

18. Wiener Eisenbahnkolloquium *ÖPNV - Wachstum und Leistungsgrenzen*

# Verkehrsvermeidung\* durch die Stärkung von Orts- und Stadtkernen

\* Vermeidung von KFZ und Eisenbahnfahrten etc.

Wien, Mittwoch 30. September 2020, 11:45

Salzburger Institut für Raumordnung und Wohnen  
Dorf- und Stadtentwicklung  
Robert Krasser

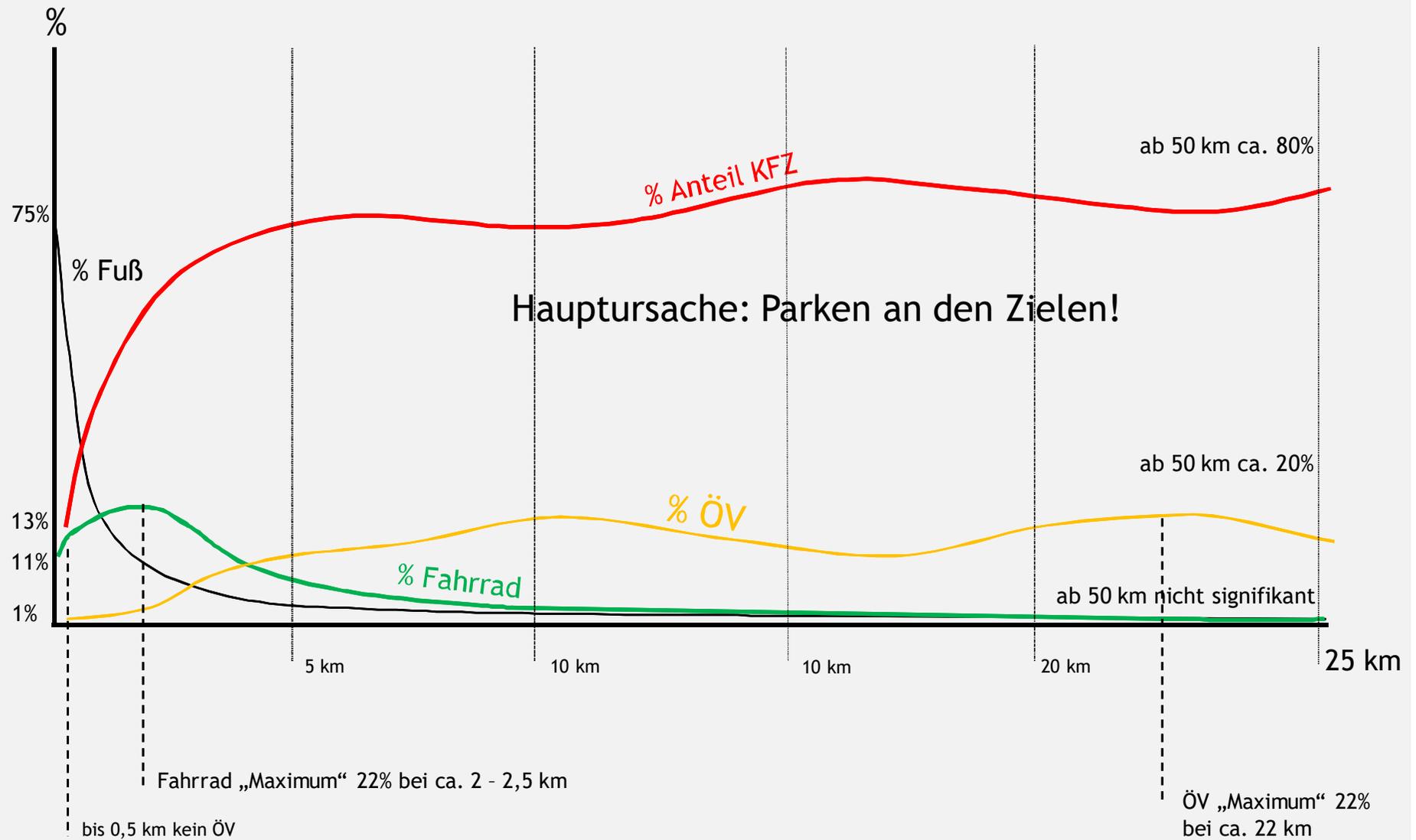
## Lewis Mumford 1964 - The Highway and the City

*„When the American people, through their Congress, voted a little while ago (1957) for a twenty-six-billion-dollar highway program, the most charitable thing to assume about this action is that they hadn't the finest notion of what they where doing“*

*„Die einzige Entschuldigung dafür, das das amerikanische Volk vor einiger Zeit (1957) - durch seinen Kongress - für ein 26-Milliarden-Dollar-Autobahnprogramm gestimmt hat, ist dass sie keine Ahnung hatten, was sie damit anrichten.“*

1. Mumford hatte 1964 mit allem recht...
2. Der Kongress „durch“ das Volk...
3. „Jedes Verkehrsmittel hat seine Berechtigung - auch das private KFZ“...

# Verkehrsmittelwahl (% Anteil) je nach Entfernung



Hauptursache: „Parken an den Zielen“



Wien, 30. September 2020

Verkehrsvermeidung durch das Stärken der Orts und Stadtkerne  
Robert Krasser - SIR – Salzburger Institut für Raumordnung und Wohnen  
Dorf- und Stadtentwicklung

Seite 4

Konsequenz: KFZ Verkehr zwischen den Zielen (Garage zu Garage)

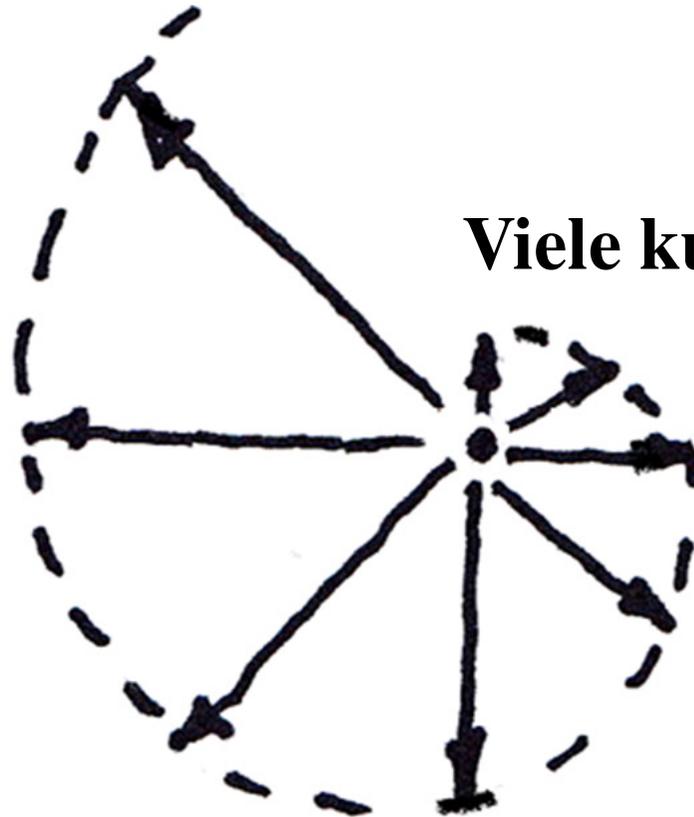


Wien, 30. September 2020

Verkehrsvermeidung durch das Stärken der Orts und Stadtkerne  
Robert Krasser - SIR - Salzburger Institut für Raumordnung und Wohnen  
Dorf- und Stadtentwicklung

