Die Tätigkeiten der Gebietskörperschaften sollten dabei im Einklang mit den Zielen des ÖREK stehen, die eine kompakte Siedlungsstruktur sowie eine polyzentrische Entwicklung anstreben.

Flächen- nutzung	- Veränderung der Flächennutzung in Abhängigkeit zum Schwerpunkt der Region bzw. der jeweiligen Gemeinde beachten
-----------------------------	---

Mit dem Fernbahnhof in peripherer Situierung verändert sich auch die Flächennutzung in der Region. Die Tendenz der Veränderung der Flächennutzung ist abhängig von der Schwerpunktsetzung der Region in Bezug auf den neuen Fernbahnhof. Liegt zum Beispiel der Schwerpunkt im wirtschaftlichen Bereich, so ist eine Erhöhung im Bereich der Industrie- und Gewerbeflächen in den jeweiligen Gemeinden das notwendige Resultat. Liegt der Fokus hingegen auf einem Anstieg der Siedlungsentwicklung, so ist mit einer Erhöhung der Wohngebiete innerhalb der Gemeinden zu rechnen.

Immobilien- preis	- Permittierung einer Explosion der Immobilienpreise verhindern - Fokus auf dynamische Entwicklung des Immobilienmarktes setzen
------------------------------	--

Der Parameter der Immobilienpreise steht in direkter Verbindung mit der positiven Bevölkerungsentwicklung, die sich im Zusammenhang mit einem neu geschaffenen Fernbahnhof in peripherer Lage ergibt. Steigt die Zahl der Bevölkerung, resultiert daraus auch ein Anstieg der Nachfrage und somit des Preises, zusätzlich durch den Umstand verstärkt, dass nur eine begrenzte Fläche an Bauland in den Gemeinden zur Verfügung steht. Es gilt seitens der Gemeinden, darauf zu achten, dass die Immobilienpreise nicht explodieren. Der Markt sollte im Wesentlichen dynamisch bleiben und dabei eine gewisse Anzahl an Angeboten bieten, damit die Nachfrage schlussendlich einigermaßen gedeckt ist. Dies kann mittels Vergabe des Baulands an Bauträger bewerkstelligt werden, welcher mehrere Wohneinheiten auf einer geringen Fläche zur Verfügung stellen kann.

Innen- entwicklung	- Baulückenschluss mittels attraktiver Angebote anstreben - Nachverdichtung durch Erhöhung der Bauklassen in den Gemeinden durchführen - Erweiterung der Siedlungsgrenzen so lang wie möglich vermeiden
-------------------------------	---

Die Strategie der Innenentwicklung sollte im Zusammenhang mit dem neuen Fernbahnhof in peripherer Situierung gewählt werden. So forcieren die Gemeinden die Baulückenschließung

sowie eine Nachverdichtung der Ortschaften. Das Ziel des ÖREK ist, eine kompakte Siedlungsstruktur zu entwickeln und dabei vor allem auf eine polyzentrische Struktur zu setzen. Zur Umsetzung dieses Vorhabens ist ein Anstieg der Bevölkerung in der jeweiligen Gemeinde notwendig, daher ist dieser Parameter eng mit der Bevölkerungsentwicklung verbunden. Bei der Innenentwicklung gilt es, die Siedlungsgrenzen erst zu erweitern, wenn eine Nachverdichtung sowie eine Baulückenschließung erfolgt sind. Daher besteht die Aufgabe der Gemeinde darin, die bestehenden Baulücken mittels eines attraktiven Angebotes zu schließen und, noch bevor es zur Widmung neuen Baulands kommt, auf Nachverdichtung im Ortskern mittels der Erhöhung der Bauklassen zu setzen, damit das Aussterben des Ortskerns verhindert wird.

5.3. Wirtschaftsstruktur und Wirtschaftsentwicklung

Beschäftigte	<ul style="list-style-type: none"> - Abhängigkeit von der Erhöhung der Arbeitsstättenanzahl beachten - wirtschaftliche Impulse in der Region setzen
---------------------	---

Der Fernbahnhof in peripherer Lage fördert mittels eines wirtschaftlichen Schwerpunkts für die Region eine Erhöhung der Beschäftigtenzahl. Dieser Parameter steht in Abhängigkeit mit der Erhöhung der Arbeitsstätten in der Region. Für eine Erhöhung der Arbeitsstätten in der Region sollten in diesem Kontext wirtschaftliche Impulse gesetzt werden. Einen derartigen wirtschaftlichen Impuls, der sich für die Gemeinden ergibt, stellt die Realisierung eines gemeinsamen Industriegebiets in der Nähe des neuen Bahnhofs dar. Dieses ermöglicht, die gemeinsamen Synergieeffekte der Betriebe zu nutzen. Die Aufgabe der Gemeinde besteht darin, die nötigen wirtschaftlichen Impulse zu setzen und eine Kooperation mit dem Land anzustreben.

Arbeitsstätten	<ul style="list-style-type: none"> - Zusammenhang mit der Realisierung des gemeinsamen Industriegebiets beachten - Gute Vermarktungsstrategie der künftigen Standorte verfolgen - eine gute verkehrlichen Infrastruktur schaffen - günstige Mieten oder Grundstückspreise implementieren
-----------------------	--

Eine Erhöhung der Arbeitsstättenanzahl in der Region kann unter anderem dadurch erfolgen, dass es zu einer Realisierung eines gemeinsamen Industriegebietes in der Nähe des neuen Fernbahnhofs in peripherer Situierung kommt. Somit strebt die Region mit dem neuen Bahnhof einen wirtschaftlichen Schwerpunkt an. Nicht nur der neue Fernbahnhof in peripherer Lage gilt als entscheidender Standortfaktor für eine regionale wirtschaftliche Entwicklung. Eine gute Vermarktung des neuen Standorts sowie eine günstige verkehrliche Infrastruktur sollten in diesem Zusammenhang ebenfalls gegeben sein. Zusätzlich sollten günstige Mieten oder

Grundstückspreise die Betriebe zu einer Ansiedlung in der Region bewegen. Das Land kann den wirtschaftlichen Schwerpunkt der Region mittels Fördermittel unterstützen und speziell bei der Vermarktung sowie bei der verkehrlichen Infrastruktur zentrale Impulse setzen. Die Gemeinde sollte die entsprechenden Flächen für die Ansiedlungen, gekoppelt mit attraktiven Mieten oder Grundstückspreisen, zur Verfügung stellen.

gemeinsames Industriegebiet

- mehrere Gemeinden zusammenschließen
- Unterstützung durch den Bezirk bzw. das Land und das Regionalmanagement einholen
- Branchenmix anstreben
- Zusammenhang mit den Arbeitsstätten beachten

Die Gemeinden, die sich in künftiger Nähe des Fernbahnhofs in peripherer Lage befinden, sollten sich zusammenschließen und gemeinsam ein Industriegebiet in Bahnhofsnähe realisieren. Die Gemeinden sollten sich zusätzlich Unterstützung vom Regionalmanagement sowie dem Bezirk holen. Die Beteiligten dieses Projekts erhalten den Gewinn prozentual nach der von ihnen für das Industriegebiet zur Verfügung gestellten Fläche. Somit kann der Konkurrenzkampf unterbunden werden. Dieser Zusammenschluss der Gemeinden ermöglicht ebenfalls eine gute Vermarktungsstrategie, die als Bekanntmachung des neuen Industriestandorts neben dem Fernbahnhof in peripherer Lage genutzt werden kann. Des Weiteren sollte das neu geschaffene Industriegebiet einen Branchenmix anstreben, damit eine breitere Summe von Betriebsarten zur Ansiedlung in Frage kommt. Wie zuvor beim Parameter Arbeitsstätte erwähnt, ist der neue Bahnhof nicht der einzige ausschlaggebende Standortfaktor für die Berücksichtigung der Ansiedlung, daher gilt es, auch die Empfehlungen für Arbeitsstätten zu beachten.

Nahversorger

- gesetzliche Adaptierung für eine Niederlassung neben dem Bahnhof vornehmen
- nur kleine Geschäftslokale mit Imbisscharakter im Bahnhof forcieren

Aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen ist eine Inbetriebnahme eines Nahversorgers neben dem Fernbahnhof in peripherer Lage nicht möglich. Die rechtlich relevanten Normen besagen in diesem Zusammenhang, dass in unmittelbarer Nähe eines derartigen Bahnhofs aufgrund der Immissionswerte kein Wohngebiet gewidmet werden darf. Dies wiederum hat zur Folge, dass kein Nahversorger in unmittelbarer Umgebung des Bahnhofs vorzufinden sein wird. Für die Ermöglichung der Ansiedlung eines Nahversorgers neben dem Fernbahnhof in peripherer Situierung ist eine gesetzliche Adaptierung notwendig. Sofern eine derartige Gesetzesänderung in naher Zukunft nicht realisiert wird, können sich im Endeffekt nur kleine Geschäfte mit Imbisscharakter direkt im und neben dem Bahnhofsgebäude niederlassen.

5.4. Akzeptanz

Bürger/in	<ul style="list-style-type: none">- Informationsaustausch zwischen dem Bahnunternehmen und den Bürgerinnen und Bürgern bereits in der Planungsphase durchführen- Bei Bürgerinitiativen eine Konsensfindung mittels Mediation anstreben- Stetigen Informationsfluss während des Projekts aufrechterhalten- Informationsbereiche in den Gemeinden implementieren- Workshoptage mit den Bürgerinnen und Bürgern bereitstellen
-----------	--

Damit eine Akzeptanz der Bürgerinnen und Bürger bereits zu Beginn des neuen Fernbahnhofs in peripherer Lage gegeben ist, sollten diese in die Planungsphase einbezogen werden, damit den bereits bekannten Konfliktpunkten entgegengewirkt werden kann. Dazu zählen unter anderem:

- Fehlende Nachvollziehbarkeit bei der Trassenführung
- Baustellenlärm an Sonn- und Feiertagen
- Anstieg der Immissionswerte aufgrund der Geschwindigkeit der Züge
- Platzierung des neuen Bahnhofs auf die grüne Wiese

Im Zuge eines Informationsaustausches in den einzelnen Planungsschritten können einige Konfliktpunkte bereits entkräftet werden. So sind die Bürgerinnen und Bürger von Beginn an über die einzelnen Schritte informiert und die Nachvollziehbarkeit der einzelnen Entscheidungen wird für sie klarer. Falls sich im Zuge der Planung dennoch Bürgerinitiativen bilden sollten, ist eine Konsensfindung zwischen den Parteien anzustreben. Diese gemeinsame Einigung kann in einer Mediation erzielt werden. In diesem Zusammenhang sollte ein stetiger Informationsfluss zwischen Bahnunternehmen und den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern erreicht werden. Zusätzliche Informationsbereiche in einigen Gemeinde sollten eingerichtet werden, um Rückfragen der Bürgerinnen und Bürger zu ermöglichen. Weiters sollten die Bürgerinnen und Bürger im Zuge eines Workshoptages die Möglichkeit bekommen, Ideen sowie die aus ihrer Sicht wichtigen Punkte in das Projekt einzubringen. Die Möglichkeit, eigene Vorschläge für ein bestimmtes Projekt einzubringen, stärkt im Endeffekt die Akzeptanz für ein zukünftig zu realisierendes Projekt umso mehr, da das Projekt durch die Bürgerinnen und Bürger selbst legitimiert wird.

