Motivenbericht

# LANDESRAUMORDNUNGSPROGRAMM OBERÖSTERREICH LAROP neu



#### **IMPRESSUM**

#### Auftraggeber:

Amt der OÖ Landesregierung

Direktion für Landesplanung, wirtschaftliche und ländliche Entwicklung

Abt. Raumordnung / Überörtliche Raumordnung

Projektleitung:

Günther Knötig, Dipl.-Ing. Dr.

Heide Birngruber, Dipl.-Ing.

Landhaus

Bahnhofplatz 1

4021 Linz

#### Auftragnehmer und Bearbeitungsteam:

Sibylla Zech, Univ. Prof. Dipl.-Ing.

Ulrich Blanda, Dipl.-Ing.

Stefan Klingler, Dipl.-Ing.

Annemarie Fuchs, Ing.

Anna Trauner, Dipl. Ing.

Claudia Hufnagel, Dipl. Ing.

stadtland Dipl.-Ing. Sibylla Zech GmbH

Technische Büros für Raumplanung und Raumordnung,

Landschaftsplanung und Landschaftsarchitektur

1070 Wien, Kirchengasse 19/12

Tel +43 1 236 1912, Fax +43 1 236 1912-90

wien@stadtland.at, www.stadtland.at

Hannes Schaffer, Dipl.-Ing. Dr.

Katja Rosner, Dipl.-Ing.

Michael Böhm, Dipl.-Ing.

mecca umweltconsulting

Ingenieurbüro für Raumplanung und Raumordnung,

Landschaftsplanung und Landschaftsarchitektur

Unternehmensberatung

1130 Wien, Paul Hörbiger Weg 12

Tel +43 1 526 51 88, Fax +43 1 526 51 88-11

office@mecca-consulting.at, www.mecca-consulting.at

Helmut Koch, Dipl.-Ing.

Sebastian Reinberg, Dipl.-Ing.

komobile Gmunden GmbH

Ingenieurbüro für Verkehrsplanung und Raumplanung

4810 Gmunden, Kirchengasse 3

Tel +43 7612 70911, Fax +43 7612 70911 4

helmut.koch@komobile.at, www.komobile.at

Wien-Linz, Jänner 2016

ergänzt: Linz, September 2016

# **INHALTSVERZEICHNIS**

	IMPRESSUM	
	INHALTSVERZEICHNIS	3
	Der Weg zum LAROP	4
I.	Leitmotive	
	1. Natürliche Ressourcen sichern, Landschaften aufwerten	9
	2. Die lokale und regionale Daseinsvorsorge sichern	23
	3. ÖV-orientierte Siedlungsentwicklung forcieren	43
	4. Eine tragfähige Wirtschafts- und Arbeitswelt fördern	61
	5. Die regionale Handlungsebene stärken	77
II.	Handlungsräume und Zentrale Orte	86
	Handlungsräume	87
	Der Planungsansatz	
	Die Handlungsräume im Überblick	
	(1) Kernräume und Zentren	
	(a) Großstädtisch geprägter Kernraum – die Stadtregion Linz -	
	(b) Mittelstädtisch geprägte Kernräume	
	(c) Kleinstädtisch geprägte Kernräume	107
	(d) Kleinregionale Kernräume und Kleinzentren	111
	(2) Achsenräume	113
	(3) Ländliche Stabilisierungsräume	123
	(4) Räume mit touristischem Landschaftspotenzial	129
	(5) Grenzüberschreitende Kooperationsräume	135
	Zentrale Orte Oberösterreichs	141
III.	. Anhang	146
	GLOSSAR	147
	ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	
	LITERATURHINWEISE, QUELLEN	
	ABBILDUNGSVERZEICHNIS	

## **Der Weg zum LAROP**

#### **Der Anlass**

Das neue OÖ Landes-Raumordnungsprogramm (LAROP) formuliert auf strategischer Ebene die wichtigsten Ziele und Maßnahmen der Landesraumordnung. Die Themen haben sich seit 1998, als das letzte LAROP beschlossen wurde, erweitert; aktuelle Entwicklungen und deren räumliche Konsequenzen müssen berücksichtigt werden. Neue Herausforderungen sind z. B. die stärkere Urbanisierung, eine älter werdende Gesellschaft mit veränderten Haushaltsstrukturen, der Wandel von Mobilitäts- und Lebensstilen, die Raumansprüche erneuerbarer Energie, der Klimawandel und damit verbundene Anpassungserfordernisse sowie die Sicherung der Daseinsvorsorge bei zunehmend knappen Mitteln.

Durch diese Entwicklungen sind beträchtliche Einflüsse auf die Raumentwicklung bereits sichtbar oder zu erwarten. Zugleich entstehen neue Steuerungs- und Kooperationsmöglichkeiten, um eine resiliente, das bedeutet sowohl robuste als auch anpassungsfähige Raumentwicklung zu erreichen. Das neue LAROP konzentriert sich auf jene Inhalte, die im Zuständigkeits- und Handlungsbereich der Raumordnung und der Regionalentwicklung sowie der in der Regionalentwicklung tätigen Organisationseinheiten des Landes liegen.

### **Der Planungsansatz**

Mit dem neuen LAROP wird ein Planungsansatz verfolgt, der Ordnungsplanung, Entwicklungsplanung und Regionalentwicklung zu einer umsetzungsorientierten, strategischen Planung verknüpft. Es wird zum Bindeglied zwischen dem OÖ Raumordnungsgesetz einerseits und den Umsetzungsinstrumentarien auf der regionalen und kommunalen Ebene wie z. B. den regionalen Raumordnungsprogrammen und dem Flächenwidmungsplan andererseits.

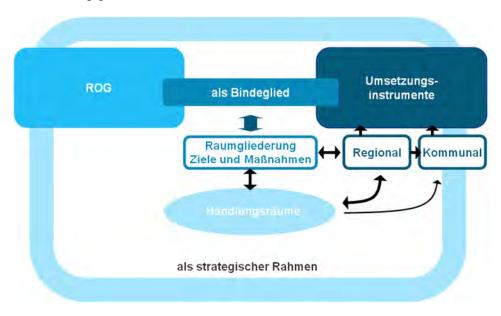


Abbildung 1: LAROP als Bindeglied und strategischer Rahmen (eigene Bearbeitung)

Aufbauend auf einer Grundlagenanalyse werden Leitmotive und Handlungserfordernisse formuliert. Besondere Umsetzungsrelevanz erhält das LAROP durch die Abgrenzung von Handlungsräumen, für die eine maßgeschneiderte, über das LAROP hinausgehende Bearbeitung erforderlich sein wird. Verbindlich wird das LAROP durch eine schlanke Verordnung zur künftigen Ausrichtung der Raumplanung und Regionalentwicklung. Der vorliegende Motivenbericht zum LAROP dient dem besseren Verständnis der in der Verordnung festgehaltenen Ziele und Maßnahmen.

#### Zur Struktur des Motivenberichts

Der erste Teil des Motivenberichts widmet sich fünf strategischen *Leitmotiven* mit zugehörigen Handlungserfordernissen. Gemeinsam bilden diese – für das ganze Land gültigen – Grundsätze und Empfehlungen den Rahmen für eine nachhaltige Raumentwicklung Oberösterreichs.

- 1 Natürliche Ressourcen sichern, Landschaften aufwerten
- 2 Die lokale und regionale Daseinsvorsorge sichern
- 3 Eine ÖV-orientierte Siedlungsentwicklung forcieren
- 4 Eine tragfähigen Wirtschafts- und Arbeitswelt fördern
- 5 Die regionale Handlungsebene stärken

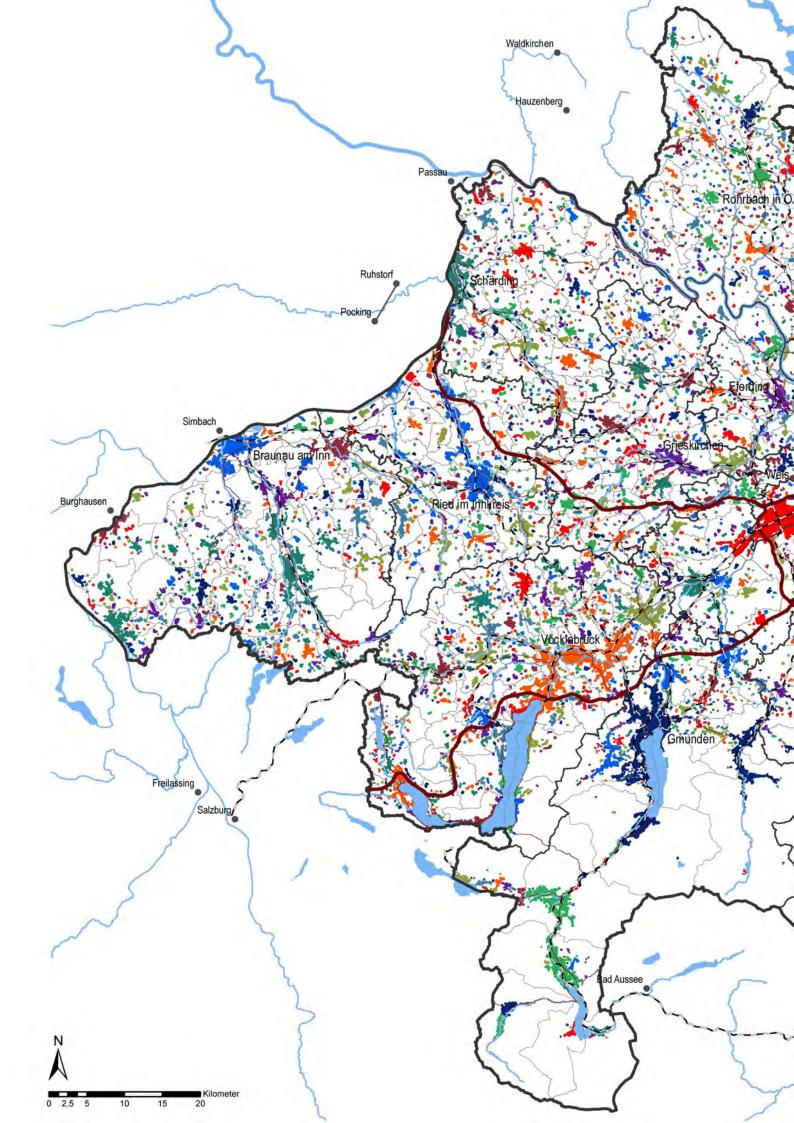
Die Leitmotive und Handlungserfordernisse beziehen sich inhaltlich auf das Österreichische Raumentwicklungskonzept ÖREK 2011 und auf raumwirksame Elemente von OÖ Fachkonzepten und thematischen Programmen:

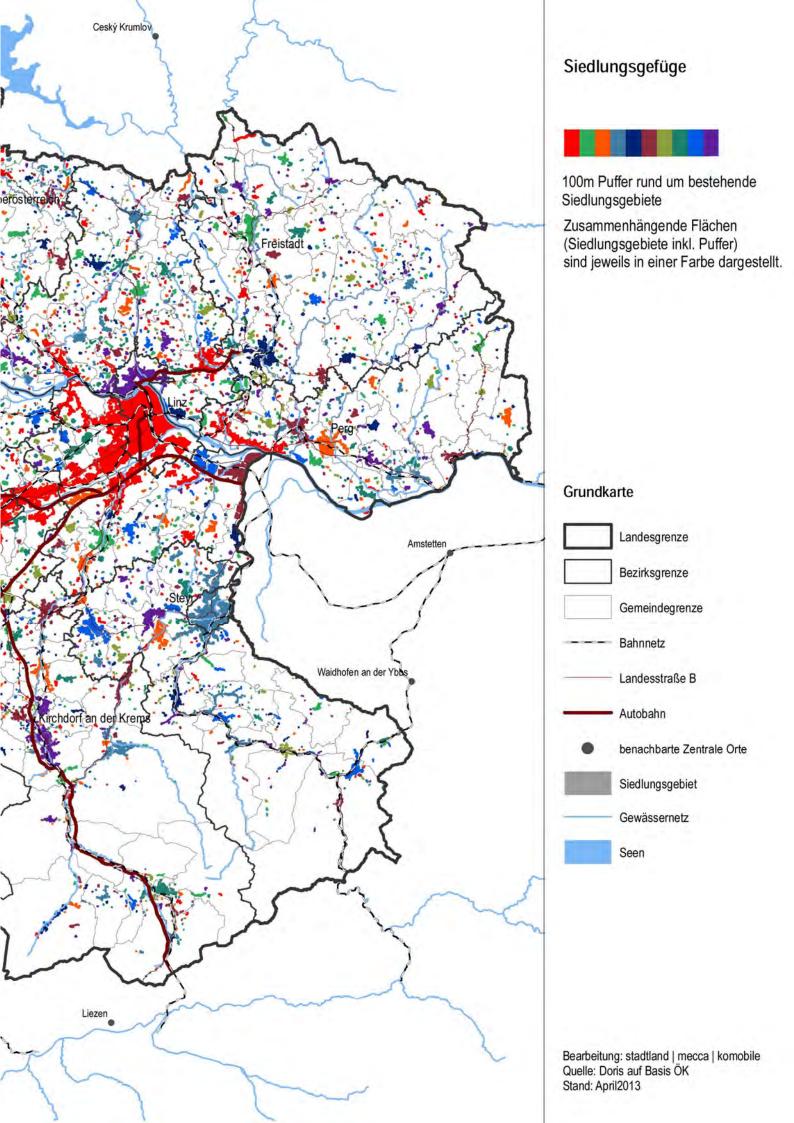
- Strategisches Wirtschafts- und Forschungsprogramm, Innovatives OÖ 2020
- Kursbuch Tourismus, OÖ 2011-2016
- NaLa OÖ Leitbilder zu Natur und Landschaft
- OÖ Bodenentwicklungsprogramm 2010
- Szenarien der Raumentwicklung 2030
- Regionalverkehrskonzepte
- Weitere Konzepte und Studien (siehe Quellenverzeichnis)

Im zweiten Teil des Motivenberichts werden die Leitmotive und Handlungserfordernisse räumlich differenziert und definierten Handlungsräumen zugewiesen. Für jeden dieser Handlungsräume werden strategische Stoßrichtungen abgeleitet, die sicherstellen sollen, dass er in optimaler Weise genutzt und weiterentwickelt wird. Danach wird die zentralörtliche Struktur Oberösterreichs dargestellt.

Der dritte Teil des Motivenberichts enthält einen Katalog an Vorschlägen als Impuls und Hilfestellung für die Umsetzung der Ziele des LAROP (Umsetzungsleitfaden).

Im vierten Teil des Motivenberichts wird insbesondere ein umfassendes Glossar, in dem die im LAROP und im vorliegenden Bericht verwendeten Begriffe erklärt werden.





# I. Leitmotive

# 1. Natürliche Ressourcen sichern, Landschaften aufwerten



# Auszug aus dem Entwurf des Landesraumordnungsprogramms LAROP neu

In Durchführung der Raumordnungsziele und -grundsätze gemäß Oö. ROG 1994 idgF werden folgende spezifischen Ziele festgelegt:

Die Landschaft ist als vernetztes System von Freiräumen für Natur, Freizeit und Erholung zu entwickeln und zu sichern, um ihre Funktion als wesentlicher Standortfaktor für den Tourismus aber auch für den Technologie- und Forschungsstandort Oberösterreich wahrnehmen zu können.

Es sind energieeffiziente Siedlungsstrukturen unter Berücksichtigung der räumlichen Möglichkeiten von erneuerbaren Energiequellen zu schaffen.

Die Erzeugung und Vermarktung von regional verfügbaren erneuerbaren Energien sollen unter Berücksichtigung der räumlichen Voraussetzungen unterstützt werden.

Die Attraktivität des Lebensraums ist durch die Sicherung einer hohen Freiraumqualität, einer kompakten Siedlungsentwicklung sowie durch Verbesserung der gestalterischen Qualität von Stadt- und Ortskernen, Siedlungsrändern sowie von Gewerbe- und

### Leitmotiv 1: Natürliche Ressourcen sichern, Landschaften aufwerten

Die Natur und die Landschaften Oberösterreichs bieten Grundlage und Rahmen für die räumliche Entwicklung des Landes. Naturgeprägte Gebiete mit besonderen ökologischen Werten, Potenzialen und Gefährdungen sind besonders sensibel und umfassen insbesondere Kategorien des Natur- und Landschaftsschutzes, des Gewässer- und Grundwasserschutzes, Hochwasserabflussräume, Wildtierkorridore und vielfältige Kulturlandschaften. Die grüne und blaue Infrastruktur des Landes ist ein wesentlicher Faktor für die Lebensqualität der Bevölkerung, für den Tourismus aber auch für den Wirtschaftsstandort Oberösterreich, inkl. einer dauerhaft funktionierenden Landwirtschaft. Freiräume, oft landwirtschaftliche Flächen, sind Voraussetzung für die krisensichere Bereitstellung hochwertiger Produkte, leisten einen wesentlichen Beitrag zur Klimaverträglichkeit und zur Abwehr von Naturgefahren. Sie stellen das Grundgerüst für Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel dar.

- Die Nutzungsansprüche an Freiraum, Natur und Landschaft sind vielfältiger, Lebensweisen zunehmend raumgreifender geworden. Seit den 1990er Jahren haben die Raumansprüche für Siedlung und Verkehr weiter zugenommen, wenn auch nicht mehr so stark wie in den Jahrzehnten davor. So stellt auch der Bodeninformationsbericht des Landes Oberösterreich fest, dass sich der Verbrauch der Flächen für siedlungsbezogene Nutzungen abgeschwächt hat, jedoch weiter anhält. Die jährliche Inanspruchnahme von Flächen für Verkehrszwecke stieg hingegen weiter. Flächensparen bleibt eine wesentliche Aufgabe für die Raumordnung.
- Für Oberösterreich liegen verschiede Untersuchungen und Leitbilder zu Natur und Landschaft, ebenso Konzepte für Wildtierkorridore und Strategien zur Grund- und Trinkwasserwirtschaft sowie zur Gewässerrevitalisierung vor, die zwar nicht explizit für die Raumordnung erstellt wurden, aber Hinweise zum raum- und regionalplanerischen Handlungsbedarf für Räume, in denen sich die schon bestehende Inanspruchnahme der Landschaft (z. B. hohe Nutzungsintensität, Ausräumung, technische Verbauung) mit einem anhaltenden Siedlungsdruck überlagern. Dies trifft – vor allem an übergeordneten Straßen - für folgende Räume zu: Südliches Mühlviertel / Randlagen, Unteres Trauntal, Vöckla-Agertal, Unteres Almtal, Unteres Enns- und Steyrtal, Eferdinger Becken, Linzer Feld, Attersee-Mondsee-Becken, Traun- und Atterseer Flyschberge, Windischgarstner Becken.
- Die grüne und blaue Infrastruktur des Landes ist ein wichtiger Standortfaktor, nicht nur für den Tourismus, sondern auch als weicher Standortfaktor für Gewerbe und Industrie, insbesondere für den Technologie- und Forschungsstandort Oberösterreich. Für Eingriffe in Freiraum und Landschaft,

Nationalpark Kalkalpen

25 Europaschutzgebiete

- Netzwerk Natura 2000

14 Landschaftsschutzgebiete

2 Naturparks

113 Naturschutzgebiete

Wildtierkorridore

Weltkulturerbe Hallstatt-Dachstein

3.500 Grundwasserschutzgebiete

27 Grundwasserschongebiete

20.000 km Fließgewässer

1.266.000 m² Kollektorflächen bei thermischen Solaranlagen

30.000 Wärmepumpen

9.100 Photovoltaikanlagen

30.000 Wärmepumpen

7 Geothermiekraftwerke

23 Groß-Windkraftanlagen

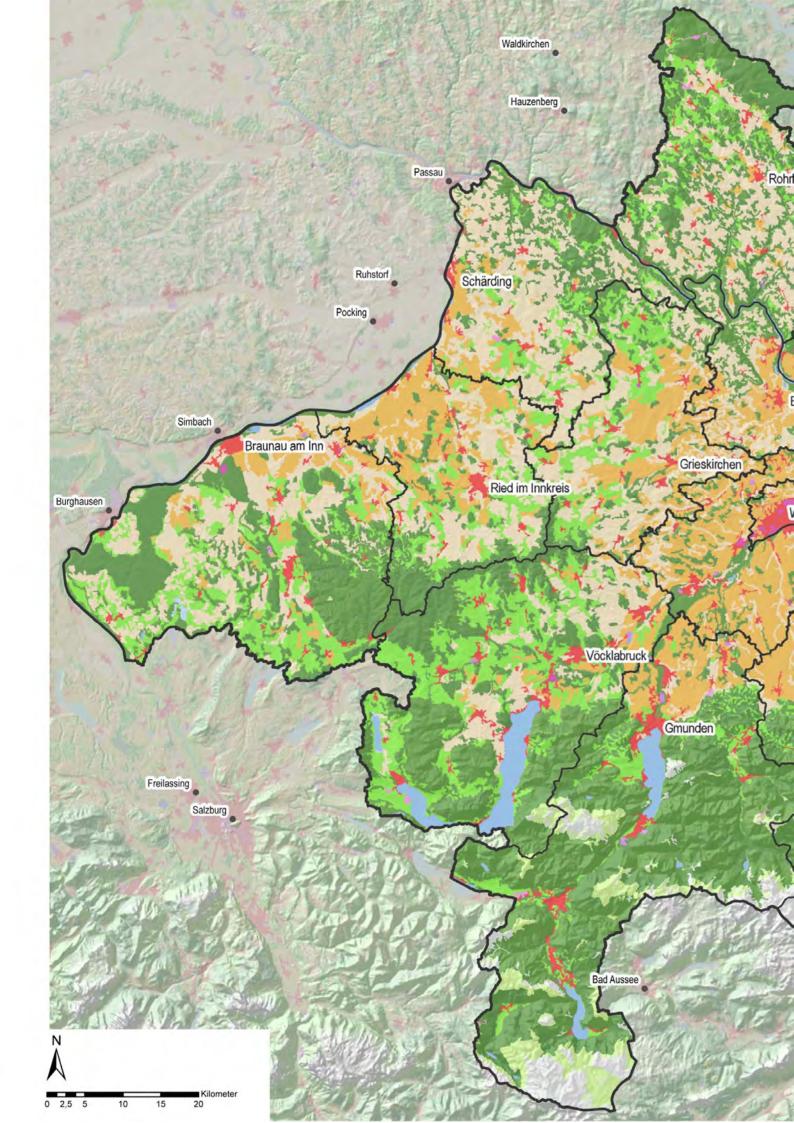
70 Biogasanlagen

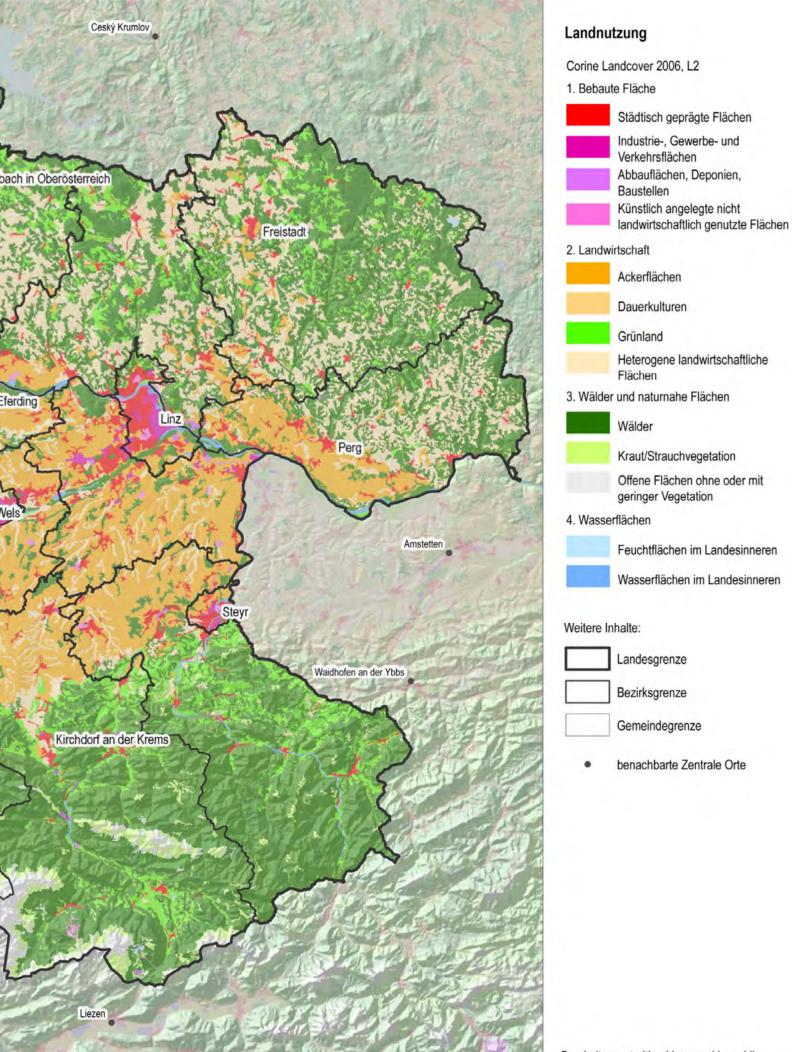
330 Biomasse Fern- und Nahwärmeanlagen

28 Großkraftwerke an der Donau

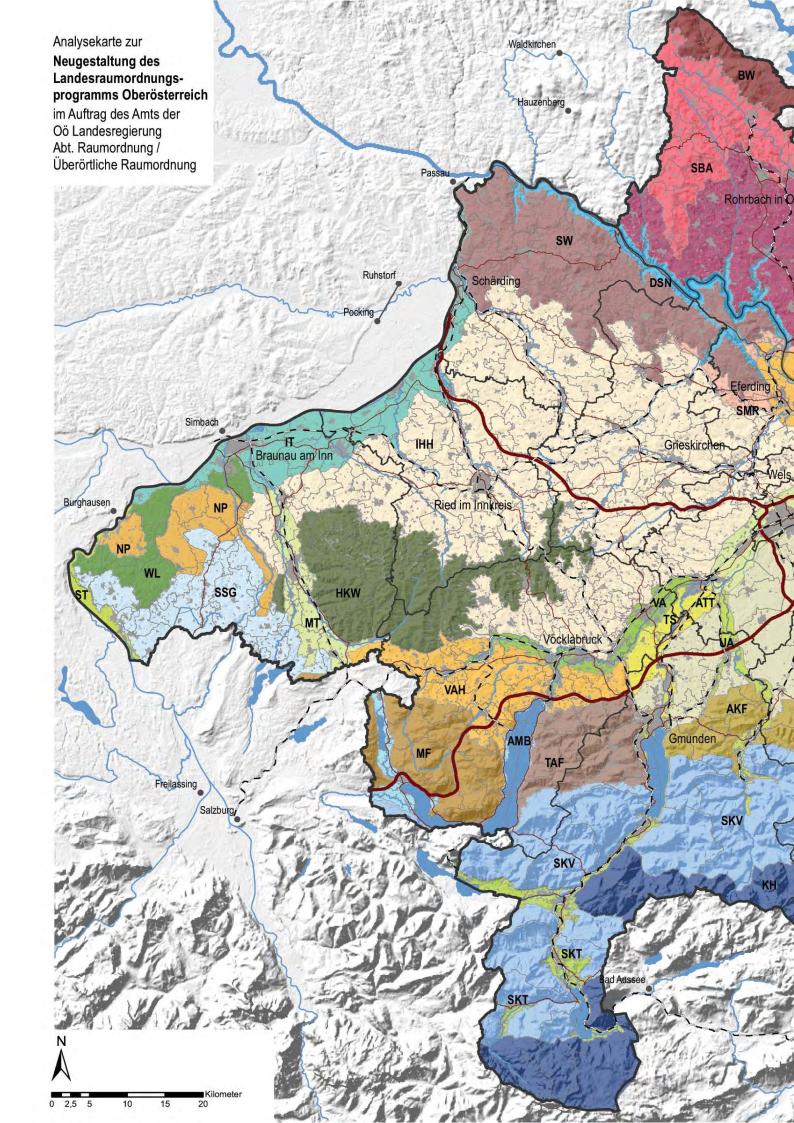
welche die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild nachteilig beeinflussen, ist in Oberösterreich (beispielsweise im Vergleich zu Salzburg oder Bayern) kein Modell zur Eingriffs- / Ausgleichsregelungen in Anwendung, Kompensationsregelungen bzw. Kompensationsflächen und damit Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen sind jedoch in verschiedenen Landesteilen ein Thema. So wurde beispielsweise im Zusammenhang mit der "Interkommunalen Raumentwicklung Linz Südwest" die Einrichtung eines Landschaftskontos diskutiert. Noch bevor ein konkreter Anlass (z. B. Verkehrsprojekt, Siedlungserweiterung, Betriebsstandorte, ...) besteht, würden Flächen zur Freiraumvernetzung und Freiraumgestaltung landschaftsplanerisch definiert. Ökologische, landschaftliche und/oder erholungsrelevante Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen sollen an regional sinnvollen Standorten umgesetzt werden. Eine solche Vorgangsweise unterstützt zielgerichtet Auflagen und Vorgaben, z. B. im Rahmen von UVP-Verfahren, und eine rasche Projektumsetzung.