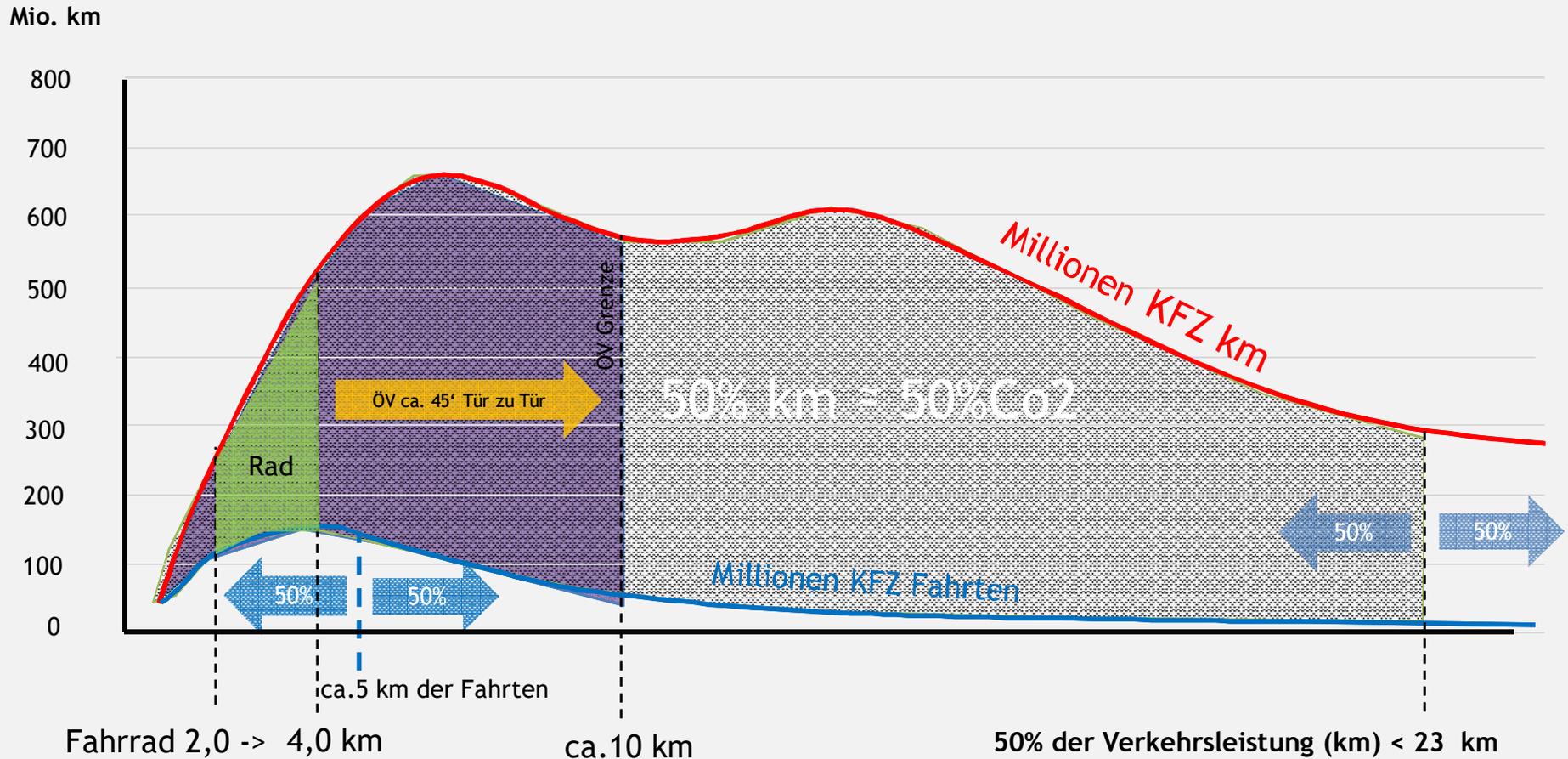
Seite 5

**Wenige lange Wege**

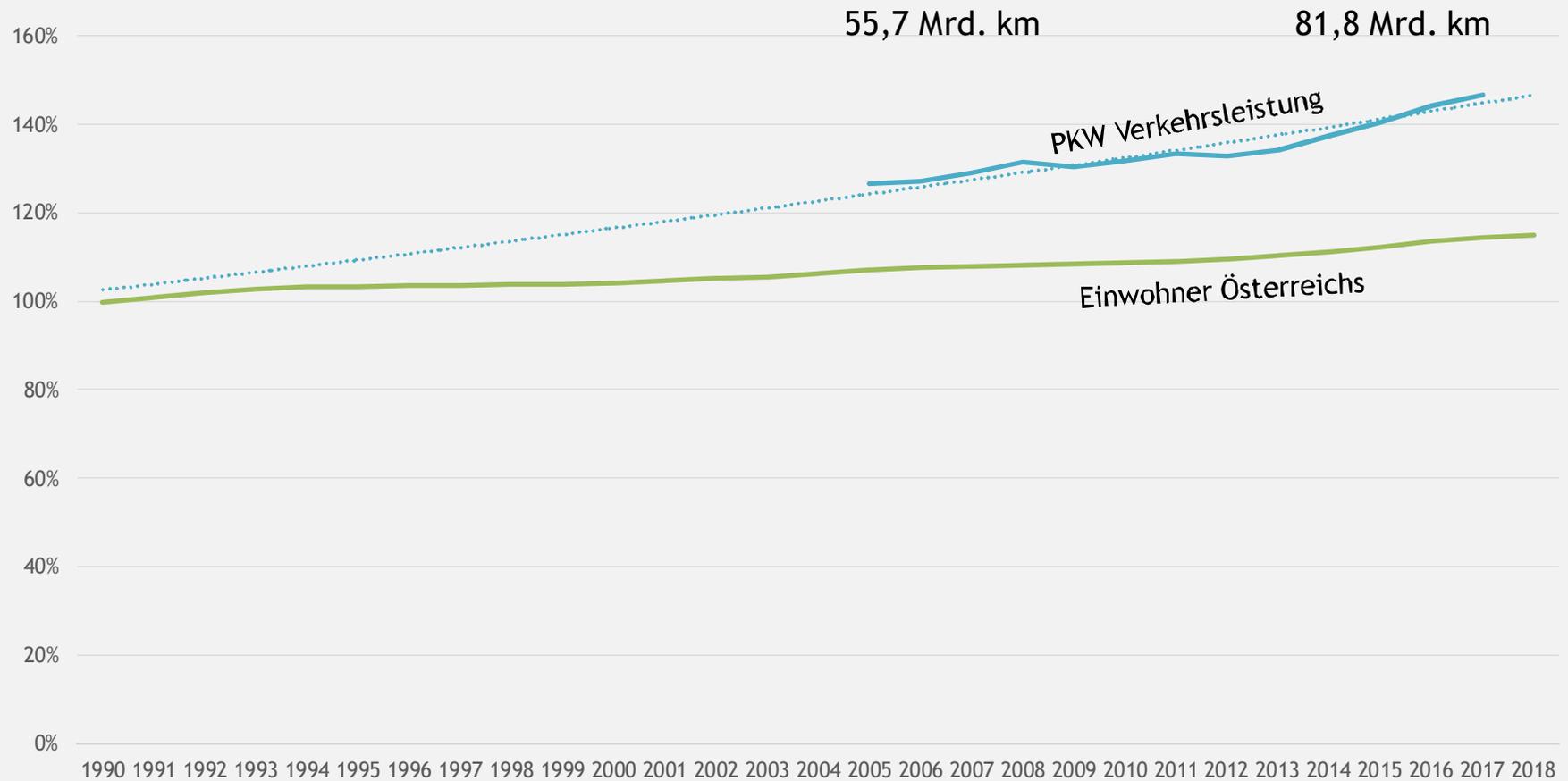


**Viele kurze Wege**

# Fahrten versus Verkehrsleistung (Kilometer)



# Einwohner und KFZ Verkehrsleistung in Österreich



## Was ist also langfristig entscheidend um Verkehr\* zu Reduzieren?

\*jeglichen Verkehr, denn Verkehr ist das „Abfallprodukt“ und kein Selbstzweck

- Individual KFZ - Verkehr
- Öffentlicher Verkehr
- Radverkehr
- Fußverkehr

### Antwort:

- Höhere Bebauungsdichte
- Größere Nutzungsmischung (z.B. Wohnen und Arbeiten mischen)

„Verkehr entsteht, wenn ein Gebäude  
am falschen Ort steht“



„Verkehr entsteht, wenn ein Gebäude  
am falschen Ort steht“



EKO-Atlantic, Lagos Nigeria 2018  
(c) Robert Krasser



„Verkehr entsteht, wenn ein Gebäude  
am falschen Ort steht“

AN DIE POST-AUSTRÄGER !!!  
WENN DER GRAUE TOLD (AUTO)  
VOR DEM HAUS STEHT BIN ICH  
IMMER ZU HAUSE !!!

LG

(Fast) Alle  
Bewohner  
Schleedorf's

## Unterschied im Mobilitätsverhalten von Stadt Land

(etwas überzeichnet und generalisiert)

	Land	Stadt
Fuß	Man geht quasi „nur“ zum Auto zu Fuß bzw. dort wo man mit dem Auto nicht „hineinfahren“ kann z.B. ins Einkaufszentrum	Städter gehen durchschnittlich doppelt so viel zu Fuß, zu ÖV, zur Arbeit etc.
Fahrrad	Wird hauptsächlich als Sportgerät gesehen bzw. verwendet.	Alltagsradverkehr und Sportausübung
ÖV - Bus	Wird von Schülern, älteren und Menschen ohne Führerschein benutzt Ausnahme: Pendler im Einzugsbereich der Großstadt mit Attraktiven ÖV (weil kein Stellplatz vorhanden)	Mittlerweile quer durch alle Bevölkerungsschichten in Großstädten. In kleineren Städten wie Salzburg mit vielen Autofirmen ist das Auto noch immer DAS Verkehrsmittel #1
ÖV - Zug	Wird eher bei längeren Distanzen in Erwägung gezogen z.B. „nach Wien“ oder „zum Flughafen“ (um Parkgebühren zu sparen)	Im Alltag, für Städteverbindungen etc.