Politik	<ul style="list-style-type: none">- Vorfeldabstimmung mit den Gemeinden durchführen- Kooperation mit den Bahnunternehmen anstreben- Schwerpunktsetzung auf das Bahnhofsumfeld legen
---------	---

Die Politik wiederum setzt sich verstärkt für Fernbahnhöfe in peripherer Lage ein. Im Vorfeld der Planung sollte ein verstärkter Diskurs mit den betroffenen Gemeinden geführt werden, um diese für das Vorhaben zu gewinnen. Die Politik sollte eine gute Kooperation mit den

Bahninfrastrukturunternehmen anstreben, um die wichtigen Haltepunkte auf der Fernstrecke festzulegen. Damit sollte eine Akzeptanz von beiden Seiten gegeben sein. Der Fernbahnhof in peripherer Situierung erscheint daher in einer Gesamtbetrachtung immer als Kompromiss. Weiters legt die Politik den Schwerpunkt auf die Planung des Bahnhofsumfelds und legt Strategien für die Entwicklung der Region fest.

6. KRITISCHE REFLEXION EINER ÜBERTRAGBARKEIT

In diesem Kapitel liegt der Schwerpunkt der Betrachtung darauf, ob eine Übertragbarkeit des Bahnhofs Tullnerfeld auf den Bahnhof Weststeiermark möglich ist, der sich zum Zeitpunkt der Erstellung der Arbeit noch in Bau befindet. Der Bahnhof Weststeiermark wird voraussichtlich mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025 in Betrieb gehen. Diese kritische Auseinandersetzung mit einigen ausgewählten Rahmenbedingungen dient schlussendlich der Beantwortung der zweiten Forschungsfrage der vorliegenden Diplomarbeit.

6.1. Allgemeine Gegebenheiten

Bei einer genaueren topografischen Betrachtung zeigt sich, dass die Region Tullnerfeld flächenmäßig die Kleinregion Innovatives Laßnitztal bei weitem übersteigt. Dieser Größenunterschied verdeutlicht sich nicht nur durch das Flächenausmaß, sondern überdies durch den Umstand, dass in der Region Tullnerfeld zwölf Gemeinden liegen, während dazu korrespondierend in der Kleinregion nur drei Gemeinden aufzufinden sind.

Folglich lässt sich sagen, dass bezüglich der Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner in der Region Tullnerfeld (48.880; Stand 2018) im Gegensatz zur Kleinregion Innovatives Laßnitztal (7.536; Stand 2017) ebenfalls ein signifikanter Unterschied erkennbar ist. Das Bundesland Niederösterreich mit dem Bahnhof Tullnerfeld weist aufgrund der ebenerdigen Topografie einen viel größeren Dauersiedlungsraum auf als das Land Steiermark mit dem Bahnhof Weststeiermark. Zusammengefasst liegen hinsichtlich der Einwohnerdichte des jeweiligen Landes mit diesen Kennzahlen daher beide Regionen über dem Durchschnitt.

Abschließend ist daher ein Vergleich der beiden Regionen möglich, da eine gleiche Ausgangslage im Hinblick auf die Realisierung eines Bahnhofs in peripherer Lage geschaffen wird.

Beide Bahnhöfe befinden sich auf einem TEN-Netz Korridor, der sich jeweils durch Österreich zieht. Der Bahnhof Tullnerfeld liegt auf dem Korridor Rhine-Danube, welcher in Österreich auch als Weststrecke bezeichnet wird. Der Bahnhof Weststeiermark wird sich künftig auf dem Korridor Baltic-Adriatic, der in weiterer Folge als Südstrecke bezeichnet wird, befinden. Im Vorfeld war bei beiden Bahnhöfen kein Vorbestand der Trasse oder eines Bahnhofsgebäudes gegeben. Da sich somit beide Bahnhöfe auf einer Neubaustrecke befinden, ist eine ähnliche Rahmenbedingung für einen direkten Vergleich gegeben. Beide Bahnhöfe befinden sich auf einer Neubaustrecke.

Aufgrund der Größenordnung des Projektes Fernbahnhof in peripherer Lage ist eine UVP zwingend durchzuführen. Bei beiden Bahnhöfen erfolgte daher eine UVP.

6.2. Lage und Funktion des Bahnhofs

Der Bahnhof Tullnerfeld ist als Durchgangsbahnhof ausgestaltet. Auch der künftige Bahnhof Weststeiermark wird die gleiche Typologie aufweisen. Das Empfangsgebäude beim Bahnhof Tullnerfeld befindet sich unter den Gleiskörpern, die auf einen Damm aufgeschüttet wurden. Beim Bahnhof Weststeiermark wird das Empfangsgebäude nördlich liegen und eine Brücke wird die zukünftigen Bahnsteige verbinden. Siehe dazu *Abbildung 30* sowie *Abbildung 31*. Die Gemeinsamkeit der Ausgestaltung beider Bahnhöfe als Durchgangsbahnhöfe ergibt daher eine gute Vergleichbarkeit. Die Lage des Empfangsgebäudes ist in diesem Zusammenhang allerdings irrelevant für einen Vergleich, da es sich hier um eine rein architektonische Ausgestaltung handelt, die den Architektinnen und Architekten vorbehalten bleibt.



Abbildung 30: Bahnhof Tullnerfeld – nordseitiger Zugang noch in Bau; meinbezirk.at, 2012



Abbildung 31: Bahnhof Weststeiermark – Empfangsgebäude mit Brücke; meinbezirk.at, 2018

Hinsichtlich der Bedienung der Bahnhöfe findet sich beim Bahnhof Tullnerfeld ein Stundentakt vor, wobei pro Stunde fünf bis sechs Züge verkehren (diese Anzahl beinhaltet nur jene Züge, die auch tatsächlich im Bahnhof halten; ausgenommen ist daher explizit der Güterverkehr). Zukünftige Prognosen in Bezug auf den Bahnhof Weststeiermark sprechen ebenfalls von einer Bedienung im Stundentakt, wodurch auch hier eine optimale Vergleichsbasis der beiden Bahnhöfe gegeben ist.

Der regionale Schienennahverkehr wird in der Kleinregion Innovatives Laßnitztal durch die GKB abgedeckt, während beim Bahnhof Tullnerfeld eine vollständige Abdeckung durch die ÖBB gewährleistet wird. Daher zeigt sich eine vollständige regionale Abdeckung des Schienennahverkehrs bei beiden Fallbeispielen. Der einzige Unterschied besteht darin, dass in der Kleinregion Innovatives Laßnitztal ein zusätzlicher Akteur bei der Projektplanung miteinbezogen und berücksichtigt werden muss.

Am Fallbeispiel Bahnhof Tullnerfeld konnte festgestellt werden, dass die Buslinien auf den Zugverkehr des Bahnhofs abgestimmt sind. Insgesamt bedienen den neuen Verkehrsknotenpunkt sieben Buslinien am Bahnhofsvorplatz. In der Kleinregion Innovatives Laßnitztal können hier nur Vermutungen angestellt werden, da noch keine konkreten Pläne zur Ausgestaltung des ÖPNV im Bereich des zukünftigen Bahnhofs Weststeiermark vorhanden sind. Im Interview mit dem Bürgermeister von Groß St. Florian wurde mitgeteilt, dass von einer Anpassung des Bustaktverkehrs an den Taktverkehr künftig haltender Züge ausgegangen wird. Der Bezirk Deutschlandsberg, in welchem der künftige Bahnhof Weststeiermark situiert sein wird, verfügt über das Anrufsammeltaxi IST mobil West, welches

den ÖPNV zusätzlich unterstützen wird. Derartige zusätzliche Angebote sind bei genauerer Betrachtung des Umfelds des Bahnhofs Tullnerfeld nicht vorhanden, sodass hier auf keine Unterstützung durch Alternativen gesetzt wurde. Ein Vergleich der beiden Bahnhöfe im Bereich der Verknüpfung des ÖPNV, speziell in Relation zu den Buslinien, ist nach heutigem Kenntnisstand daher noch nicht möglich.

Der Bahnhof Tullnerfeld weist in Verknüpfung mit dem MIV eine Park and Ride Anlage auf, die seit der erstmaligen Errichtung kontinuierlich erweitert worden ist und aktuell 1064 Stellplätze fasst. Eine Erweiterung der Anlage ist in Planung. Auch beim Bahnhof Weststeiermark wird in Zukunft eine Park and Ride Anlage vorzufinden sein, die ein prognostiziertes Fassungsvermögen von etwa 500 Stellplätzen aufweisen wird.

Beide Bahnhöfe setzen daher zusammengefasst auf eine gute Anbindung für den MIV, wodurch sich eine gute Vergleichbarkeit ergibt. Die zur Eröffnung des Bahnhofs Tullnerfeld ebenfalls vorhandene Zahl von 500 Stellplätzen zeigt, dass auch in Zukunft beim Bahnhof Weststeiermark mit einer dementsprechenden Erhöhung der Anzahl der Stellplätze gerechnet werden kann.

Neben dem Angebot für den MIV findet sich beim Bahnhof Tullnerfeld auch ein entsprechendes Angebot für Fahrradnutzerinnen und Fahrradnutzer, konkret durch die Realisierung einer Bike and Ride Anlage mit 100 Abstellplätzen. Dieses Angebot wird parallel zur Erweiterung der Park and Ride Anlage in Zukunft ebenfalls vergrößert. Auch beim Bahnhof Weststeiermark ist eine derartige Anlage für Fahrräder geplant, allerdings fehlen in diesem Kontext konkrete Daten hinsichtlich des Fassungsvermögens. Beide Bahnhöfe haben überdies einen Radweg, der eine direkte Verbindung zum Bahnhof ermöglicht. Die genannten Kriterien verstärken daher umso mehr einen direkten Vergleich zwischen Bahnhof Tullnerfeld und Bahnhof Weststeiermark.

6.3. Politische und planerische Vorgaben

Jedes Bundesland definiert seine eigenen raumplanerischen Vorgaben, da der Bereich der Raumplanung und Raumordnung verfassungsrechtlich den Ländern zugeteilt ist. Auf Landesebene in Niederösterreich besteht das Landesentwicklungskonzept aus sechs Abschnitten, während sich das Landesentwicklungsprogramm für das Land Steiermark aus zwei Strategiefeldern zusammensetzt. Beide sind trotz ihrer unterschiedlichen Nennungen für das Land und die Gemeinden rechtlich verbindlich.

Bezugnehmend auf die Realisierung eines Fernbahnhofs in peripherer Situierung mit den genauer in dieser Arbeit betrachteten Wirkungsfeldern zeigen sich nahezu identische Vorgaben sowohl auf niederösterreichischer als auch auf steirischer Ebene, wobei das separate verkehrliche Mobilitätskonzept 2030+ auf Landesebene in Niederösterreich

vorhanden ist. Auch in der Steiermark findet sich hinsichtlich der Verkehrsstruktur und -entwicklung das Gesamtverkehrskonzept 2008+ als separates Grundsatzdokument, welches inhaltlich gerade auf den Ausbau des umweltfreundlichen Verkehrs gerichtet ist. Bei Betrachtung der Zielsetzungen in Niederösterreich zeigt sich der gleiche Zugang, jedoch unter anderen Begrifflichkeiten. Somit ist auf Landesebene eine gemeinsame planerische Grundlage für beide Fernbahnhöfe in peripherer Situierung gegeben.