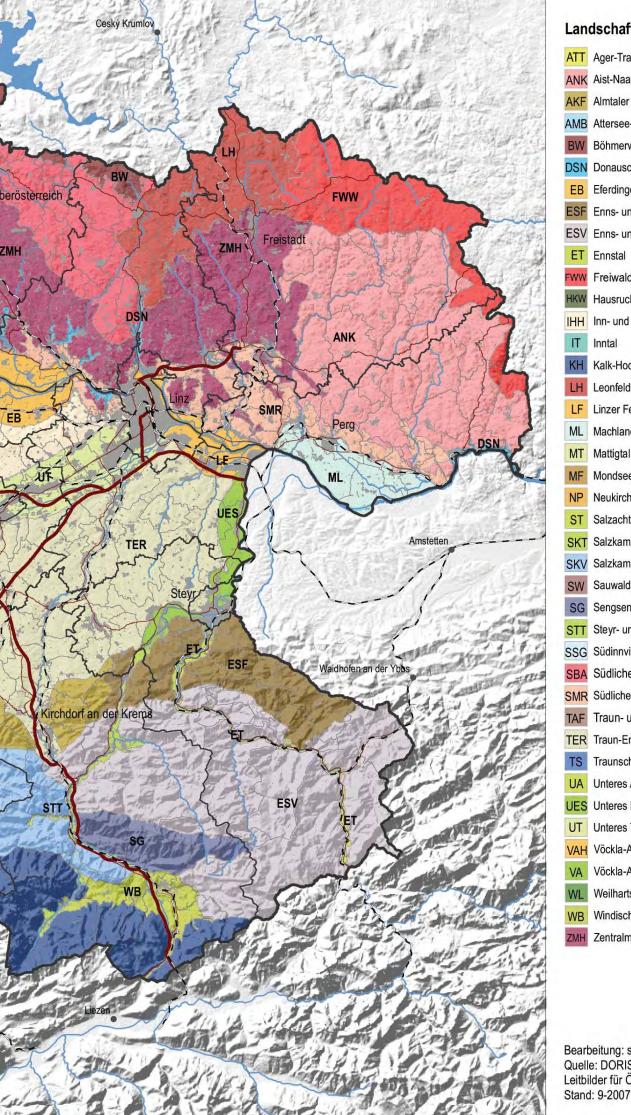
- Die Beziehungen zwischen Raum(planung) und Energie(planung) sind sehr eng. Der Ausbau erneuerbarer Energieträger und der Energieinfrastruktur (z. B. Windkraftanlagen, Wasserkraftwerke, Hochspannungsleitungen) verläuft nicht konfliktfrei. Umso wichtiger sind räumliche Konzepte sowie die Ausweisung von Eignungs- und Ausschlusszonen unter besonderer Berücksichtigung der Balance zwischen Klimaschutz / Ausbau erneuerbarer Energieträger und Naturschutz / Landschaftsschutz. Für eine bessere Wirtschaftlichkeit von Anlagen und Netzen müssen Angebot und Nachfrage der Energieversorgung besser verknüpft werden. Die Verfügbarkeit erneuerbarer Energiequellen ist regional unterschiedlich. Das Salzkammergut, der Kobernaußerwald sowie das Mühlviertel / der Böhmerwald sind durch einen großen Reichtum an forstlicher Biomasse gekennzeichnet. Geothermie spielt im bayrischoberösterreichischen Grenzraum Passau / Innviertel eine Rolle. Die Windenergienutzung konzentriert sich derzeit auf das Mühlviertel sowie das Inn- und Hausruckviertel die Entwicklungsspielräume sind aufgrund der dispersen Siedlungsstruktur in OÖ gering. (Klein-)Wasserkraftnutzung bezieht sich auf den Gewässerreichtum des Landes. Photovoltaik ist im gesamten Land von Bedeutung. Das Potenzial für Abwärmenutzung und Fernwärme- bzw. Fernkälte-Versorgung ist besonders in den industriell und gewerblich geprägten Kernräumen beträchtlich.
- Im OÖ Szenarioprojekt 2030 wird der räumlichen Entwicklung große Ungewissheit aufgrund der Entwicklung des Energiesektors und damit verbunden der Energiepreise und der Transportkosten zugeschrieben. Räumlich relevante Politik und Verwaltungshandeln sollte auf dieses Szenario vorbereitet sein. Die räumlichen Strukturen sollten so gestaltet sein, dass ihre Funktionsfähigkeit sowohl bei hohen als auch bei niedrigen Energie- und Transportkosten nicht gefährdet ist. Das verlangt zum einen nach einer Raumordnung und Siedlungsentwicklung der kurzen Wege, um die bestehende fast vollständige Abhängigkeit vom Individualverkehr zu reduzieren, und zum anderen nach einer regionalen Differenzierung bei der Energieversorgung je nach Raumtyp. Leitungsgebundene Versorgung vorwiegend dort, wo es ausreichend Bedarf und entsprechende Dichten gibt, dezentrale Versorgung z. B. für Streu- und Einzellagen.





Bearbeitung: stadtland | mecca | komobile Quelle: Umweltbundesamt GmbH data.umweltbundesamt.at Stand: Feburar 2013





### Landschaftliche Raumeinheiten

ATT Ager-Traun-Terrassen

ANK Aist-Naarn-Kuppenland

AKF Almtaler u. Kirchdorfer Flyschberge

AMB Attersee-Mondsee-Becken

Böhmerwald

DSN Donauschlucht und Nebentäler

Eferdinger Becken

Enns- und Steyrtaler Flyschberge

ESV Enns- und Steyrtaler Voralpen

Ennstal

Freiwald und Weinsberger Wald

Hausruck und Kobernaußer Wald

Inn- und Hausruckviertler Hügelland

Inntal

Kalk-Hochalpen

LH Leonfeldner Hochland

Linzer Feld

Machland

Mattigtal

Mondseer Flyschberge

Neukirchner Platte

Salzachtal

Salzkammergut-Talungen

Salzkammergut-Voralpen

Sauwald

Sengsengebirge

Steyr- und Teichltal

SSG Südinnviertler Seengebiet

SBA Südliche Böhmerwaldausläufer

SMR Südliche Mühlviertler Randlagen

TAF Traun- und Atterseer Flyschberge

TER Traun-Enns-Riedelland

Traunschlucht

**Unteres Almtal** 

UES Unteres Enns- und Steyrtal

**Unteres Trauntal** 

Vöckla-Ager-Hügelland

Vöckla-Agertal

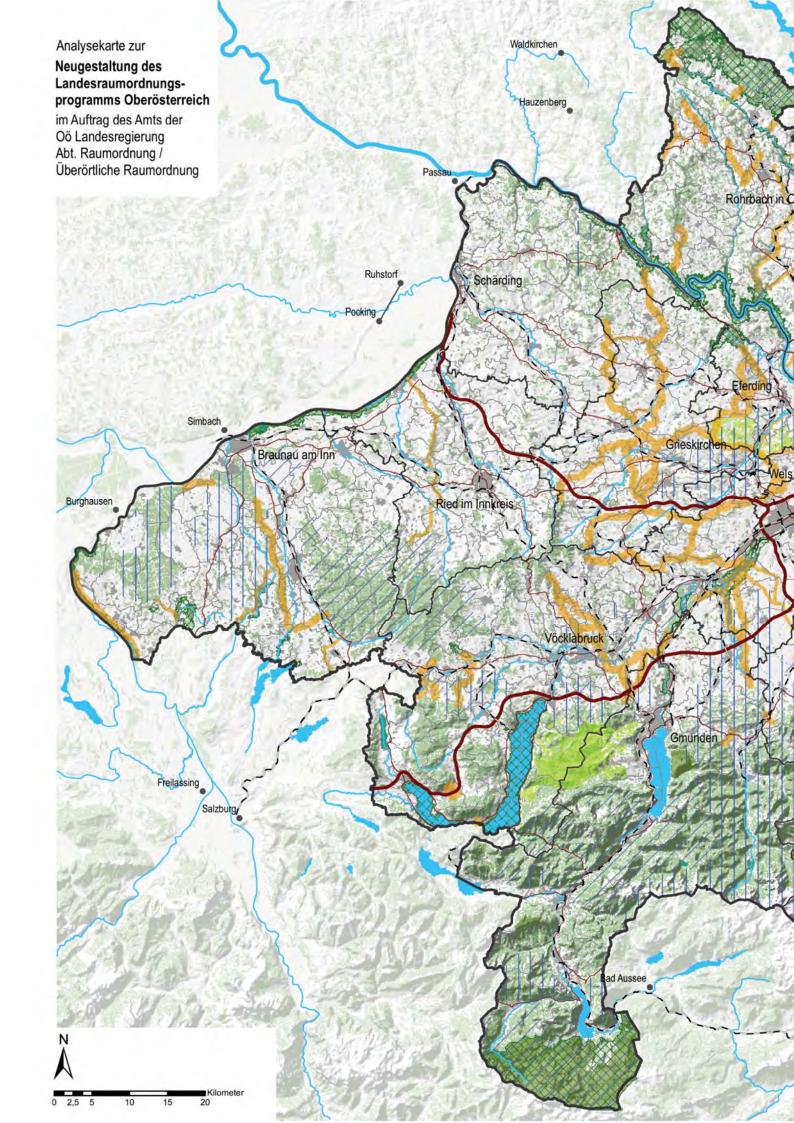
Weilharts- und Lachforst

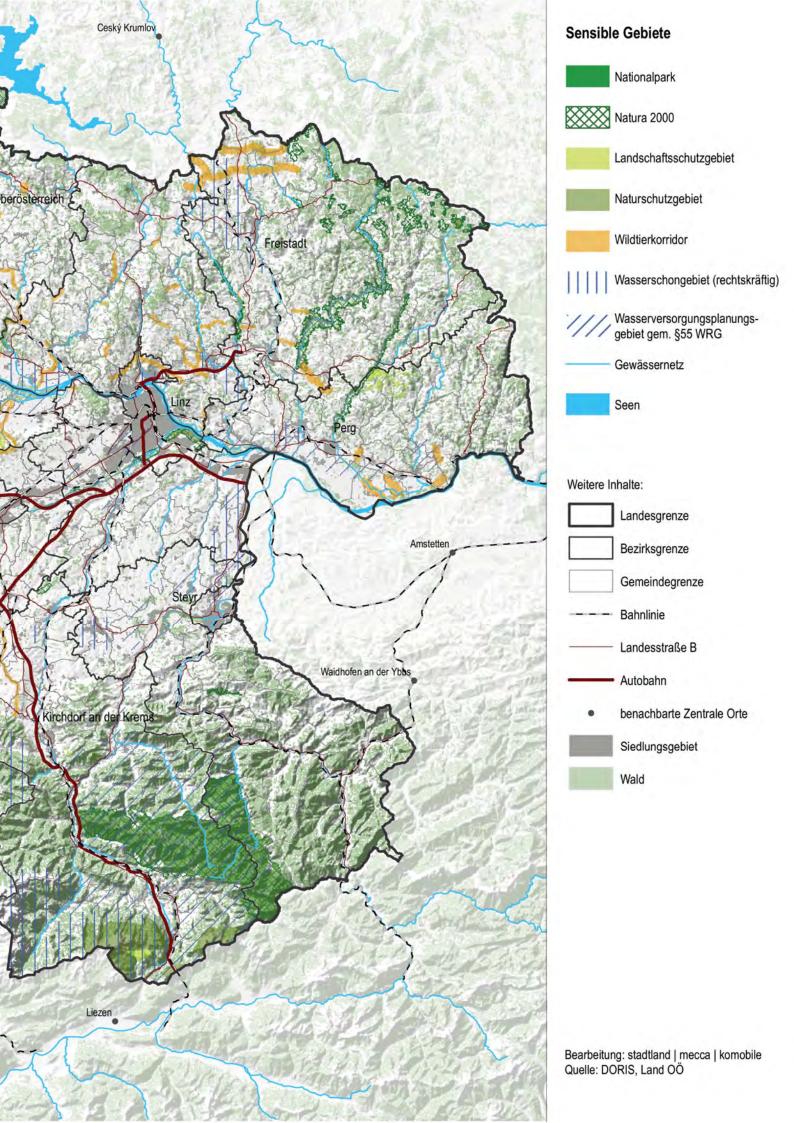
Windischgarstner Becken

Zentralmühlviertler Hochland

Bearbeitung: stadtland | mecca | komobile Quelle: DORIS, Natur und Landschaft -

Leitbilder für Österreich





# Handlungserfordernisse

#### → Natur- und Landschaftsraum bewahren, pflegen und gestalten

- Die Bewahrung, Pflege und Gestaltung des Natur- und Landschaftsraums muss aufgrund der Bedeutung für eine nachhaltige Landesentwicklung bei raumrelevanten Maßnahmen auf sämtlichen Ebenen und bei allen Entscheidungen berücksichtigt werden.
- Die Attraktivität des Lebensraumes ist durch eine kompakte Siedlungsentwicklung sowie die Verbesserung der gestalterischen Qualität von Siedlungsrändern sowie von Gewerbe- und Handelsagglomerationen zu erhalten und auszubilden.
- Kooperationen zwischen Natur- und Kulturlandschaftsschutz, Land- und Forstwirtschaft sowie dem Tourismus und Freiraumschutz sind aktiv anzustreben.

# → Die Landschaft als grünes Netz für Natur, Freizeit und Erholung entwickeln, Raum für Biodiversität und Erlebnisvielfalt schaffen

Ziel ist, die Vielfalt agrarisch und forstlich geprägter Kulturlandschaften wieder zu erhöhen, der Verarmung des Landschaftsbilds entgegenzutreten und Raum für Biodiversität und Erlebnisvielfalt zu schaffen. Für Tiere und Pflanzen müssen ausreichend große und qualitativ hochwertige Lebensräume gesichert werden. Letzteres nicht nur über Naturschutzgebiete, sondern auch durch Festlegungen zu städtischen Grünräumen und landwirtschaftlich extensiv genutzten Flächen.

Handlungserfordernisse und Maßnahmen dazu sind z. B.:

- Hochwertige landwirtschaftliche Flächen langfristig sichern
- Ökologisch bedeutsame Landschaftsräume mit ihrer multifunktionalen Wirkung auf Umwelt, Bevölkerung und Wirtschaft erhalten
- Gewässer mit natürlicher Dynamik erhalten, Uferzonen revitalisieren
- Naturnahe, unzerschnittene Räume großflächig sichern
- Vernetzungskorridore für Wildtiere auf Grundlage der Wildtierkorridore in Oberösterreich (2012) erhalten und gestalten
- Siedlungsfreiräume sichern und gestalten: Wohnungsnahe, allgemein zugängliche Freiräume für Aufenthalt, Ruhe, Begegnung und Bewegung, klimatischen Ausgleich, als Frischluftreservoir und für die ökologische Funktionsfähigkeit der Siedlungen
- → Die Sicherung von Freiräumen soll verstärkt auch auf der regionalen Ebene z. B. bei der Erstellung Regionaler Raumordnungsprogramme betrieben und auf örtlicher Ebene umgesetzt werden. Die Vielfalt und Einmaligkeit der oberösterreichischen Kulturlandschaft und des kulturellen Erbes soll erhalten und weiterentwickelt werden
- Charakteristische Stadt- und Ortsbilder und Kulturlandschaften sollen erhalten und durch zeitgemäße und zukunftsweisende Architektur und Freiraumgestaltung ergänzt werden
- Stadt- und Ortskerne sollen erhalten bzw. revitalisiert werden
- Die Integration von Bauten und Infrastrukturen in die Landschaft soll verbessert, Kriterien zum Bauen in und mit der Landschaft definieren werden
- (Regionale) Gestaltungs- und Planungsbeiräte sollen verstärkt eingerichtet werden

- Baukulturelle Prozesse sollen initiiert und unterstützt werden
- Landschaftspflegerische Begleitplanung bei Projekten mit hoher Eingriffsintensität soll verstärkt beauftragt werden

### → Energieeffiziente Siedlungsstrukturen forcieren

Das bedeutet: Kompakte, flächensparende Siedlungen mit kurzen Wegen zwischen Wohn-, Arbeits- und Freizeitort(en), eine klimafreundliche Mobilität, effiziente Energietransportwege, Erneuerung bestehender Siedlungsgebiete durch Nachverdichtung und energetische Sanierung sowie Nutzung lokaler Energiequellen

Geeignete Maßnahmen für die Schaffung energieeffizienter Siedlungsstrukturen sind z. B.:

Energieeffiziente Entwicklungs-, Flächenwidmungs- und Bebauungspläne:

- Energieeffizienzkriterien für die Flächenwidmung festlegen, dazu: Werkzeuge zur Bewertung des Energiebedarfs von Siedlungen und Standorten einsetzen
- Siedlungskörper abrunden, d.h. Bauland anschließend an bestehende Siedlungskerne und möglichst im fußläufigen Einzugsgebiet der Ortszentren festlegen
- Mindestdichten in der Bebauungsplanung festlegen

Klimafreundliche Mobilitätsangebote, wie ÖV (Mikro-ÖV), Radverkehr, Fußgängerverkehr, Carsharing, Ridesharing und Elektromobilität:

- Wegenetze, Trassen, Standorte sichern
- Kundenintensive Einrichtungen an bestehenden (ÖV)Netzen orientieren
- Höhere Bebauungsdichte an mit dem ÖV gut erschlossenen Standorten festlegen

Integrierte Raum- und Energiekonzepte auf Landes-, Regional- und Gemeindeebene entwickeln; dabei allfällige Nutzungskonflikte mit dem Natur- und Landschaftsschutz, der Nahrungsmittel- und Rohstoffproduktion sowie dem Schutz des Stadt- und Ortsbildes berücksichtigen.

#### **→** Energieversorgung räumlich differenzieren

Bei der Energieversorgung müssen Angebot (prioritär erneuerbare Energien) und Nachfrage (Anschlussdichte) besser verknüpft werden, um eine höhere Wirtschaftlichkeit von Anlagen, Netzen und Siedlungsstrukturen zu erreichen. Für eine *maßgeschneiderte* Versorgung von Siedlungen und Betrieben sind neben der Siedlungsstruktur und der Berücksichtigung der räumlichen Voraussetzungen regionale Unterschiede bei der Verfügbarkeit erneuerbarer Energiequellen zu beachten.

- Bei geringer Siedlungsdichte dezentrale Einzelanlagen bevorzugen, z. B. Biomasse-Kessel, Wärmepumpen, Solarwärme, Photovoltaik, Kleinwindkraftanlagen
- Bei bestehenden oder neuen, dichteren Siedlungsgebieten vor allem leitungsgebundene Energieträger verwenden, z. B. Fernwärme / Fernkälte, (industrielle) Abwärme
- Untersuchen der Potenzialflächen für erneuerbare Energien, z. B. Anschlusszonen für Fernwärme, Eignungszonen für Biomasse, Geothermie, Windkraft (vgl. Windkraftmasterplan Oberösterreich, 2012)

### → Die regionaltypische, multifunktionale Land- und Forstwirtschaft fördern

Die Funktionsvielfalt der Landwirtschaft sichern – für die Lebensmittelversorgung, Rohstoffproduktion,
 Biodiversität, Naherholung, Pflege der Kulturlandschaft, den Tourismus und die Wasserwirtschaft

- Die landwirtschaftlichen Böden als Produktionsgrundlage freihalten und damit gleichzeitig andere lebensnotwendige Bodenfunktionen erhalten, wie Kohlendioxid- und Wasserspeicher, Filter- und Pufferfunktion sowie Lebensraum für Tiere und Pflanzen
- Bei der forstwirtschaftlichen Nutzung auf die Erholungs-, Schutz- und Wohlfahrts- und ökologische Funktion des Waldes Bedacht nehmen
- Synergien in ländlichen Räumen zwischen Landwirtschaft, Tourismus, Energie- und Waldwirtschaft nutzen

# → Siedlungsentwicklung / Bodennutzung / Naturgefahrenmanagement abstimmen

- Hochwasserrückhalte- und Hochwasserabflussflächen sowie Freihalteräume für Muren, Lawinen und andere Naturgefahren in der Flächenwidmung berücksichtigen, verstärkte Koppelung zwischen Flächenwidmung und Gefahrenzonenplanung
- Verstärkte Kooperation zwischen Oberlieger- und Unterliegergemeinden
- Bereitstellen von Grundwasserhochstandsplänen als notwendige Grundlage in diesbezüglich gefährdeten Gebieten (z. B. für flächensparende Bauweisen mit Tiefgaragen)



# LEITGEDANKEN

Vielseitige sowie qualifizierte Ausbildungs- und Erwerbsmöglichkeiten schaffen.

Ausreichende Einrichtungen zur Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen erhalten.

In allen Landesteilen möglichst hochwertige und ausgewogene Lebens- und Arbeitsbedingungen anstreben.

# Auszug aus dem Entwurf des Landesraumordnungsprogramms LAROP neu

In Durchführung der Raumordnungsziele und -grundsätze gemäß Oö. ROG 1994 idgF werden folgende spezifischen Ziele festgelegt:

Der polyzentrische Ansatz der Landesstruktur ist insbesondere durch die Stärkung der kleinstädtisch geprägten und der kleinregionalen Kernräume weiter zu entwickeln.

Funktionsfähige Stadt- und Ortszentren sind zu stärken, Handels- und Dienstleitungseinrichtungen sind in integrierten Lagen zu konzentrieren.

Die Standortfestlegung von öffentlichen und halböffentlichen Einrichtungen hat unter besonderer Berücksichtigung der Zentrenstruktur und der Verkehrsinfrastruktur zu erfolgen.

Sowohl die Abschätzung des Baulandbedarfs als auch die Standortentwicklung für Versorgungsstrukturen in den Bereichen Bildung, Gesundheit, Soziales, Kultur, Information, Sport, Verwaltung und Sicherheit ist auf den demografischen und gesellschaftlichen Wandel (Verschiebung der Altersstruktur, veränderte Familien- und Lebensstrukturen, Veränderungen im Erwerbsleben, geänderte Nutzungsansprüche, usw.) abzustimmen.

# Leitmotiv 2: Die lokale und regionale Daseinsvorsorge sichern

Der demografische Wandel – insbesondere die gesellschaftliche Alterung – sowie die veränderte Familien- und Lebensstrukturen, Veränderungen im Erwerbsleben und veränderte Lebensstile und Raumansprüche für Wohnen, Mobilität, Arbeit und Freizeit, stellen die Städte und Stadtregionen ebenso wie die ländlichen Räume vor neue Herausforderungen. Die Versorgung mit öffentlichen und privaten Gütern und Dienstleistungen hängt eng mit der Siedlungsstruktur und deren Dynamik zusammen. In weniger dicht besiedelten Räumen, insbesondere in von Abwanderung betroffenen ländlichen Räumen, sind Klein- und Mittelzentren als "Ankerpunkte" für öffentlichen Verkehr, Nahversorgung, Bildung, Soziales, Kultur, Information, Sport, Verwaltung und Sicherheit besonders bedeutend. In den Zentral- und Agglomerationsräumen führen Bevölkerungswachstum und zunehmende Flächeninanspruchnahmen für Wohnen, Wirtschaft, Verkehr, Ver- und Entsorgung, Freizeit und Erholung zur Verknappung verfügbarer und gut erreichbarer Flächen. Eine geordnete Siedlungsentwicklung ist für eine möglichst gleichwertige und leistbare lokale und regionale Daseinsvorsorge daher notwendiger denn je.