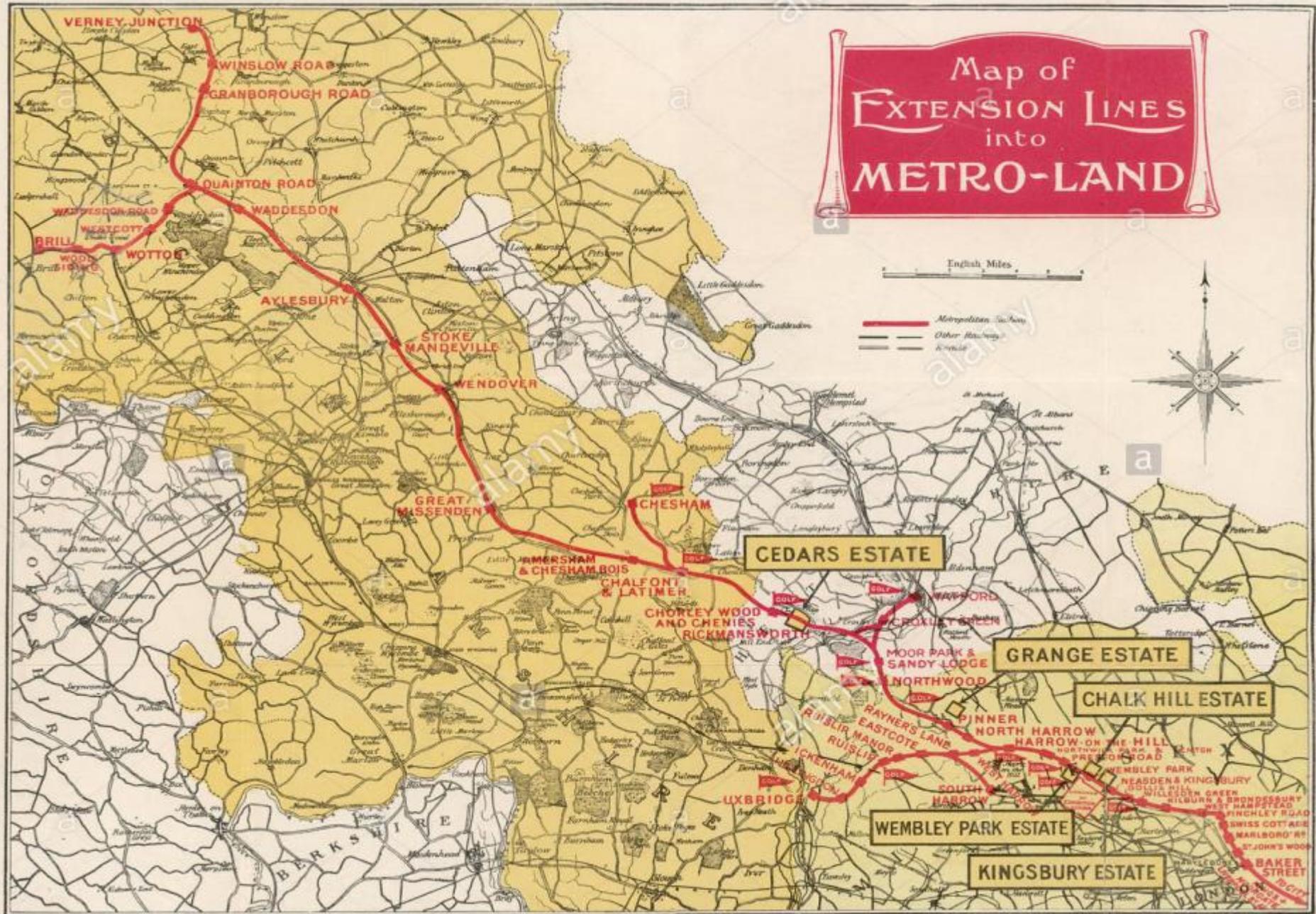
**Strukturen schaffen verhalten!**

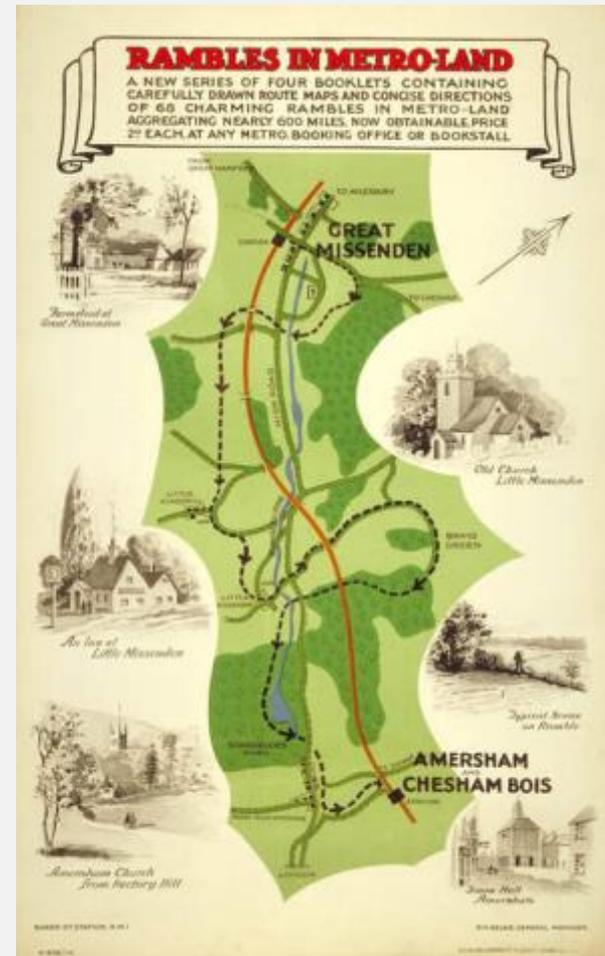
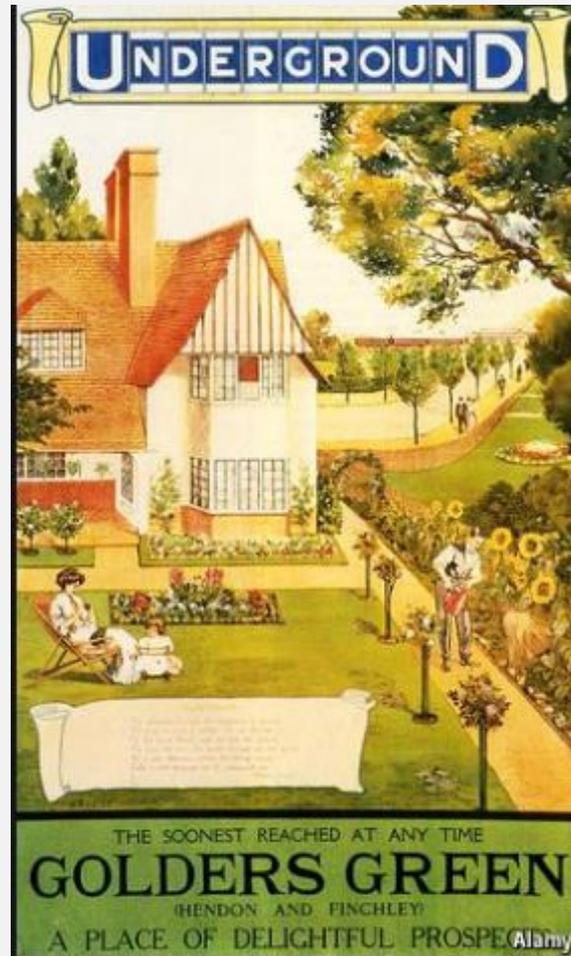
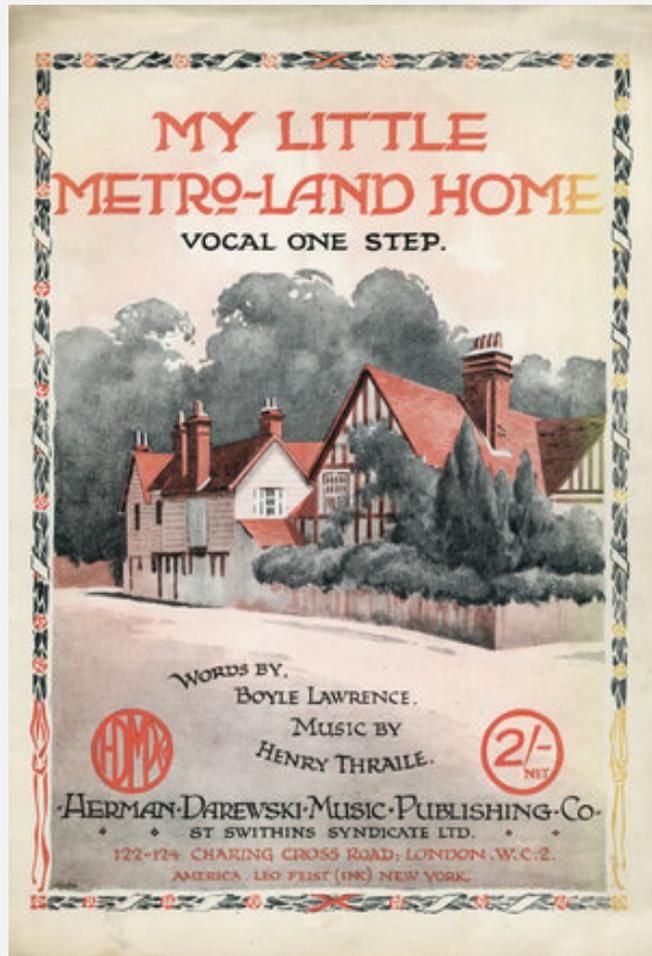
**Auch Verkehrsstrukturen!**

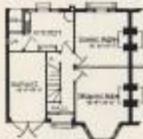
## Was trägt dazu bei, dass ein Gebäude am falschen Ort steht?

- vermeintlich „billiges“ Bauland -> siehe Projekt „moreco“
  - vermeintlich billiger Transport (Selbsttäuschung, es werden nur die Treibstoffkosten gedanklich wahrgenommen)
  - vermeintlich höhere Lebensqualität (Pendelzeit versus Freizeit)
  - attraktive Autoverkehrsbindung (Distanzen werden größer)
  - aber auch attraktiver ÖV (Distanzen werden größer durch höheren Takt bzw. Qualität)
- 
- falsche Raumplanung („Erfüllungsgehilfentum“ der Raumplaner)
  - Aber auch falsche Verkehrsplanung (KFZ-Priorität)









### TYPE "C"

A large 3 Bedrooms Semi-Detached House constructed in brick with brown shingled elevations, a red tile roof and deep bay windows under six oak timbered Gables. Frontage of plot 32 feet and depth of about 125 feet.

These houses have been erected and are delightfully situated in Woodside Close within 5 minutes walk of Station and Shops and having a pleasant open space, and also in the centre of the Close well set back from the Road and on plots widening at the rear but with less frontage.

Each property has a bath-in Garage, Tiled Bathroom, with encaustic bath, Tiled Kitchen, fitted with hot water boiler and "Leyceux" type of dresser, Electric Light, with special number of power and gas points, Landed Glass Windows in Cornish Frames, Main Drainage.

**£895 FREEHOLD**  
**TOTAL DEPOSIT £25**

NO ROAD CHARGES  
NO STAMP DUTIES



### TYPE "D"

An imposing Detached House in The Rise, on that splendid part of the Estate north of railway, within 5 minutes walk of Station and Shops. The site which has a frontage of 35 ft. and a depth of about 200 ft. was specially selected in order to give beautiful views of Chichester Cathedral, the surrounding woods and old Mansions.

The property is substantially constructed in brick and white stone elevations, with red tile roof and oak hall featuring above and leading into the bay windows.

The accommodation comprises 4 good size Bedrooms, Tiled Bathrooms with encaustic bath and pedestal lavatory basin, separate W.C., Dressing Room, Dining Room, Tiled Kitchen with hot water boiler and cabinet dresser, outside W.C., Wash Basin and stairs to hall, Bath-in Garage, etc. Glass tiles in roof above hall, Main Drainage.

**£1200 FREEHOLD**

**TOTAL DEPOSIT £25**

NO ROAD CHARGES  
NO STAMP DUTIES



## HOW TO PURCHASE A HOUSE ON THE WELLER ESTATE

Type "A" - Purchase Price Freehold	- - - - -	£875
Total Deposit	- - - - -	25
Balance	- - - - -	£850

payable over a period of 20 years in

QUARTERLY SUMS of £18 9s. 5d. (£23 19s. per annum), including Principal and Interest.

### ALTERNATIVE METHOD:

£850 payable over 20 years in quarterly sums of £10 12s. 6d., with interest at 2½% per annum.

Example -

1st Quarterly Payment,	2nd Quarterly Payment,
Principal - - £10 12 6	Principal - - £10 12 6
Interest at 2½%	Interest at 2½%
on £850 for	on £839 7 6
3 months - £12 15 0	for 3 months £12 11 10
<b>£23 7 6</b>	<b>£23 4 4</b>

3rd Quarterly Payment, £23 1 2

4th Quarterly Payment, £22 18 0

On this basis the instalments decrease by 3 1/2 per quarter. Additional sums of principal can be paid at any time.

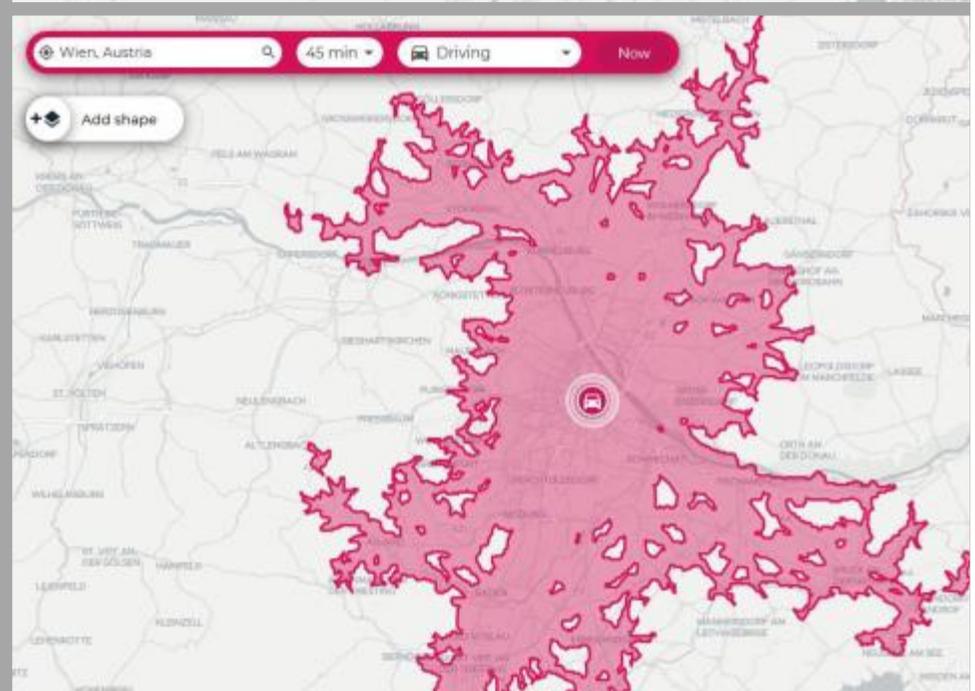
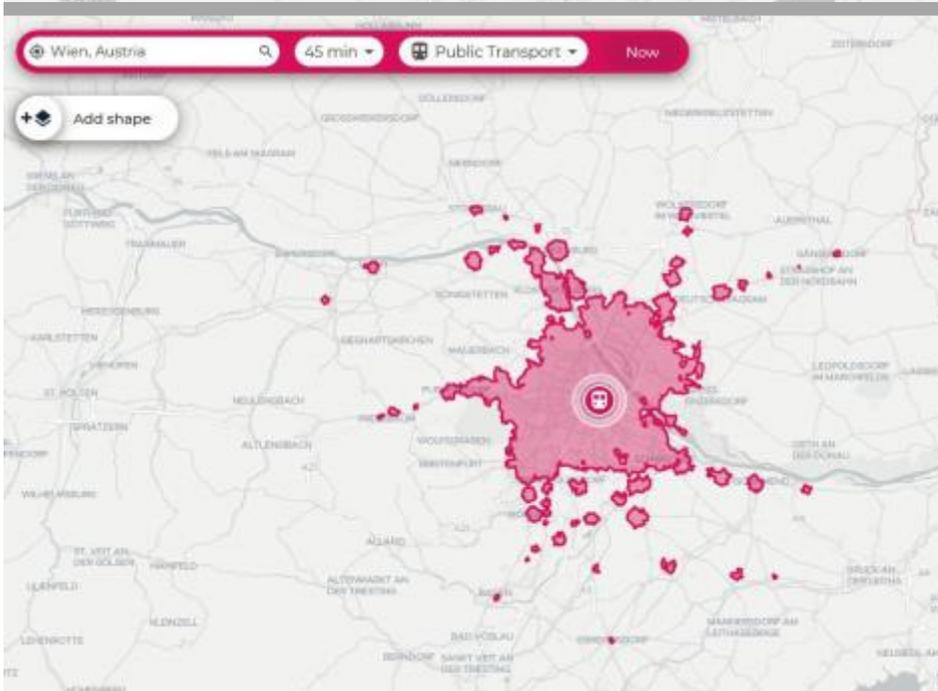
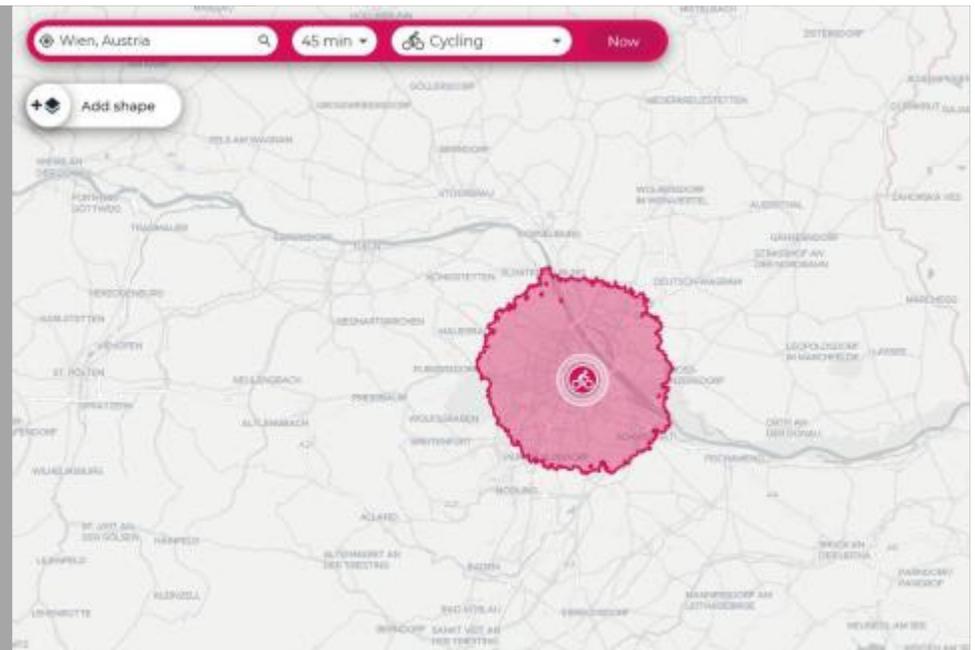
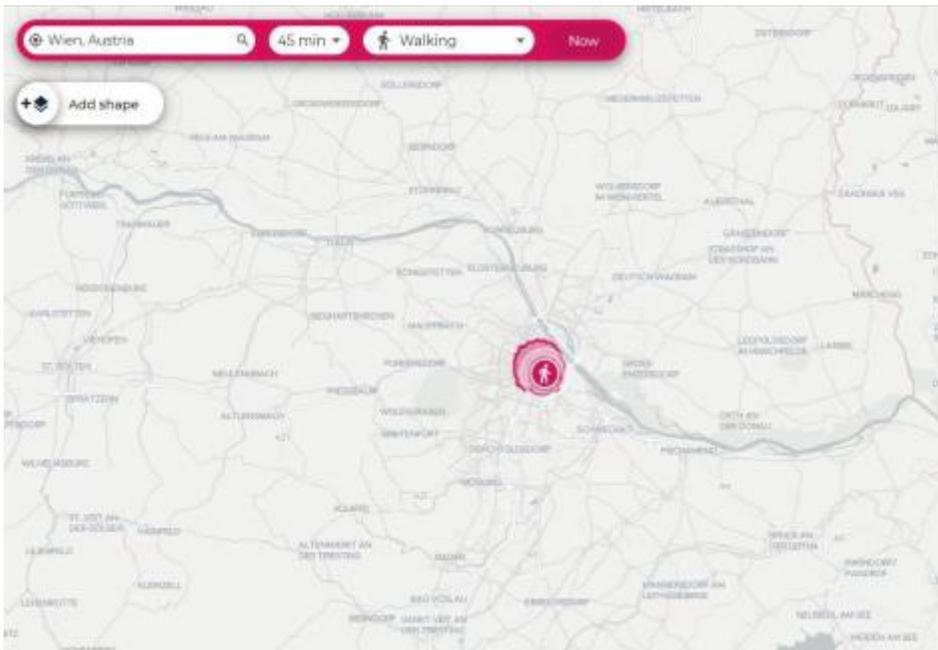
NO ROAD CHARGES. NO STAMP DUTIES.