Auf Regionalebene wurde ein regionales Entwicklungsleitbild für die Region Südweststeiermark (Bezirke Deutschlandsberg und Leibnitz) auf Basis des Projekts RAUV (Raumentwicklung entlang hochrangiger Verkehrsachsen) entwickelt, wobei dieses Projekt eine Stärkung der Süd- und West-Achse auf wirtschaftlicher Basis forciert. Das KRRK (Kleinregionales Entwicklungskonzept) weist in der Region Tullnerfeld keine derartige Grundlage auf, da hier auf Basis des neuen Fernbahnhofs Tullnerfeld neue Entwicklungsschwerpunkte in Bezug auf den Bahnhof gelegt wurden und es zu dementsprechenden Evaluierungen kam.

Das regionale Entwicklungsleitbild der Region Südweststeiermark dient als Grundlage für das kleinregionale Entwicklungskonzept (KEK), welches für die Kleinregion Innovatives Laßnitztal gilt. In der Region Tullnerfeld ist ein ähnliches Instrumentarium unter der Bezeichnung KRRK zu finden. Beide Konzepte weisen im Bezug zu den näher betrachteten Wirkungsfeldern einen ähnlichen Fokus bei der künftigen Entwicklung der Region beziehungsweise Kleinregion auf. Unterschiede sind nur in den Formulierungen der Begrifflichkeiten zu finden.

Zusammenfassend lässt sich daher sagen, dass jedes Land unterschiedliche Bezeichnungen der Grundsatzdokumente verwendet, jedoch inhaltlich in Bezug auf den Fernbahnhof in peripherer Situierung die gleichen Zielsetzungen verfolgt werden. In diesem Kontext können beide Fernbahnhöfe daher ebenfalls gut miteinander verglichen werden.

7. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Der Fernbahnhof in peripherer Lage zählt zur Sonderform der Fernbahnhöfe, wobei sich die spezielle periphere Situierung aufgrund der isolierten Lage zu nächstgelegenen Ortschaften ergibt. Oftmals wird die Floskel vom Bahnhof „auf der grünen Wiese“ herangezogen, um diesen Typus anschaulicher darzustellen.

Im Zusammenhang mit dem Fernbahnhof in peripherer Situierung ergeben sich spezielle Einflüsse auf die Wirkungsfelder Verkehrsstruktur/-entwicklung, Siedlungsstruktur/-entwicklung, Wirtschaftsstruktur/-entwicklung und Akzeptanz, die im Zuge der zuvor bearbeiteten Fallbeispiele Bahnhof Tullnerfeld und Bahnhof Weststeiermark sowie internationaler Beispiele aus Deutschland und Frankreich aufgezeigt wurden. Diese empirisch nachgewiesenen Einflüsse wurden im Zuge einer raumplanerischen Sichtweise zu idealtypischen Leitlinien für Fernbahnhöfe in peripherer Lage zusammengefasst (siehe *Abbildung 32*).

Verkehrsstruktur/-entwicklung

Pendler/in	Die Implementierung des Fernbahnhofs in peripherer Lage führt zu einem Anstieg der Pendlerinnen und Pendler
MIV	Die Anbindung des Fernbahnhofs in peripherer Lage an ein hochrangiges Straßennetz ist für den MIV essenziell
ÖPNV	Die Infrastruktur des ÖPNV zum Fernbahnhof in peripherer Lage ist effizient ausgestaltet
Radverkehr	Ein ausreichendes Angebot für die Radinfrastruktur um den Fernbahnhof in peripherer Lage ist vorhanden

Wirtschaftsstruktur/-entwicklung

Beschäftigte	Der Fernbahnhof in peripherer Lage erhöht die Anzahl der Beschäftigten in der Region deutlich
Arbeitsstätten	Korrespondierend mit der Erhöhung der Beschäftigten steigt dementsprechend die Anzahl der Arbeitsstätten in der Region an
gemeinsames Industriegebiet	Es entwickelt sich ein gemeinsames Industriegebiet in der Nähe des Fernbahnhofs in peripherer Lage
Nahversorger	Der Fernbahnhof in peripherer Lage ist mit Nahversorgern in unmittelbarer Nähe ausgestattet

Siedlungsstruktur/-entwicklung

Bevölkerungs-entwicklung	Der Fernbahnhof in peripherer Lage bringt positive Impulse für die Bevölkerungsentwicklung in der Region
Flächennutzung	Der Fernbahnhof in peripherer Lage verändert die Flächennutzung in der Region
Immobilienpreis	Durch den Fernbahnhof in peripherer Lage pendelt sich der Immobilienpreis auf ein annehmbares Mittelmaß ein
Innen-entwicklung	Im Zuge der Errichtung des Fernbahnhofs in peripherer Lage liegt der Fokus auf Baulückenschluss sowie Nachverdichtung

Akzeptanz

Bürger/in	Die Bürgerinnen und Bürger zeigen bereits in der Planungsphase große Akzeptanz für den Fernbahnhof in peripherer Lage
Politik	Die Politik setzt sich aktiv für den Fernbahnhof in peripherer Lage ein

Abbildung 32: Leitlinien für Fernbahnhöfe in peripherer Lage; eigene Darstellung, 2019

Da diese Leitlinien inhaltlich nicht vollständig umsetzbar erscheinen, wurden in einem weiteren Schritt allgemeine Handlungsempfehlungen aus den vorangegangenen Leitlinien

herausgearbeitet. Diese Handlungsempfehlungen sollen als Leitfäden für zukünftige planerische Vorhaben für Fernbahnhöfe in peripherer Lage dienen, um von Beginn an sämtliche Problemfelder im Blick zu haben und im Endeffekt eine effiziente Umsetzung des Projekts zu ermöglichen (siehe dazu *Abbildung 33*). Ein Hauptaugenmerk liegt dabei vor allem auf der Einbindung sämtlicher Akteure in das Planungsvorhaben. Zentral ist im Vorfeld die Fragestellung zu klären, welcher Schwerpunkt im Zuge der Errichtung des neuen Fernbahnhofs in peripherer Situierung in der Region gelegt werden soll. Dementsprechend gilt es, etwaige Handlungsempfehlungen anzupassen. In diesem Kontext ist eine gemeinsame Zusammenarbeit aller Akteure auf allen Planungsebenen unerlässlich. Abschließend ist zu erwähnen, dass ausschließlich von österreichischer Rechtslage ausgegangen wurde.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar. The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Verkehrsstruktur/-entwicklung

Pendler/in	- Zusammenhang mit Bevölkerungsentwicklung und den Arbeitsstätten in der Region beachten - Mit einer Erhöhung in der Region rechnen
MIV	- Anbindung an das hochrangige Straßennetz anstreben - Keine Erweiterung der Park and Ride Anlagen vornehmen - Gebühren für das Abstellen des MIV einfordern
ÖPNV	- Integration des regionalen Schienenverkehrs in den neuen Bahnhof anstreben - Buslinien auf den Taktverkehr der Züge abstimmen - Kapazitäten der Buslinien zu den Stoßzeiten erweitern - Mehr Buslinien mit kürzerer Wegzeit zur Verfügung stellen - Anrufsammeltaxi etablieren
Radverkehr	- Bike and Ride Anlage am Bahnhof errichten - Integration neuer Radwege in das bestehende Netz, die zum Bahnhof führen, forcieren - Bike Sharing am Bahnhof für die letzten Meter anbieten

Wirtschaftsstruktur/-entwicklung

Beschäftigte	- Abhängigkeit von der Erhöhung der Arbeitsstättenanzahl beachten - wirtschaftliche Impulse in der Region setzen
Arbeitsstätten	- Zusammenhang mit der Realisierung des gemeinsamen Industriegebiets beachten - Gute Vermarktungsstrategie der künftigen Standorte verfolgen - eine gute verkehrlichen Infrastruktur schaffen - günstige Mieten oder Grundstückspreise implementieren
gemeinsames Industriegebiet	- mehrere Gemeinden zusammenschließen - Unterstützung durch den Bezirk bzw. das Land und das Regionalmanagement einholen - Branchenmix anstreben - Zusammenhang mit den Arbeitsstätten beachten
Nahversorger	- gesetzliche Adaptierung für eine Niederlassung neben dem Bahnhof vornehmen - nur kleine Geschäftslokale mit Imbisscharakter im Bahnhof forcieren

Siedlungsstruktur/-entwicklung

Bevölkerungs-entwicklung	- nötige Infrastruktur bei allfälligem Zuwachs bereitstellen - Parameter des Immobilienpreises sowie der Innenentwicklung beachten - mehr Wohnbaufläche zur Verfügung stellen
Flächen-nutzung	- Veränderung der Flächennutzung in Abhängigkeit zum Schwerpunkt der Region bzw. der jeweiligen Gemeinde beachten
Immobilien-preis	- Permittierung einer Explosion der Immobilienpreise verhindern - Fokus auf dynamische Entwicklung des Immobilienmarktes setzen
Innen-entwicklung	- Baulückenschluss mittels attraktiver Angebote anstreben - Nachverdichtung durch Erhöhung der Bauklassen in den Gemeinden durchführen - Erweiterung der Siedlungsgrenzen so lang wie möglich vermeiden

Akzeptanz

Bürger/in	- Informationsaustausch zwischen dem Bahnunternehmen und den Bürgerinnen und Bürgern bereits in der Planungsphase durchführen - Bei Bürgerinitiativen eine Konsensfindung mittels Mediation anstreben - Stetigen Informationsfluss während des Projekts aufrechterhalten - Informationsbereiche in den Gemeinden implementieren - Workshopstage mit den Bürgerinnen und Bürgern bereitstellen
Politik	- Vorfeldabstimmung mit den Gemeinden durchführen - Kooperation mit den Bahnunternehmen anstreben - Schwerpunktsetzung auf das Bahnhofsumfeld legen

Abbildung 33: Handlungsempfehlungen für Fernbahnhöfe in peripherer Lage; eigene Darstellung, 2019

Die ausgearbeiteten Handlungsempfehlungen dienen, wie bereits erwähnt, als Grundlage für künftige Planungen von Fernbahnhöfen in peripherer Lage. Dies darf aber nicht dahingehend verstanden werden, diese als starre Konstrukte bei jedem zukünftigen Planungsvorhaben anzuwenden. Die Zielsetzung dieser Arbeit lag von Beginn an vor allem in einer flexiblen Anpassung an die jeweilige Region, die ein solches Planungsvorhaben anstrebt. Zusätzlich sollen die ausgearbeiteten Empfehlungen auch als Basis für angeregte Diskussionen

zukünftiger Projekte dienen, da gerade derartige argumentative Austauschmöglichkeiten einen zusätzlichen positiven Einfluss auf wesentliche Wirkungsfelder nehmen können.

Im Zusammenhang mit einem Fernbahnhof in peripherer Lage kann im Zuge der Arbeit natürlich nur eine beschränkte Anzahl an Wirkungsfeldern einer näheren Untersuchung unterzogen werden. So stellt sich beispielsweise die Frage, welche Auswirkungen ein Fernbahnhof in peripherer Situierung auf den umliegenden Naturraum nimmt oder welche Wirkungen auf den Bezirk an sich mit dem Planungsvorhaben verbunden sind. Eine interessante kritische Betrachtung könnte auch im Kontext der Wirkungen auf den Güterverkehr vorgenommen werden.

Der Fernbahnhof in peripherer Lage kann daher als ein Phänomen, welches nicht nur die im Zuge dieser Arbeit ausgearbeiteten Parameter, sondern darüber hinaus auch zahlreiche Aspekte außerhalb der Raumplanung und Raumordnung wesentlich beeinflusst, angesehen werden.