Disperse Siedlungsstrukturen steigern die Kosten für Infrastrukturen und deren Erhaltung. Die Siedlungsstruktur Oberösterreichs ist durch die traditionellen Flur- und Dorfformen sowie die Streulagen von Kleindörfern, Weilern und Einzelhöfen schon historisch und landschaftlich bedingt vielfältig, aber auch zersplittert. Die Fortsetzung dieser Siedlungsstruktur führt zu Störungen des Landschaftsbildes und zur Zerschneidung natürlicher Lebensräume, vor allem aber ist sie kosten- und energieintensiv, die Daseinsvorsorge wird zusehends nicht mehr leistbar.

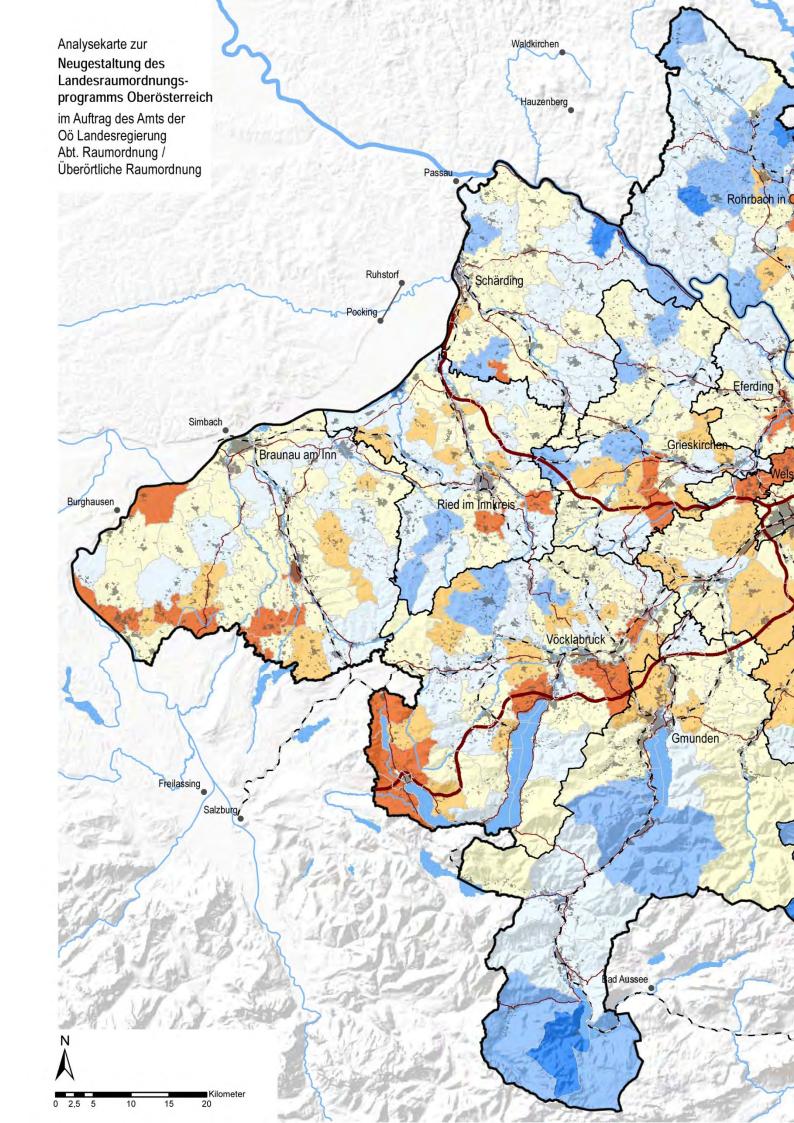
- Die Zersplitterung wird besonders an sogenannten urbanen Fragmenten deutlich. Das sind meist lückige Anhäufungen von Fachmärkten und Einzelhandelsbetrieben an Ortseinfahrten, Autobahnabfahrten oder Kreisverkehren große, oft ungegliederte Bauten mit ausgedehnten Parkplätzen und Straßenanschlüssen. Diese autoabhängigen Standorte ziehen Betriebe, Kunden und Beschäftigte aus Innenstädten und Ortskernen ab und verstärken die Probleme des Leerstandes innerorts. Suburbanisierung ist nicht nur im Großraum Linz ein Problem, sondern auch in vielen Städten, Märkten und Ortschaften. Sie verlieren die charakteristische Nutzungsvielfalt ihrer Stadt- und Ortskerne.
- Während der Standard der Daseinsvorsorge (Schulen, medizinische Versorgung, kulturelle und soziale Einrichtungen) in den meisten Landesteilen hoch ist, sind in peripheren Lagen (alpiner Raum, nördliches Mühlviertel) Ausdünnungen festzustellen. Rückläufige Bevölkerungsentwicklung, Verluste von Nahversorgung und sozialen Dienstleistungen verstärken sich gegenseitig. Auch innerhalb zusammengewachsener, suburbaner Gebiete und im sich ausdehnenden Funktionsraum um Linz ist die Erhaltung lebendiger Ortskerne

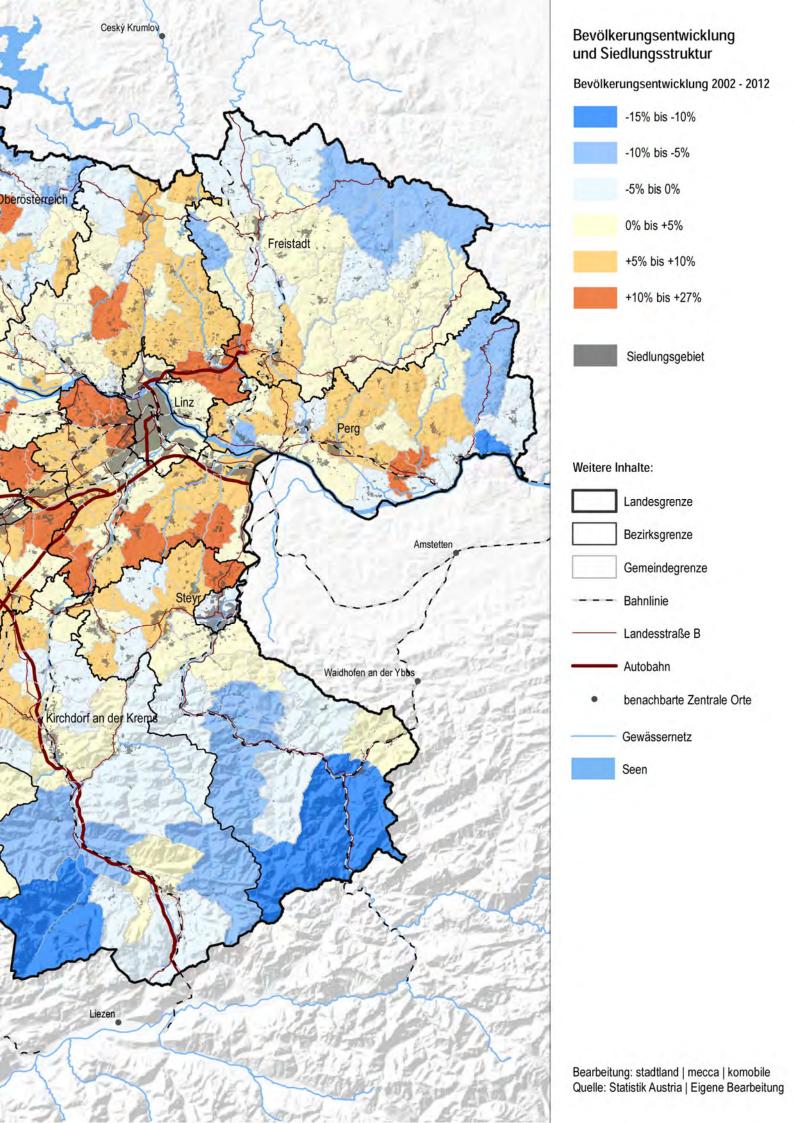
- 1,42 Mio Einwohnerinnen und Einwohner, fast 50 % davon leben in Ortschaften mit weniger als 1.000 EinwohnerInnen.
- 1,5 Mio Bevölkerungsprognose für das Jahr 2030, dabei Trend zum Zentralraum, aber auch in manche Bezirksstädte, Einwohnerverluste in den Grenzbezirken Ried im Innkreis, Schärding, Freistadt, Rohrbach sowie Steyr-Stadt, besonders bei der jüngeren Bevölkerung.
- 1.982 km² Landesfläche, davon 57 % Dauersiedlungsraum (für Landwirtschaft, Siedlung und Verkehrsflächen).
- 205 EinwohnerInnen pro km² (Österreichschnitt 259)

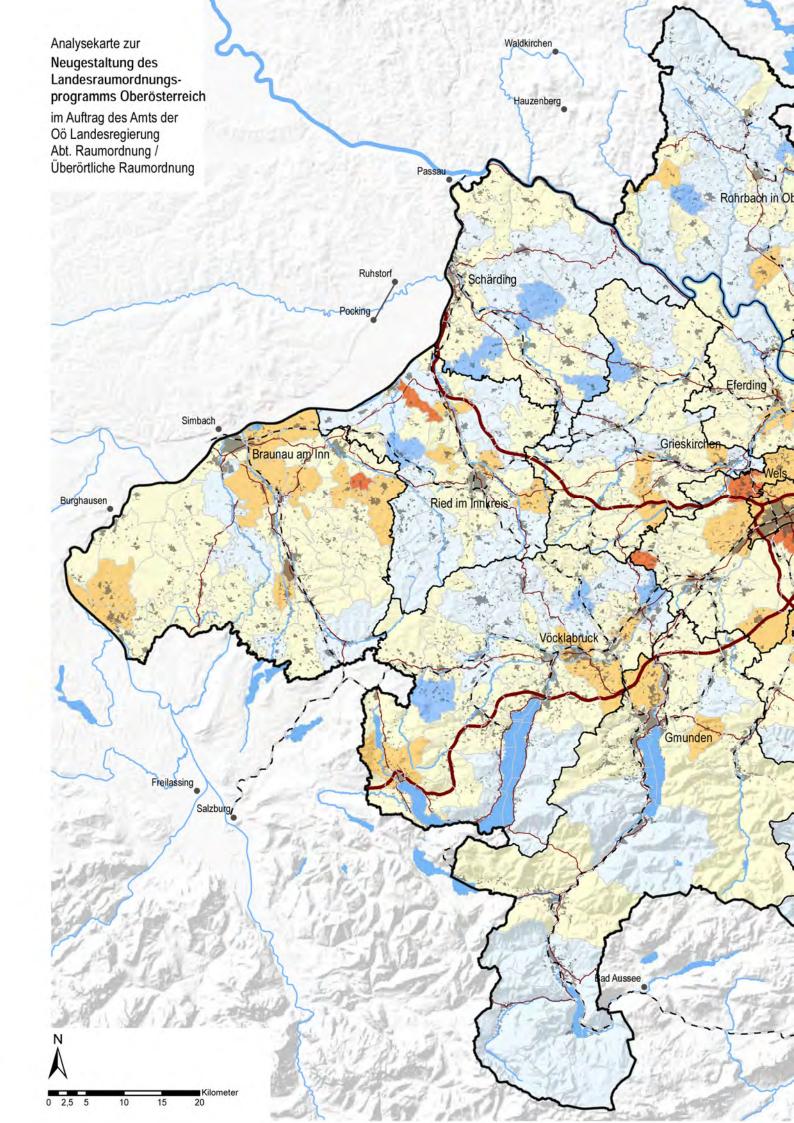
Anteil der Kinder und Jugendlichen sowie der Erwerbstätigen an der Gesamtbevölkerung sinkt, die Anteile der älteren Bevölkerung steigen, besonders im städtischen Umland.

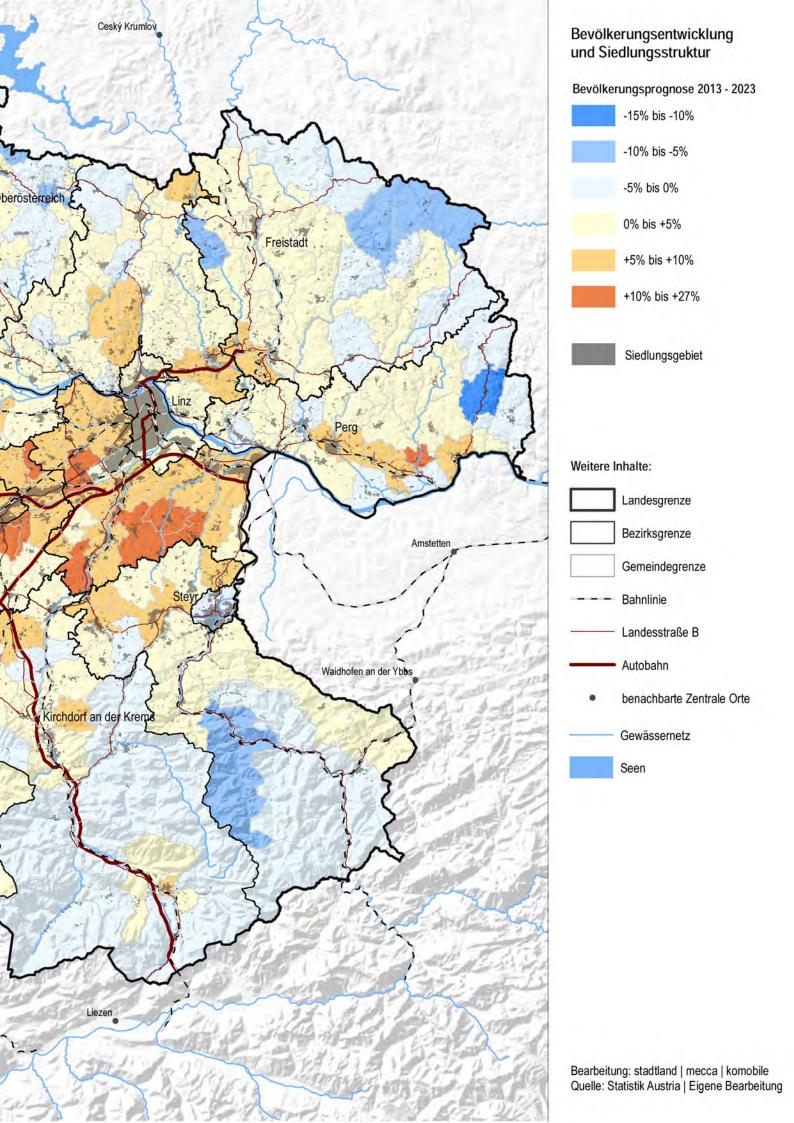
2,3 Personen pro Haushalt, Haushaltsgröße sinkt

- eine wichtige Aufgabe für die Orts- und Regionalentwicklung. *Baukulturelle Prozesse*, wie sie engagiert in verschiedenen Gemeinden stattfinden, geben gute Praxisbeispiele (z. B. Ottensheim, Neumarkt im Mühlkreis, Kirchberg-Thening).
- Die Entwicklung von flächensparenden Siedlungsformen ist nicht nur in städtischen Gebieten, sondern zunehmend auch in kleineren, ländlich strukturierten Gemeinden ein wichtiges Thema geworden. Aktionen für flächensparende Baulandentwicklung in Gemeinden, Leerstandsmanagement, Stadt- und Dorferneuerung sollten kombiniert mit aktiver Bodenpolitik und Beteiligungsprozessen vor Ort gestärkt werden. Eine Aufgabe ist auch die städtebauliche Weiterentwicklung älterer Einfamilienhausgebiete. In den z. B. um 1970 errichteten Siedlungen ist die damals als junge Familien zugezogene Generation heute im Pensionsalter, die Kinder sind meist ausgezogen. Mit dem nächsten Generationenwechsel ergibt sich der Bedarf für eine Weiterentwicklung der Siedlungsstrukturen.
- 4.300 neue Gebäude und 8.000 Wohnungen jährlich fertiggestellt, Wohnbaurate im österreichischen Durchschnitt.
- 43 % der Wohnungen in Gebäuden mit nur einer Wohnung, dennoch Trend zu dichteren und flächensparenderen Wohnformen erkennbar.
- 59.000 ha Bauland
- 13.000 ha des Baulandes nicht genutzt (Baulandreserve)
- 700 ha Boden pro Jahr versiegelt