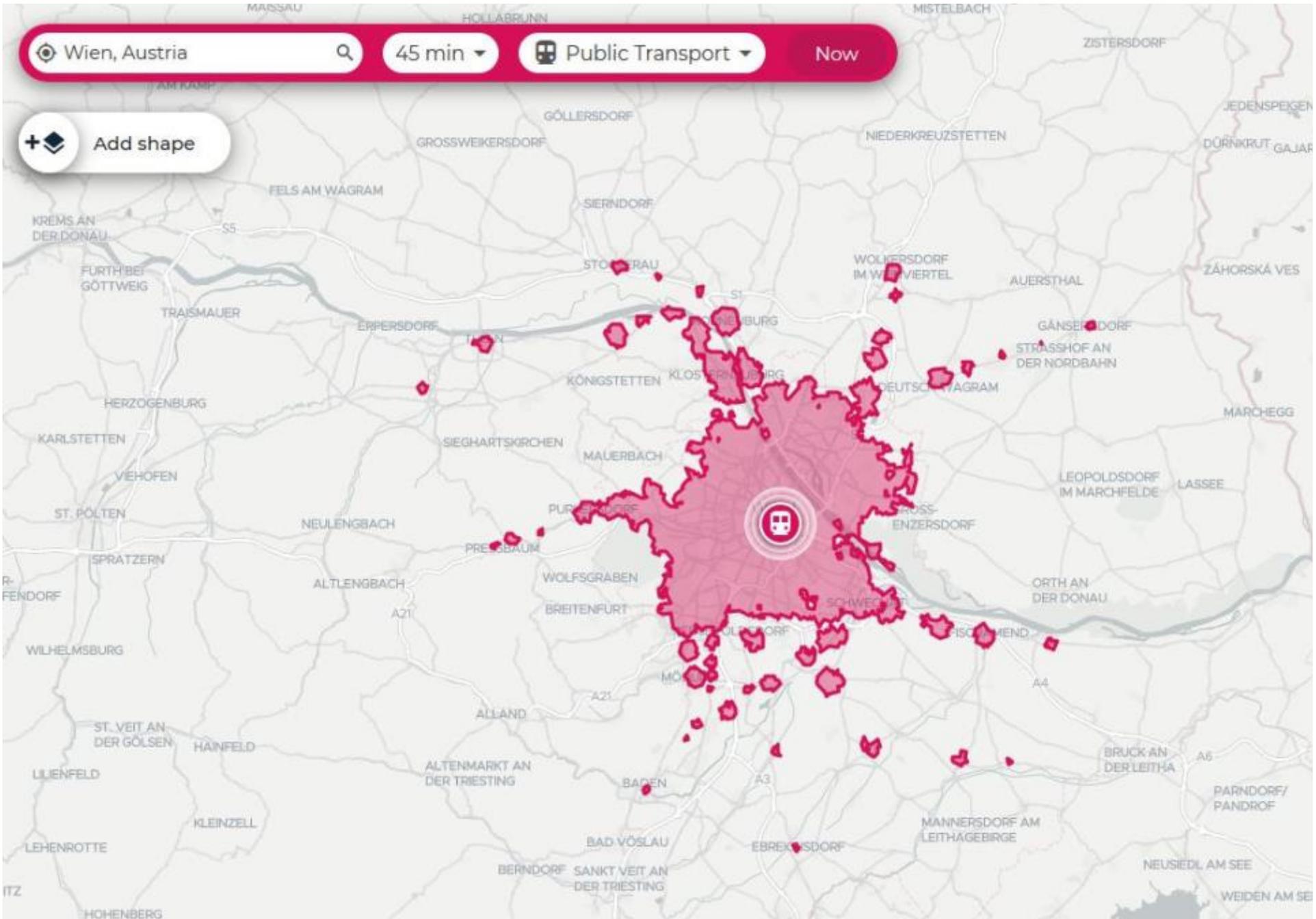
### LOCAL DATA.

RATES: 102 to 8 for whole year.  
WATER: 18% on Rateable Value £20-£40 (including 1 W.C., Bath, 12-12); 18% - - - - - £40-£60 per annum. All subject to rebate of 1/3.  
ELECTRICITY: Lighting 6d. per unit, 1d. per unit "M.A." Voltage 230 A.C. GAS: 3/- per therm.  
SEASON TICKET RATES: (Three Months) - FIRST CLASS, THREE CLASS, American and Clarkson Bus and Baker Street - £3 15 3, £3 8 9, American and Clarkson Bus and Liverpool St. - £9 17 3, £6 11 6

For further information apply:  
H. GIBSON, METROPOLITAN RLY. GENERAL OFFICES, BAKER STREET STATION, N.W.1.







## Wien bei Oberlaa



Die Skyline von Oberlaa: Kirchturm & Taba-Tower

© Philipp Hutter

## Zwischenzusammenfassung:

### Dichter urbaner Raum

- Der Umstieg von KFZ auf Rad wird **nicht** „die Lösung“ sein die enorm viel bringt (im gesamten zum Klimaschutz bzw. CO2 Einsparung, lediglich Aufwertung öffentlichen Raum und Lebensqualität)
- Der Umstieg auf den ÖV **kann** die Lösung sein Voraussetzung ist hauptsächlich das Angebot bzw. die Strukturen (vergleiche Venedig, Atlanta, Wien)

### Stadtumland:

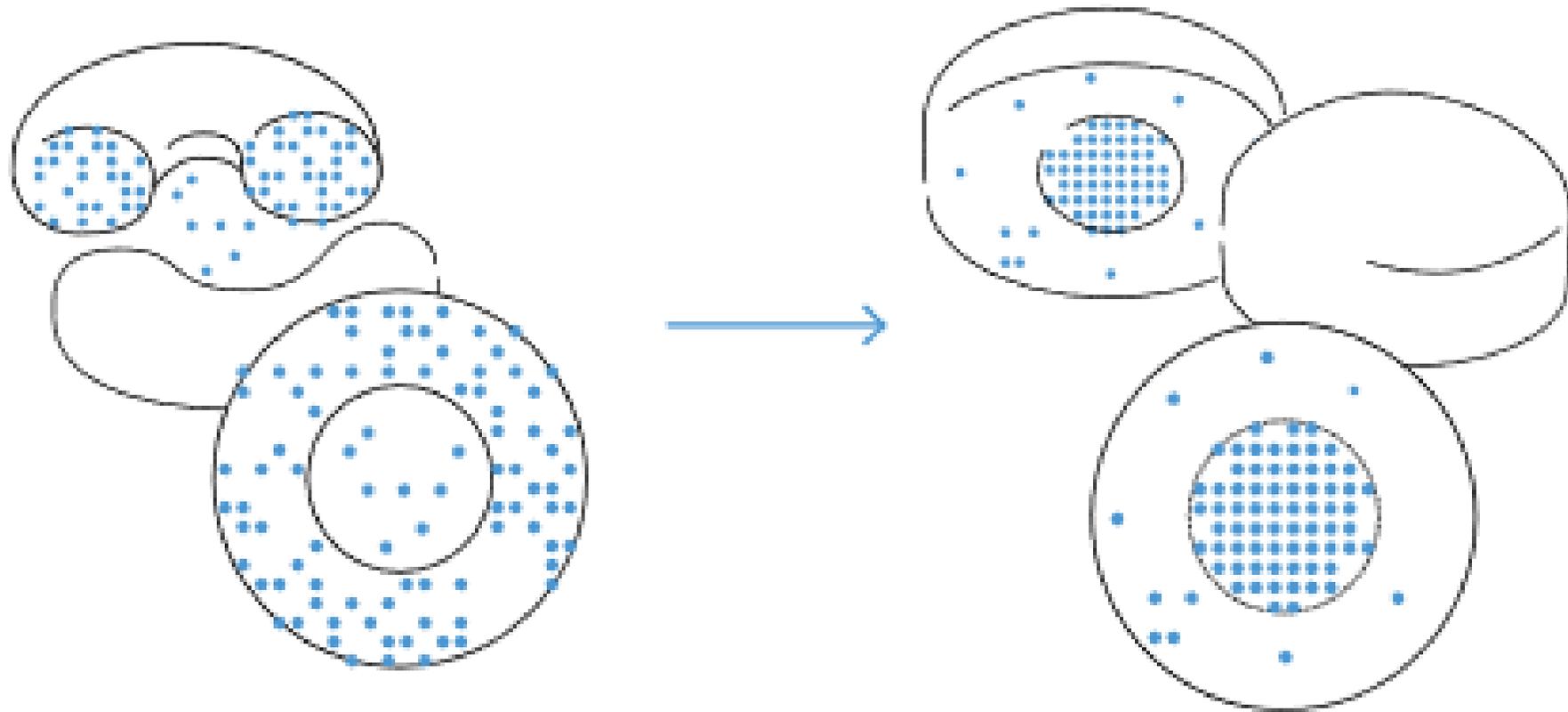
- Fahrrad ist ein kleiner Teil der Lösung (gute kreuzungsfreie und intuitive Radwege in die Großstadt)
- Guter ÖV trägt **(auch)** zur Zersiedlung bei

### Land:

- Radverkehr insignifikant
- ÖV bei ländlichen Strukturen jedoch sehr mühsam und teuer und wird ein Tropfen auf dem heißen Stein bleiben“. Zu undichte Regionen -> nicht Kostendeckung. Vorbild Schweiz wo es (sehr) langsam in die richtige Richtung geht.