8. LITERATURVERZEICHNIS

Ahlfeldt, Gabriel; Feddersen, Arne: From periphery to core: economic adjustments to high speed rail, London School of Economics und University of Hamburg, 2010.

Amt der NÖ Landeregierung: Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+, St. Pölten: Amt der NÖ Landesregierung 2015.

Amt der NÖ Landesregierung: Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept 1997, St. Pölten: Amt der NÖ Landesregierung, 1997.

Amt der NÖ Landesregierung: Strategie Niederösterreich Landesentwicklungskonzept, St. Pölten: Amt der NÖ Landesregierung, 2004.

Amt der steiermärkischen Landesregierung: Landesentwicklungsleitbild Steiermark, Räumliche Strategie zur Landesentwicklung, Graz: Amt der steiermärkischen Landesregierung 2013.

Amt der steiermärkischen Landesregierung: Regionales Entwicklungsprogramm für die Region Südweststeiermark, Graz: Amt der steiermärkischen Landesregierung, 2016.

BMVIT: Gesamtverkehrsplan für Österreich, Wien: BMVIT, 2012.

Bundesamt für Statistik: Mobilität und Verkehr, Neuchatel, 2013.

Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus: Handbuch Umgebungslärm, Minderung und Ruhevorsorge, Wien: Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus, 2009.

Büro Dr. Paula: KRRK Tullnerfeld West Evaluierung, Grunddaten/Ziele und Maßnahmen/Umsetzung, 2018.

Butz, Heinz; Ostermann, Nobert: Hochleistungsbahn in Österreich, 1. Forum Verkehrsinfrastruktur, Wien: ÖVG Spezial, Band 105, 2012.

Demuth, Nina: Der ICE als Pendler- und Vorortzug?, Die ICE Bahnhöfe Montabaur und Limburg – Impulse für Wohnstandortwahl. Wohnsiedlungsentwicklung und berufliche Mobilität, Universität Trier: Diplomarbeit, 2004.

Döringer, Stefan; Görgl, Peter; Huemer, Johannes: Standort- und Verdichtungspotenziale im Nahbereich von Bahnhöfen und Haltestellen in der Stadtregion plus, Wien: Studie im Auftrag der Planungsgemeinschaft OST, 2014.

Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, Güterverkehr – Krisen, Band 6, Wien, 1914.

Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, Personentunnel – Schynige Platte-Bahn, Band 8, Wien, 1914.

Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofs VfGH 28.06.2001, E V51/00.

Europäische Kommission, GD Energie und Verkehr: European High Speed Rail – an easy way to connect, Brüssel: Europäische Kommission, 2009.

Europäische Kommission: EUREK Europäisches Raumentwicklungskonzept, Auf den Wege zu einer räumlich ausgewogenen und nachhaltigen Entwicklung der Europäischen Union, Luxemburg: Europäische Gemeinschaft, 1999.

Facchinetti-Mannone, Valerie: L'impact régional du TGV Sud-Est, Thèse de doctorat nouveau régime: Aix-en-Provence, Université de Provence, 1995.

Facchinetti-Mannone, Valerie: Les gares TGV périphériques : de nouveaux pôles de développement ? , Métropolisation et grands équipements structurants, Toulouse, Presses Universitaires du Mirail, 2003.

Frey, Harald: Grundlagen der Fußverkehrsplanung, Wien: Technische Universität, Institut für Verkehrswissenschaften Forschungsbereich Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, 2015.

Freystein, Hartmut; Muncke, Martin; Schollmeier, Peter: Handbuch Entwerfen von Bahnanlagen, Regelwerke – Planfeststellung – Bau – Betrieb – Instandhaltung, Hamburg: DVV Media Group GmbH, 2015.

Gabler Wirtschaftslexikon: Standortfaktoren, <http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Definition/standortfaktoren.html> (Gelesen am 14.10.2018).

Garstenauer, Klaus: Der integrierte Taktfahrplan als Grundlage der Bedienung im regionalen öffentlichen Verkehr, Wien: ÖBB, 2016.

Gemeindebefragung 2018, durchgeführt von Böhm, Ester; Wessig Regine

Giffinger, Rudolf; Kramer, Hans; Suitner, Johannes: Methoden der Regionalanalyse und Standortbewertung, Analyse der Pendlerströme, TU Wien: Department für Raumentwicklung, Infrastruktur und Umweltplanung, 2011.

Hegger, Andreas; Marks-Fährmann, Ulrich; Restetzki, Klaus; Grundwissen Bahn, Haan-Gruiten: Verlag Europa Lehrmittel, 4. Auflage, 2008.

Hödl, Reinhold: Großprojekte und Regionalplanung Hochleistungsstrecke Wien – Salzburg, Neubaustrecke Wien - St. Pölten, Wien: ÖBB Infrastruktur, k.J.

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen des Landes Nordrhein-Westfalen: Nahversorger im Quartier, Dortmund: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen des Landes Nordrhein-Westfalen, 2007.

Kantner, Otto; Mayerhofer, Peter; Polke Sylvia: Gewerbe- und Industrieflächen in Wien 2009 bis 2012, Studie der Investkredit Bank AG, Wien: Stadt Wien MA 18, Wiener Wirtschaftsförderungsfonds und Wirtschaftskammer 2010.

Knoflacher, Hermann: Städtebau aus idealisierter Sicht einer Verkehrsplaners, Wien: Technische Universität Wien, k.J.

Kordina ZT GmbH: Gutachten gemäß §31A EISBG, Einreichabschnitt Wettmannsstätten – Deutschlandsberg, Koralmbahn Graz – Klagenfurt, Graz: ÖBB Infrastruktur AG, 2011.

Land Steiermark: Das Steirische Gesamtverkehrskonzept 2008+, Wege in die Zukunft, Graz: Land Steiermark, 2008.

Niederösterreichisches Raumordnungsgesetz 2014, LGBl. Nr. 3/2015.

NÖ Raumordnungsgesetz 2014 (NÖ ROG 2014), Fassung 28.04.2019.

ÖBB Holding AG: Ausbauend, Investitionsatlas 2009, Wien, 2009.

ÖBB Infrastruktur AG: Süd Strecke, Koralmbahn Graz – Klagenfurt, Wien: ÖBB, k.J.

ÖBB: Betriebsvorschriften, V3, Ausgabe 1997, <http://www.schienebahnen.at/dienstvorschriften/v3.pdf> (Gelesen am: 23.10.2018).

ÖROK- Empfehlung Nr. 50: ÖROK – Empfehlung zu Siedlungsentwicklung, 2001

ÖROK: Österreichische Raumentwicklungskonzept ÖREK 2011, Wien: ÖROK, 2011.

Pfaffenbichler, Paul: Verkehr und Mobilität, Verkehrsmittel und Strukturen, Wien: Wissenschaft & Umwelt Interdisziplinär 3, 2001.

Planum Fallast Tischler & Partner GmbH: Regionaler Mobilitätsplan, RMP Südweststeiermark, Graz: Amt der steiermärkischen Landesregierung, 2016.

Pohl, Hans-Joachim: Mitteilungen aus der Arbeitsmarkt- und Berufsforschung, Kritik der Drei-Sektoren-Theorie, Stuttgart: W. Kohlhammer GmbH, 1970.

Prinz: Zielnetz 2025+, Wien: ÖBB Infrastruktur AG, 2011.

Psonder, Harald: Stellungnahme zum Bericht Planungsstand der L601, Deutschlandsberg: Weststeirische Rundschau Zeitung, Ausgabe 04.02.2011.

Raich, Susanne: Der Bahnhof als dynamischer Raum, Wien, Technische Universität, Dipl.-Arb., 2010.

Rail Cargo Group: Zahlen Daten Fakten, Wien: Rail Cargo Group, 2017.

Regionalmanagement Südweststeiermark: Regionales Entwicklungsleitbild, Endfassung, Leibnitz: Regionalmanagement Südweststeiermark, 2016.

Scherrer, Isabel; Tobler, Georg: Konzept zur Siedlungsentwicklung nach innen, Arbeitshilfe zur Erarbeitung der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung, Bern: Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), Department für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), 2009.

Schütz, Elmar: Stadtentwicklung durch Hochgeschwindigkeitsverkehr. Konzeptionelle und methodische Ansätze zum Umgang mit den Raumwirkungen des schienengebundenen Personen-Hochgeschwindigkeitsverkehrs als Beitrag zur Lösung von Problemen der Stadtentwicklung, Kaiserslautern: Dissertation, Fachbereich Raum- und Umweltplanung, Universität Kaiserslautern, 1996.

Seisser, Odilo: Pendleranalyse Wien und Ostregion, Zahlen und Fakten auf Basis der Vollerhebung 2014, Wien: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien Abteilung Umwelt und Verkehr, 2016.

Stadt Montabaur: Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme „ICE-Bahnhof Montabaur“, Grüne Wiese und Industriebrache werden zu einem neuen Stadtteil 1994 bis 2017, Montabaur, 2017.

Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz: Kreisfreie Städte und Landkreise in Rheinland-Pfalz, Ein Vergleich in Zahlen, Bad Ems: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz, 2018.

Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz: Kreisfreie Städte und Landkreise, Bad Ems: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz, 2004.

Steiermärkisches Raumordnungsgesetz 2010 (StROG 2010), Fassung 03.09.2019.

Steininger, Günther: Grenzenloses Genussradeln, Südsteiermark Schilcherland Lipizzanerheimat und Slowenien, Deutschlandsberg: ETZ Projekt Hiking & Biking, 2015.

STS – Institut für Technik und Wissenschaftsforschung: Mirko-ÖV Strategie Steiermark, Graz: Land Steiermark Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau, 2017.

Tischler, Günther: UVP Koralmbahn, Neuer Standard für Planung und Trassenauswahl, Graz: ÖROK, 2.1 Mobilität & Verkehr, 2015.

VCÖ, Wien, Österreich: Mobilitätswende braucht mehr Öffentlichen Verkehr, VCÖ-Schriftreihe „Mobilität mit Zukunft“, 4/2018, Wien: VCÖ 2018.

Verordnung der Steiermärkischen Landesregierung vom 22. Juni 2011, mit der das Entwicklungsprogramm zur Versorgungs-Infrastruktur (Einkaufszentrenverordnung) erlassen wird, 2011.

Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie betreffend die Bestimmung des Trassenverlaufes des Teilabschnittes Feldkirchen - Wettmannstätten im Zuge der Koralmbahn Graz-Klagenfurt, BGBl. II Nr. 449/2004

Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie betreffend die Bestimmung des Trassenverlaufes des Teilabschnittes Wettmannstätten – St. Andrä der Koralmbahn Graz-Klagenfurt, BGBl. II Nr. 47/2005

Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie betreffend die Bestimmung des Trassenverlaufes des Teilabschnittes St. Andrä-Aich im Zuge der Koralmbahn Graz-Klagenfurt, BGBl. II Nr. 444/2005

Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie betreffend die Bestimmung des Trassenverlaufes des Teilabschnittes Aich – Althofen/Drau im Zuge der Koralmbahn Graz-Klagenfurt, BGBl. II Nr. 140/2006

Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, ABl. L 348, 2013.

Verordnung über die Bestimmung des äquivalenten Dauerschallpegels bei Baulandwidmungen 1998, LGBl. 8000/4-0.

Wichser, Otto, u.a.: Die Geheimnisse der Eisenbahn, Technik, Betrieb und Organisation der Eisenbahnen, Basel: Verlag für Wissenschaft, Technik und Industrie AG, 1955.