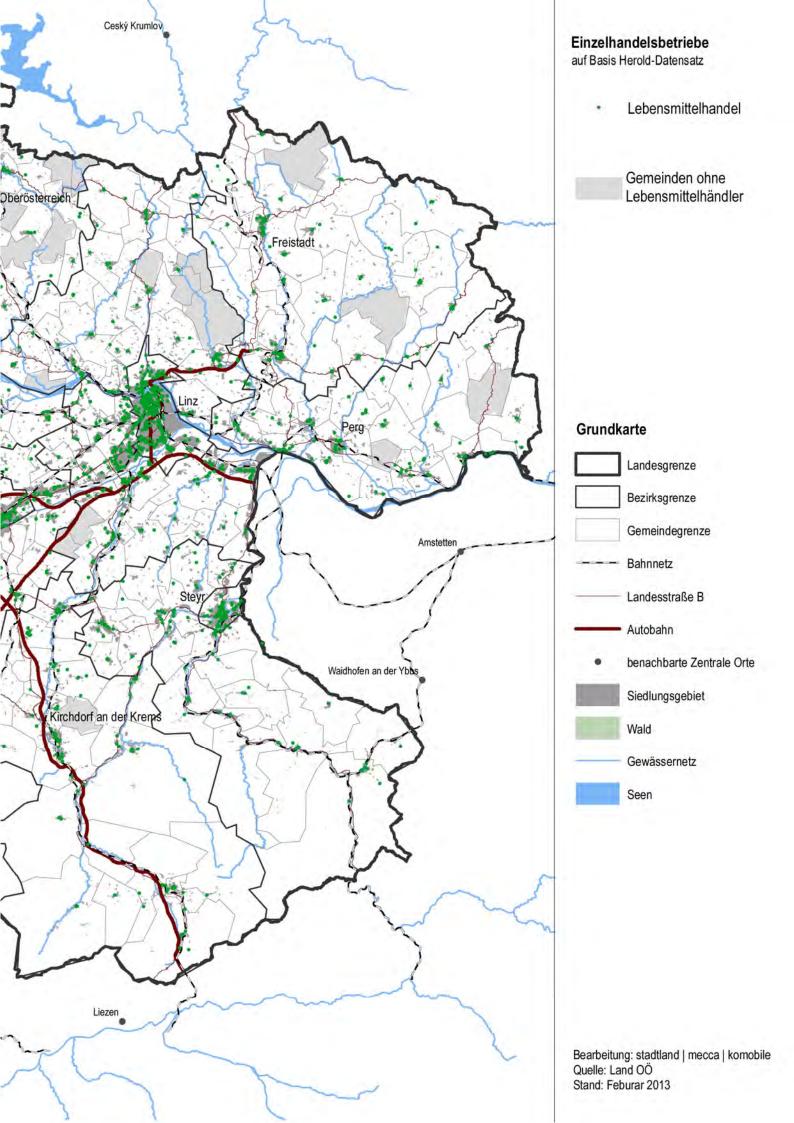


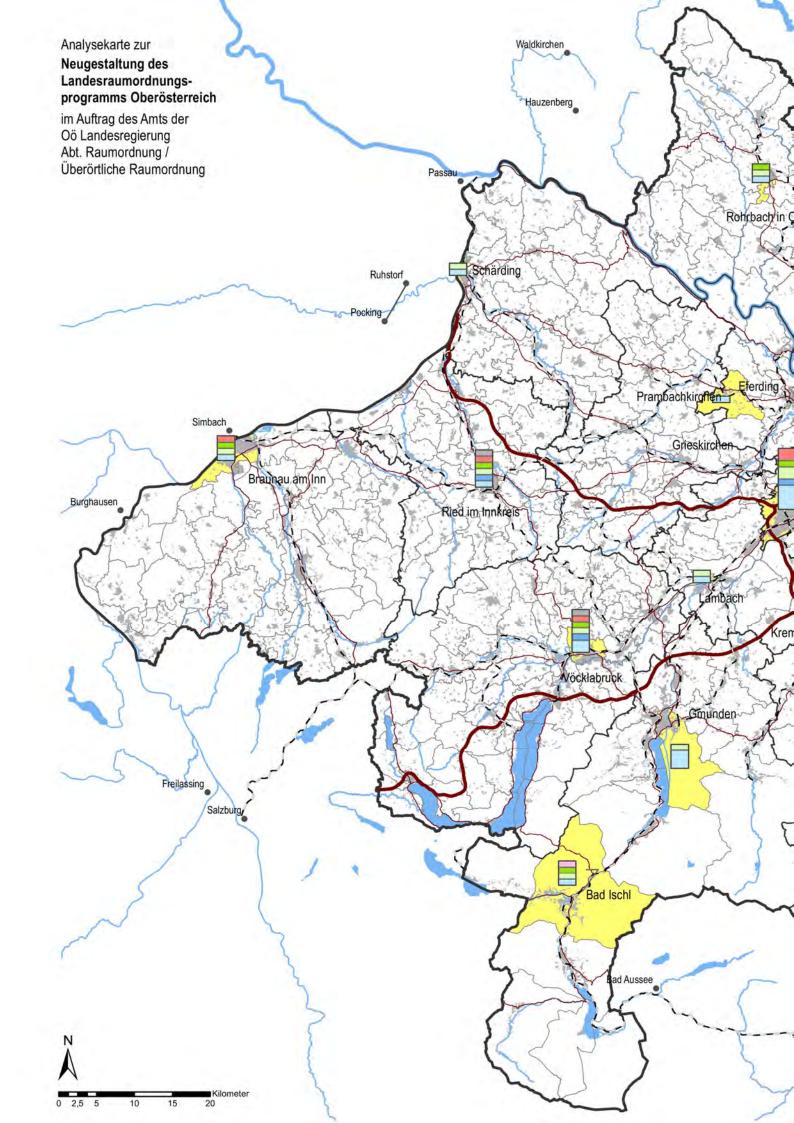


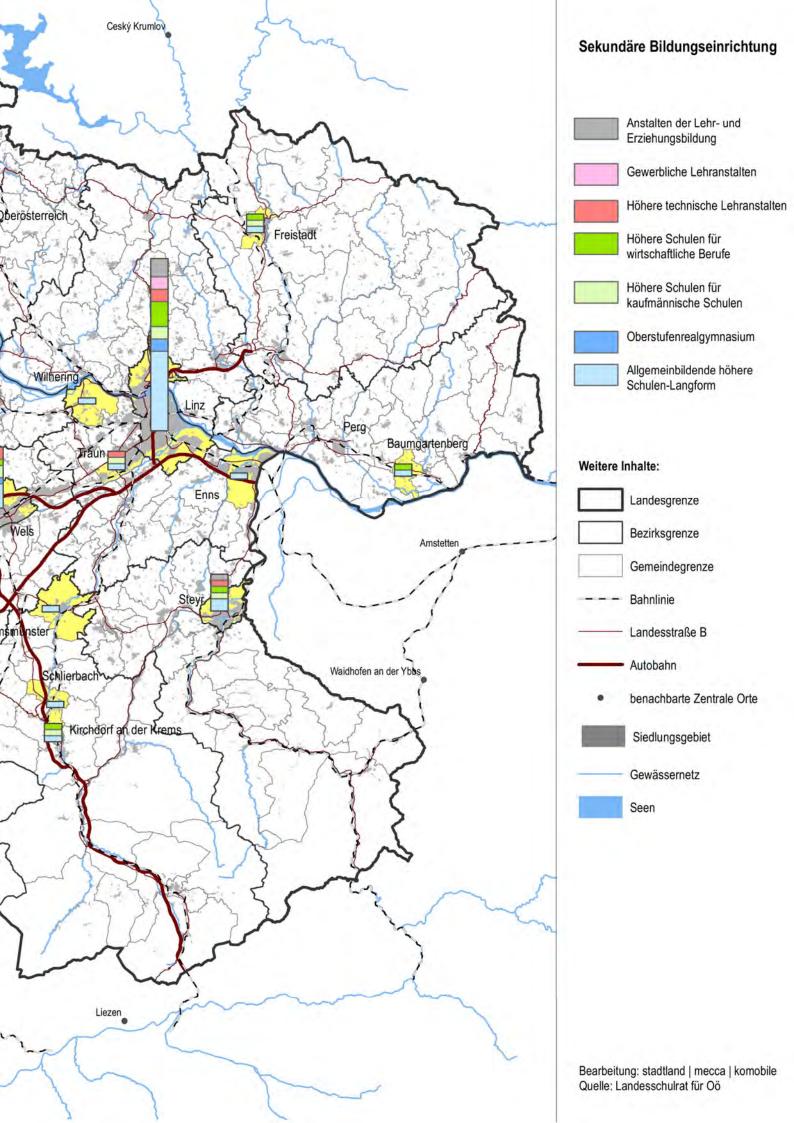


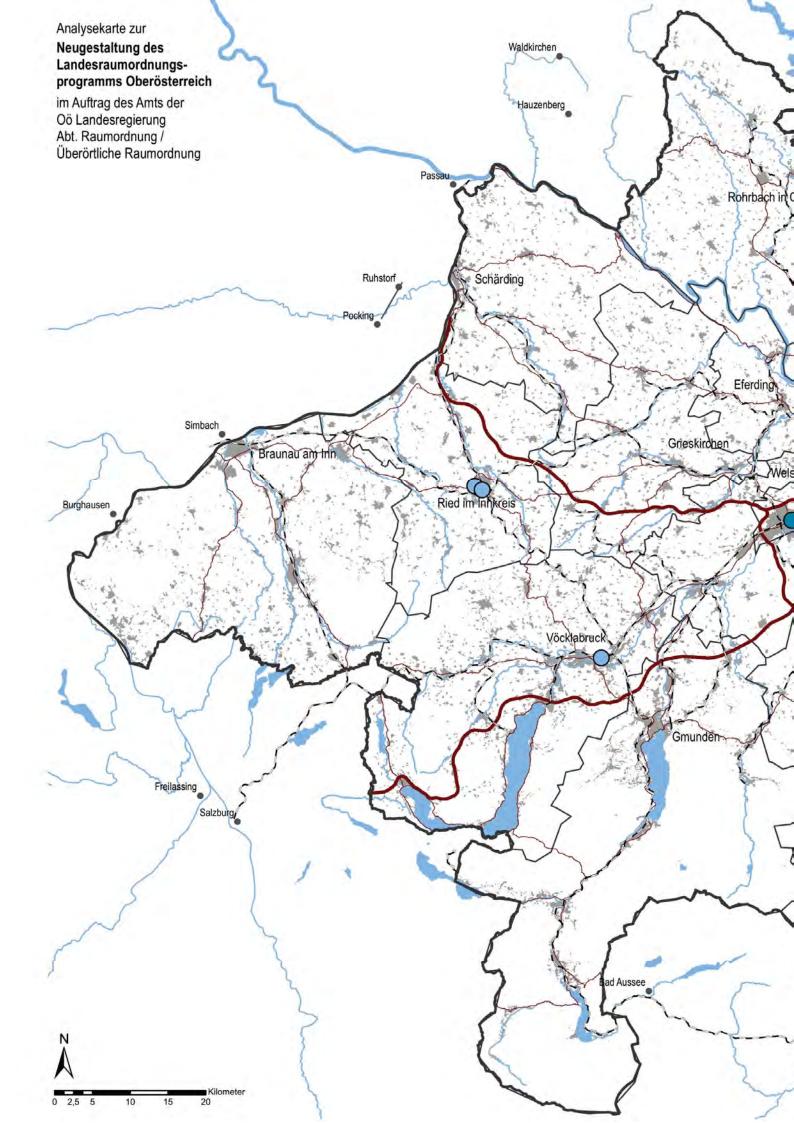


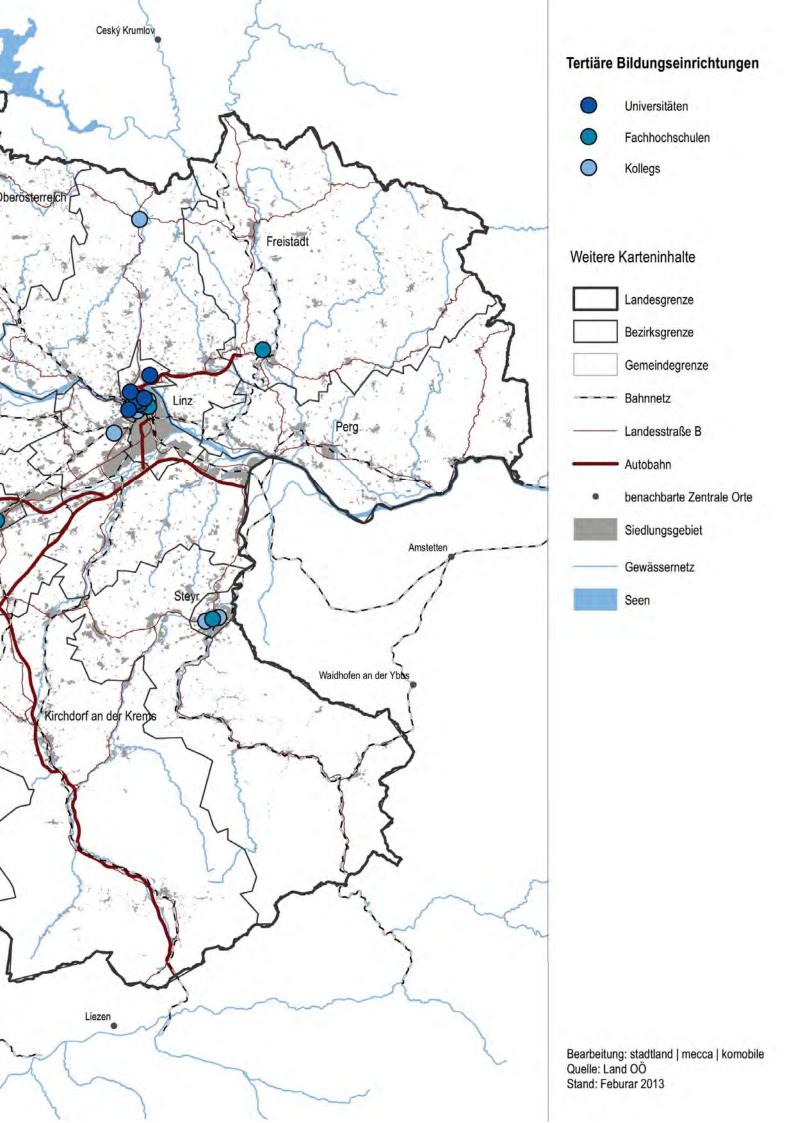


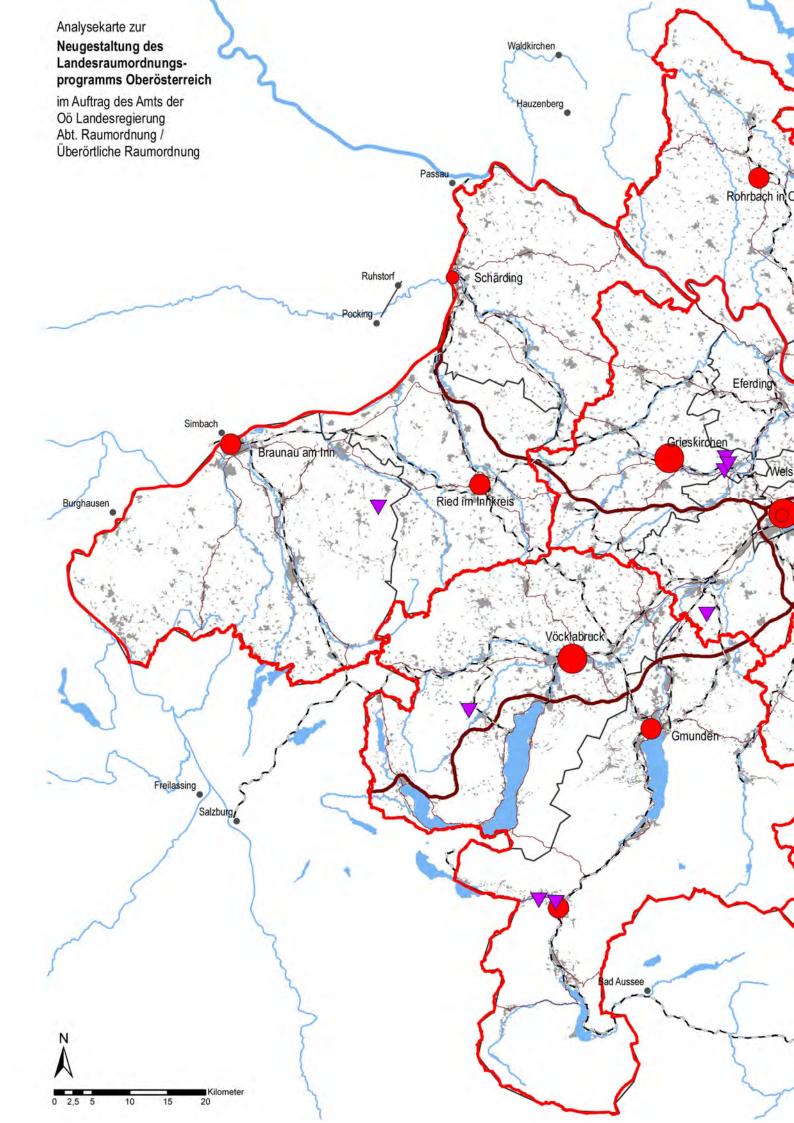


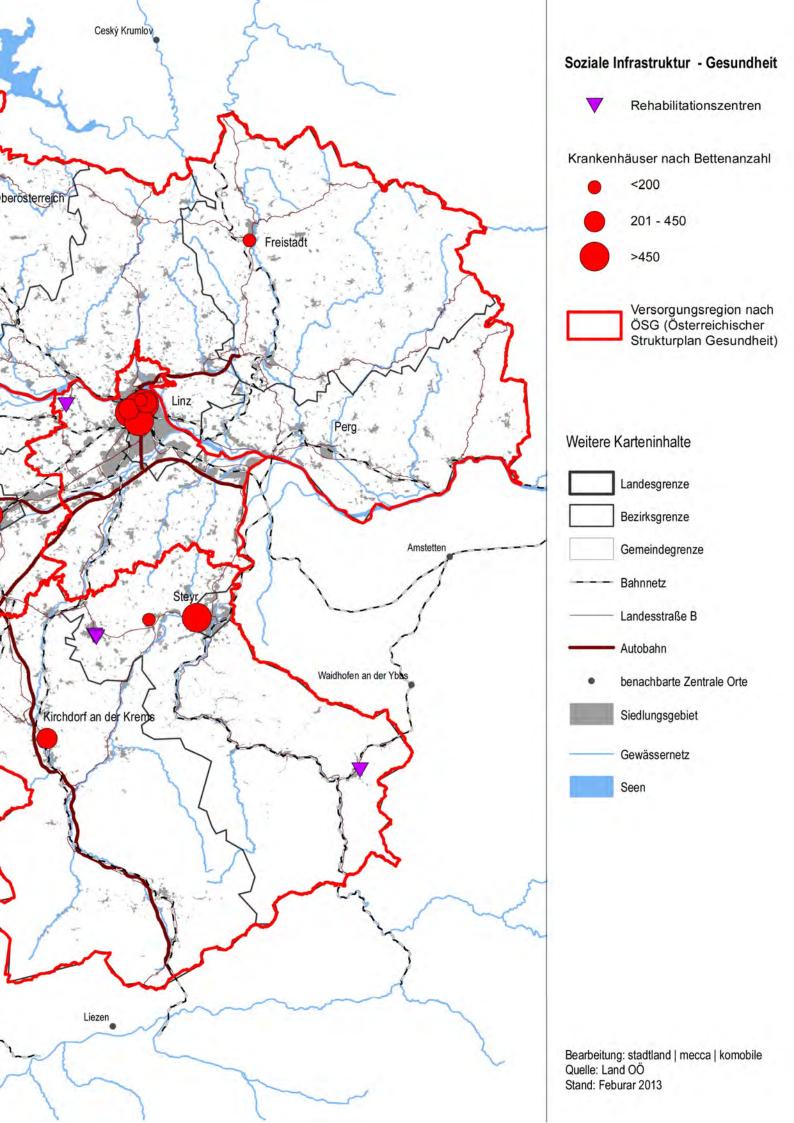












#### Handlungserfordernisse

#### → Den polyzentrischen Ansatz der Landesstruktur weiterentwickeln

Das Land Oberösterreich bietet mit den Bezirkshauptstädten eine solide Grundstruktur für die Versorgung der Landesteile. Die Weiterentwicklung zu einem Netz von Zentren, einer polyzentrischen Struktur, bietet die Chance – aber auch die Herausforderung – die Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen wohnortnah zu sichern, die Verkehrsströme räumlich und zeitlich besser zu verteilen und sich von der "Autoabhängigkeit" zu lösen. Dabei ist aber mehr denn je eine über einzelne Gemeinden hinausgehende koordinierte Vorgangsweise notwendig, um durch Abstimmung der standörtlichen Angebote einen gemeinsamen Mehrwert zu lukrieren (vgl. Österreichisches Raumentwicklungskonzept, ÖREK 2011). Polyzentrische Entwicklung ist ein Leitbild, um das Siedlungsgefüge effizient, ausgewogen und nachhaltig zu gestalten.

- Tragfähigkeit Zentraler Orte verbessern und Versorgungsqualitäten sichern (siehe dazu auch Kapitel "Zentrale Orte Oberösterreichs")
- Das Netz von Kernräumen und Zentren stärken, die Entwicklung regionaler Ankerpunkte forcieren
- Kooperation und Funktionsteilung auch Landesgrenzen überschreitend stärken

#### → Die Siedlungsgebiete kompakt und vorrangig nach innen entwickeln

Ziel ist, ein ungeordnetes Siedlungswachstum, d.h. Zersiedelung durch Suburbanisierung und Siedlungssplitter zu verhindern und eine entsprechende Dichte von NutzerInnen an raumplanerisch sinnvollen und gut erschlossenen Standorten zu erreichen sowie Orts- und Stadtzentren zu stärken. Dadurch kann u.a. die Infrastruktur effizient genutzt, ÖV-Angebote attraktiv gestaltet, der Flächenverbrauch reduziert und die Nahversorgung gewährleistet werden. Geeignete Maßnahmen dafür sind z. B.:

- Siedlungsentwicklung vorrangig innerhalb bestehender Widmungsgrenzen auf vorhandene Bauflächenreserven konzentrieren
- Baulandausweisung sowie Höchst- und Mindestbebauungsdichten an die Erfordernisse einer zeitgemäßen technischen und sozialen Infrastruktur binden
- Unterstützung einer aktiven Innenentwicklung durch zielgerichtete Förderungen, z. B. durch ein Stadtund Ortserneuerungsprogramm oder ein Landesprogramm *Innenentwicklung*. Dazu Modellprojekte zu
  den Themen: Aktivierung, Marketing, Leerstandsmanagement, gemeindeübergreifende Entwicklungsplanung initiieren.

#### → Den Wohnraumbedarf der Bevölkerung zu verträglichen Kosten decken

Mit einer langfristigen Perspektive, kosten- und energieeffizient sowie qualitätsvoll zu bauen, bedeutet, den baulichen Bestand weiterzuentwickeln und kompakt und dicht mit guter Freiraumausstattung an raumplanerisch geeigneten Standorten zu bauen. Bei der Abschätzung des Wohnraumbedarfs sind zudem Verschiebungen der Alters- und Haushaltsstruktur der Bewohnerinnen und Bewohner und die damit im Zusammenhang stehenden Wohn- und Nutzungsbedürfnisse zu berücksichtigen, d.h. wir müssen für künftige – heute vielleicht noch gar nicht bekannte – Anforderungen umbaubar planen und bauen.

- Sanierung bzw. Adaptierung des Bestandes unterstützen
- Flächen- und energiesparende Formen des Wohnbaus fördern
- Innenentwicklung vor Außenentwicklung

- Raumplanerisch günstige Lagen (z. B: Nähe zu Versorgungseinrichtungen und zu ÖV-Haltestellen) bevorzugt ausbauen
- → Bedarfsgerechte, qualitätsorientierte Weiterentwicklung der Versorgung bei Bildung, Gesundheit, Sozialem, Kultur, Sport, Verwaltung und Sicherheit
- Die Erhaltung des Standards als Herausforderung aufnehmen, unterschiedliche Lebenszusammenhänge und Lebensphasen sowie regionale Besonderheiten berücksichtigen
- Anpassen der Angebote an neue Aufgaben im Gemeinwesen aufgrund der Veränderungen der Altersstruktur, im Erwerbsleben sowie bei Familien- und Lebensformen
- Vernetzen bestehender und k\u00fcnftiger Angebote in den Regionen. Geeignete Formen der Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden und regionalen Akteuren f\u00fcrdern
- Kombinierte Angebote bzw. mobile Angebote als Ergänzung
- → Ansiedelung von Beratungs-, Sozial-, Gesundheits-, Bildungs-, Freizeit- und Verwaltungseinrichtungen an raumplanerische Kriterien koppeln
- Einrichtungen mit hoher Besucherfrequenz nur an Orten mit guter Anbindung an Bahn oder Bus errichten
- Komfortablen Zugang sicherstellen: zu Fuß, mit Rollstuhl, Fahrrad, von der ÖV-Haltestelle oder vom Parkplatz
- Standorte möglichst in bestehende Siedlungsstrukturen integrieren (Synergien, Mehrfachnutzung)



#### LEITGEDANKEN

Zur langfristigen Sicherstellung eines attraktiven, leistungs fähigen, umweltfreundlichen und nachhaltigen sowie wirtschaftlich tragfähigen Mobilitätsangebotes soll sich die Siedlungsentwicklung verstärkt an Achsen und Knoten des öffentlichen Verkehrs orientieren.

#### Anmerkung:

Die räumliche Grundstruktur des OÖ ÖV-Angebots ist über die Regionalverkehrskonzepte bereits flächendeckend definiert und realisiert bzw. vor der Umsetzung.

### Auszug aus dem Entwurf des Landesraumordnungsprogramms LAROP neu

Zur Durchführung der Raumordnungsziele und grundsätze gemäß Oö. ROG 1994 idgF werden folgende spezifischen Ziele festgelegt:

Die Siedlungsentwicklung hat sich unter Berücksichtigung der jeweiligen Bedienungsqualität grundsätzlich an den Einzugsbereichen des öffentlichen Verkehrs zu orientieren, im Einzugsbereich von Haltestellen der ÖV-Hauptachsen ist eine maßvolle Verdichtung anzustreben.

Standorte für besonders kundenintensive, nicht autoaffine Einrichtungen sind insbesondere im fußläufigen Einzugsbereich von Bahnhöfen oder Haltestellen eines leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsmittels festzulegen.

#### Leitmotiv 3: ÖV-orientierte Siedlungsentwicklung forcieren

Die Verkehrsinfrastruktur beeinflusst die Siedlungsentwicklung maßgeblich und umgekehrt bestimmet die Siedlungsstruktur (insbesondere Bebauungsdichte, Nutzungsmix und Nutzungsverteilung) die Verkehrserzeugung und damit das Verkehrsaufkommen und die Zugänglichkeit und Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel. Gute Erreichbarkeit erzeugt hohe Standortgunst und induziert eine höhere Nachfrage nach Bauland und damit Wachstumseffekte in den betroffenen Räumen. Fehlende oder sich durch zunehmende Überlastung der Infrastruktur verschlechternde Erreichbarkeit verringert die Standortgunst und gefährdet die wirtschaftliche Entwicklung. Eine gute Erreichbarkeit muss sowohl für den Personen- als auch den Güterverkehr gewährleistet sein. Seitens des Landes und der Gemeinden wird viel in den öffentlichen Verkehr investiert. Noch orientiert sich die Entwicklung des Siedlungs- und Wirtschaftsraumes jedoch zu wenig an den Achsen und Knoten des öffentlichen Verkehrs.

- Entlang der Achsen des hochrangigen Straßennetzes ist eine dynamische Siedlungsentwicklung zu erkennen. Dies betrifft sowohl gewerbliche Flächen, als auch die Bevölkerungsentwicklung. Hochrangige Straßenachsen sind daher auch in Zukunft ein wichtiges Handlungsfeld der Raumplanung. Mit der Erstellung interkommunaler Entwicklungskonzepte entlang der neuen Straßenachsen nach Freistadt und Steyr soll die Raumentwicklung vorausschauend gelenkt und Fehlentwicklungen vermieden werden.
- Die Entwicklungsdynamik ist nicht überall gleich stark.
   Entlang der A1 ist diese Dynamik sehr stark ausgeprägt,
   entlang der Innkreis-Autobahn (A8) nur in abgeschwächtem
   Ausmaß. Mit der Entfernung vom Zentralraum nimmt die
   Dynamik ab, d. h., zentrale Gemeinden profitieren von dieser Entwicklung überdurchschnittlich, periphere Regionen
   nur in geringem Maße.
- Zunehmende Überlastungen auf allen Straßenzufahrten nach Linz gefährden die Erreichbarkeit der Landeshauptstadt. Besonders die Erreichbarkeit für Arbeitspendler wird deutlich beeinträchtigt. Ein Ausweichen von Betrieben auf Standorte außerhalb der Stadt wird dadurch begünstigt. Ein Ausbau der Straßeninfrastruktur, wie beispielsweise mit dem sogenannten Linzer Westring geplant, wird diese Problematik nur geringfügig entschärfen. Die Kapazitätsengpässe auf den meisten Hauptzufahrten nach Linz bleiben bestehen, neue Kapazitäten werden vermutlich rasch mit Neuverkehr gefüllt.
- Eine nachhaltige Verbesserung ist durch einen Ausbau des regionalen ÖV-Systems in Kombination mit Park & Ride an attraktiven ÖV- (besonders an Schienen-)Strecken zu erwarten. Die geplanten RegioTram Systeme im Linzer Zentral-

Definition: ÖV-Einzugsbereich

Als ÖV-Einzugsbereich werden jene Flächen im Nahbereich von Haltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs (Bahnhaltestellen und Bushaltestellen) bezeichnet, die zu Fuß erreichbar sind. Als Größenordnung gilt eine Entfernung von

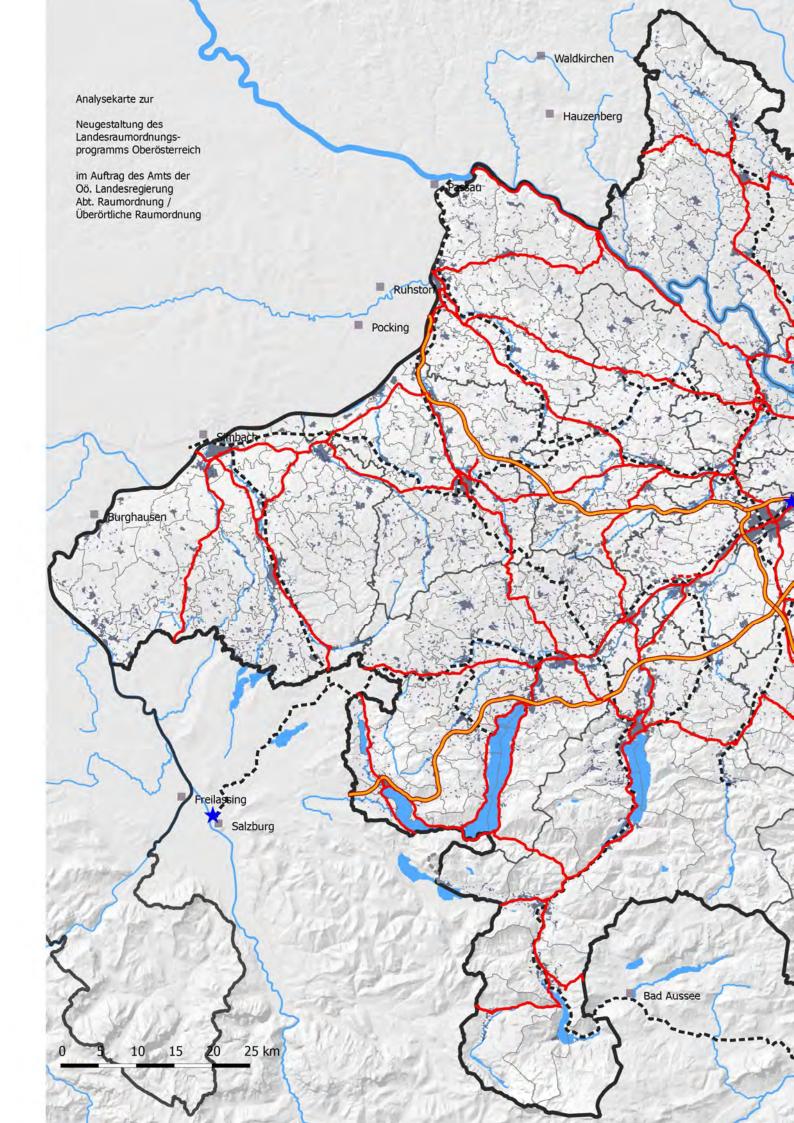
- ca. 500m bei Bushaltestellen.
- ca. 700m bei Straßenbahnhaltestellen,
- ca. 1.000m bei Bahnhaltestellen.

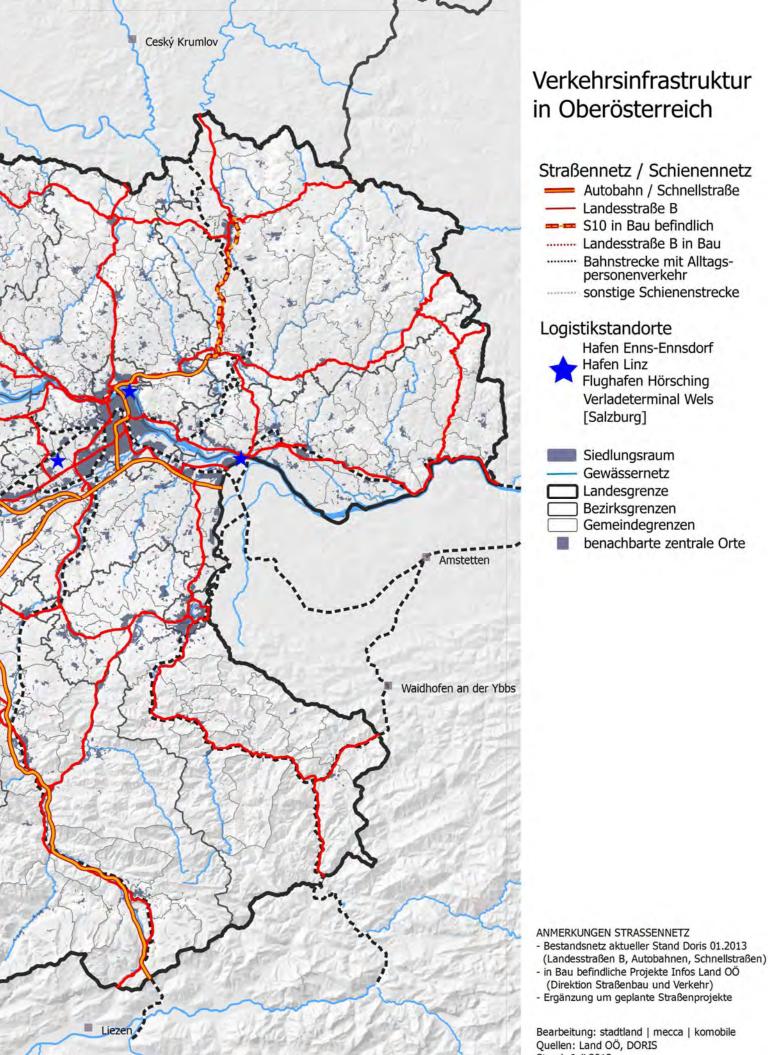
Die angegebenen Richtgrößen entsprechen einer Gehzeit von 5 bis 7 Minuten bei Bushaltestellen und ungefähr 10 bis 15 Minuten bei Bahnhaltestellen. Bei der Festlegung der Einzugsbereiche sollen überdies die topographischen Gegebenheiten berücksichtigt werden.