**Konsequenz = Verkehrsvermeidung (ohne dass Lebensqualität und Reisefreiheit etc. eingeschränkt wird)**

Der Schlüssel liegt also in der Kompaktheit und Nutzungsdurchmischten Stadt- bzw. Dorf.





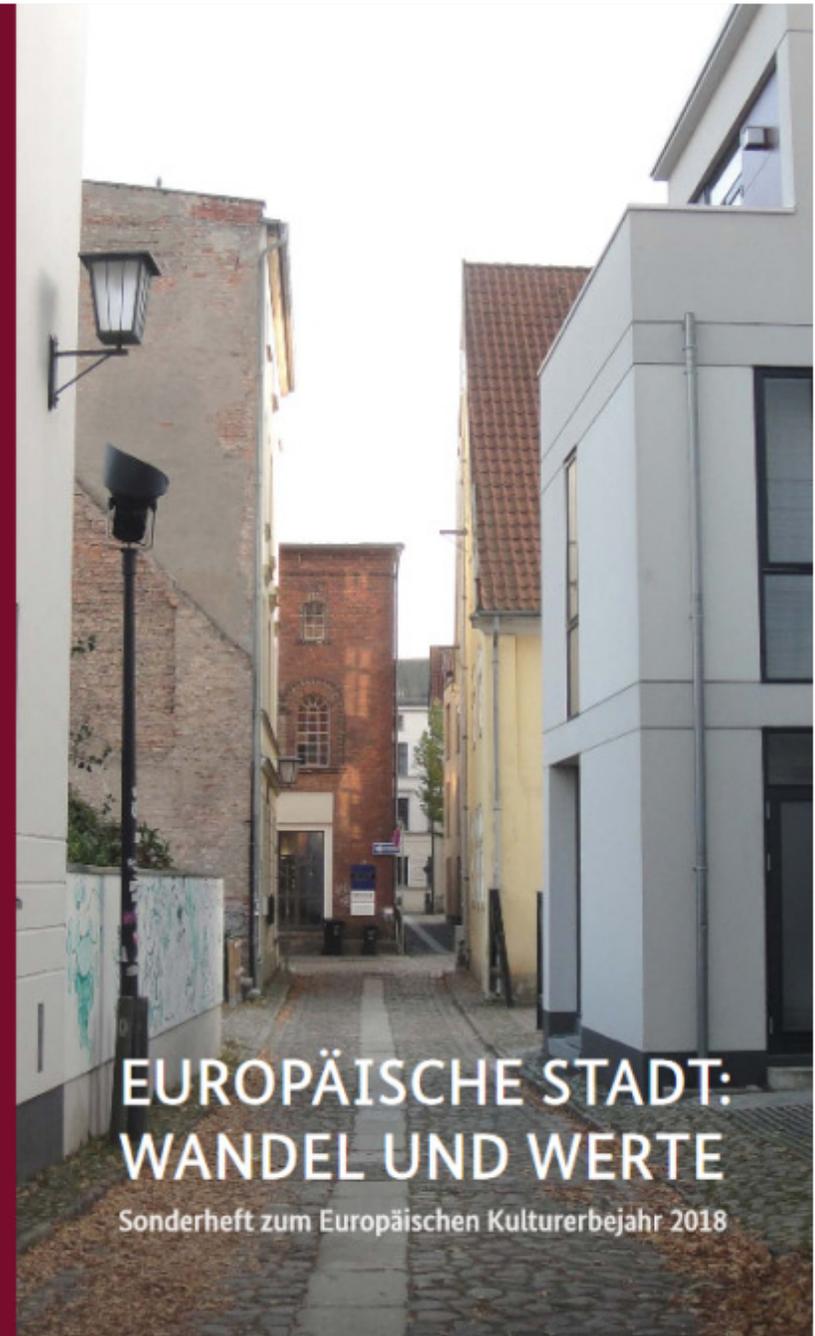
## Inkrementalismus...

... erkennt man durch:

- langsam bauen
- langsam nachverdichten
- vom Zentrum ausgehend verdichten
- kleine Parzellengrößen
- Maßstabgerecht bauen
- Keine „Siedlungsnamen“ (da Stigmatisierung)
- Vielfalt
- Michnutzung

Foto: Stralsund, Deutschland / Ostsee)

Informationsdienste Städtebaulicher Denkmalschutz 42



EUROPÄISCHE STADT:  
WANDEL UND WERTE

Sonderheft zum Europäischen Kulturerbejahr 2018

# ÖROK Partnerschaft - Stärkung der Orts- und Stadtkerne



## Federführende Partner:

- Bundeskanzleramt, Abteilung II/4
- Land Salzburg, Raumplanung (Operative Begleitung durch das SIR)

## Partner:

- Land Burgenland
- Land Kärnten
- Land Niederösterreich
- Land Oberösterreich
- Land Tirol
- Land Steiermark
- Land Vorarlberg
- Stadt Wien, MA 18
- Österreichischer Gemeindebund
- Österreichischer Städtebund
- BMLFUW
- BMVIT
- BKA, Abteilung IV/4 Raumordnung und Regionalpolitik
- ExpertInnen: Internationales Städteforum Graz (ISG), ÖAR Regionalberatung, TU Wien - örtliche Raumplanung



- 1 Verankerung der Orts- und Stadtkernstärkung in der Gesetzgebung**  
Zur langfristigen Absicherung von Initiativen zur Orts- und Stadtkernstärkung sollen geeignete Zielformulierungen in Gesetzen auf Bundes- und Landesebene sowie in relevanten Instrumenten der Raumordnung integriert werden.
- 2 Auf- und Ausbau geeigneter Organisationsstrukturen zur Stärkung der Orts- und Stadtkerne**  
Zur Stärkung von Orts- und Stadtkernen sollen geeignete Strukturen sowohl auf Bundes- als auch auf Länder- und Gemeindeebene vorgesehen werden.
- 3 Erstellung von Orts- bzw. Stadtkernabgrenzungen**  
Die Abgrenzung von Orts- bzw. Stadtkernen soll als Basis für die Lenkung weiterer Schritte zur Stärkung von Orts- bzw. Stadtkernen durch die Gemeinden dienen.
- 4 Erstellung integrierter Städtebaulicher Entwicklungskonzepte oder vergleichbarer Konzepte**  
Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzepte (ISEK) oder vergleichbare Konzepte sollen als Voraussetzung für den Erhalt von Förderungen erstellt werden.
- 5 Betrachtung der Orts- und Stadtkernstärkung im regionalen Kontext**  
Zur Stärkung von Orts- und Stadtkernen sollen regionale Kooperationen zwischen den Gemeinden forciert bzw. bestehende regionale Konzepte und Strukturen herangezogen werden.
- 6 Information und Beteiligung der Bevölkerung bei der Stärkung von Orts- und Stadtkernen**  
Durch transparente Information und gezielte Beteiligung soll die Bedeutung der Orts- und Stadtkerne in den Gemeinden bewusst gemacht werden.
- 7 Sensibilisierung und Aktivierung von privaten AkteurInnen als PartnerInnen für die Stärkung von Orts- und Stadtkernen**  
Zur Stärkung der Orts- und Stadtkerne soll die Einbeziehung von privaten AkteurInnen in entsprechende Maßnahmen forciert werden.
- 8 Anstreben von erhöhten Förderungen für die Schaffung von Wohnraum in Orts- und Stadtkernen**  
Zur Wohnraumschaffung in Orts- und Stadtkernen soll eine Erhöhung von Förderungen angedacht werden.
- 9 Sicherung und Ausbau von Betrieben und Einrichtungen in Stadt- und Ortskernen**  
Zur Stärkung der Orts- und Stadtkerne soll die Ansiedelung von Betrieben und Einrichtungen im Zentrum langfristig gesichert werden.
- 10 Sicherstellung einer fachlichen Unterstützung in Fragen der Baukultur in den Orts- und Stadtkernen**  
Zur Förderung hoher Qualität soll eine fachliche Unterstützung in Fragen der Baukultur ermöglicht werden.

1

Ein klares Bekenntnis zur Orts- und Stadtkernstärkung fordert ihre Verankerung in der Gesetzgebung von Bund und Ländern! Und dies in abgestimmter und verknüpfter Form. Bund und Länder ziehen an einem Strang!



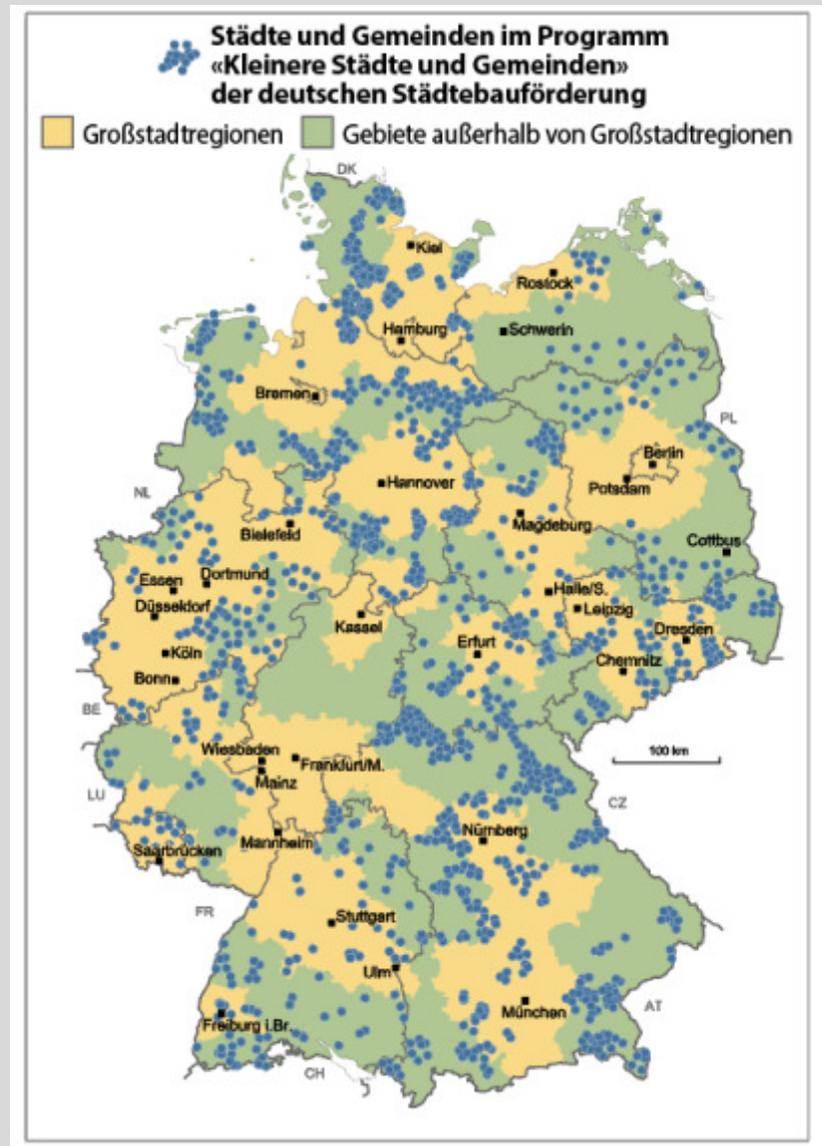
\*werden im Rahmen des ÖROK-Empfehlungsentwurfes behandelt

## „Orts- und Stadtkernstärkung“ in die Bundesgesetze

- Derzeit keine eigene Gesetzesmaterie zur „Orts- und Stadtkernstärkung“ auf Bundesebene
- Umgestaltung bestehender Regelungen (finanz-, steuer- und förderpolitisch) auf Bundesebene erforderlich
- Etablierung einer privatwirtschaftlichen Förderung nachhaltiger Stadtentwicklung mit Fokus auf Orts- und Stadtkerne in Form einer Bund-Länder-Kooperation

### Konkrete Maßnahmen:

- Eine Städtebauförderung mit Anknüpfung an Orts- und Stadtkerne soll rechtlich verankert werden.
- Verkürzte steuerliche Abschreibefristen für Sanierung und Renovierung von Gebäuden in Orts- und Stadtkernen sollen im Rahmen von Städtebauförderungsprozessen angedacht werden.
- Der Entfall oder die Reduktion der Umsatzsteuer bei Restaurierung von denkmalgeschützten Objekten soll geprüft werden.