Wieser, Thomas: Ein Erfolg für die Initiative, Leibnitz: Süd & Südwest Zeitung, Ausgabe 21.03.2009.

Zach, Christine; Kelch, Otto: Verkehr und Mobilität, Der bewegte Mensch im Spannungsfeld von Mobilitätsbedürfnis und Verkehrskollaps, Wien: Wissenschaft & Umwelt Interdisziplinär 3, 2001.

Zitzler, Josef: Europäische Verkehrsplanung: TEN-T Trans-European Transport Network, Wien: bmvit, 2016.

ZT Raumplanungsbüro DI Vittinghoff: Kleinregionales Entwicklungskonzept der Kleinregion „Innovatives Laßnitztal“, Graz: Innovatives Laßnitztal, 2011.

Onlinequellen

Amt der NÖ Landesregierung Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten: Park & Ride (20.02.2019), Zugriff unter: http://www.noe.gv.at/noe/Autofahren/Park-Ride_in_Noe.html (Gelesen am 10.04.2019).

Amt der NÖ Landesregierung: Das Landesentwicklungskonzept für Niederösterreich (13.6.2017), Zugriff unter: <http://www.noe.gv.at/noe/Raumordnung/Das-NOE-Landesentwicklungskonzept.html> (Gelesen am 23.01.2019).

Amt der NÖ Landesregierung: Wichtige Eisenbahnvorhaben (24.4.2017), Zugriff unter: <http://www.noe.gv.at/noe/OeffentlicherVerkehr/Eisenbahnbauvorhaben.html> (Gelesen am 26.01.2019).

Berger, Martin: "Geisterbahnhof" Tullnerfeld öffnet Spekulationen Tür und Tor (27.05.2013), Zugriff unter: <https://kurier.at/chronik/niederoesterreich/der-geisterbahnhof-tullnerfeld-oeffnet-spekulationen-tuer-und-tor/13.822.939> (Gelesen am 03.09.2019).

Bergfex.at: Tullnerfeld Radweg (2019), Zugriff unter: <https://www.bergfex.at/sommer/niederoesterreich/touren/radfahren/60474,tullnerfeld-radweg/> (Gelesen am: 23.06.2019).

BMVIT: Europäische Verkehrsplanung (TEN-T), Das Kernnetz und seine Korridore (2014), Zugriff unter: http://www.ifip.tuwien.ac.at/vortrag/20160524_Zitzler_TEN-T.pdf (Gelesen am 22.03.2019).

Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort: Wirtschaftsstandort, Innovation & Internationalisierung (17.04.2019), Zugriff unter: <https://www.bmdw.gv.at/WirtschaftsstandortInnovationInternationalisierung/Seiten/default.aspx> (Gelesen am 17.04.2019).

Facchinetti-Mannone, Valérie: Gares exurbanisées et développement urbain : Le cas des gares TGV bourguignonnes (17.12.2009), Zugriff unter: <https://journals.openedition.org/rge/1221> (Gelesen am 26.06.2019).

Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH: Fahrplan Bus (2019), Zugriff unter: <https://www.gkb.at/index.php/fahrplan/fahrplan-bus> (Gelesen am 05.06.2019).

Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH: Streckennetz (2018), Zugriff unter: <https://www.gkb.at/index.php/fahrplan/strecke> (Gelesen am 04.06.2019).

Ist Mobil GmbH: Mobil Südwest – Die Ergänzung zum öffentlichen Verkehr (2019), Zugriff unter: <https://istmobil.at/istmobil-regionen/mobil-suedwest/> (Gelesen am 05.06.2019).

Jensen, Anne Elisabet: Baltic Adriatic (01.04.2018), Zugriff unter: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/baltic-adriatic_en (Gelesen am 01.05.2019).

Kleinregion Innovatives Laßnitztal: Die Kleinregion (2019), Zugriff unter: <https://www.lassnitztaler.at/die-kleinregion/> (Gelesen am 10.05.2019).

Knapp, Nicole: Riesenerfolg: Schnellfahrtstrecke Köln – Rhein/Main mit 220 Millionen Fahrgästen in 15 Jahren (3.8.2017), Zugriff unter: https://www.deutschebahn.com/pr-frankfurt-de/aktuell/presseinformationen/170801-15_Jahre_SFS-1305892 (Gelesen am: 11.10.2018).

Land Niederösterreich: NÖ Atlas (2019), Zugriff unter:
[https://atlas.noee.gv.at/webgisatlas/\(S\(xywzcmwy14dsxwseunxhhuuf\)\)/init.aspx?karte=atlas_gst](https://atlas.noee.gv.at/webgisatlas/(S(xywzcmwy14dsxwseunxhhuuf))/init.aspx?karte=atlas_gst) (Gelesen am 22.03.2019).

Land Steiermark – Amt der steiermärkischen Landesregierung: Landesentwicklungsleitbild Steiermark (2019), Zugriff unter:
<http://www.landesentwicklung.steiermark.at/cms/beitrag/12636501/141975683/> (Gelesen am 11.05.2019).

Land Steiermark: Gemeindetabelle zu den Grundstückspreisen 2013-2017 (2017), Zugriff unter: http://www.landesentwicklung.steiermark.at/cms/dokumente/12675752_141979459/eda1e3d6/Gemeindetabelle.pdf (Gelesen am 10.06.2019).

Land Steiermark: Regionales Entwicklungsprogramm Region Südweststeiermark, Teilräume (2016) Zugriff unter:
http://www.landesentwicklung.steiermark.at/cms/dokumente/12640507_143600834/33d86c86/REPRO_SWS_Teilraumkarte2016.pdf (Gelesen am: 23.06.2019).

Land Steiermark¹: Europäisches Raumentwicklungskonzept (EUREK) (2019), Zugriff unter:
<http://www.landesentwicklung.steiermark.at/cms/beitrag/12635559/141975664/> (Gelesen am 01.05.2019).

Land Steiermark²: Allgemeine Informationen zu LEADER 2014-2020 (2019), Zugriff unter:
<http://www.landesentwicklung.steiermark.at/cms/beitrag/12652911/141980347/> (Gelesen am 03.05.2019)

Laßnitztal Entwicklungs GmbH: TOP- Standortentwicklung (2019), Zugriff unter:
<http://www.lassnitztal.at/#zulas> (Gelesen am 15.06.2019).

Meinbezirk.at: Bahnhof eröffnet im Tullnerfeld (2012), Zugriff unter:
https://www.meinbezirk.at/tulln/c-lokales/bahnhof-eroeffnet-im-tullnerfeld_a406282 (Gelesen am 26.06.2019).

Meinbezirk.at: Infobaustellentag an der Koralmbahn (2018), Zugriff unter:
https://www.meinbezirk.at/event/deutschlandsberg/c-sonstiges/infobaustellentag-an-der-koralmbahn_e169101 (Gelesen am 26.06.2019).

Molitor, Andres: Operation Größenwahn, Montabaur und Limburg - zwei Provinzstädte leisten sich einen ICE-Bahnhof (26.07.2001), Zugriff unter:
https://www.zeit.de/2001/31/200131_ice_bahnhoefe.ne.xml (Gelesen am 11.10.2018).

NOE-ORF: Westbahn: „Zug fährt durch“ im Tullnerfeld (08.09.2017), Zugriff unter:
<https://noe.orf.at/news/stories/2864994/> (Gelesen am 16.03.2019).

ÖBB Infrastruktur AG: Wir sind Ihr Partner (2019), Zugriff unter:
<https://infrastruktur.oebb.at/de/geschaeftpartner/queterzentren-und-terminals/das-wichtigste-auf-einen-blick> (Gelesen am 26.05.2019).

ÖBB¹: Scotty – Routenplaner für die Öffis, Stationsinformation (11.03.2019), Zugriff unter:
http://fahrplan.oebb.at/bin/stboard.exe/dn?id=19&L=vs_scotty& (Gelesen am 13.03.2019).

ÖBB²: ÖBB Railjet (2019), Zugriff unter: <https://www.oebb.at/de/reiseplanung-services/im-zug/unsere-zuege/railjet.html> (Gelesen am 26.05.2019).

ÖBB³: Nightjet (2019), Zugriff unter: <https://www.nightjet.com/> (Gelesen am 26.05.2019).

ÖBB⁴: ÖBB Eurocity und Intercity (2019): Zugriff unter: <https://www.oebb.at/de/reiseplanung-services/im-zug/unsere-zuege/eurocity-intercity.html> (Gelesen am 26.05.2019).

ÖBB⁵: Südstrecke, 09 Koralmbahn (2018), Zugriff unter: https://www.oebb.at/infrastruktur/de/5_0_fuer_Generationen/5_4_Wir_bauen_fuer_Generationen/5_4_1_Schieneinfrastruktur/Suedstrecke/suedstreckeonline/ (Gelesen am 01.05.2019)

Oui.sncf: Bahn-Fahrplan Paris nach Lyon (2019), Zugriff unter: <https://de.oui.sncf/de/bahn/abfahrtszeiten/paris/lyon> (Gelesen am 26.06.2019).

Regionalmanagement Südweststeiermark: RAUV – Raumentwicklung entlang hochrangiger Verkehrsinfrastrukturachsen (2018), Zugriff unter: <http://www.eu-regionalmanagement.at/geschaeftsfelder/rm-suedweststeiermark/abgeschlossene-projekte/rauv-raumentwicklung-entlang-hochrangiger-verkehrsinfrastrukturachsen/> (Gelesen am 16.05.2019).

Reisinger & Partner: Bahnhof Tullnerfeld (2012), Zugriff unter: <http://www.reisinger-partner.at/read-readProject-30421/Bahnhof-Tullnerfeld.htm> (Gelesen am: 23.06.2019).

SNCF: Votre gare Le Creusot - Montceau-les-Mines - Montchanin TGV (2019), Zugriff unter: <https://www.gares-sncf.com/fr/gare/frxcc/creusot-montceau-mines-montchanin-tgv/actualite/14044/fin-travaux-parking-gare> (Gelesen am 26.06.2019).

Stadt Montabaur¹: Parken am ICE-Bahnhof (2019), Zugriff unter: <http://www.montabaur.de/montabaur/de/WIRTSCHAFT%20&%20WOHNEN/Wirtschaft/ICE-Park%20Montabaur/ICE-Bahnhof%20-%20Regionalbahnhof/Parken%20am%20ICE-Bahnhof/> (Gelesen am 23.06.2019).

Stadt Montabaur²: Neue Fahrradparkplätze in Montabaur (2019), Zugriff unter: <http://www.montabaur.de/montabaur/de/AKTUELLES/Pressearchiv/Pressearchiv%202017/Nue%20Fahrradparkpl%C3%A4tze%20in%20Montabaur/> (Gelesen am: 23.06.2019).

Stadt Montabaur³: ICE-Bahnhof– Regionalbahnhof (04.09.2019), Zugriff unter: <http://www.montabaur.de/montabaur/de/WIRTSCHAFT%20&%20WOHNEN/Wirtschaft/ICE-Park%20Montabaur/ICE-Bahnhof%20-%20Regionalbahnhof/> (Gelesen am 04.09.2019).

Statistik Austria: Einen Blick auf die Gemeinden, Steiermark (2017), Zugriff unter: <http://www.statistik.at/blickgem/gemList.do?bdL=6> (Gelesen am 04.06.2019).