Zur kleinräumigen Abgrenzung der Einzugsbereiche sollen im konkreten Fall die Haltestellen der Bahnlinien und die Streckenverläufe hochrangiger Buslinien herangezogen werden.

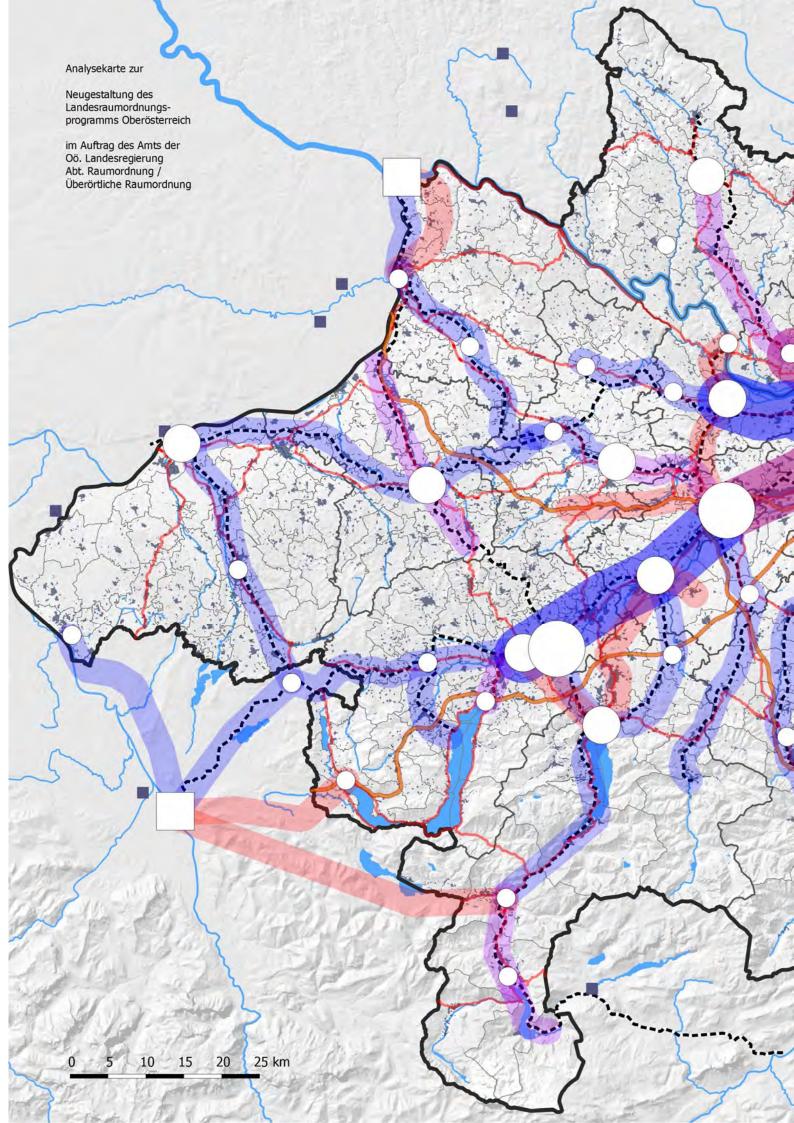
Als ÖV-erschlossen gelten auch Standorte, für die in absehbarer Zeit eine Anbindung an den Öffentlichen Verkehr erfolgen wird oder alternative und gleichwertige Möglichkeiten geschaffen werden (z. B. Sammeltaxi oder ähnliche Dienstleistungen).

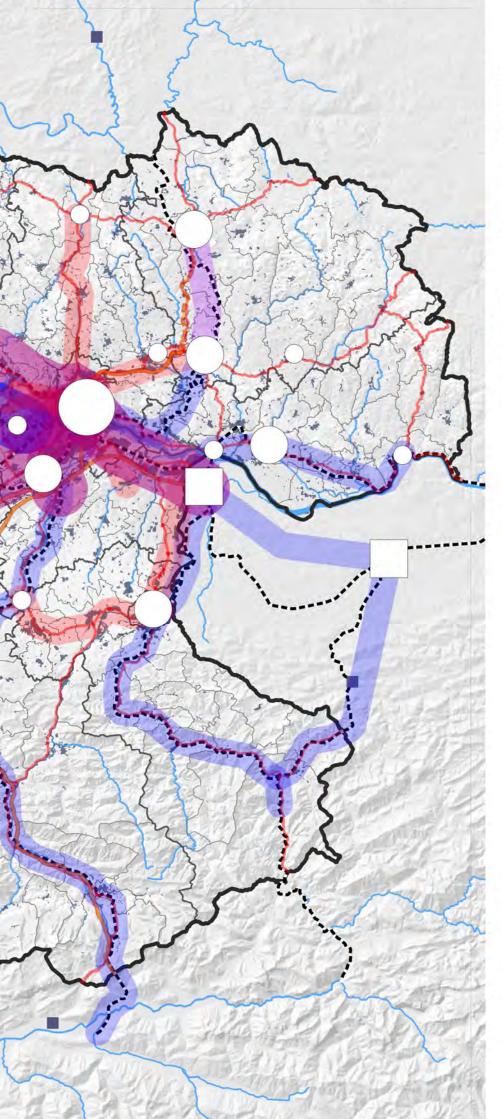
- raum sind dazu wichtige Bausteine. Eine stärkere ÖV-Orientierung funktioniert aber nur dann, wenn künftige Siedlungen an Haltestellen des hochrangigen Öffentlichen Verkehrs situiert werden.
- Bis zu 50% der Autofahrten haben Fahrweiten von unter fünf Kilometern. Diese Fahrten können eine attraktive, fahrradfreundliche Infrastruktur vorausgesetzt zum Teil auf das Fahrrad verlagert werden.
   Die Förderung des Radfahrens im Alltagsverkehr ist eine nachhaltige Entlastungsstrategie insbesondere auch für den Zentralraum.
- Die Siedlungsentwicklung orientiert sich derzeit noch zu wenig an den Achsen und Knoten des öffentlichen Verkehrs. Obwohl seitens des Landes und der Gemeinden viel in die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs investiert wird, besteht die Gefahr, dass am künftigen Bedarf vorbeigefahren wird. Eine bessere Abstimmung von Siedlungsentwicklung und ÖV-Förderung kann die Effizienz der eingesetzten Mittel, sowohl im ÖV-Bereich als auch bei der Baulandentwicklung, erheblich steigern.
- In der Umsetzung von raumordnerisch guten Standorten (Erreichbarkeit im ÖV, kurze Wege, Einbindung in das Siedlungsgefüge, Dichte, Freiraumqualität) spielt das Zusammenwirken von Raumordnung, Wohnbauförderung und Verkehrsplanung eine große Rolle. Die Steuerungsmöglichkeiten der Wohnbauförderung Knüpfung der Förderkriterien an raumordnerische Kriterien sind kaum genutzt. Die Siedlungsentwicklung orientiert sich zu wenig an der Zugänglichkeit zum ÖV und der Nähe zu Ortsund Stadtkernen.





Stand: Juli 2013





## Öffentlicher Personenverkehr in Oberösterreich

Hauptversorgungskorridore und Verknüpfungspunkte gemäß Regionalen Verkehrskonzepten



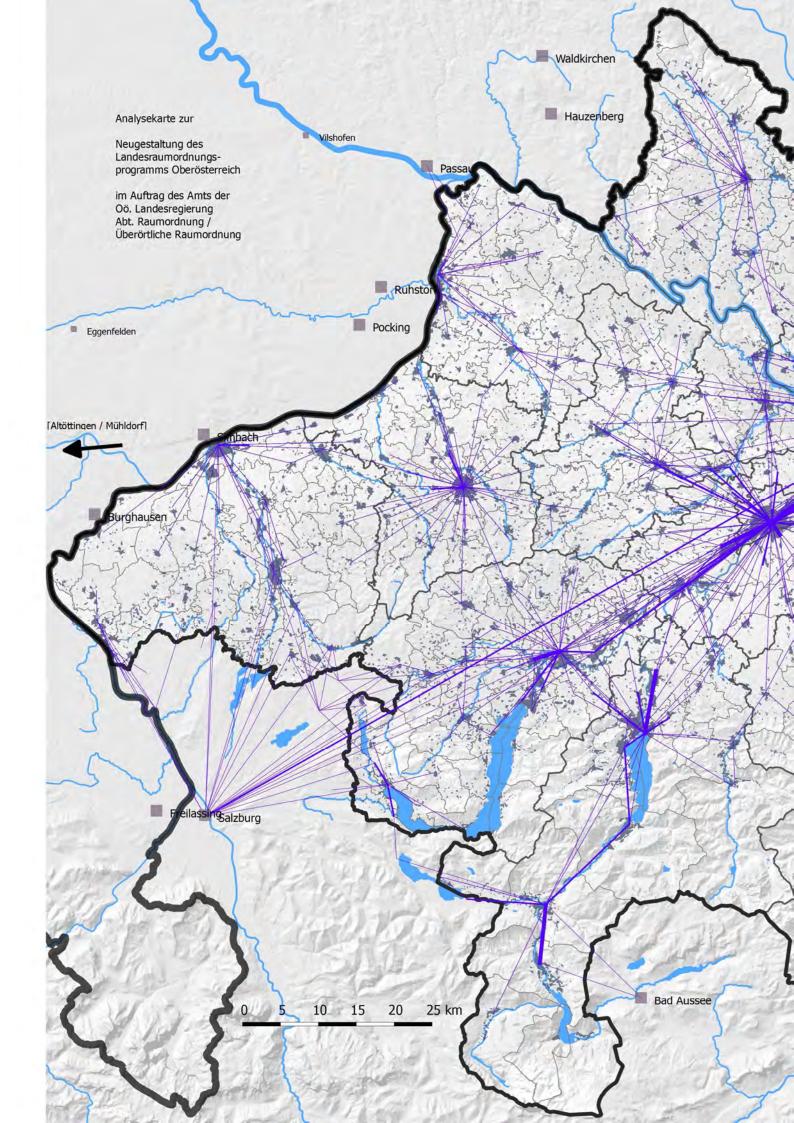
#### ANMERKUNGEN Kategorisierung vo

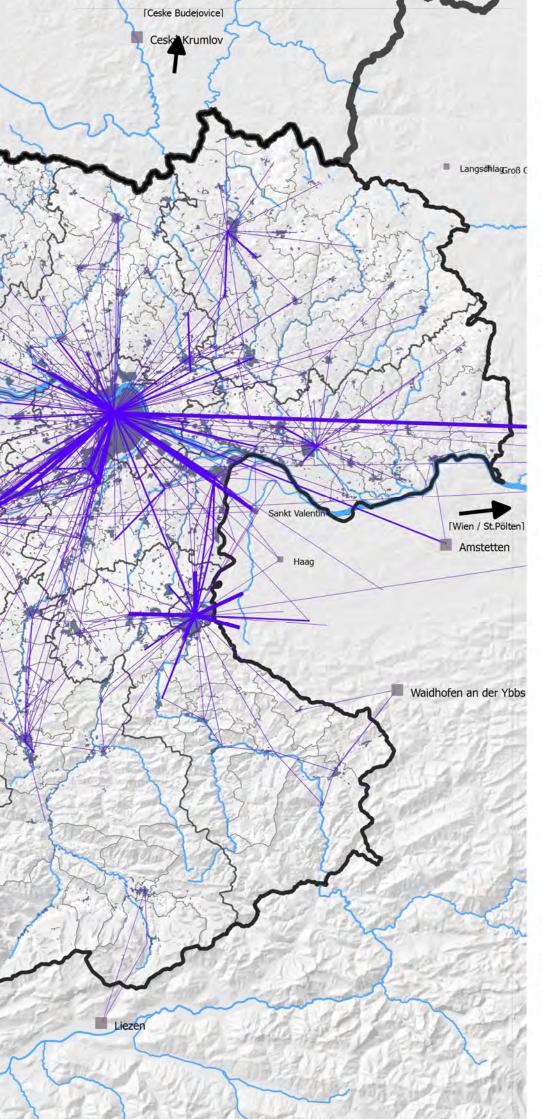
Kategorisierung von Korridoren und Verknüpfungspunkten anhand der in den Regionalverkehrskonzepte definierten Angebotsstufen.

Bearbeitung: stadtland | mecca | komobile Ouellen:

Kartengrundlage: Land OÖ, DORIS ÖV-Angebot: Land OÖ, Verkehrskoordinierung

Stand: Juli 2013





### ÖV- Wege im Jahr 2010

Anzahl der Wege zwischen Gemeinden Oberösterreichs (und Zielen außerhalb des Bundeslandes) die an Werktagen mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt wurden

---- 100 - 500 Wege pro Werktag

--- 500 - 1.000 Wege pro Werktag

mehr als 1.000 Wege pro Werktag

#### weitere Inhalte

Siedlungsraum

Gewässernetz
Landesgrenze

Bezirksgrenzen

Gemeindegrenzen

benachbarte Zentrale Orte

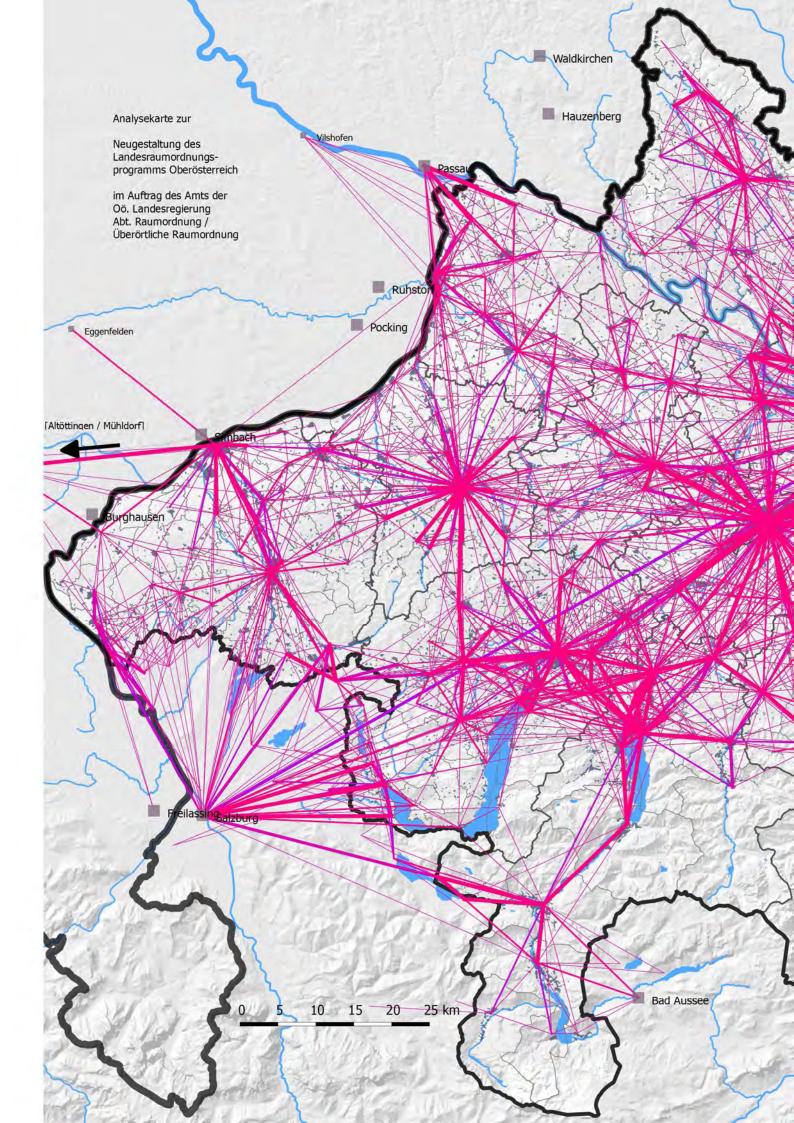
weitere Ziele außerhalb OÖ

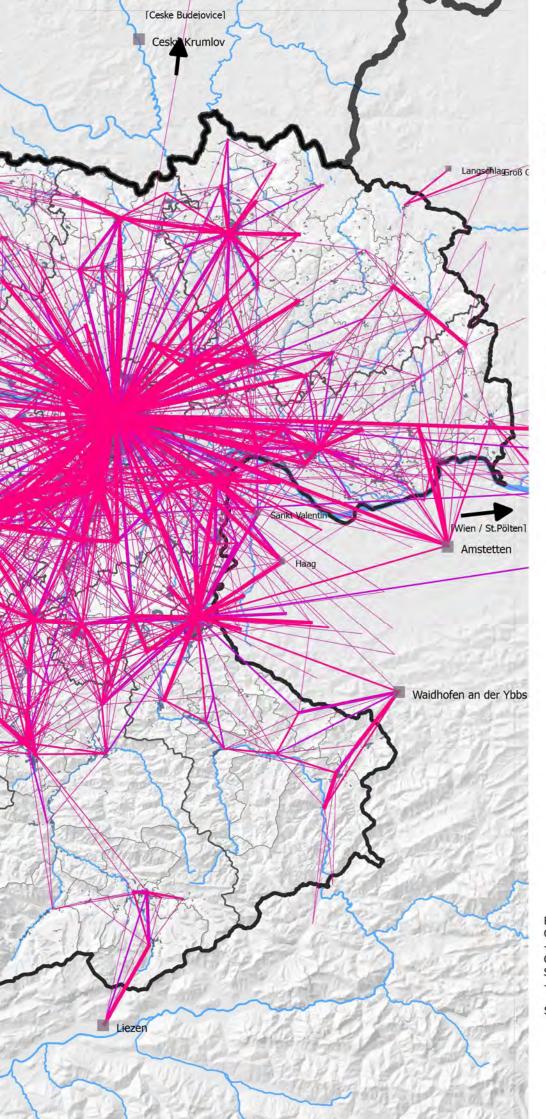
Bearbeitung: stadtland | mecca | komobile Ouellen:

-BMVIT, Abt. V / INFRA 5: Verkehrsprognose Österreich 2025+, Wien, Juni 2009 Szenario 1, 2010

- Kartengrundlage: DORIS

Stand: Jänner 2013





#### PKW- Wege im Jahr 2010

Anzahl der Wege zwischen Gemeinden Oberösterreichs (und Zielen außerhalb des Bundeslandes) an Werktagen die im PKW zurückgelegt wurden (Fahrer + Mitfahrer)

100 - 500 Wege pro Werktag

—— 500 - 1.000 Wege pro Werktag

mehr als 1.000 Wege pro Werktag

#### weitere Inhalte

Siedlungsraum

Gewässernetz

\_\_\_\_ Landesgrenze

Bezirksgrenzen
Gemeindegrenzen

benachbarte Zentrale Orte

weitere Ziele außerhalb OÖ

Bearbeitung: stadtland | mecca | komobile Ouellen:

-BMVIT, Abt. V / INFRA 5: Verkehrsprognose Österreich 2025+, Wien, Juni 2009 Szenario 1, 2010

- Kartengrundlage: DORIS

Stand: Jänner 2013

#### Handlungserfordernisse

- → Orientierung der Siedlungsentwicklung grundsätzlich an den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und sonstigen Infrastruktureinrichtungen unter Beachtung größtmöglicher Wirtschaftlichkeit dieser Einrichtungen.
- Neuausweisungen von Bauland haben sich unter Berücksichtigung der jeweiligen Bedienungsqualität grundsätzlich an den Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs zu orientieren.
- Außerhalb des ÖV-Einzugsbereichs soll eine Baulandwidmung nur mit besonderer Begründung und nur dann erfolgen, wenn die notwendige Infrastruktur (Wasserversorgung, Abwasserentsorgung, Energieversorgung u.dgl.) vorhanden ist.
- → Konzentrieren und Verdichten der Siedlungsentwicklung im Einzugsbereich des leistungsfähigen öffentlichen Verkehrs (zentralräumliche und regionale Achsen, ÖV-Knoten und Anschlusspunkte).

Im Einzugsbereich von Haltestellen mit hoher Bedienungsqualität sowie in Knotenpunkten sollen maßvolle und der örtlichen Situation angepasste Verdichtungen vorgesehen werden.

- Mindestbebauungsdichten bei Haltestellen der ÖV-Hauptachsen sind anzustreben.
- Die Mindestdichte stellt eine generelle Vorgabe dar. Eine Festlegung geringerer Dichten kann unter Berücksichtigung der Lage des Standortes, der Umweltgegebenheiten (wie Lärmimmission) und der angestrebten Bebauungsstruktur einerseits, der bestehenden sozialen Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen andererseits, begründbar sein.
- Ein Vorschlag für Mindestbebauungsdichten kann der folgenden Tabelle entnommen werden:

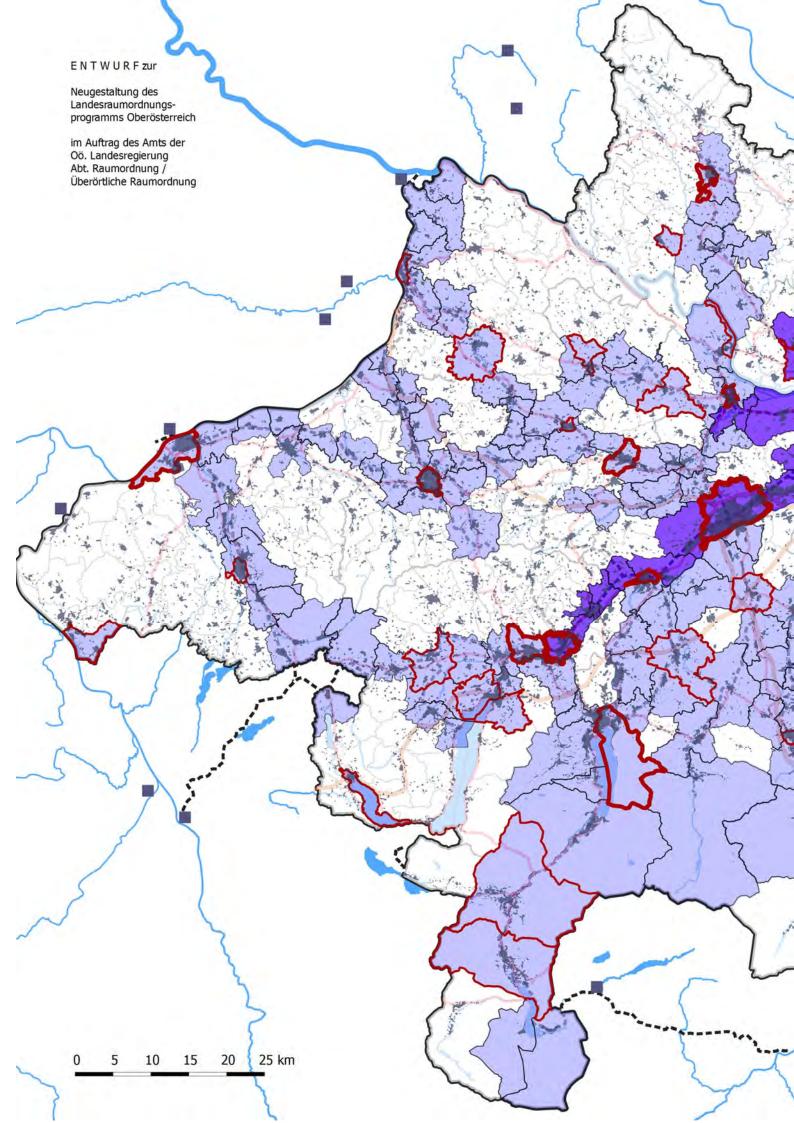
Siehe Plandarstellung:	Zentralräum- liche Hauptachse	regionale ÖV- Hauptachse	ÖV-Knoten- und Anschluss- punkte	Sonstige Gemeinden
Orientierung der Siedlungsentwicklung am ÖV		ja		nach Möglichkeit
Ausweisung von Verdichtungsflächen		ja		optional
Mindestdichten in den Halte- stelleneinzugsbereichen der Hauptachsen (GFZ)	0,7	0,5	0,5	-

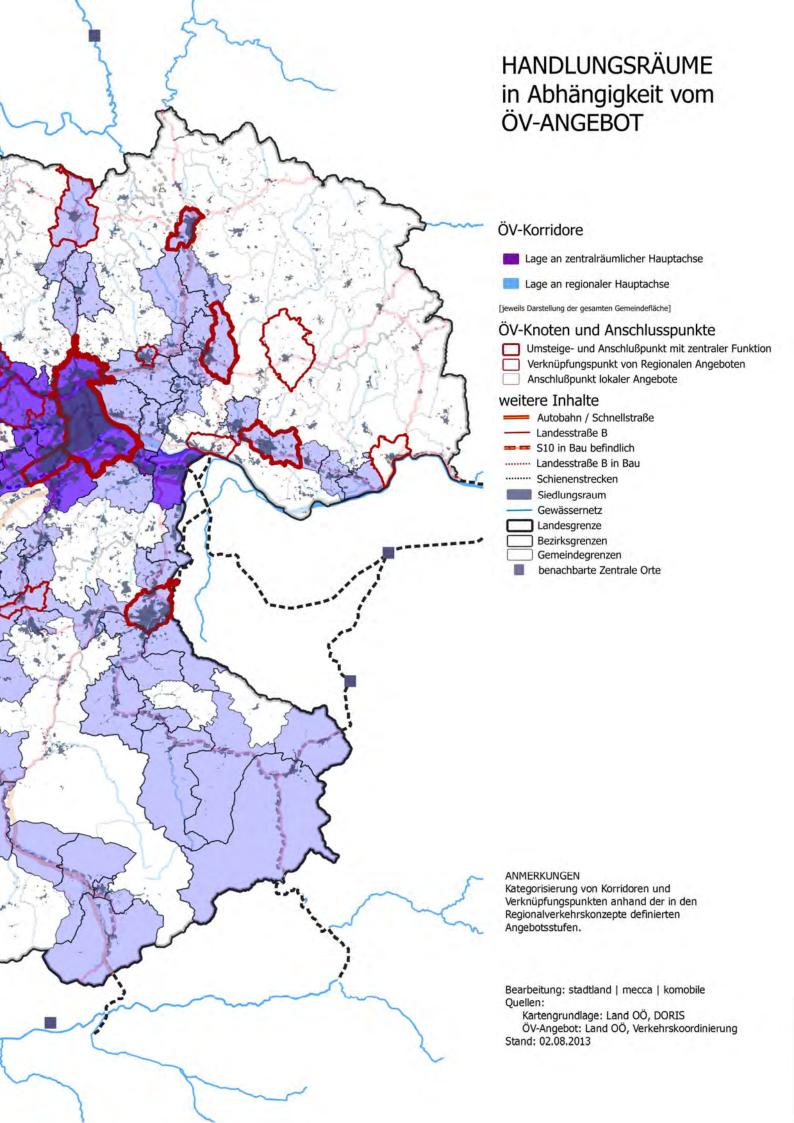
Tabelle 1: Mindestbebauungsdichte um ÖV-Haltestellen (eigene Bearbeitung)

#### → Räumliche Steuerungsmöglichkeiten in der Wohnbauförderung nutzen

Ein qualitätsvoller Weiterbau der Siedlungen im Zusammenwirken von Wohnbauförderung, Siedlungsplanung und Verkehrsplanung ist anzustreben. Die Wohnbauförderung kann, sofern deren Auszahlung an raumplanerische Kriterien gekoppelt ist, ein wirksames Instrument zur Steuerung der Siedlungsentwicklung an geeigneten Standorten werden. Raumplanerische Kriterien sind z. B.