Regensburg (ca. 1965) vor den Städtebauförderungsmaßnahmen



# Ausgangslage: Städtebauliche und soziale Misstände



Sanierungsbedürftige Gebäude



Sub-Standardwohnungen



mangelnde Aufenthaltsqualität

- Führte zur bundesweiten Städtebauförderung 1971
- Diese wurde im Laufe der letzten 48 Jahre mit verschiedenen Sonderprogrammen erweitert / ergänzt

## Regensburg nach 48 Jahren Städtebauförderung



Wien, 30. September 2020

**Verkehrsvermeidung durch das Stärken der Orts und Stadtkerne**

Robert Krasser - SIR - Salzburger Institut für Raumordnung und Wohnen  
Dorf- und Stadtentwicklung

Seite 36

## „Orts- und Stadtkernstärkung“ in die Landesgesetze

Da viele dafür relevante Fachmaterien in erster Linie in die Länderzuständigkeit fallen, ist für die Orts- und Stadtkernstärkung auch auf Länderebene Sorge zu tragen. Dazu müssen die entsprechenden rechtlichen Grundlagen geschaffen bzw. angepasst werden.

- **Raumordnungsrecht:** Die Stärkung der Orts- und Stadtkerne soll in den Raumordnungsgrundsätzen und -zielen und im Rahmen aller Raumordnungsinstrumente verankert werden.
- **Baurecht:** Die Stärkung der Orts- und Stadtkerne soll im Baurecht verankert und in der Interessenabwägung besonders berücksichtigt werden. Bauführungen in Orts- und Stadtkernen sollen erleichtert werden.
- **Wohnbauförderung:** die Schaffung bzw. der Ausbau einer Grundlage zur Staffelung der Wohnbauförderung sollte angedacht werden.
- **Dorf- und Stadterneuerung:** Im Rahmen der Dorf- und Stadterneuerung sollen Maßnahmen zur Stärkung der Orts- und Stadtkerne unterstützt werden.

## Aufbau von Organisationsstrukturen (auf allen Ebenen)

- Auf **Bundesebene** soll eine Anlaufstelle für die Stärkung von Orts- und Stadtkernen eingerichtet werden. Diese hat folgende Aufgaben:
  - Etablierung und Koordination einer Städtebauförderung
  - Koordination und Bündelung der bestehenden Aktivitäten auf Bundesebene
  - Ansprechpartner für die Länder
  - Organisation von Weiterbildungs- und Vernetzungsveranstaltungen (z.B. jährliche Innenstadttagung)
  - Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Stärkung der Orts- und Stadtkerne
- In den Ländern sollen Servicestellen zum Thema Orts- und Stadtkernstärkung namhaft gemacht werden. Diese haben folgende Aufgaben:
  - Verstärkter Austausch mit OrtsplanerInnen (z.B. durch Einrichtung einer Plattform)
  - Koordination und Bündelung der bestehenden Aktivitäten auf Landesebene
  - Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Stärkung der Orts- und Stadtkerne
    - In den einzelnen Gemeinden sollen Ansprechpartner nominiert werden.
    - Dorf - und Stadterneuerung/Entwicklung

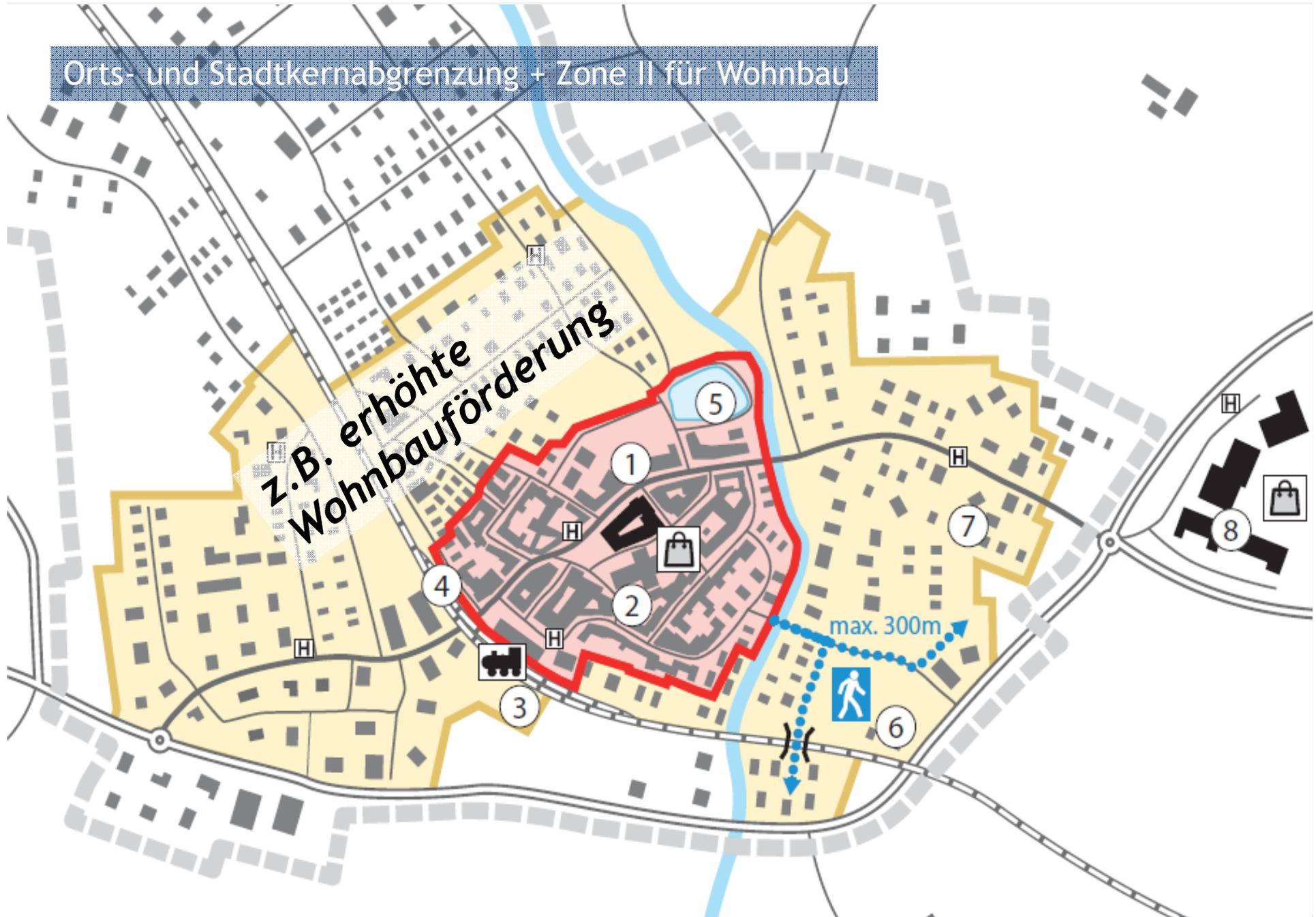
## Orts- bzw. Stadtkernabgrenzungen

- Die Abgrenzung von Orts- bzw. Stadtkernen durch die Gemeinden dient der räumlichen Verortung von Maßnahmen (Förderungen, Begünstigungen und Erleichterungen) zur Stärkung von Orts- bzw. Stadtkernen.
- Abgrenzung ist Voraussetzung für eine Städtebauförderung, da bestimmte Maßnahmen nur in den ausgewiesenen Bereichen möglich sind.

### Konkrete Maßnahmen:

- Orts- bzw. Stadtkernabgrenzungen sollen durch die Gemeinden und Städte
- nach bundesweit abgestimmten Kriterien (siehe Anhang zur ÖROK-Empfehlung)
- in Zusammenarbeit mit ExpertInnen und unter Partizipation von BürgerInnen vorgenommen werden.

# Orts- und Stadtkernabgrenzung + Zone II für Wohnbau



# Typischer österreichischer Ortskern

Handel+Dienstleistung+Wohnen (hohe Nutzungsmischung)



Wien, 30. September 2020

Verkehrsvermeidung durch das Stärken der Orts und Stadtkerne

Robert Krasser - SIR - Salzburger Institut für Raumordnung und Wohnen  
Dorf- und Stadtentwicklung

Seite 41

Typischer Ortskern Zone II (ca. 300m zum Ortskern)  
Förderung Wohnen + fußläufige Erreichbarkeit des Ortskerns





### Orts- und Stadtkern (Zone I)

mit parzellengenauer Orts-/Stadtkernabgrenzung

Multifunktionale Nutzung, vertikale Nutzungsmischung:  
Einzelhandel, Dienstleistungen, Wohnen

dichte und (wenn vorhanden) geschlossene Bebauung,  
historisches Zentrum

gute Durchwegung, überwiegend öffentlicher bzw  
halböffentlicher Außenraum

Auch in Zukunft genutzte Freiflächen können im Orts-/Stadtkern liegen. ①

Einkaufszentren können im Orts-/Stadtkern liegen  
sofern sie in eine Nutzungsmischung mit  
Wohnfunktion eingebunden sind und einen  
Beitrag zum öffentlichen Raum leisten (öffentliche  
Durchwegung, belebte Fassaden). ②

Anbindung an überörtliches ÖV-Netz ③

nicht durchtrennt von räumlichen Barrieren  
(Umfahrungsstraße, Bahnstrecke etc.) ④

Auch innerstädtische Naherholungsgebiete  
können im Orts-/Stadtkern liegen (hier: Teich). ⑤

In begründeten Fällen können auch mehrere Ortskerne in  
einer Gemeinde ausgewiesen werden.