Statistik Austria: Pendlerinnen und Pendler (19.12.2018), Zugriff unter: http://www.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/bevoelkerung/volkszaehlungen_registerzaehlungen_abgestimmte_erwerbsstatistik/pendlerinnen_und_pendler/index.html (Gelesen am 10.1.2019).

Steiermark Woche: Die Gemeinden Groß St. Florian im Aufschwung (13.04.2014), Zugriff unter: https://www.meinbezirk.at/deutschlandsberg/c-lokales/die-gemeinde-gross-st-florian-im-aufschwung_a874776 (Gelesen am 06.05.2019).

Stoik.at: Bahnhof Tullnerfeld (2012), Zugriff unter: <http://www.stoik.at/Projekt-Detail?b2id=20> (Gelesen am 04.09.2019).

Typovia: Einführung (Kopf- und Durchgangsbahnhof) (2017), Zugriff unter: <http://www.typovia.at/index.php/wien/eisenbahn-in-wien/117-2-0-einfuehrung-kopf-und-durchgangsbahnhof> (Gelesen am 04.09.2019).

Umweltbundesamt: Motorisierter Individualverkehr (10.04.2019), Zugriff unter: <http://www.umweltbundesamt.at/umweltschutz/verkehr/verkehrsmittel/miv/> (Gelesen am 10.04.2019).

Veronik, Susanne: Fusion, freiwillig oder nicht (09.10.2013), Zugriff unter: https://www.meinbezirk.at/deutschlandsberg/c-politik/fusion-freiwillig-oder-nicht_a717315 (Gelesen am 06.05.2019).

Werske, André: ICE-Schnellfahrstrecken (Neubaustrecken) in Deutschland (01.04.2015), Zugriff unter: <https://www.hochgeschwindigkeitszuege.com/deutschland/schnellstrecken-deutschland.php> (Gelesen am 04.09.2019).

Wikimedia: Bahnhof Tullnerfeld (09.01.2019), Zugriff unter: [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:2017-09-28_\(620\)_Bahnhof_Tullnerfeld.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:2017-09-28_(620)_Bahnhof_Tullnerfeld.jpg) (Gelesen am 04.09.2019).

Wikipedia: LGV Sud-Est (2019), Zugriff unter: https://de.wikipedia.org/wiki/LGV_Sud-Est (Gelesen am 26.06.2019).

Winroither, Eva: Tullnerfeld Gemeinde trennt sich vom Bahnhof (13.06.2014), Zugriff unter: https://diepresse.com/home/panorama/oesterreich/3821111/Tullnerfeld_Gemeinde-trennt-sich-von-Bahnhof (Gelesen am 29.01.2019).

Zechner & Zechner: Bahnhof Weststeiermark (2016), Zugriff unter: <https://zechner.com/de/projects/bahnhof-weststeiermark/> (Gelesen am 26.06.2019).

Zeiler, Karin: Parkdeck mit 715 Parkplätzen wird errichtet, Bahnhof Tullnerfeld (12.02.2019), Zugriff unter: https://www.meinbezirk.at/tulln/c-lokales/parkdeck-mit-715-parkplaetzen-wird-errichtet_a3151383 (Gelesen am 22.03.2019).

9. DANKSAGUNG

Ich möchte mich an dieser Stelle bei all denjenigen bedanken, die mich während der Anfertigung dieser Diplomarbeit unterstützt und motiviert haben.

Ganz besonders gilt dieser Dank Herrn Ass. Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. Bardo Hörl, der meine Arbeit und somit auch mich betreut hat. Nicht nur haben Sie mir durch kritisches Hinterfragen immer wieder wertvolle Hinweise gegeben – auch für Ihre moralische Unterstützung und kontinuierliche Motivation haben Sie einen großen Teil zur Vollendung dieser Arbeit beigetragen. Sie haben mich dazu gebracht, über meine Grenzen hinaus zu denken. Vielen Dank für die Geduld und Mühen.

Herzlich bedanken möchte ich mich bei meiner Familie, insbesondere bei meinen Eltern, die mir mein Studium ermöglicht und mich in allen getroffenen Entscheidungen unterstützt haben.

Daneben gilt mein Dank Bernhard Emsenhuber, welcher in zahlreichen Stunden Korrektur gelesen und mich immer wieder ermutigt hat.

10. ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Beispiel eines Kopfbahnhofs	15
Abbildung 2: Beispiel eines Durchgangsbahnhofs	16
Abbildung 3: Varianten der Siedlungsentwicklung anhand einer HGV	27
Abbildung 4: Kernnetzkorridore in Österreich – Stand 2014	33
Abbildung 5: Region Tullnerfeld	37
Abbildung 6: Standort Bahnhof Tullnerfeld.....	39
Abbildung 7: Bahnhof Tullnerfeld – Zugang zu den Bahnsteigen	43
Abbildung 8: Bahnhof Tullnerfeld – Haupteingang im Süden.....	44
Abbildung 9: Bahnhof Tullnerfeld - Bushaltestellen am südlichen Vorplatz	46
Abbildung 10: Bahnhof Tullnerfeld – Südlicher Teil der Park and Ride Anlage im Eröffnungsjahr	47
Abbildung 11: Begleitstraße im Tullnerfeld.....	50
Abbildung 12: Radwegenetz im Tullnerfeld	52
Abbildung 13: Einfluss des Bahnhofs Tullnerfeld auf Wirkungsfelder	67
Abbildung 14: Bezirk Deutschlandsberg mit Kleinregion Innovatives Laßnitztal	72
Abbildung 15: Streckenverlauf der Koralmbahn.....	74
Abbildung 16: Standort des Bahnhofs Weststeiermark.....	75
Abbildung 17: Schema für Zentralräume und Entwicklungsachsen für die Region Südweststeiermark.....	78
Abbildung 18: Strategische Ziele der Region Südweststeiermark	79
Abbildung 19: Teilräume nach dem regionalen Entwicklungsprogramm der Südweststeiermark.....	80
Abbildung 20: Bahnhof Weststeiermark	82
Abbildung 21: Neue Verbindung der GKB zum Bahnhof Weststeiermark	84
Abbildung 22: L607 im Bereich des Bahnhofs Weststeiermark	88
Abbildung 23: Einfluss des Bahnhofs auf Wirkungsfelder – Wirkungsszenario 1 „Gleiche Einflüsse“.....	102
Abbildung 24: Einfluss des Bahnhofs auf Wirkungsfelder – Wirkungsszenario 2 „Wirtschaftlicher Schwerpunkt“.....	102
Abbildung 25: Bahnhöfe entlang der ICE Strecke Köln – Frankfurt	107
Abbildung 26: Bahnhof Montabaur mit dem Entwicklungsgebiet	108
Abbildung 27: Bahnhof Montabaur - Park and Ride Anlage.....	110
Abbildung 28: Hochleistungsstrecke von Paris nach Lyon.....	111
Abbildung 29: Industriepark neben dem Bahnhof Gare du Creusot TGV	113
Abbildung 30: Bahnhof Tullnerfeld – nordseitiger Zugang noch in Bau	132
Abbildung 31: Bahnhof Weststeiermark – Empfangsgebäude mit Brücke	133

Abbildung 32: Leitlinien für Fernbahnhöfe in peripherer Lage 136
Abbildung 33: Handlungsempfehlungen für Fernbahnhöfe in peripherer Lage..... 137

11. TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Zugtypenbeschreibung nach den unterschiedlichen Kennzeichnungen	19
Tabelle 2: Stundentaktansicht des Bahnhofs Tullnerfeld	45
Tabelle 3: Reisedauer zu den unterschiedlichen Zielbahnhöfen.....	46
Tabelle 4: Auspendler/innen, Einpendler/innen und Pendlerbilanz in der Region Tullnerfeld 2011-2015	49
Tabelle 5: Flächenbilanz der Region Tullnerfeld aus dem Jahr 2018	54
Tabelle 6: Anzahl der Arbeitsstätten und Beschäftigten in der Region Tullnerfeld aus dem Jahr 2018	57
Tabelle 7: Pendlerströme in der Kleinregion Innovatives Laßnitztal und Gemeinde Frauental 2011-2015	87
Tabelle 8: Baulandflächen in der Kleinregion Innovatives Laßnitztal und Gemeinde Frauental 2018	90
Tabelle 9: Anzahl der Arbeitsstätten und Beschäftigten in der Kleinregion Innovatives Laßnitztal und Gemeinde Frauental 2001-2011	92

12. ANHANG

Inhaltsverzeichnis

1. Interview (07.11.2018) mit Dipl. Ing. Bernd Schweiger, ÖBB Infrastruktur AG **152**

2. Interview (19.3.2019) mit Herrn Rudolf Friewald, Bürgermeister von Michelhausen **156**

3. Interview (01.04.2019) mit Herrn Alois Resch, Bürgermeister von Groß St. Florian **159**

1. Interview (07.11.2018) mit Dipl. Ing. Bernd Schweiger, ÖBB Infrastruktur AG

Wie sehen die Ausstattungsmerkmale im Allgemeinen bei einem Fernverkehrsbahnhof und beim Regionalbahnhof aus?

Wir haben eine Ausstattungsstrategie, wo wir unterschiedliche Kriterien definieren sind. Ein wichtiges Merkmal sind die Fahrgastfrequenzen der Aus- bzw. Einsteiger am Bahnhof. Es handelt sich hierbei um Personen die ankommen und wegfahren. So ist eine Person zwei Mal gelistet. Dahinter liegt der Grundgedanke, dass die Person in der Früh einmal wegfährt und am Abend wieder ankommt. Somit sind sie zwei Mal am Bahnhof, daher auch die doppelte Erfassung. Bei der Querschnittsdimensionierung, betrifft die breite der Abgänge und Bahnsteige, ist die Anzahl der Frequenz am Bahnhof entscheidend. Planungsbüros die nach einem simplen Verkehrsmodell die Berechnungen der Fahrgastfrequenzen durchführen, rechnen des Öfteren die Person nur einmal, daher wird von seitens der ÖBB die Anzahl der Fahrgäste erhöht.

Handelt es sich hierbei um einen Taktknoten, ja oder nein. Aufbauend auf die zwei wesentlichen Kriterien werden die unterschiedlichsten Themen aufgebaut. Die Verkehrsfunktion wird genauer betrachtet.

Die Bedürfnisse der Kunden fließt in die Ausstattungsstrategie mit ein. Welche Kunden gibt es? Es gibt regelmäßige und unregelmäßige Kunden. Zu den regelmäßigen zählen Schülerinnen und Schüler sowie Pendlerinnen und Pendler. Kurzen Aufenthalt am Bahnhof und oftmals ist eine automatisierte Verhaltensweise (Standartverhalten) zu erkennen, bei dieser Kundenkategorie. Bei den unregelmäßigen Kunden handelt sich meist um Dienstreisen, Urlauberinnen und Urlauber. Diese Anforderungen unterscheiden sich deutlich von den regelmäßigen Kunden, denn sie sind viel länger am Bahnhof und warten auf ihren Anschlusszügen. Speziell bei Fernverkehrsbahnhöfen ist dieser Personenanteil höher. Daher ist bei diesen Bahnhöfen das Thema „Warten“ und diverse Serviceeinrichtungen von größerer Bedeutung. In den letzten Jahren ist das immer wieder ein großes Thema für uns. Früher waren wir nur auf die Anlagen, wie die Schiene und der Bahnsteig, getrimmt und geht der Grundgedanke vermehrt Richtung Service für die Kunden. Daher werden regelmäßig Kundenanalysen durchgeführt sowie das Mobilitätsmuster wird herangezogen, die zeigen auf, dass ein Service von den Kunden am Bahnhof verlangt wird. Der Service der Kunden beinhaltet auch den Informationsfluss, der sich nach den unregelmäßigen Kunden und den regelmäßigen Kunden unterscheidet.