- Gute Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr, kurze Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad
- Einbindung in das bestehende Siedlungsgefüge
- Vorhandene Freiraumquantität und -qualität
- Erhöhte Förderung für verdichtete Bauformen keine Förderung für flächen- und ressourcenverschwenderische Vorhaben
- → Standorte für überörtlich bedeutsame Einrichtungen sollen im fußläufigen Einzugsbereich von Bahnhöfen oder Haltestellen eines leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsmittels situiert werden.
- Besonders kundenintensive, nicht autoaffine Einrichtungen sollen im direkten Einzugsbereich von Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs mit einer guten Bedienungsqualität errichtet werden.
- Die Neuansiedlung von größeren Einrichtungen der sozialen Infrastruktur soll bevorzugt an Standorten mit leistungsfähiger und attraktiver ÖV-Anbindung erfolgen. Dies gilt insbesondere für Schulstandorte.
- Überregional bedeutsame Versorgungseinrichtungen (Geschäftsflächen) sollen vorzugsweise an ÖV-Knoten und Anschlusspunkten errichtet werden.
- Die Neuansiedlung von Beherbergungsgroßbetrieben und größeren Tourismus- und Freizeiteinrichtungen, wie z. B. Freizeitparks, soll sofern diese Einrichtungen nicht aus anderen Gründen standortgebunden sind bevorzugt an mit dem ÖV gut aufgeschlossenen Standorten erfolgen. Dies liegt auch im Interesse der Betreiber der Einrichtungen, da der Umfang des Gästepotenzials von der guten Erreichbarkeit einer Anlage abhängig ist.
- → Die Zugänglichkeit zum Öffentlichen Verkehr soll durch Errichtung von Park & Ride- sowie Bike & Ride Anlagen, insbesondere an regionalen ÖV-Knoten und ÖV-Anschlusspunkten erleichtert werden.





# 4. Eine tragfähige Wirtschafts- und Arbeitswelt fördern



#### LEITGEDANKEN

Räumliche Rahmenbedingungen und Standortqualität für eine wettbewerbsfähige und vielfältige Wirtschaft stärken.

Oberösterreichs führende Rolle in Industrie, Export und Technologie erhalten und ausbauen; gleichzeitig Oberösterreichs Position als eine führende europäische Region hinsichtlich Umwelt- und Lebensqualität sowie nachhaltigem Wachstum stärken.

Wirtschaftsnahe Dienstleistungen und Qualitätstourismus weiterentwickeln.

#### Auszug aus dem Entwurf des Landesraumordnungsprogramms LAROP neu

In Durchführung der Raumordnungsziele und -grundsätze gemäß Oö. ROG 1994 idgF werden folgende spezifischen Ziele festgelegt:

Hochwertige, gut erschlossene und raumverträgliche Betriebsstandorte sind insbesondere auf der regionalen Ebene zu sichern und sollen qualitätsvoll entwickelt werden.

Die räumlichen Voraussetzungen für die Produktion von Nahrungs- und Futtermitteln sind zu sichern.

Die regionaltypische, multifunktionale Land- und Forstwirtschaft sowie die Stärkung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der land- und forstwirtschaftlichen Betriebe ist insbesondere durch die Sicherung der dafür erforderlichen räumlichen Voraussetzungen zu unterstützen.

Die räumlichen Voraussetzungen für leistungsfähige Einrichtungen der technischen Infrastruktur, des öffentlichen Verkehrs und der Kommunikation sowie entsprechende Flächen für hochrangige Infrastrukturkorridore wie Straße, Schiene, Energie- und Kommunikationsnetze sind zu sichern.

Die räumlichen Voraussetzungen für die Errichtung von Park & Ride bzw. Bike & Ride Anlagen an regionalen ÖV-Knoten und ÖV-Anschlusspunkten sollen gesichert werden.

Die räumlichen Grundlagen des Tourismus sind durch die Sicherung der landschaftlichen Qualität und Vielfalt des Landes zu erhalten.

#### Leitmotiv 4: Eine tragfähige Wirtschafts- und Arbeitswelt fördern

Oberösterreich zählt zu den wohlhabendsten und wirtschaftlich stärksten Regionen Österreichs. Die höchste Wertschöpfung ist in den zentralen Lagen mit guter Erreichbarkeit zu verzeichnen. Während sich Gewerbe- und Handelseinrichtungen über lange Zeit auf die Städte und Marktgemeinden (Hauptorte) konzentrierten, drängen Einzelhandel, Fachmärkte und verschiedenste Dienstleister zunehmend an die Stadt- und Ortsränder bzw. autoorientierte Standorte an Ausfallstraßen und Autobahnzufahrten. Diese Entwicklung führt vielerorts zu einer Schwächung der Stadt- und Ortskerne, zur Ausdünnung des ländlichen Raums und zu einer Zunahme des motorisierten Individualverkehrs und der Umweltbelastung.

Die Attraktivität der oberösterreichischen Landschaft und die Vielfalt der gebauten und der natürlichen Umwelt tragen wesentlich zur Lebensqualität bei und sind damit "weicher Standortfaktor" für die oberösterreichische Wirtschaft. Augenscheinlich ist diese in Bezug auf den oberösterreichischen Tourismus (Städte- und Kulturtourismus, Natur- und Gesundheitstourismus). Oberösterreich ist dank seiner leistungsfähigen Land- und Forstwirtschaft zudem ein Kernland der Agrar- und Holzproduktion. Die Multifunktionalität der Land- und Forstwirtschaft – insbesondere die Produktion und Versorgung mit Lebensmitteln, natürlichen Werkstoffen und Energieträgern, die Pflege der Landschaft, die ökologischen Ausgleichsfunktionen (Wasserspeicher und -retention, Frischluft, Biodiversität kleinteiliger Kulturlandschaften, …), die Nutzung als Erholungsraum für Einheimische und TouristInnen und der Druck anderer Nutzungen auf das "Flächenreservoir" erfordert und ermöglicht neue Partnerschaften in der Raumentwicklung von urban und ländlich geprägten Räumen.

43 Mrd. EUR Bruttowertschöpfung

124 % regionales Bruttoinlandsprodukt des EU27 Durchschnitts

114.000 Arbeitsstätten

730.000 Beschäftigte

Metallerzeugung, Fahrzeugbau und Zulieferer, Chemie und Papier, Maschinen und Anlagenbau, Nahrungsmittel, Energiewirtschaft, Handel und Dienstleistungen, Tourismus- und Freizeitwirtschaft

15.400 Haupterwerbsbetriebe in der Landund Forstwirtschaft

16.400 Nebenerwerbsbetriebe

3.000 Betriebe über 50 ha

4.000 Biobetriebe

590.000 Haushalte

9,1 Handelsbetriebe pro 1.000 EinwohnerInnen

444.000 ha Forstflächen

294.000 ha Ackerflächen

234.000 ha Dauergrünland

2,5 Mio Gäste im Tourismus

7,2 Mio Nächtigungen

260 Kilometer Autobahn

6.000 Kilometer Landesstraßen

2.100 Kilometer beschilderte Radwege

7.000 Kilometer beschilderte Wanderwege

2.000 Kilometer Reitwege

1.800 Kilometer Langlaufloipen

280 Pistenkilometer in 45 Skigebieten

180 Seilbahnen und Aufstiegshilfen

5 Thermen, 113 Freibäder und Hallenbäder, 266 Museen, 28 Golfplätze, 10 Seen für Taucher

#### Industrie, Gewerbe, Handel

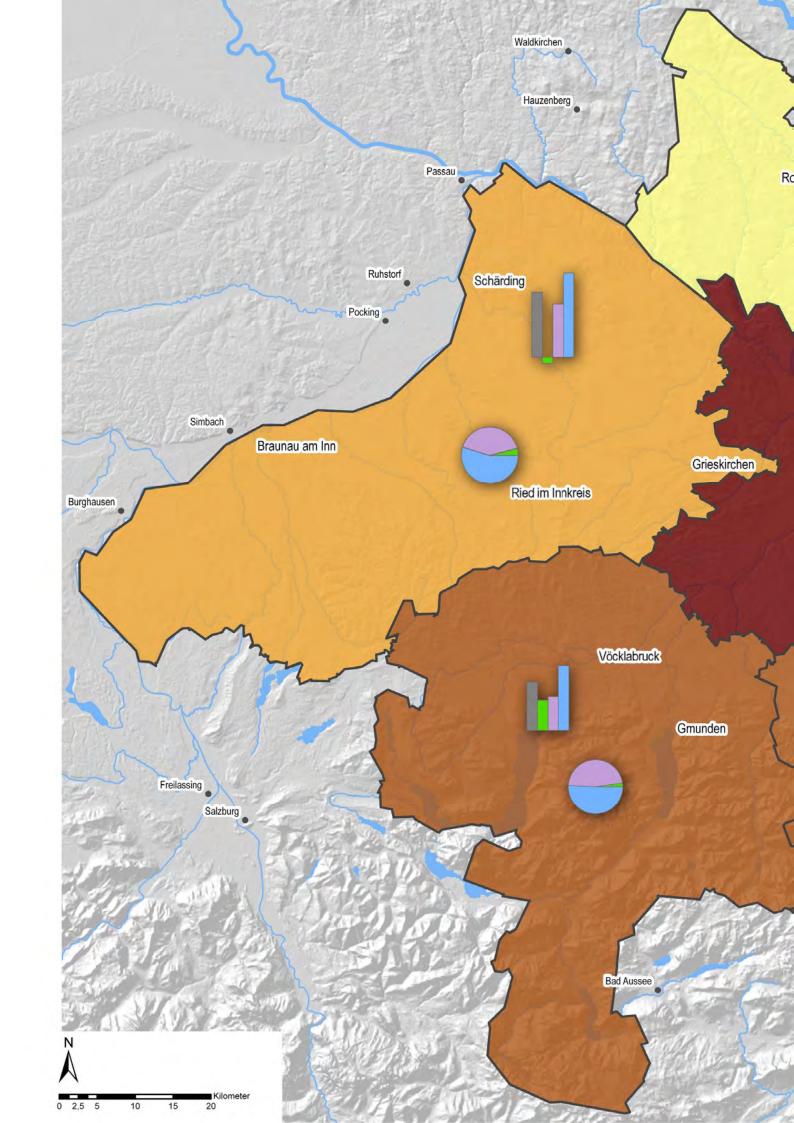
- Industriestandorte konzentrieren sich im OÖ Zentralraum Linz Wels Steyr und im Raum Vöcklabruck. Die Industrie ist stark exportorientiert und daher auf gute Verkehrswege angewiesen. Die industrielle Grundstruktur zieht eine starke Konzentration der Beschäftigten in städtisch geprägten Zentren mit sich. Besondere Herausforderungen für die Raumordnung bestehen darin, die Verfügbarkeit von industriellen Standorten in verkehrsgünstigen Lagen sowie von Flächen für hochrangige Infrastrukturkorridore wie Straße, Schiene, Energie- und Kommunikationsnetze zu sichern.
- Um Standorte in periphereren Regionen wirtschaftlich zu stimulieren wurde die Initiative INKOBA gestartet. Unter diesem Dach arbeiten zum Erhebungszeitpunkt 22 Verbände für eine gemeinsame Entwicklung und Vermarktung auch weniger gut gelegener Standorte. Besonders eng ist die Zusammenarbeit im Mühlviertel, im Salzkammergut sowie in der Region um den Nationalpark Kalkalpen. Die regionale Zusammenarbeit bei der Standortentwicklung für Industrie- und Gewerbegebiete ist weiterhin erforderlich. Bei neuen Ausweisungen sollte noch stärker als bisher auf Lagequalität und Gestaltung geachtet werden, um die negativen Auswirkungen wie hohe Infrastrukturkosten, Abhängigkeit vom Individualverkehr, Verkehrsaufkommen und Flächenverbrauch zu minimieren.
- Dem an sich hohen Versorgungsgrad OÖ mit Handelsbetrieben steht eine große räumliche Herausforderung gegenüber. In den letzten Jahren fand eine zunehmende Verlagerung der Handelseinrichtungen aus den Orts- und Stadtkernen auf die grüne Wiese statt, zum Großteil mit fast ausschließlicher Erreichbarkeit mit dem Auto. Gleichzeitig spielt auch unter Berücksichtigung des demographischen Wandels und damit der wachsenden Zahl an Personen mit eingeschränkter Mobilität im hohen Alter die Belebung von Ortskernen eine immer größere Rolle.

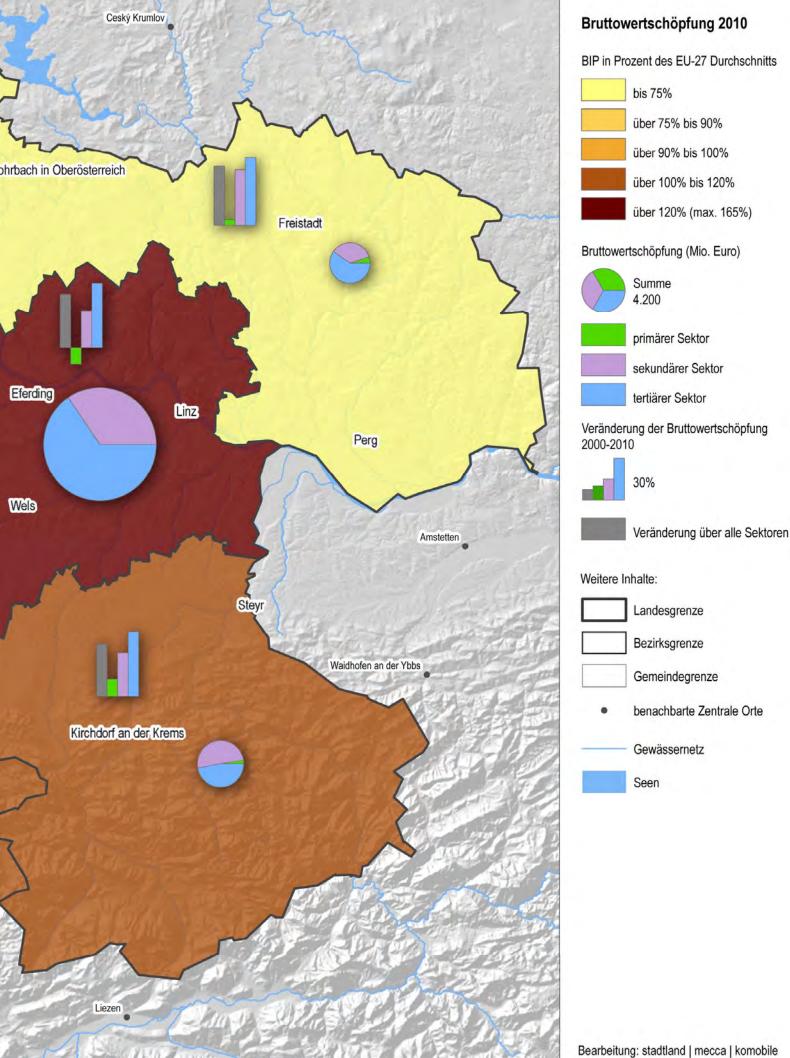
#### **Tourismus**

- Die Stärken des oberösterreichischen Tourismus liegen in der Vielfalt: Natur und Landschaft, historische Städte und Dörfer und nicht zuletzt die rund 11.500 Tourismus- und Freizeitbetriebe selbst. Während noch in den 1990er Jahren die touristischen Aktivitäten fast ausschließlich auf das Salzkammergut und die Region Phyrn-Eisenwurzen beschränkt waren, rücken neue Regionen ins Blickfeld: das insbesondere nördliche Mühlviertel, die Thermengebiete des Innviertels und Hausrucks sowie das Donautal. In diesen Tourismusgebieten stehen Ruhe und Naturerleben sowie Wellness und Gesundheit im Vordergrund.
- Überregionale Radrouten haben große touristische Bedeutung. Neben dem etablierten Donau-Radweg gewinnen auch jene am Inn an Bedeutung. Manche der oberösterreichischen Radrouten, wie z. B. der Traunradweg, sind überregional jedoch noch wenig bekannt (gemacht). Ergänzungen im Netz sind sowohl für den Freizeit- als auch den Alltagsradverkehr erforderlich.
- Da in Oberösterreich kein flächenhafter Intensivtourismus vorhanden ist, sind im Vergleich zu anderen österreichischen Regionen Nutzungskonflikte mit anderen Raumansprüchen weniger deutlich ausgeprägt. Hingegen müssen die weiter anhaltende Zersiedelung und Zerschneidung der Landschaft als Risiko für die Freizeitqualität und den Tourismus angesehen werden. Ein abgestimmtes Vorgehen von Raumordnung, Tourismus und Landwirtschaft ist notwendig.
- Für die künftige touristische und räumliche Entwicklung des Landes wird auch die verstärkte Zusammenarbeit mit den benachbarten Bundesländern sowie Bayern, Südböhmen und Südmähren von Bedeutung sein. Die Werbegemeinschaft Salzkammergut, der Nationalpark Kalkalpen und Kooperationen im Rahmen der EUREGIOs mit Deutschland und der Tschechischen Republik sind Schritte in diese Richtung.

#### Land- und Forstwirtschaft

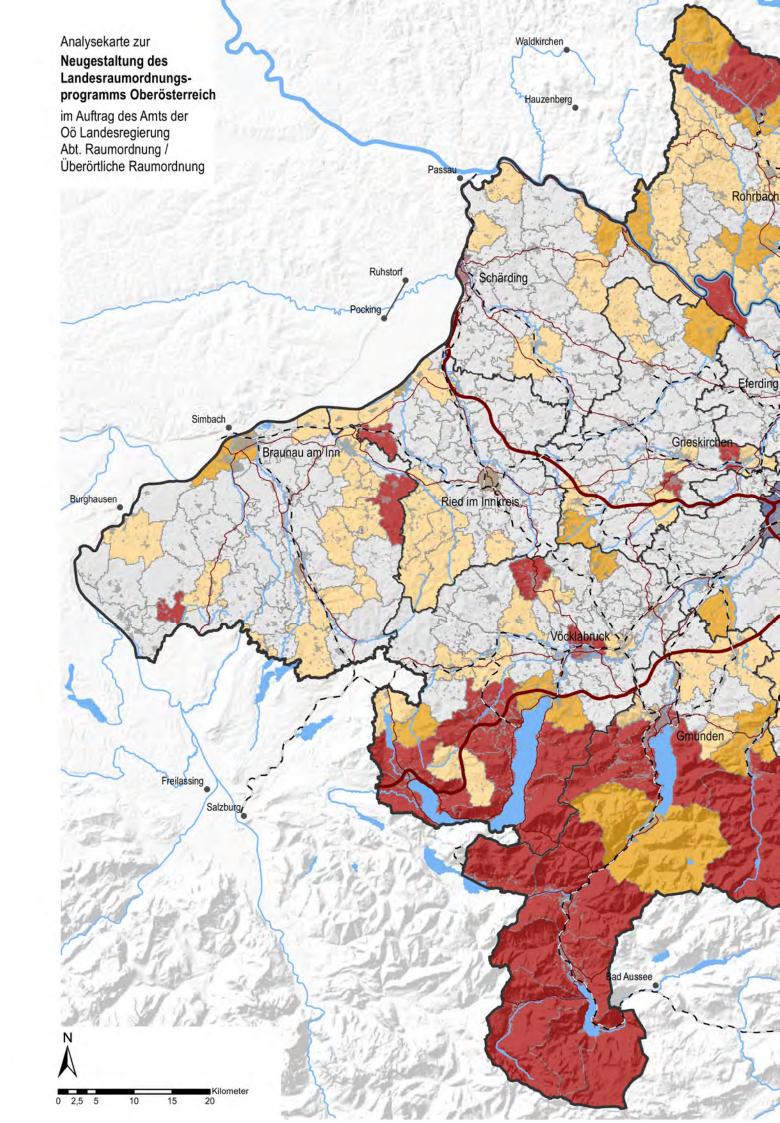
- Die Land- und Forstwirtschaft spielt für OÖ nach wie vor eine wichtige Rolle. Die Zahl der landwirtschaftlichen Betriebe verringert sich aber kontinuierlich. Auch der Strukturwandel schreitet fort, die Anzahl der Nebenerwerbsbetriebe nahm im Zeitraum 1999 2010 um knapp ein Drittel ab, die Abnahme der Haupterwerbsbetriebe betrug etwa die Hälfte. Auffällig ist die hohe Zahl der Nebenerwerbsbetriebe in den Bezirken Gmunden und Freistadt.
- Vor allem in den Produktionsgebieten Oberösterreichischer Zentralraum, Grieskirchen-Kremsmünster, Ried und dem Raum Vöcklabruck wird wegen der günstigen Produktionsvoraussetzungen intensive Landwirtschaft betrieben. Die guten Standorteigenschaften ziehen auch industrielle oder gewerbliche Nutzungen an, wodurch sich Konkurrenzsituationen ergeben.
- Eine konsequente Vorgangsweise zum Schutz landwirtschaftlicher Flächen gegenüber anderen Nutzungsarten fehlt. Der zunehmende Bodenverbrauch für Siedlungstätigkeit, Infrastruktur und Freizeitnutzung führt zum Verlust landwirtschaftlicher Böden als Produktionsgrundlage. Gleichzeitig gehen lebensnotwendige Funktionen des Bodens, wie Kohlendioxid- und Wasserspeicher, Filter- und Pufferfunktion und Lebensraum für Tiere und Pflanzen dauerhaft verloren.
- Damit land- und forstwirtschaftliche Betriebe im zunehmenden Konkurrenzkampf bestehen können, müssen sie sich zunehmend zum multifunktionalen Leistungsanbieter entwickeln. Das Leistungsbündel besteht zusätzlich zur Produktion von Nahrungsmitteln und Rohstoffen aus: Erhaltung der Kulturlandschaften, Katastrophenvorsorge, Veredelungsprodukten, Dienstleistungen in der Freizeitwirtschaft, im Tourismus und Sozialbereich, Erzeugung und Vermarktung erneuerbarer Energie.
- Chancen zur Verbesserung der wirtschaftlichen Situation der Betriebe bietet ein stärkerer Fokus auf den Verkauf und die Vermarktung regionaler Produkte, besonders von Bioprodukten (Anteil Biobetriebe derzeit 12%). Biobetriebe spielen in den Bezirken Freistadt, Rohrbach, Steyr Land, Gmunden und Kirchdorf an der Krems bereits eine große Rolle. Die Erzeugung und Vermarktung von regional verfügbaren, dezentralen erneuerbaren Energieträgern wird auch in den nächsten Jahren ein wichtiger Faktor sein. Dabei kommt der forstlichen und agrarischen Biomasse besondere Bedeutung zu.