### Erweiterter Orts- und Stadtkern (Zone II)

in fußläufiger Distanz zum Orts- und Stadtkern (Zone I)  
max. 300m

vorwiegend Wohnnutzung und gut angebundene  
Freiflächen

parzellengenau Abgrenzung

attraktive und barrierefreie Durchwegung ⑥

Anbindung an örtliches ÖV-Netz ⑦

### Untersuchungsraum

weitgehend zusammenhängender Siedlungsraum

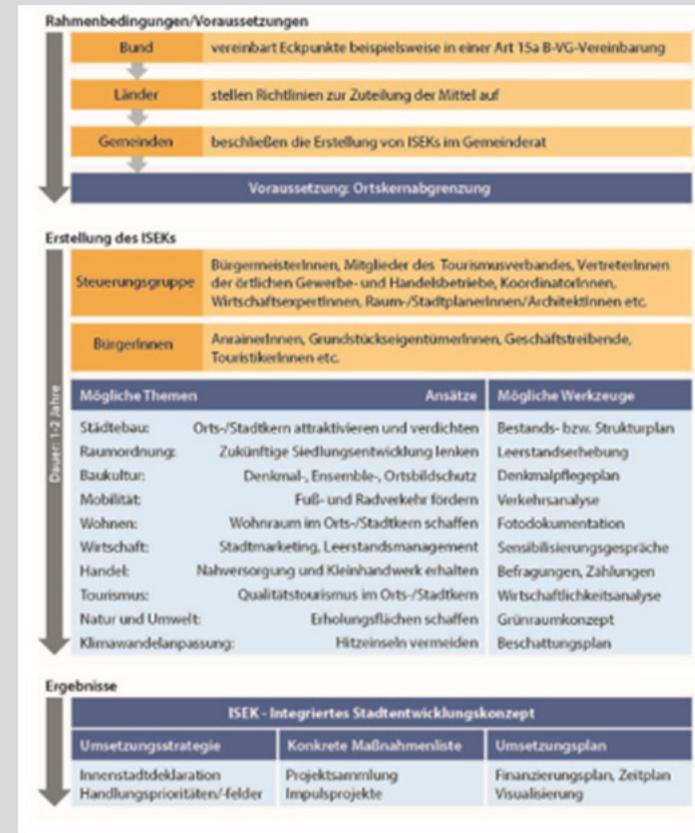
baulich und funktionell in das Siedlungsgefüge der  
Ortschaft eingebundene Bereiche

Fehlentwickelte Gebiete außerhalb des  
Siedlungsraums dürfen nicht im  
Untersuchungsraum liegen (z.B. hier:  
Fachmarkttagglomeration auf der grünen Wiese). ⑧

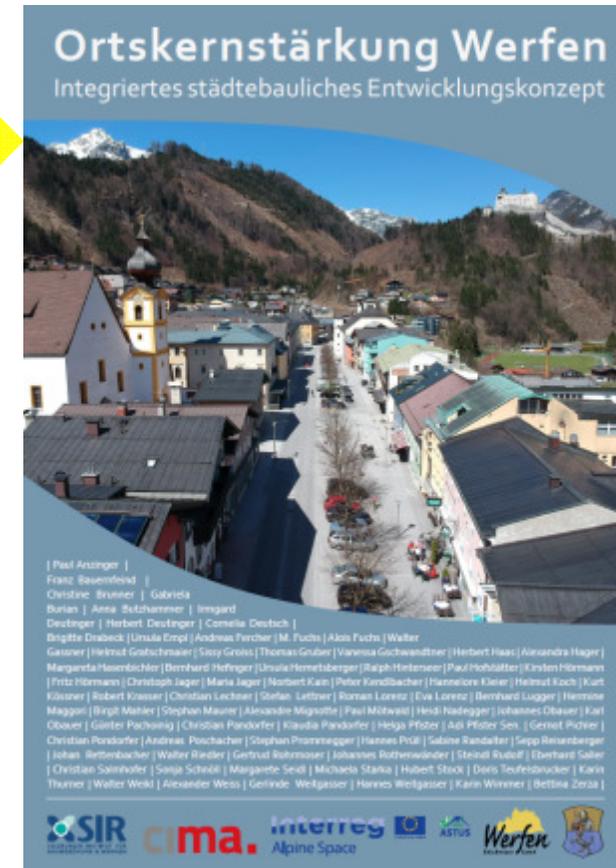
# 4

Orts- und Stadtkerne brauchen einen Plan, Zeit und Geld - Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzepte (ISEK) oder vergleichbare Konzepte sollen als Voraussetzung für den Erhalt von Förderungen erstellt werden.

- Konzept wird interdisziplinär unter Einbeziehung von FachexpertInnen und der Öffentlichkeit erarbeitet
- Konzept dient als langfristiger Orientierungsrahmen für orts- und stadtkernrelevante Planungsentscheidungen
- Konzept ist verbindlich
- Konzept als Voraussetzung für Erhalt von Fördergeldern - Bereitstellung finanzieller Mittel durch Bund und Länder



# Teile eines ISEK's



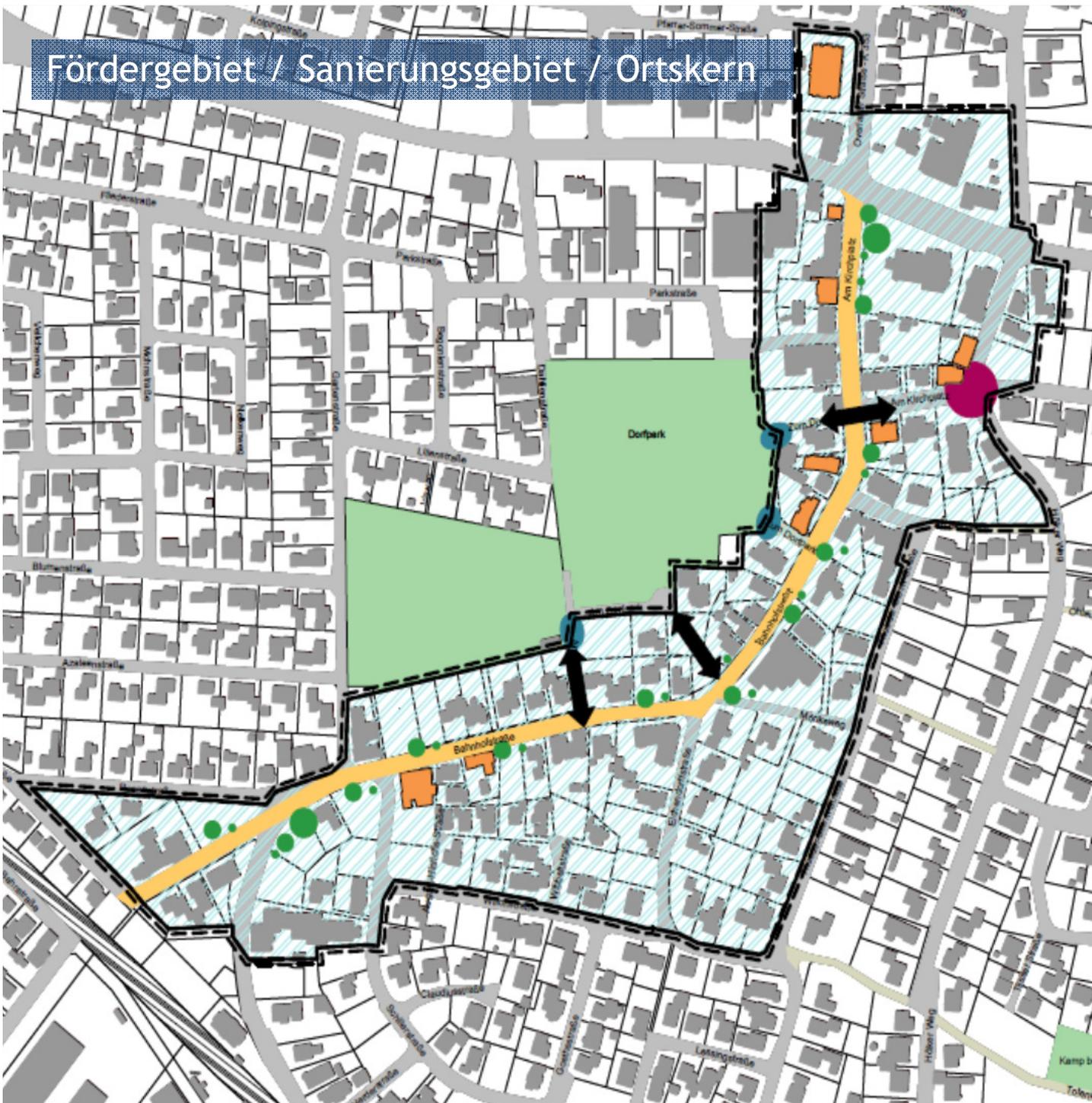
# Fördergebiet / Sanierungsgebiet / Ortskern



Gemeinde Bösel  
ISEK / VU für den Ortskern

## Karte: Erneuerungskonzept

-  Umnutzung/Nachnutzung (teil-)leerstehender Gebäude
-  Verbesserung der Anbindung und Schaffung von Quermöglichkeiten
-  Aufwertung von Eingangstoren zu den Parkanlagen
-  Umgestaltung von Plätzen
-  Sanierung des öffentlichen Straßenraumes
-  gestalterische Aufwertung des öffentlichen Straßenraumes
-  Sanierung vorhandener Bausubstanz
-  Abgrenzung des Untersuchungsgebietes



DSK Deutsche Stadt- und  
Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH & Co. KG  
Anne-Conway-Str. 1, 28259 Bremen  
Tel. (0421) 35901-0 Fax (0421) 35901-22  
bremen@dsk-grdn.de



FORUM Huebner, Karsten und Partner  
Ecke Schlachtpforte / Schlichte 1 - 28195 Bremen  
Tel. (0421) 696 777-0 Fax (0421) 696 777-18  
bwm@forum-bremen.info



plan-werkStadt - Büro für Stadtplanung und Beratung  
Ecke Schlachtpforte / Schlichte 1 - 28195 Bremen  
Tel. (0421) 50 62 48 Fax (0421) 50 62 58  
bwm@plan-werkstadt.de

- Das Entwicklungspotential einer Gemeinde kann nur dann voll ausgeschöpft werden, wenn es über die Gemeindegrenzen hinaus Abstimmungen und räumliche Arbeitsteilungen gibt.
- In strukturschwachen Regionen kann eine funktionale Arbeitsteilung die Daseinsvorsorge für die BewohnerInnen sichern helfen, da so bestimmte Versorgungsstandorte langfristig erhalten werden können.
- Kommunale Gewerbeflächenkonzepte zur vorrangigen Ansiedlung der Nahversorger in Zentrumsnähe funktionieren beispielsweise nur dann, wenn diese Strategie nicht von der Nachbargemeinde durch großzügige Gewerbeflächenausweisung „auf der grünen Wiese“ konterkariert wird.

### **Konkrete Maßnahmen:**

- Regionalkonferenzen der Bürgermeister
- Ausarbeitung regionaler räumlicher Konzepte
- höhere Förderquote gewähren, wenn die Projekte in interkommunaler Zusammenarbeit und mit Bezug auf ein Regionales räumliches Entwicklungskonzept erstellt werden

*Verbrauchermärkte an Ortsrändern bzw. Hauptverkehrsachsen versorgen meist mehrere Gemeinden. Infolge werden die Ortskerne dieser Gemeinden geschwächt. Deshalb sollte die Standortfestlegung im regionalen Kontext erfolgen.*



## 6

## Eine informierte, in Entscheidungsprozesse eingebundene Bevölkerung unterstützt die Orts- und Stadtkernstärkung

Die Menschen vor Ort sind gleichzeitig Experten und eine Ressource für ihr Umfeld. Gezielte, transparente Informationsarbeit und Beteiligungsprozesse können bessere Lösungen hervorbringen, die Akzeptanz erhöhen und die Umsetzung von Maßnahmen unterstützen. Der Gemeinderat soll als Gegenüber dieses Dialogs in Fragen der Stärkung von Orts- und Stadtkernen Kompetenz aufbauen

### **Konkrete Maßnahmen:**

- methodisch angemessene Beteiligungsprozesse z.B. Workshops, Ortsbegehungen, Informationsabende
- breitenwirksames Sendungsformat entwickeln um Verständnis für positive Entwicklung der Orts- und Lebenszentren aufzubauen
- Fortbildungen und Fachimpulse für Gemeinderat und Gemeindeverwaltung



*Bürgerbeteiligung ist Erfolgsfaktor bei der Erstellung eines integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes oder vergleichbaren Projekten. Gemeinsam mit Fachleuten haben die Bürger von Saalfelden in einem einjährigen Prozess bei sieben Workshops zu verschiedenen Themenfeldern über die Entscheidungsfindung, bis hin zur direkten Arbeit am Plan die Weichen für die Zukunft gestellt.*

## Beteiligung & Sensibilisierung von privaten Akteuren

- Private Akteure wie Liegenschaftseigentümer oder Wirtschaftstreibende haben Interesse an einem vitalen Zentrum - Partner für Maßnahmen
- Anschubmaßnahmen der öffentlichen Handlungsträger sollen private Investitionen auslösen oder unterstützen.