Beim Regionalbahnhof überwiegt meist die Kundenkategorie der regelmäßigen Kunden. Speziell sind hier die Pendlerinnen und Pendler hervorzuheben. Bei der Informationsausstattung gibt es auch Unterschiede, des Öfteren werden auf Überkopfanzeigen (Salzkammergut Strecke) und Infoscreen verzichtet. Der Infoscreen gibt die

Information an, wann der nächste Zug kommt. Insgesamt passen in etwa 10 bis 12 Züge auf den Bildschirm. Wenn es sich dabei um einen Regionalbahnhof handelt, der einen zwei Stundentakt hat, ist der ganzen Tag auf den Infoscreen abgebildet. Daher stellt man sich die Frage, ob dann ein Infoscreen Sinn macht bei solchen Regionalbahnhöfen. In Zukunft hat die ÖBB vor eine vereinfachte Form bei solchen Bahnhöfen anzubringen, wobei die Kostenfrage eine entscheidende Rolle spielt.

In Zukunft plant die ÖBB eine Weiterentwicklung bei verschiedenen Themen im Bereich der Kundenbedürfnisse. Rail & Drive soll ausgebaut werden.

BAHNHOF TULLNERFELD

Wurden bei der Entwicklung des Bahnhofes Tullnerfeld im Vorfeld internationale Beispiele herangezogen, wenn ja welche?

Wir vergleichen uns oftmals in dem Dachraum, Deutschland und Schweiz. Hier findet ein intensiver Austausch statt. Vor allem wenn es um den Bereich Service geht, wird des Öffern ein Vergleich herangezogen.

Anhand welcher Standortfaktoren wurde der Bauplatz des Bahnhofes Tullnerfeld ausgewählt?

Ein zentrales Element von seitens der ÖBB für eine Bauplatzbestimmung ist die Neigung der Schiene. Hierbei gibt es große Probleme. Es gibt Längs- und Querneigungen.

Ein großer Diskussionspunkt ist die Infrastrukturbündelung. Die Infrastruktur soll nicht parallel geführt werden, aber auf die Bündelung sollte schon geachtet werden. Hierbei stellen wir uns jedes Mal die Frage ob es Sinnvoll ist, neben der Autobahn und den Hochspannungsleitungen, die Schiene verlaufen zulassen. Hierbei müssen neben der Ästhetik auch die Neigungen beachtet werden, ob das überhaupt möglich ist. Oftmals ist es günstiger die eine Strecke aufs Feld zu legen.

Wenn es noch keine Trasse im Vorfeld gibt. Ist es sehr schwer eine Hochleistungsbahn, wie bei Tullnerfeld in den Ort reinzulegen. Dies wäre meist nur mit einer Enteignung möglich, wobei es von seitens des Bürgermeisters oder lokaler Akteure auf Widerstand stoßen. Diese möchten zwar einen Bahnhof, aber nicht direkt im Zentrum. Aktive Beteiligung von seitens des Landes, Verkehrsministerium und Finanzministerium.

Der Bahnhof Tullnerfeld ist von der ÖBB gewünscht worden. Durch betriebliche Gründe war der Bahnhof in diesem Bereich sehr sinnvoll. Die Streckenentwicklung ist durch die gute Lage und die hervorragenden geografischen Bedingungen schon lange von den Ingenieuren im Vorfeld geplant gewesen.

Gab es von Seiten des Regionalmanagements Bedingungen, an die sich die ÖBB halten musste?

Im Zuge des UVPs hat die Gemeinde Stellungnahmen bezogen.

Sobald die ersten Pläne für die Trasse vorliegen wird Kontakt mit der Gemeinde aufgenommen und auch involviert. Auch das Land und BMFIT werden hinzugezogen.

Ist von Seiten der ÖBB eine Erweiterung des Bahnhofes Tullnerfeld in Zukunft geplant?

Die Parkride Anlage ist in Diskussion. Wie weit?

Was ist der Quadratmeter vor der Richtung des Bahnhofes wert und dann danach? Der Boden verändert sich nicht maßgeblich, er wird nur versiegelt. Das ist die Diskussion die in Tullnerfeld vorherrscht.

Man möchte die Menschen mit den ÖV in Verbindung bringen. Durch die disperse Siedlungsstruktur, die dörflichen Charakter hat, hat der öffentliche Verkehr seine Probleme.

Der Bahnhof Tullnerfeld wird angenommen.

BAHNHOF WESTSTEIERMARK

Anhand welcher Standortfaktoren wurde der Bauplatz des Bahnhofes Weststeiermark ausgewählt?

Die steirische Raumordnung hat mit den Entwicklungskonzept sehr früh begonnen den Abschnitt freizuhalten. Der Standort des Bahnhofes Weststeiermark hat sich aus Zwangspunkt herausentwickelt. Einerseits durch die betrieblichen Gründe, wie den Bergeinstich und die Längs- und Querneigungen, und andererseits die Sicherheit. Hätte der Zug ein Problem muss gewährleistet sein, dass der Zug mit voller Geschwindigkeit aus dem Koralmtunnel rauskommen und dann eine Notbremsung einleitet. Auch Deutschlandsberg spielt eine Rolle bei der Positionierung des Bahnhofes. Vorwiegend sind aber die Ingenieurthemen ausschlaggebend.

Was wurde von Seiten der ÖBB beim Bahnhof Weststeiermark im Vergleich zum Bahnhof Tullnerfeld anders gemacht bzw. anders geplant?

Die Zeit hats sich verändert und somit auch der Fortschritt der Planung. Speziell die Raumanalysen wurden weiterentwickelt. Das zeigt auch die Veränderung in der ÖBB, dass deutlich mehr Raumplanerinnen und Raumplaner bei solchen Projekten mitarbeiten.

Pendler und Pendlerinnen sowie Bewohner und Bewohnerinnen werden deutlich stärker berücksichtigt. Der neue Bahnhof Weststeiermark wird vermutlich für einen deutlichen Aufschwung sorgen, da man zum Beispiel vom Lavantal bis Graz nur noch eine halbe Stunde

mit dem Zug benötigt. Steigert neben den Pendlern auch den Freizeitverkehr (Wörterseeboden).

ÖROK Bevölkerungsprognose zeigt auf, dass das Lavantal komplett blau eingefärbt ist. Diese Färbung steht für einen Bevölkerungsrückgang von -5 bis -20 Prozent. Vermutlich mit der neuen Strecke und dem Bahnhof wird sich die Einfärbung verändern und auf null bis ins plus gehen. In Zukunft werden da viele hinziehen, weil der Quadratmeterpreis noch günstig ist und eine gute soziale Infrastruktur vorherrscht. Bahnhof im Lavantal ist neu.

Der Mensch ist täglich 70 min mobil. Immer wieder treten dann die Diskussionen auf, dass der Verkehr entschleunigt werden soll. Würde die ÖBB beschließen langsamer zu fahren, so entsteht die Wirkung das die Menschen wieder auf das Auto umsteigen. Begutachtet man die Verkehrserhebungen so wird deutlich das Menschen die eine weitere Distanz zurückzulegen haben, auf den Zug umsteigen. Die Attraktivität vom Zug gegenüber zum Auto beginnt bei einer Entfernung von 80 Kilometern zu halten und ab 150 Kilometer überwiegt der Zug das Auto.

Die Siedlungsstruktur wird sich in der Weststeiermark verändern, daher ist eine gute Raumplanung gefragt. Der Bahnhof ist am Rand. Daher wird sich speziell das Gebiet um den Bahnhof entwickeln. Vor 100 Jahren war die Planung so ausgerichtet, dass ein Bahnhof niemals im Stadtzentrum war.

Von Österreich unterwegs zeigt sich, dass ein drittel der Kunden von der ÖBB den Weg zum Bahnhof zu Fuß retour legen. Rund 15 bis 20 Prozent sind mit dem Fahrrad unterwegs. Daher ergibt das in Summe 45- 50 Prozent der Kunden der ÖBB, die nur kürzer Distanzen zum Bahnhof zurücklegen.

Mit welcher Ausstattung des Bahnhofes ist zu rechnen?

Wie für einen Fernbahnhof. Park & Ride

Gibt es oder ist ein Beteiligungsprozess mit den Bürgern zur Ausgestaltung des Bahnhofes und dessen Vorplatzes geplant?

Die ÖBB setzt sehr auf Bürgerinformation, da man die Angst nehmen möchte. Im Bereich der Koralmbahn ist das sehr gut mit den ganzen Informationsbereiche und die Gemeinden wurden dabei eingebunden. Beteiligungsplanungsprozesse, wo die Bürger und Bürgerinnen die Möglichkeit haben sich bei der Planung des Bahnhofes einzubringen, gibt es nicht.

Wann wird der Bahnhof in Betrieb gehen?

2022

2. Interview (19.3.2019) mit Herrn Rudolf Friewald, Bürgermeister von Michelhausen

War vonseiten der Gemeinde Michelhausen der Wunsch nach diesem Bahnhof von Beginn an vorhanden?

Der Bahnhof Tullnerfeld war eigentlich als Überholbahnhof geplant. Mit der Planung an sich hat die Gemeinde Michelhausen nichts zu tun gehabt, diese Kompetenz lag bei der ÖBB. Bei der Trassenfindung waren wir schon involviert. Die Entscheidungsfrage, wo die Trasse hinkommen soll, akzeptierten wir nur unter der Bedingung, dass ein Voll-Bahnhof ins Tullnerfeld kommt.

Wie weit war die Gemeinde beim Planungsprozess des Bahnhofes eingebunden? (örtliches Entwicklungskonzept?)

Für die ganze Region Tullnerfeld wurde ein Entwicklungskonzept realisiert.

Welchen Einfluss hatte die Politik auf den Bahnhof Tullnerfeld?

Einen sehr starken Einfluss hatte die Politik. Speziell der Trassenfindungsprozess war politisch sehr umstritten. In der Konsequenz kann die Politik sagen, ich will auf die Schienen, aber baue keine.

Wie sehr beeinflusst der Bahnhof die Siedlungsentwicklung?

Wir sind 10 min Fahrzeit von Hütteldorf entfernt. Das bedeutet, wir sind eine U-Bahnstation in der Verlängerung durch die Bahnführung entfernt. Die Anbindung ist deswegen perfekt, weil man sich überlegen muss, dass man hier ein schönes Leben im Grünen hat, obwohl man in 30 min in der Herrengasse stehen könnte.

Die Siedlungsgrenzen wurden nicht erweitert. Aber eine höhere und maßvolle Verdichtung wurde in Michelhausen umgesetzt. Das ergibt sich in der Gemeinde je nach Verfügbarkeit der Standorte. Es gibt einen starken Zuzug und man braucht auch Flächen für die Bevölkerung. Viele kommen aus der Stadt zurück, weil die Anbindung jetzt gut ist.

Wie weit wurden die umliegenden Verkehrsstrukturen an den Bahnhof angepasst?

Die Begleitstraße zum Bahnhof war damals eine Baustraße. Damit die LKWs nicht durch die Ortschaften fahren. Wir, als Gemeinde, haben gefordert, dass die Straße erhalten bleibt. Sie dient nun als Umfahrung der Gemeinde.