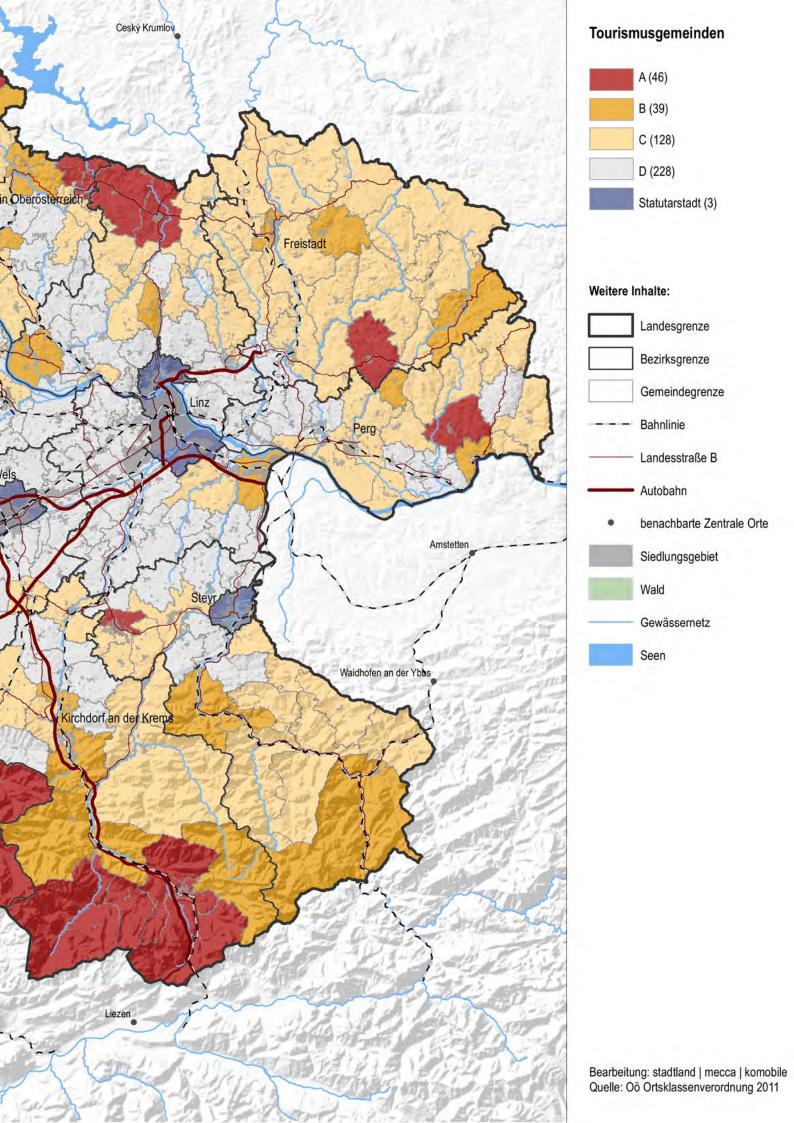


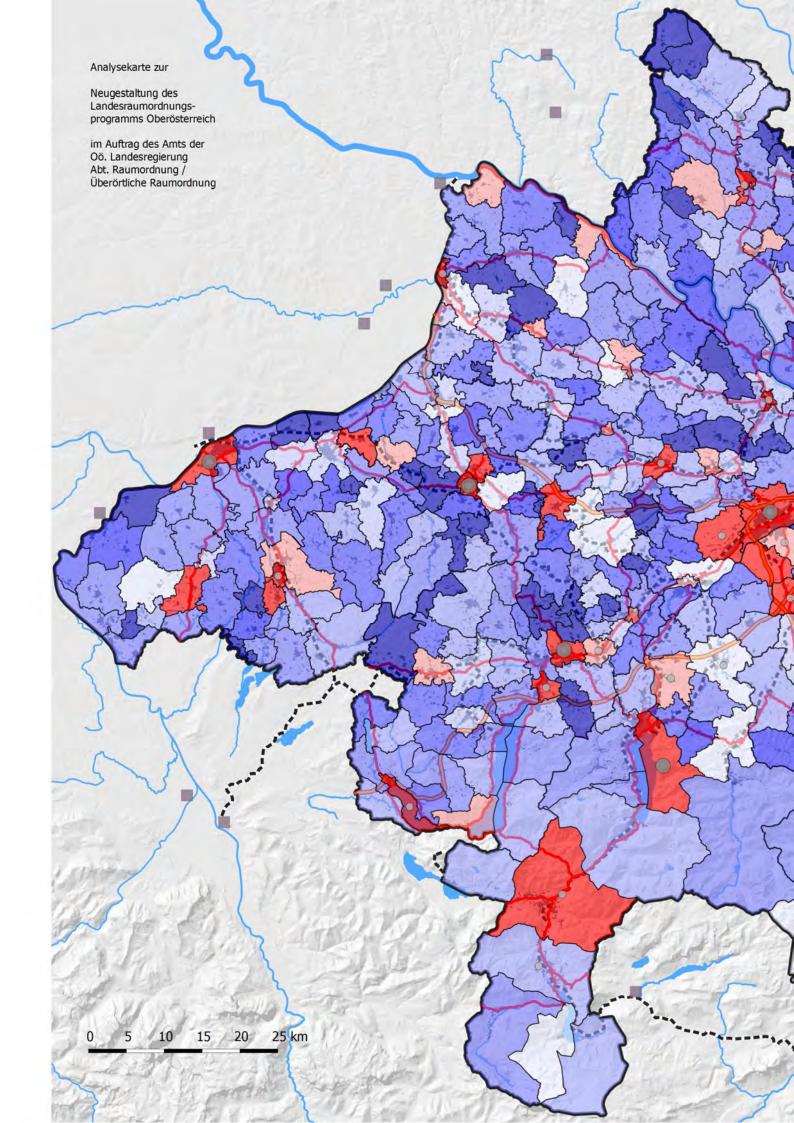


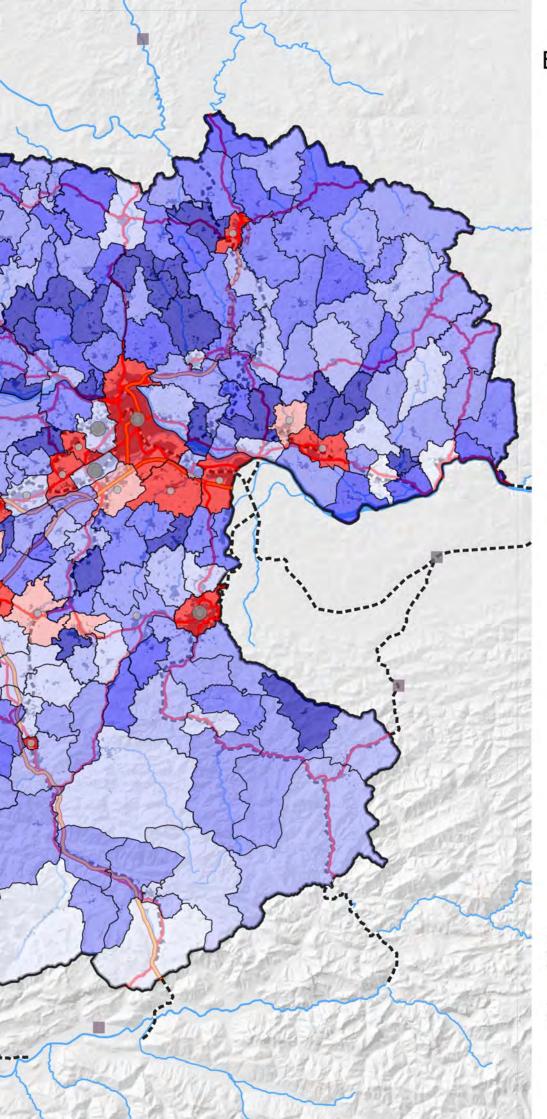
Bearbeitung: stadtland | mecca | komobile Quelle: Statistik Austria, 2012

Stand: Feburar 2013









## Erwerbspendler2010

#### Saldo der Erwerbspendler 2010



#### Erwerbstätige am Arbeitsort 2010

- mehr als 10.000 Erwerbstätige am Arbeitsort
- mehr als 2.500 Erwerbstätige am Arbeitsort

#### weitere Inhalte

- Autobahn / Schnellstraße
- Landesstraße B
  - S10 in Bau befindlich
- ...... Landesstraße B in Bau
- ...... Schienenstrecken
- Siedlungsraum
- Gewässernetz
- Landesgrenze
- Bezirksgrenzen
  - Gemeindegrenzen
  - benachbarte Zentrale Orte

Bearbeitung: stadtland | mecca | komobile Quellen:

- Land OÖ, Abt. Statistik; Abgestimmte Erwerbsstatistik (registerbasiert) per 31.10.2010 von Statistik Austria
- Kartengrundlage: DORIS Stand: Jänner 2013

#### Handlungserfordernisse

#### → Hochwertige, gut erschlossene Wirtschaftsgebiete sichern

Die großen zusammenhängenden Wirtschaftsgebiete mit den *Topstandorten* zeichnen sich vor allem durch folgende Standortkriterien aus:

- Hervorragende Erschließung: Straße, Schiene, ÖV, Ver- und Entsorgung, Kommunikation
- Flächenverfügbarkeit und räumliche Entwicklungsmöglichkeit
- Geringe Nutzungskonflikte, kalkulierbare Gefahrenpotenziale (v.a. Hochwasser)

Standorträume für Betriebsansiedlungen mit überregionaler Bedeutung sollen in einem landesweiten Leitbild oder in einem entsprechenden Sachraumordnungsprogramm definiert werden. Dafür sind räumliche Qualitätskriterien wie z. B. Kriterien zur Einbindung in das Umfeld, zur Vermeidung von Unternutzung und Zersplitterung, zur Energie- und Ressourceneffizienz oder zur Freiraumqualität sowie bodenpolitische Maßnahmen zur Flächensicherung auszuarbeiten.

## → Neue Betriebsstandorte sind dort zu entwickeln, wo geeignete Infrastrukturen vorhanden oder mit vertretbarem Aufwand und mehrfachem Nutzen herstellbar sind

Die Konzentration auf hochwertige Standorte mit einem hohen Nutzungsgrad führt zur besseren Auslastung technischer Infrastrukturen und kommunaler Dienste. Investitionen werden effizient genutzt, Boden wird gespart, Verkehr und Emissionen werden verringert.

#### → Regionale Standorträume für Betriebsstandorte definieren und managen

Mit der Definition regionaler Betriebsstandorte in Regionalplänen und interkommunalen Entwicklungskonzepten unter Berücksichtigung des Bedarfs werden Unternehmens- und Gemeindekooperationen gefördert. Die regionale Standortentwicklung der Gemeinden soll besonders in Räumen mit erhöhtem Planungsdruck (Verdichtungsräume, Infrastrukturachsen) in Gang gebracht und unterstützt werden. Dafür werden Plattformen und Instrumente, zu denen im Rahmen der interkommunalen Raumentwicklung (IKRE) bereits Erfahrungen bestehen, weiterentwickelt, z. B.:

- Gemeinsame Aktionsprogramme, die in der Umsetzung begleitend unterstützt werden
- Interkommunale Vereinbarungen zur kooperativen Raumentwicklung oder Planungszweckverbände zur Erhöhung der Planungssicherheit
- Modelle für ein regionales Management der Flächenmobilisierung und für privatrechtliche Kooperationen zum Ausgleich von Kosten und Nutzen überörtlicher Standorte.

Entwicklung, Gestaltung und Management regionaler Standorträume für Betriebe sind ein wesentliches Aufgabenfeld der regionalen Kooperation (siehe dazu auch die Vorschläge zur Weiterentwicklung der regionalen Planungs- und Kooperationsinstrumente, Abschnitt Leitmotiv 5 "Die regionale Handlungsebene stärken").

#### → Flächen für hochrangige Infrastrukturkorridore sichern

Die Bereitstellung hochrangiger Infrastrukturen wie Straße, Schiene sowie Energie- und Kommunikationsnetze ist eine Voraussetzung für die wirtschaftliche Weiterentwicklung des Landes. Maßnahmen zur Sicherung von Flächen für Infrastrukturkorridore sind daher zu treffen. Dies bedeutet

- auf der Ebene der strategischen Planung die Sicherung des "Planungskorridors" (Trassenraum),

- auf der Ebene der Trassenplanung: die Sicherung des Korridors der Auswahltrasse und
- auf der Ebene der Genehmigungs- und Betriebsphase die Trassenfreihaltung, also die Sicherung der Trasse selbst.

(vgl. ÖREK-Partnerschaft zur Sicherung von Flächen für hochrangige Infrastrukturkorridore).

#### → Innerstädtische Dienstleistungsstandorte forcieren

Stadt- und Ortszentren sind zu stärken. Ihre Funktion als innerstädtische Dienstleistungsstandorte wird maßgeblich durch eine attraktive Mischung aus Dienstleistungen, Handel, Wohnen und Kultur gewährleistet. Geeignete Maßnahmen und Ansatzpunkte sind z. B.:

- Konzentration der Ansiedlung von Handels- und Dienstleistungseinrichtungen auf zentrale, integrierte Lagen, Vermeidung einer weiteren Verlagerung dieser Einrichtungen auf die "grüne Wiese" bzw. an Ortsränder, Ortsumfahrungen oder Kreisverkehre
- Professionalisierung des Managements (Planung, Umsetzung, Vermarktung) für Innerortsbereiche, insbesondere Leerstands- und Erdgeschoßzonen-Management und Mobilitätslösungen für Stadt- und Ortskerne, z. B. hervorragende Erreichbarkeit im Öffentlichen Verkehr, zu Fuß und mit dem Fahrrad, Gestaltung von Straßen- und Platzräumen für Begegnung und Aufenthalt, ...
- Bewusstseinsbildung für Planungs- und Bauprozesse, z. B. durch Dorf- und Stadterneuerung, kooperative Planungsverfahren, Wettbewerbe, Gestaltungsbeiräte, ...

#### → Nutzungs- und Entwicklungskonzepte für großflächige Betriebsstandorte erstellen

Neben der Sicherung geeigneter Standorte sollen die Betriebsstandorte selbst optimal genutzt werden. Sie sollen entwicklungsfähig gestaltet und als städtebauliche, architektonische und landschaftsgestalterische Aufgabe begriffen werden.

Masterpläne im Sinne ganzheitlicher Gesamtkonzepte mit einer langfristigen Perspektive sollen Aussagen zu folgenden Erfordernissen treffen:

- Energieeffiziente bauliche Nutzung und Gestaltung, d.h. Vermeiden der Unterausnutzung, Vermeidung einer inneren Zersiedelung
- Infrastruktur- und Mobilitätsangebote
- Ökologisch funktionsfähige Durchgrünung sowie gestaltete Freiräume und soziale Angebote für Beschäftigte und KundInnen
- Einbindung / Vernetzung mit dem Umfeld, z. B. Wege, Emissionsschutz, Eingrünung
- Qualitätskriterien für Betriebe, z. B. gewünschte Unternehmensbranchen, Synergien
- Etappierung und Zonierung, Sicherung von Expansionsflächen
- Erzeugung und Nutzung erneuerbarer Energien wie Abwärme, Solarenergie, Geothermie und (Klein) Windenergie

#### → Urbane Fragmente einordnen und gestalterisch verbessern

Unter *urbanen Fragmenten* versteht man: Ohne Bezug zum Umfeld an den Siedlungsrändern, Autobahnabfahrten, Umfahrungsstraßen oder Kreisverkehren gewachsene Anhäufungen von Einrichtungen – meist Einzelhandel oder Fachmärkte. Diese sollten räumlich gefasst, im Kern gestaltet und mit den innerstädtischen Zentren verbunden werden.

Geeignete Maßnahmen sind z. B. Vorgaben bei Umbauten, Anlegen von Fuß- und Radwegen, Parkraumbewirtschaftung, ÖV-Anbindung, Landschaftsgestaltung.

#### → Konversion, Nachnutzung, Revitalisierung von Industrie- oder Gewerbeflächen

Frei werdender Industrie- oder Gewerbeflächen (Altstandorte) bieten der örtlichen Entwicklungsplanung Potenziale, die je nach Lage und Größe auch überörtlich bedeutsam sind. In Kooperation mit den EigentümerInnen sollen die Gemeinden Prozesse zur Sanierung oder Aktivierung initiieren. Je nach Lage können die Entwicklungsflächen als neues Betriebsgebiet, gemischtes Gebiet oder Wohngebiet mit Frei- und Erholungsräumen aktiv genutzt werden.

Eine Neu- oder Nachnutzung soll nach folgenden Prinzipien erfolgen:

- Haushälterischer Umgang mit Grund und Boden, hoher Ausnutzungsgrad, Nutzen von Potenzialen für eine Innenverdichtung
- Auslastung vorhandener technischer Infrastrukturen und kommunaler Dienste
- Funktionelle Aufwertung des Standortes und des Umfeldes durch Mischung vielfältiger, verträglicher Nutzungen
- Hebung des Ortsbildes, Erhaltung wertvollen Kulturgutes
- Verbesserung des Grün- und Freiraumangebotes für Aufenthalt, Erholung und Natur

# → Sicherung eines ausreichenden Potenzials an qualifizierten Arbeitskräften durch Gewährleistung einer hohen Lebensqualität

Maßnahmen zur Sicherung der Daseinsvorsorge und des Lebensraumes sollen unterstützt werden. Dazu zählen insbesondere ein gesunder Lebensraum, hohe Freizeitqualität, Sicherheit, ein attraktives Bildungsangebot, Gesundheitsversorgung, Nahversorgung sowie Einrichtungen zur Kinderbetreuung.

#### → Wissen und Forschung als Wirtschaftskapital weiterentwickeln

Die leistungsfähige *Wissenslandschaft* in Oberösterreich soll gesichert werden – das bedeutet auch die Stärkung regionaler Standorte außerhalb des Zentralraumes. Die erforderlichen Qualifizierungs- und Bildungsstrukturen sollen errichtet, Forschungs-, Entwicklungs- und Wissenszentren forciert werden. Der Einflussbereich der Raumordnung und Regionalentwicklung konzentriert sich dabei auf die Weiterentwicklung standörtlicher Rahmenbedingungen und die Unterstützung regionaler Kooperation.

- Ansiedeln und Fördern kleiner und mittelgroßer Betriebe, besonders im Rahmen interkommunaler Betriebsansiedlung (INKOBA), in Wirtschaftsparks, Technologiezentren und Offenen Technologielabors (OTELOs), bei Fachhochschulen und Universitäten
- Unterstützen von Initiativen zu besonders relevanten Kompetenz-, Forschungs- und Bildungsthemen,
   z. B. Metallerzeugung, Maschinen- und Anlagenbau, Fahrzeugbau,
   Industrial Design sowie Umwelttechnik und Chemische Verfahren
- Weiterentwickeln von Rahmenbedingungen für Kreativität, Innovation und Wettbewerbsfähigkeit, z. B.
   Netzwerke, Wissenstransfer und Kooperationen
- Besondere Orte und industrielles Erbe sollen als Impulsgeber bewusst genutzt werden, z. B. Tabakfabrik Linz, Arbeitswelt Steyr, Kulturpark Ampflwang u.v.a.m.

# → Räumliche Grundlagen für die wirtschaftliche Wertschöpfung des Tourismus bewahren und stärken

Grundlage für den Tourismus, die Freizeitqualität und die Lebensqualität im Land ist die Erlebbarkeit der landschaftlichen und kulturräumlichen Vielfalt Oberösterreichs. Dazu zählen das alpine Hochgebirge, die Seenlandschaft, das Donautal, waldreiche und vielfältige Mittelgebirgs- und Hügellandschaften, Schluchten, Flussauen, natürliche Heilquellen sowie kulturräumliche Besonderheiten, wie das Weltkulturerbe

Hallstadt, historische Stadt- und Ortskerne, Burgen, Schlösser, Stifte, Museen, neue Architektur, Festivals, Ausstellungen, u.a.m.

Um diese Attraktivität zu sichern, sind u.a. folgende Herausforderungen zu meistern:

- Die anhaltende Zersiedelung und Zerschneidung der Landschaft sollen eingedämmt werden
- Charakteristische Stadt- und Ortsbilder sowie lebendige Stadt- und Ortskerne sollen erhalten und behutsam weiterentwickelt werden
- Flächenbeanspruchende Tourismuseinrichtungen sollen unter Bedachtnahme auf die traditionellen sozialen und kulturellen Lebensformen der Bevölkerung und auf die ökologische Tragfähigkeit des Raumes entwickelt werden

#### → Raumentwicklung und Tourismus koppeln – vernetzte Angebote entwickeln

Bei der Erstellung von Tourismuskonzepten soll eine verstärkte Einbindung der Regionalentwicklung bzw. des Regionalmanagements erfolgen, örtliche und regionale Entwicklungs- und Tourismuskonzepte sollen aufeinander abgestimmt werden. Für eine intensivere Zusammenarbeit Raumordnung, Regionalmanagements und Tourismusverbände bieten sich z. B. die folgenden Aktivitätsfelder an:

- Ausbau attraktiver Mobilitätsangebote für TouristInnen und BewohnerInnen, etwa der Tourismusmobilität AM Urlaubsort / ZUM\_VOM Urlaubsort
- Weiterentwickeln der Wegenetze zum Wandern, Radfahren, Mountainbiken, Paddeln, Langlaufen und Reiten für TouristInnen und die Bevölkerung. Etablierte überregionale Radrouten sollen durch weitere Routen ergänzt und entsprechend vermarktet werden
- Angebotsentwicklung in Kooperation mit den benachbarten Bundesländern sowie mit Bayern, Südböhmen und Südmähren (Ansatzpunkte sind z. B. die Werbegemeinschaft Salzkammergut, der Nationalpark Kalkalpen und die EUREGIOs)

#### → Räumliche Grundlagen für die Produktion von Nahrungs- und Futtermitteln sichern

Zur Erhaltung eines hohen Eigenversorgungsgrades des Landes sollen ausreichende Flächen für eine nachhaltige landwirtschaftliche Produktion gesichert werden. Geeignete Maßnahmen dafür sind u.a:

- Eindämmen der Zersiedelung und Reduktion des Bodenverbrauchs (siehe auch OÖ Bodenentwicklungsprogramm)
- Flächenmanagement besonders in landwirtschaftlichen Gunstlagen mit großem Flächenbedarf von Industrie und Gewerbe entwickeln (z. B. durch Festlegung von Grünzonen als landwirtschaftliche Vorrangflächen, Flächenkontomodelle für Ausgleichsflächen bei regionalen Kooperationsmodellen)

## → Die Wertschöpfung der land- und forstwirtschaftlichen Betriebe stärken

Zur Stärkung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der land- und forstwirtschaftlichen Betriebe soll die Multifunktionalität der Landwirtschaft für neue Partnerschaften in regionaler Zusammenarbeit genutzt werden (z. B. Nahversorgung, Tourismus, Gewerbe, Handel, ...):

- Vermarktungsverbände und Produktmarken, Vertriebswege sowie Kooperationen mit dem Tourismus fördern (Genussregionen)
- Erzeugen und Vermarkten erneuerbarer Energieträger, z. B. forstliche Biomasse zur Wärme- und Elektrizitätserzeugung oder nachwachsende Rohstoffe für die Bau- und Verbundstoffindustrie, wobei grundsätzlich der Erzeugung von Lebensmitteln gegenüber der Biomasseproduktion auf landwirtschaftlichen
  Flächen der Vorrang gegeben wird



# LEITGEDANKEN

Die Region – im Sinne eines größeren Ganzen – als gemeinsamen Denk-, Planungs- und Handlungsraum stärken: Bewusste und absichtsvolle Steuerung regionaler Entwicklung über kooperative Planungsansätze sowie neue Steuerungsformen (Regional Governance), insbesondere in Stadtregionen.

# Auszug aus dem Entwurf des Landesraumordnungsprogramms LAROP neu

## Regionalentwicklung

In Unterstützung der Regionalentwicklung gem. Oö. ROG 1994 sollen handlungsfähige Kooperationsformen für die regionalen Akteure auf- und ausgebaut werden:

Durch eine Optimierung der bestehenden Organisationsstrukturen der Regionalen Handlungsebene sowie regionaler Unterstützungs- und Beratungsstrukturen und einer verstärkten Steuerung über strategische Zielvorgaben von Seiten des Landes sollen die vorhandenen Ressourcen gebündelt und ihre Wirkungsorientierung verbessert werden.

Durch die Einführung und die Weiterentwicklung geeigneter Planungsinstrumentarien soll die Handlungsfähigkeit der regionalen Ebene gestärkt und unterstützt werden.

# Leitmotiv 5: Die regionale Handlungsebene stärken

Viele Herausforderungen im Feld der räumlichen Planung – etwa der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung oder beim Infrastrukturaufbau – können nicht mehr nur auf kommunaler oder Landesebene gelöst werden. Insbesondere die Entwicklung von Agglomerationsräumen geht über die Gemeindegrenzen hinaus. Eine mit adäquaten Instrumenten ausgestattete, regionale Handlungsebene ermöglicht die Zusammenarbeit in funktionalen Verflechtungsräumen, die oft nicht mit den bestehenden Grenzverläufen der Gebietskörperschaften übereinstimmen. Für manche Themen, wie z. B. demographischer Wandel oder Abwanderung, ist die Gemeindeebene zu klein, die Landesebene jedoch oft zu groß.