- Regelmäßige Sensibilisierungsgespräche mit Haus- bzw. Liegenschaftseigentümer insbesondere für strategisch wichtige Objekten.
- Bei allen Schritten der Erstellung von Konzepten sollen die privaten Akteure informiert und aktiv einbezogen werden.
- Modelle der partnerschaftlichen Finanzierung von Maßnahmen zwischen öffentlichen und privaten Akteure, insbesondere Haus- bzw. Liegenschaftseigentümer, sollen erarbeitet werden (PPP).

# Hohenems



- Orts- und Stadtkerne brauchen Bewohner - Schaffung von Wohnraum durch erhöhte Förderungen anstreben
- Damit Orts- und Stadtkerne lebendig sind, ist es wichtig, dass dort Menschen wohnen und bestehende Betriebe florieren.
- Bewohner im Zentrum halten und ansiedeln **durch Staffelung der Wohnbauförderung, höhere Förderung bei Ersatzneubauten, erhöhte Förderung bei der Sanierung**, bei Zubauten und Umnutzungen erfolgen.

### Konkrete Maßnahmen:

- Von den Ländern sollte eine Grundlage zur Staffelung der Wohnbauförderung angedacht werden.
- Dabei soll Wohnraum im Orts- bzw. Stadtkern (Zone 1) und im erweiterten Bereich (Zone 2) besonders gefördert werden.
- Fördermodelle zur Mobilisierung bzw. zum Ankauf von strategischen wichtigen Objekten und Grundstücken in Orts- und Stadtkernen sollen eingerichtet werden.

# Naturns, Südtirol

EG - Sockelzone ■ Nahversorger  
OG ■ Wohnbau



Wien, 30. September 2020

**Verkehrsvermeidung durch das Stärken der Orts und Stadtkerne**

Robert Krasser - SIR - Salzburger Institut für Raumordnung und Wohnen  
Dorf- und Stadtentwicklung

Seite 54



*Sanierung und Ausbau von Gebäuden in Orts- und Stadtkern, so wie hier am Marktplatz der Marktgemeinde Werfen, sind gegenüber Neubauten in peripheren Lagen zu begrüßen. Dies sollte sich in einer Staffelung der Wohnbauförderung widerspiegeln.*

## Orts- und Stadtkerne brauchen florierende Betriebe und Einrichtungen

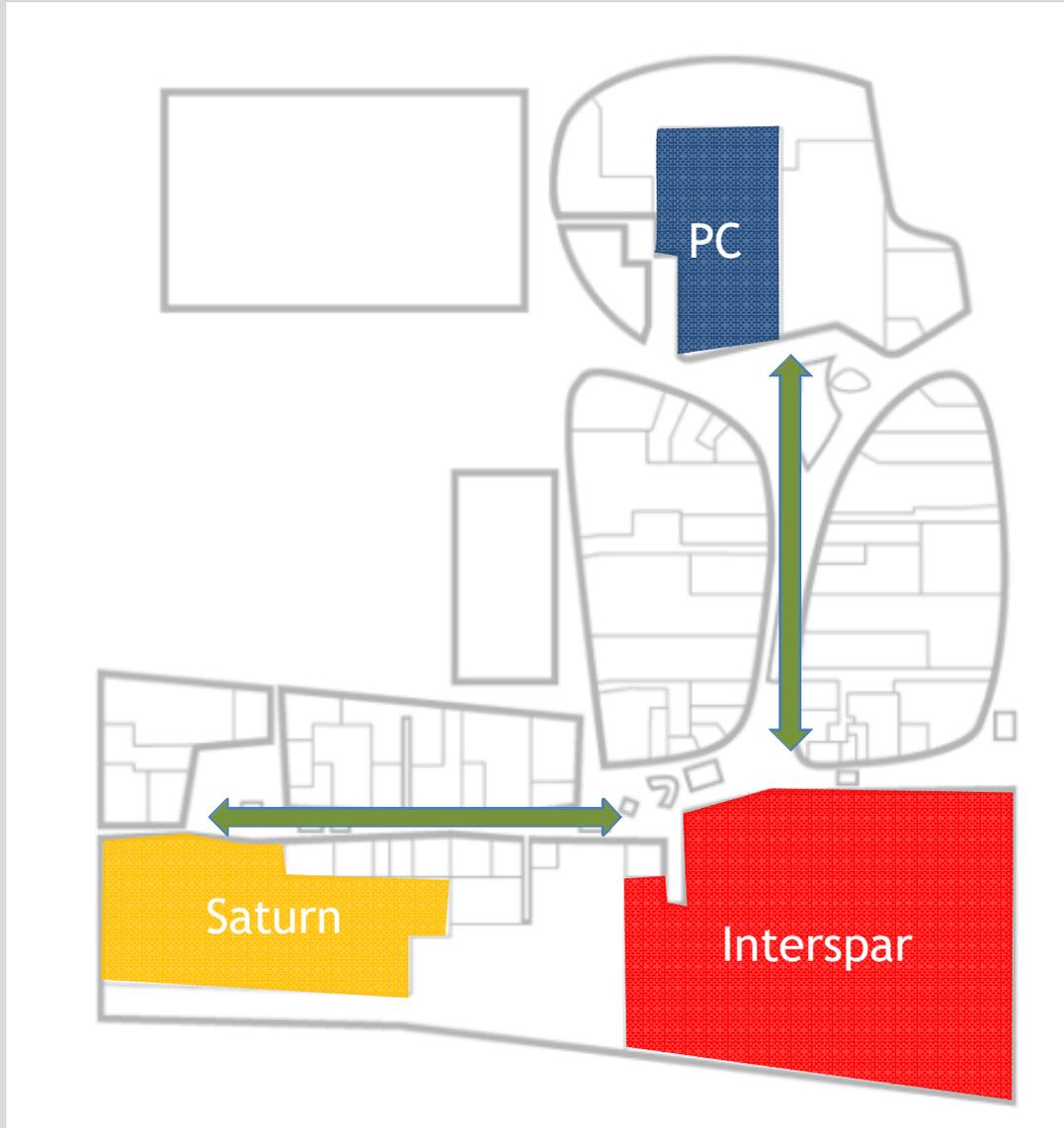
- Orts- und Stadtkerne definieren sich durch ihre Funktion als Nah- und Versorgungsstandort.
- Diese Betriebe dienen auch als soziale Treffpunkte, sorgen für eine Belebung ihrer Umgebung und verleihen einem Orts- bzw. Stadtkern seinen Charakter.
- Die unsystematische Ausweisung von Gewerbeflächen in Randlagen („grüne Wiese“) gefährdet den ansässigen Einzelhandel, hat erhöhte Mobilitäts- sowie Infrastrukturkosten zur Folge und grenzt Menschen, die in ihrer Mobilität beeinträchtigt sind, aus.
- Ziel ist es daher, eine größtmögliche Vielfalt an Betrieben und Einrichtungen ins Zentrum zu bringen, eine Ansiedlung außerhalb der Stadt- und Ortskerne soll die Ausnahme bilden.

### **Konkrete Maßnahmen:**

- Sicherung des Bestands von Schlüsselbetrieben
- Neuansiedlung oder Erhalt von sozialer Infrastruktur in Stadt- und Ortszentren
- Nicht-zentrenrelevante Branchen definieren (legen die Länder fest)



# Frequenzbringer, Ankergeschäfte und das „Knochen“ Prinzip



# Auszug aus dem Buch „Städte für Menschen“, Jan Gehl



Foto 27: Jan Gehl

*Nichts passiert, weil nichts passiert, weil nichts passiert.....(Hafenviertel Tuborg, Kopenhagen)*



Foto 28: Tore Brantenberg

*Städtisches Leben ist ein Prozess mit Selbstverstärker. Etwas passiert, weil etwas passiert, weil etwas passiert,... Wenn zwei Kinder zu spielen beginnen, kommen bald mehr Kinder dazu, um mitzuspielen. Entsprechende Schneeballsysteme gibt es bei Aktivitäten von Erwachsenen. Menschen gehen dorthin, wo andere Menschen sind.*



Oberalm

S-  
Bahn

316 Meter

436 Meter

Z

## Supermärkte oftmals Auto-orientiert kein Mehrwert für den Ortskern

### Beispiel Oberalm:

- Immer „rechts“ der Straße
- Parkplatz „vorne“
- Kein Beitrag zum Dorf

### Gängige Argumente:

- Ging nicht wegen Anlieferung
- Sonst hätten wir Probleme mit den Nachbarn
- „Die“ haben den Plan schon so gehabt
- Das Land hat das so genehmigt



## Zum Ortskern zugewandte Seite



# Bischofshofen



Wien, 30. September 2020

**Verkehrsvermeidung durch das Stärken der Orts und Stadtkerne**  
Robert Krasser - SIR - Salzburger Institut für Raumordnung und Wohnen  
Dorf- und Stadtentwicklung

Seite 64

- Die Pflege und Weiterentwicklung von baukulturellem Erbe sowie der ressourcenschonende Umgang mit dem gebauten Bestand sind von entscheidender Bedeutung zur Stärkung der Identität der Orts- und Stadtkerne.
- Die **Baukulturellen Leitlinien des Bundes** bieten dafür eine auf Qualität abzielende Orientierung.
- Wesentlich ist die Erhaltung der Charakteristik des Ortsbildes und die Erhaltung und Pflege der öffentlichen Freiräume zur Belebung.
- Durch die Einrichtung oder Beiziehung von **Gestaltungsbeiräten** oder ähnlichen Gremien kann die Stärkung der Orts- und Stadtkerne vorangetrieben werden.

### Konkrete Maßnahmen:

- Beiräte für Städtebau, Raumplanung und Architektur (Gestaltungbeiräte)



*Beirat für Architektur und Gemeindeentwicklung in Werfenweng.*

## Zusammenfassung mit Schlüsselmaßnahme

- 1a **Bundesgesetz** zB. Städtebauförderung,
- 1b **Landesgesetze** zB. Stafflung der Wohnbauförderung
- 2 **Auf- und Ausbau von Organisationsstrukturen** z.B. Anlaufstelle bei Bund
- 3 **Orts- bzw. Stadtkernabgrenzungen sind vorzunehmen** z.B. Leitfaden Ortskernabgrenzung
- 4 **ISEKs Konzepte zur Orts- und Stadtkernstärkung** als Fördervoraussetzung
- 5 **Betrachtung des regionalen Kontexts** als Fördervoraussetzung
- 6 **Beteiligung der Bevölkerung** als Fördervoraussetzung
- 7 **Aktivierung von privaten AkteurInnen,** als Fördervoraussetzung
- 8 **Schaffung von Wohnraum in Orts- und Stadtkernen** z.B. höhere WBF im Bestand
- 9 **Einrichtungen in Stadt- und Ortskernen erhalten** z.B. Erhaltung von Schlüsselbetrieben
- 10 **Baukultur in den Orts- und Stadtkernen sicherstellen** mehr Gestaltungsbeiräte

# Danke!

Salzburger Institut für Raumordnung und Wohnen  
Dorf- und Stadtentwicklung  
Schillerstraße 25  
5020 Salzburg

DI Robert Krasser  
Tel: 0662 623544 - 22  
robert.krasser@salzburg.gv.at