Wie weit nahm der Bahnhof Einfluss auf den öffentlichen Verkehr?

Einer der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte des öffentlichen Verkehrs in der Region ist der Bahnhof Tullnerfeld geworden. Daher wurden die Buslinien mehr frequentiert. Jede Stunde

fährt nun ein Bus. Wir haben von Tulln einen Bus, der immer 6 min vor Abfahrt der Züge nach West und Ost ankommt. Das Problem ist nur, wenn der öffentliche Verkehr eingetaktet wird. Bei den Schülern funktioniert das sehr gut und die Busse sind immer voll. Bei den anderen Bereichen klappt das nicht so ganz, aufgrund der Problematik, dass der Bus von der Fahrzeit schon so lange braucht bis zum Tullner Bahnhof, wie wenn er gleich am Bahnhof Tullnerfeld fahren würde. Deshalb ist der öffentliche Verkehr im Nahbereich immer ein Problem.

Wir hatten schon vor dem Bahnhof Tullnerfeld den Tullner-Radweg. Der führt entlang der Großen Tulln von Tulln bis nach Neulengbach. Mit dem Rad von Michelhausen sind es 700 m bis zum Bahnhof.

Gibt seit Inbetriebnahme des Bahnhofs Tullnerfeld einen Anstieg der Anzahl der Betriebe in der Gemeinde Michelhausen?

Ja und Nein, man kann das nicht direkt mit dem Bahnhof in Verbindung bringen. In Amstetten und in Judenau gibt es einige Betriebsgebietsstrukturen. Es hat schon früher begonnen und hat daher eher nichts mit dem Bahnhof zu tun. Michelhausen hat auch einige Betriebe, die sich in den letzten Jahren vergrößert haben.

Wurde aus Ihrer Sicht der Bahnhof vonseiten der Bevölkerung gleich zu Beginn gut angenommen?

Der Bahnhof wurde sofort angenommen, aber die Bahntrasse wollte man nicht. Der Bevölkerung wäre lieber gewesen, wenn die Bahn wo anders verlaufen wäre. Mit dem Baubeginn ist es ruhig geworden und die Bürgerinitiativen haben sich aufgelöst. Im Zuge der Eröffnung des Bahnhofs wurden nur 500 Parkplätze zu Verfügung gestellt. Viele Stimmen meinten, dass das viel zu viele wären und die wird die nächsten 20 Jahre keiner brauchen. Wir haben innerhalb von einem halben Jahr keine Parkplätze mehr gehabt.

In den letzten Tagen wurde Verträge für ein Parkdeck unterschrieben, damit die Parkplätze wieder erweitert werden können. In der Park and Ride Verordnung wurde angeschlagen, dass die Parkplätze kostenlos sein müssen.

Was führte zum Verkauf an die Investorengruppe?

Verkauft wurde das Bürogebäude nicht direkt, sondern es wurde die BTE GmbH (Bahnhof Tullnerfeld Entwicklungs- und Betriebs GmbH) gegründet. Dies deshalb, weil wir ein Viertel des Investments an Eigenkapital gebraucht haben. Das haben wir nicht gehabt. Beziehungsweise die Gemeinde hätte das gehabt, aber das war politisch gesehen nicht gewünscht. Jetzt haben wir uns private Investoren geholt. So haben wir nur 25 % Beteiligung.

Gibt es konkrete Pläne zu den Lokalitäten im Bahnhofgebäude?

Es wurden alle Geschäftsflächen vermietet. Nur eine Fläche ist leerstehend. Da suchen wir nach Möglichkeit einen Gastronomiebetrieb zu finden.

Sind in Zukunft Bauprojekte in der Nähe des Bahnhofs geplant?

In jedem Bundesland gibt es unterschiedliche Raumordnungsgesetze. Zum Beispiel Vorarlberg, die haben weniger Fläche zu Verfügung, daher rücken sie an den Bahnhof. In Niederösterreich besagt die Lärmschutzverordnung, dass man nicht näher bauen darf.

Ich persönlich finde viel gescheiter, man baut direkt am Bahnhof eine Wohnung, als man muss dort wieder einen Parkplatz bauen und die Infrastruktur danach auslegen.

3. Interview (01.04.2019) mit Herrn Alois Resch, Bürgermeister von Groß St. Florian

Wie aktuell ist die Namensgebung des Bahnhofs Weststeiermark?

Laut letzter Information wird der Bahnhof weiter den Namen Weststeiermark tragen.

War vonseiten der Gemeinde Groß St. Florian der Wunsch nach diesem Bahnhof von Beginn an vorhanden?

Die Gemeinde Groß St. Florian hatte keinen direkten Einfluss auf den Standortauswahl des Bahnhofs. Das hat sich durch die Lage der Trasse ergeben. Eigentlich wollte die Bezirkshauptstadt (Deutschlandsberg) unbedingt den Bahnhof haben. Doch anhand der Trassenführung war das nicht möglich. Die Problematik liegt beim Koralmtunnel, aufgrund der baulichen Bestimmung wurde die heutige Positionierung des Bahnhofs bestimmt. Den Bahnhof hat sich die Gemeinde Groß St. Florian nicht gewünscht.

Gibt es vonseiten der Bevölkerung einen Zuspruch für den Bahnhof?

In Groß St. Florian haben sich keine Bürgerinitiativen gebildet. Zu Beginn hat man sich nicht darüber gefreut, aber man hat sich nach und nach mit dem Bahnhof angefreundet. Aber in der Nachbargemeinde Frauental waren Bürgerinitiativen tätig, die sich gegen die Trassenführung aussprachen.

Wie weit war die Gemeinde beim Planungsprozess des Bahnhofs eingebunden?

In die Planung der Trasse waren wir nicht eingebunden. Aber bei der Planung des Gebäudes sind wir gefragt worden, ob es Interesse gibt an zusätzlichen Flächen. Da haben wir bei der Planung einen Kostenanteil übernommen, dass das Bahnhofsgebäude größer geplant wird. Damit eventuell Mietflächen für diverse Geschäftslokale bereitstehen. Die ÖBB hätte sonst den Bahnhof kleiner ausfallen lassen. Die Region stand hinter den Vorhaben das Bahnhofsgebäude zu vergrößern.

Wurde das örtliche Entwicklungskonzept angepasst?

Natürlich, wir als Standortgemeinde sind gerade in der Revision. Der Bahnhof steht in der Altgemeinde Unterbergla. Es kam dann zur Fusionierung mit der Altgemeinde Unterbergla. Damals hat die Gemeinde Unterbergla das ÖEK angepasst für den Bahnhof, weil die Standortgemeinde während der Planung Unterbergla war.

Für das Gebiet um den Bahnhof Weststeiermark haben wir aktuell schon eine Flächenwidmungsänderung durchgeführt. Es wurden acht Hektar Gewerbe- und Industriegebiet gewidmet. Wohnen neben den Bahnhof wird nicht angestrebt.

Welchen Einfluss hat die Politik auf den Bahnhof?

Direkt Einfluss auf den Bahnhof hat die Politik keinen. Aber es gab immer wieder Gespräche mit der ÖBB, wie die Vergrößerung des Bahnhofgebäudes und auch bei Park and Ride Anlagen, da konnte die örtliche Politik ihren Einfluss nehmen. Bei der Park and Ride Anlage wurde auf den Wunsch der Politik eine Umgestaltung angestrebt, da man versuchte die Industrieflächen miteinzubeziehen. Eine gute Zusammenarbeit stand im Vordergrund. Bei der Platzierung des Bahnhofs hatten wir keine Mitspracherechte.

Wie weit wird die umliegende Verkehrsstruktur an den Bahnhof angepasst?

Die Bahnhofszufahrtsstraße wurde vom Land Steiermark übernommen und wurde zur Landesstraße umfunktioniert. Daher war das Land Steiermark auch involviert. Ursprünglich war von Seiten der ÖBB nur eine Zufahrtsstraße angedacht gewesen. Aber das Land Steiermark setzt sich für eine Kategorie C1 ein und übernimmt damit die Straße.

Gibt es schon Pläne für den öffentlichen Verkehr rund um den Bahnhof?

Es gibt noch keine konkreten Pläne. Es ist aber eine Eintaktung der Buslinien geplant. Es besteht auch sehr großes Interesse der Region an einer guten Vernetzung. Die GKB Eisenbahnlinie und S-Bahn wird in Zukunft bei dem neuen Bahnhof durchfahren. Die S-Bahn wird umgebaut. Zurzeit fährt sie durch die Markt Gemeinde Groß St. Florian direkt nach Frauental. Geplant ist ein Umbau mit einer Verbindung zum Bahnhof Weststeiermark, damit der ganze Bezirk mit der S- Bahn an den Bahnhof Weststeiermark angeschlossen ist.

Land Steiermark koordiniert die Buslinien. Es gibt noch keine öffentlichen Pläne für die Buslinien. Bürgermeister wurden vorab informiert und mit der Überarbeitung des Konzepts aufgrund des neuen Bahnhofs wurde begonnen.

Gibt es um den Bahnhof Weststeiermark eine Ansiedelung von Nahversorger?

Nein. Laut Raumplanung dürfen dort keine Verkaufsflächen neben dem Bahnhof errichtet werden. Die Raumplanung sieht vor das Märkte über 400 m² nur in Kerngebiet oder Dorfgebieten sein dürfen, wo eine Siedlung fußläufig erreichbar ist. Das ist dort beim Bahnhof nicht gegeben und durch die Widmung Industrie und Gewerbeflächen ist so eine Ansiedlung von solchen Märkten nicht möglich. Jedoch wird ein kleiner Imbiss zur Versorgung hinkommen.

Sind Radwege zum Bahnhof geplant?

Der Bahnhof ist zumindest am Radwegenetz angeschlossen. Es gibt von Groß St. Florian kommend auf der Zufahrtsstraße einen Radweg daneben, als Begleitweg ausgeführt. In die andere Richtung nach Frauental führt der Radweg teilweise über das Gemeindestraßennetz.

Wie oft wird ein Zug nach Graz oder Klagenfurt in der Stunde halten?

Ich weiß es nicht ganz genau. Der Bahnhof soll bis zu 200 Züge am Tag in beide Richtungen schaffen. Die jetzige Taktzeit der S-Bahn (GKB) ist sehr gut und verkehrt im halben Stundentakt. Vermutlich im Stundentakt.

Die S-Bahn fährt von Graz über Groß St. Florian bis nach Wies Eibiswald (S61, S6). Die GKB fährt von Graz nach Wies sowie nach Köflach (S7).

Gibt schon konkrete Pläne zum Bahnhofsvorplatz?

Die Park and Ride Anlage ist im Erstausbau für 450 PKWs. Es gibt bereits schon Pläne für die Erweiterung, weil es eine Novelle Österreichweit gegeben hat. Daher ist mit zusätzlichen 50 Parkplätzen zu rechnen.

Mit welchen Ausstattungen des Bahnhofs ist zu rechnen?

Man kann schon mit einer Digitalen Ausstattung rechnen. Angeblich ist kein Personal am Bahnhof geplant. Dennoch war im Gespräch das es einer der modernsten Bahnhöfe wird.

Wann ist mit der Inbetriebnahme des Bahnhofes genau zu rechnen?

Vorrausichtlich 2026 wird er fertig sein. Ende 2025 ist der Fahrplanwechsel im Dezember und dann wird der neue Bahnhof in Betrieb gehen. Das sind die aktuellsten Informationen, die ich von Seiten der ÖBB bekommen habe.