#### ZEITLEISTE DER REGIONALEN KOOPERATIONEN

1452 erster OÖ Landtag in Wels

**1779** Frieden von Teschen: Innviertel, Hausruckviertel, Mühlviertel, Traunviertel im habsburgischen Österreich ob der Enns

**1868** Bezirke und Bezirkshauptmannschaften, heute 15 Bezirke und 3 Statutarstädte

**1901** Landesfremdenverkehrsverband, heute: Tourismus Oberösterreich, 17 mehrgemeindige Tourismusverbände in OÖ

**1986** erstes OÖ Technologiezentrum, heute 21 Dienstleistungs-, Gründer-, Technologie- und Innovationszentren bzw. Wissenschaftsparks

**1991** LEADER Förderprogramm der Euro-päischen Region, heute: 24 LEADER Regionen in OÖ

**1991** TMG Technologie- und Marketing-gesellschaft Oberösterreich

**1993** erstes Festival der Regionen in OÖ, seither im Zweijahresrythmus

**1994** erste EUREGIO, heute Bayrischer Wald – Böhmerwald, Inn – Salzach

1995 Österreich in der Europäischen Union

1996 Naturpark Mühlviertel (Rechberg)

**1997** UNESCO Welterbe Hallstadt-Dachstein / Salzkammergut

1997 Nationalpark Kalkalpen

2000 OÖ Verkehrsverbund

2002 MobiTipp Perg, erste Mobilitätszentrale in OÖ

**2002** Salzkammergut Tourismus GmbH (Ländergrenzen überschreitend)

2003 Genussregionen, heute 16 in OÖ

**2005** RMOÖ Regionalmanagement Oberösterreich GmbH

2005 Naturpark Obst-Hügel-Land

2007 RMOÖ Regionalmanagement Oberösterreich GmbH mit heute fünf Regionalvereinen Regionalforum Linz/Linz-Land, Inn-Salzach EUREGIO / Regionalmanagement Innviertel-Hausruck, Verein für Regionalentwicklung in den Bezirken Vöcklabruck und Gmunden, EUREGIO Bayerischer Wald – Böhmerwald / Mühlviertel, Regionalforum Steyr-Kirchdorf, Regionalforum Wels-Eferding

2007 Lernende Regionen, heute 12 in OÖ

**2007** Klima- und Energiemodellregionen, heute 19 in OÖ

**2008** INKOBA Interkommunale Betriebsansiedlung, heute 22 in OÖ

**2009** IKRE Interkommunale Raumentwicklung, seither Zukunftsraum Eferding, Powerregion Enns - Steyr, Linz-Südwest, RUF Region Untere Feldaist, Zukunftsregion Braunau, Region Schwanenstadt

**2010** erstes OTELO, heute 9 Offenes Technologielabors in OÖ

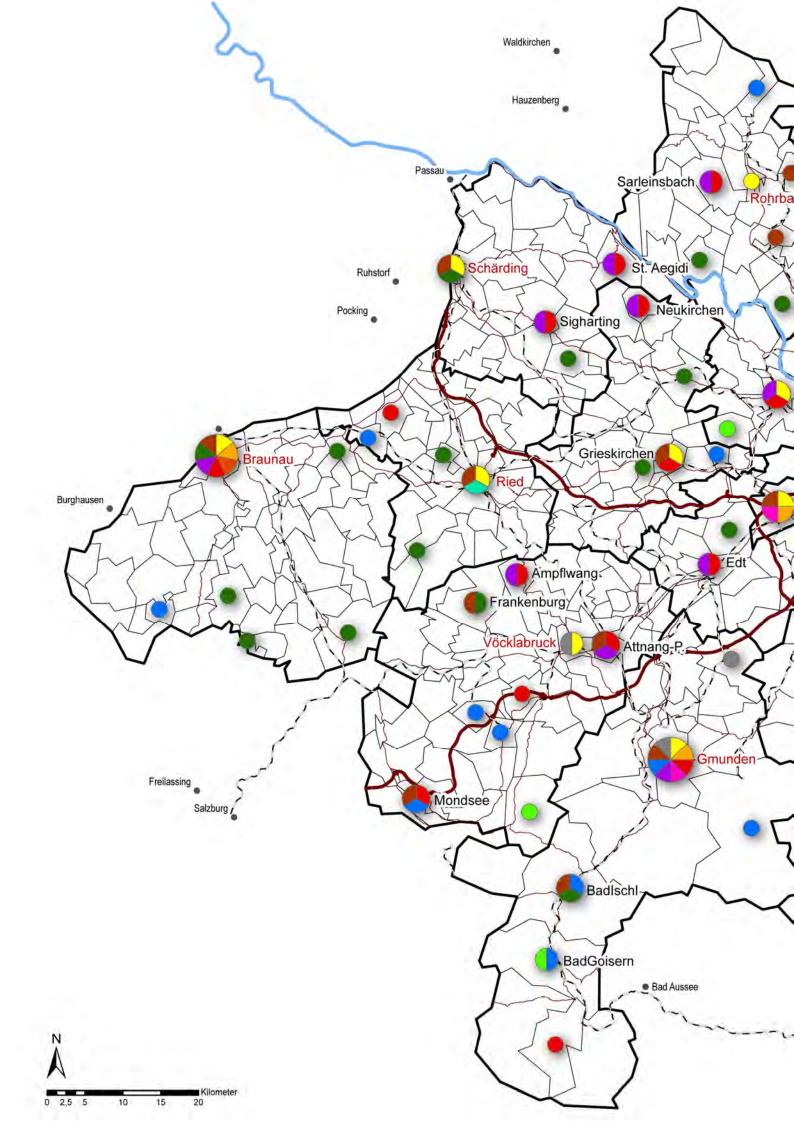
2012 Naturpark Attersee-Traunsee

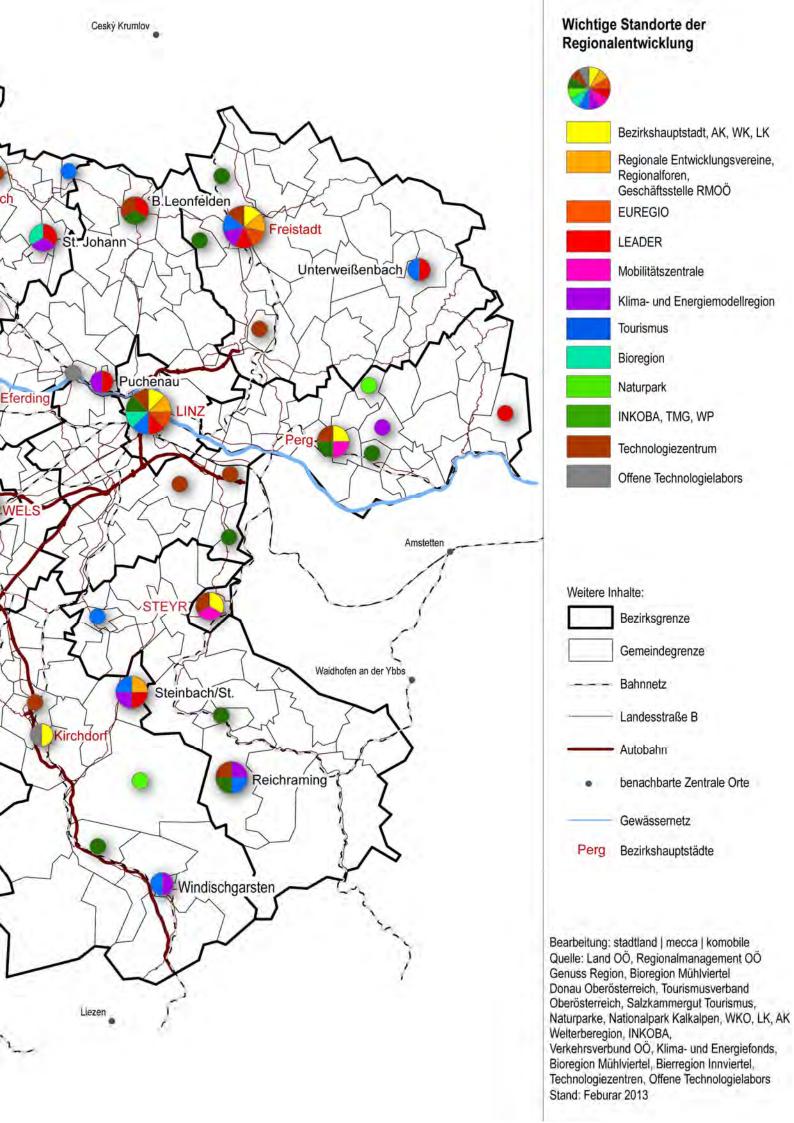
2012 Europaregion Donau-Moldau

Tabelle 2: Zeitleiste der regionalen Kooperationen (eigene Berarbeitung)

- Oberösterreich verfügt über eine vielfältige, regional wirkende AkteurInnenlandschaft in gesetzlich geregelten oder freiwilligen Zusammenschlüssen und Kooperationen: Verwaltungseinrichtungen, Interessensvertretungen, Zweckverbände der Gemeinden, Tourismusverbände, Regionale Entwicklungsvereine, Regionalforen, Regionalmanagements, EUREGIOs, LEADER-Regionen, INKOBAs, Naturparks, Technologiezentren, Klima- und Energie-Modellgionen, Bioregionen, Genussregionen, ... Potenziale im Sinne der Verbesserung der vertikalen und horizontalen Kooperationsstruktur bestehen vor allem durch die Vernetzung und Bündelung bestehender Einrichtungen und Plattformen.
- Regionalmanagements haben sich als Impulsbringer und Instrument zur regionalen Abstimmung bewährt. Viel beachtete Wirkungen konnten durch die Initiative INKOBA zur interkommunalen Betriebsansiedlung erreicht werden. Mit dem Ansatz der interkommunalen Raumentwicklungskonzepte (IKREK) konnten in einigen Teilregionen über die gemeinsame Entwicklung von Betriebsgebieten hinaus vielversprechende Anfänge für eine integrative Planung und Raumentwicklung gesetzt werden.
- Die Gemeinden sind die wichtigsten Motoren der Regionalentwicklung. Funktionstaugliche Zentren stabilisieren besonders in peripheren Regionen das Umland. Diese Wirkung kann durch Standortentscheidungen für regionale Institutionen noch verstärkt werden.
- Die Handlungsmöglichkeiten der Gemeinden auf regionaler Ebene sind eingeschränkt. Um die interkommunale und regionale Kooperation weiter zu verstärken, werden entsprechende Werkzeuge benötigt. Dazu zählen z. B. Plattformen zur Abstimmung aber auch rechtlich verbindliche Planungsinstrumente wie ein Regionalplan.
- Nicht zu vernachlässigen sind auch Kooperationen über die Grenzen Oberösterreichs hinweg. Oberösterreich hat intensive Beziehungen mit seinen Nachbarregionen. Es sind dies die österreichischen Bundesländer Niederösterreich, Salzburg und die Steiermark sowie die Tschechische Republik und Bayern.
   Der Großraum Linz Steyr strahlt in wirtschaftlicher Hinsicht weit nach Niederösterreich aus.

Die folgende Zusammenstellung zu Herausforderungen und Potenzialen einer partnerschaftlichen Regionalplanung und Regionalentwicklung orientiert sich an den Arbeitspapieren der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK), die im Rahmen der ÖREK-Partnerschaft "Regionale Handlungsebene stärken" entstanden sind: "Regional Governance in Österreich – Aktuelle Entwicklungen und Empfehlungen" (2013) und "Wirkungsorientierung in der Regionalentwicklung" (2014).





## Handlungserfordernisse

#### → Klares Bekenntnis zur weiteren Stärkung der regionalen Handlungsebene

- Eine Verankerung der Region nicht nur als Kooperationsplattform, sondern auch als handlungsfähige
   Einheit ist notwendig.
- Entwickeln oder Ausbauen von Regional Governance im Land Oberösterreich, um interkommunale Kooperationen zu ermöglichen, zu vereinfachen, zu fördern, zu verbessern.
- Qualitätsanforderungen und Qualitätssicherung für regionale Entwicklungsprozesse und Kooperationsplattformen definieren, z. B. auf Basis der Resultate der ÖREK-Partnerschaft "Regionale Handlungsebene stärken", und kontrollieren
- Verstärkte Steuerung über strategische Zielvorgaben des Landes, um vorhandene Ressourcen zu bündeln bzw. ihre Wirkungsorientierung zu verbessern.

#### → Organisationsstrukturen optimieren

Professionelle aber pragmatische Strukturen einrichten, die transparente und nachvollziehbare Prozesse ermöglichen. Professionelle Organisationsstrukturen bestehen dann, wenn eine über Förderperioden hinausgehende Kontinuität, eine ausreichende Ressourcenausstattung, ein strukturierter Informationsfluss und klare Kompetenzen erreicht werden. Daher:

- Funktionalität erhöhen: Fragmentierung der regionalen Kooperationslandschaft reduzieren; Mut zur Verschlankung und Bündelung bestehender Strukturen, z. B. LEADER, Regionalforen/-managements, EUREGIOs vernetzen oder integrieren
- Weitere regionale Strukturen nur dann, wenn sie einen klaren Mehrwert zu vorhandenen Strukturen bieten, z. B. andere Zielgruppen oder Themen ansprechen
- Ressourcenausstattung verbessern: Die regionale Ebene und kooperative Verbände bereits bei der Entwicklung von F\u00f6rderprogrammen ber\u00fccksichtigen, Anreize f\u00fcr interkommunale Zusammenarbeit schaffen
- Dem Kompetenzaufbau in regionalen Strukturen hohe Priorität einräumen, z. B. bei der Auswahl des Managements, durch Weiterbildung
- Regionale Institutionen auch (weiterhin) außerhalb bestehender zentraler Orte bzw. in peripheren Regionen ansiedeln, da diese Impulse setzen und als Motor dienen können

#### → Rahmen für Ziele und Wirkungen setzen

Ein kohärenter und effektiver Ressourceneinsatz muss gewährleistet sein. Die gemeinsame Umsetzung ökologisch verträglicher, wirtschaftlich tragfähiger Projekte muss wirkungs- und umsetzungsorientiert und in der Balance zwischen top-down und bottom-up Strategien erfolgen (auch um Desinteresse bei lokalen AkteurInnen zu vermeiden).

- Verstärkte top-down Steuerung des Landes in Form strategischer Ziele und klare Strukturen der Entscheidung und Verantwortung
- Planungssicherheit und zuverlässigere Handlungsspielräume für bottom-up-Aktivitäten mit dem Ziel, die regionale Identität zu stärken sowie Innovations- und Kooperationspotenziale zu nutzen

# → Von der projekt- und impulsabhängigen Zusammenarbeit zu kontinuierlichen Kooperationsmechanismen finden

Die Vorteile von Kooperation werden insbesondere über konkrete projektbezogene Zusammenarbeit bewusst und spürbar. Impulse zur Kooperation können und sollen sowohl von der lokalen Ebene als auch der Landesebene erfolgen. Die Kooperationserfahrungen sind Basis für eine gelebte Kooperationskultur, die über Kooperationsmechanismen (Spielregeln, Abstimmungs- und Vorgehensweisen) verankert werden. Für eine kooperative / partizipative Bündelung von Interessen und Ressourcen ist eine wertschätzende und lösungsorientierte Kooperationskultur innerhalb und zwischen den Organisationen unumgänglich.

- Koordination zwischen den Gebietskörperschaften (Bund, Land, Region) verbessern
- Sektoren und (Förder-)Fonds übergreifende Zusammenarbeit stärker institutionalisieren
- Bestehende und neue Kooperationsmöglichkeiten und -plattformen bekannt machen
- Bevölkerung / Zivilgesellschaft in die Planung und Umsetzung regionaler Entwicklungsstrategien einbeziehen
- Erfahrungsaustausch auf regionaler Ebene innerhalb Oberösterreichs, bundesweit und auf internationaler Ebene

#### → Regionale Themenpartnerschaften begleiten

Als Themen für regionale Partnerschaften bieten sich an:

- Sicherung der Daseinsvorsorge, z. B. gemeinsame Entwicklung der Versorgungsknoten im ländlichen Raum und Partnerschaften zwischen Stadt und Land
- Steuerung des großflächigen Einzelhandels, z. B. durch kooperative, regionale Konzepte
- Verankern des Themas Energie in den Regionen, z. B. durch Vernetzen der Energie-Modellregionen,
   eine bessere Verknüpfung von Angebot / Nachfrage der Energieversorgung
- Entwickeln einer oberösterreichischen Agglomerationspolitik, z. B. durch Aufbau eines Städtenetzwerkes Oberösterreich

#### → Regionales Planungsinstrumentarium entwickeln bzw. ausbauen

- Regionalmanagements als Impulsbringer weiterentwickeln und ausstatten
- Regionalplan als rechtlich verbindliches Planungsinstrument. Mindestinhalte definieren, z. B. regionale Landschaftsplanung, Verknüpfung mit ÖV-Konzepten
- Das Instrument der gemeinsamen, regionalen Betriebsgebiete (INKOBA) weiterführen und zur Konzentration knapper Ressourcen an guten Standorten einsetzen
- Aktivitäten zur interkommunalen Raumentwicklung (IKRE) verstärken und mit den regionalen Verkehrskonzepten verknüpfen
- Instrumente für die regionale Ebene entwickeln und auf Landesebene verankern, z. B. Regionale Entwicklungsgesellschaften, Regionaler Bau- und Infrastrukturfonds
- Eine Regionale veranstalten: Ein projektorientierter Wettbewerbsprozess, der AkteurInnen aus den Regionen, der Bühne und finanzielle Unterstützung für innovative Projekte bietet. Zu Beginn erfolgt ein Aufruf zur Einreichung von Projektvorschlägen, die nach festgelegten Qualitätskriterien geprüft werden. Wesentliche Prinzipien sind der Bezug zu den räumlichen Strukturen und zur Identität der Region sowie eine partnerschaftliche Durchführung, z. B. durch mehrere Gemeinden, durch eine Kleinregion.

# II. Handlungsräume und Zentrale Orte

# Handlungsräume

## **Der Planungsansatz**

Die Definition von Handlungsräumen verdeutlicht einen strategischen Planungsansatz, der Ordnungsplanung und Entwicklungsplanung bereits auf Ebene der Landesraumordnung miteinander verknüpft und die Handlungsaktivitäten regionaler AkteurInnen abbildet. Dieser Ansatz soll den in der Planungspraxis bislang verwendeten Strukturraumansatz (ländliche Räume, verdichtete Räume usw.) ablösen und eine *partizipative und handlungsorientierte Regionalentwicklung* unterstützen. Diese ist gekennzeichnet durch funktionale Räume mit spezifischen Handlungserfordernissen sowie unterschiedlichen Identitäten und Akteurslandschaften.

Die Ausweisung von Handlungsräumen soll sicherstellen, dass eine polyzentrische Raumentwicklung gefördert wird und Entwicklungsvorstellungen für die wichtigsten Regionen des Landes konkretisiert werden. Damit geben die Handlungsräume sowohl den Raumordnungsinstrumenten als auch der Regionalentwicklung einen Rahmen und erhöhen die Treffsicherheit in der Umsetzung. Um aus Denkräumen Planungs- und dann Handlungsräume zu machen, braucht es ein gemeinsames Verständnis zur Problemlage, solide planerische Rahmenbedingungen, erkennbare Entwicklungspotenziale und ImpulsgeberInnen. Deshalb wurden bei der Definition der Handlungsräume regionale AkteurInnen – insbesondere die OÖ Regionen (Regionalmanagements) – eingebunden.

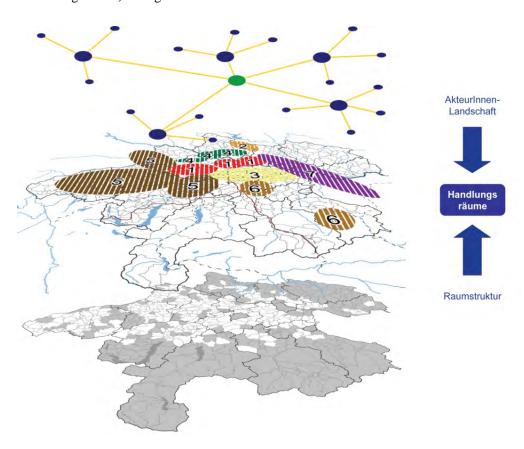


Abbildung 2: Methodisches Herangehen zur Definition von Handlungsräumen (eigene Bearbeitung)

Handlungsräume sind Räume mit ähnlichen Handlungserfordernissen. Sie werden primär nach funktionalen Gesichtspunkten abgegrenzt und stimmen daher nicht immer mit administrativen Grenzen überein. Sie sind nicht flächendeckend ausgewiesen und können sich teilweise überlagern. Handlungsräume fungieren als Zielgebiete der Landesplanung und Landesentwicklung, in denen die Umsetzungskräfte im Sinne des gesamtoberösterreichischen Interesses gebündelt werden.

# Die Handlungsräume im Überblick

Für die Handlungsräume werden Entwicklungsvorstellungen und Umsetzungsstrategien formuliert. Jeder dieser Räume hat seine Stärken, die genutzt und weiterentwickelt werden sollen, aber auch Herausforderungen, denen mit den Mitteln der Planung begegnet werden soll.

Für das LAROP wurden fünf Hauptkategorien von Handlungsräumen zur Umsetzung der Raumordnungs- und Regionalentwicklungsziele definiert.

- (1) Siedlungskernräume mit den jeweiligen Verflechtungsräumen
- (2) Achsenräume
- (3) Ländliche Stabilisierungsräume
- (4) Räume mit touristischem Landschaftspotential
- (5) Grenzüberschreitende Kooperationsräume

Aufgrund des Nutzungsdrucks und der dynamischen baulichen Entwicklung (Siedlung, Wirtschaft, Mobilität, Tourismus, ...), der zunehmenden Verdichtung und der engen funktionellen Verflechtungen steht in den **groß- und mittelstädtisch geprägten Kernräumen sowie den Achsenräumen** entlang der übergeordneten Verkehrsverbindungen das *Ordnen* der Raumnutzungen im Vordergrund. Eine geordnete bauliche Struktur ist darüber hinausgehend in allen Landesteilen Oberösterreichs ein besonderes Anliegen und aufgrund der – teilweise historisch bedingten – dispersen Siedlungsstruktur eine besondere Herausforderung.

Räume, in denen die Daseinsgrundvorsorge sowie die Sicherung der Daseinsgrundlagen nur in gemeinsamer Anstrengung bewältigt werden können, sind insbesondere die ländlichen **Stabilisierungsräume** und die **Kleinzentren** mit besonderer Versorgungsfunktion. Diese sollen in den ländlichen Räumen als *Ankerpunkte* auch längerfristig bestehen bleiben. Auch für und um die Städte und Zentren *am Land* (kleinstädtisch geprägte Kernräume) besteht Ordnungs- und Kooperationsbedarf: Sie sind räumlich und funktionell meist eng mit Nachbargemeinden verflochten, was einerseits zu *lokalen Suburbanisierung* führt, andererseits über Funktionsteilungen Größenvorteile bringt. Es braucht daher ein neues Verständnis und neue Partnerschaften zwischen Land und Stadt, bei denen beide Seiten von den regionalen und lokalen Eigenarten und besonderen Ressourcen bei der Gestaltung der räumlichen und wirtschaftlichen Entwicklung profitieren.

Räume mit spezifischen **Landschaftspotenzialen**, z. B. natürliche und landschaftliche Ressourcen, sind zu sichern. Dies betrifft insbesondere die Voraussetzungen für den landschaftsgebundenen Tourismus.

Die Regionen an den OÖ **Landesgrenzen** sind teilweise eng mit den Nachbarregionen benachbarter (Bundes-)Länder verflochten bzw. weisen ähnliche Potenziale und Handlungserfordernisse auf und bieten Möglichkeiten der Aufgabenteilung bzw. -ergänzung.

#### (1) Siedlungskernräume mit den jeweiligen Verflechtungsräumen

# Großstädtisch geprägter,

Kernraum

#### Die Stadtregion Linz – Wels

mit den Zentren: Linz, Wels; ergänzend: Ansfelden, Enns, Leonding, Traun

sowie den Gemeinden: Alkoven, Allhaming, Asten, Engerwitzdorf, Gallneukirchen, Hörsching, Kirchberg-Thening, Marchtrenk, Oftering, Ottensheim, Pasching, Puchenau, Pucking, Schleißheim, St. Florian, Steyregg, Thalheim bei Wels, Walding, Weißkirchen an der Traun, Wilhering

## Mittelstädtisch geprägte Kernräume

**Der Raum Gmunden – Vöcklabruck** mit den Zentren: Gmunden, Vöcklabruck; ergänzend: Attnang-Puchheim und Schwanenstadt

sowie den Gemeinden: Altmünster, Desselbrunn, Gschwandt, Kirchham, Laakirchen, Lenzing, Oberndorf, Ohlsdorf, Pinsdorf, Pühret, Redlham, Regau, Roitham, Rüstorf, Schlatt, Schörfling, Schwanenstadt, Seewalchen, Timelkam, Vorchdorf

Der Raum Steyr mit dem Zentrum Steyr; ergänzend: Dietach, Garsten, Sierning

sowie den weiteren Gemeinden: Aschach an der Steyr, St. Ulrich bei Steyr, Wolfern

#### Kleinstädtisch geprägte Kernräume

#### Raum Bad Ischl (mit Bad Goisern)

Raum Braunau – Simbach (mit St. Peter)

Raum Eferding (mit Fraham, Hinzenbach, Pupping)

Raum Freistadt (mit Kefermarkt, Neumarkt)

Raum Grieskirchen (mit St. Georgen bei Grieskirchen, Schlüßlberg, Tollet)

Raum Kirchdorf (mit Inzersdorf im Kremstal, Micheldorf in OÖ, Schlierbach)

#### Raum Perg (mit Schwertberg, Mauthausen)

Raum Ried (mit Aurolzmünster, Hohenzell, Mehrnbach, Neuhofen im Innkreis, Tumeltsham)

#### Raum Rohrbach (mit Berg bei Rohrbach)

Raum Schärding (mit St Florian am Inn, Suben)

# Ergänzende kleinregionale Kernräume und Kleinzentren

#### Kleinregionale Kernräume mit lokaler Bedeutung für Versorgung und Wirtschaft:

Raum Kremsmünster (mit Rohr, Bad Hall),

Raum Lambach (mit Edt),

Raum Mattighofen (mit Schalchen, Pfaffstätt, Munderfing, Helpfau-Uttendorf), Raum Mondsee (mit Tiefgraben),

Raum Pregarten – Hagenberg – Wartberg

Kleinzentren mit besonderer Versorgungsfunktion für Stabilisierungsräume im alpinen Raum: Molln, Reichraming, Weyer, Windischgarsten

Kleinzentren mit besonderer Versorgungsfunktion für Stabilisierungsräume im Bergund Hügelland: Altheim, Ampfelwang, Andorf, Bad Leonfelden, Bad Zell, Grein, Peuerbach, Vöcklamarkt

#### (2) Achsenräume

Entwicklungsachsen entlang bestehender oder im Ausbau befindlicher Hauptverkehrsträger (Straße bzw. Schiene)

Entwicklungsdruck insbesondere an Autobahn- bzw. Schnellstraßenanschlussstellen Besonderes Entwicklungspotenzial an Haltepunkten der Bahn (Rückgrat der Siedlungsentwicklung) Entwicklungsachse Wels – Schwanenstadt – Attnang-Puchheim (Westbahn): das sind die Gemeinden Attnang-Puchheim, Edt bei Lambach, Gunskirchen, Lambach, Redlham, Rüstorf, Schlatt, Schwanenstadt, Stadl-Paura, Wels

Entwicklungsachse Allhaming – Vorchdorf (A1): das sind die Gemeinden Allhaming, Eberstallzell, Eggendorf im Traunkreis, Pucking, Sattledt, Sipbachzell, Vorchdorf

Entwicklungsachse Wels – Grießkirchen (B137, Passauerbahn): das sind die Gemeinden Bad Schallerbach, Grieskirchen, Krengelbach, Schlüßelberg, St. Georgen bei Grieskirchen, Tollet, Wallern an der Trattnach, Wels

Entwicklungsachse S10 (Engerwitzdorf – Freistadt): das sind die Gemeinden Engerwitzdorf, Freistadt, Gallneukirchen, Kefermarkt, Neumarkt, Unterweitersdorf

Entwicklungsachse Enns – Steyr (B 309): das sind die Gemeinden Asten, Dietach, Enns, Hargelsberg, Kronstorf, St. Florian, Steyr

#### (3) Ländliche Stabilisierungsräume

Ländlich geprägte Räume mit Bevölkerungsrückgang und unsicherer Gewährleistung der Daseinsvorsorge (im Berg- und Hügelland sowie im alpinen Raum) Nördliches Mühlviertel – Böhmerwald

Nordöstliches Mühlviertel - Mühlviertler Alm

Sauwald

Nördliches Innviertler Hügelland

Hausruck und Kobernaußerwald

 $Salzkammergut-Welterberegion\ Hall statt-Dachstein$ 

Pyhrn-Priel-Eisenwurzen

# (4) Räume mit touristischem Landschaftspotential

Diese Räume haben aufgrund ihrer natürlichen und landschaftlichen Ressourcen besonders gute Voraussetzungen für den Tourismus. Nördliches Mühlviertel - Böhmerwald

Nördliches Mühlviertel – Mühlviertler Alm

Unteres Inntal

Donautal

Hausruck und Kobernaußerwald

Salzkammergut - Welterberegion Hallstatt-Dachstein

Nationalpark Kalkalpen – Totes Gebirge

# (5) Grenzüberschreitende Kooperationsräume

Verknüpfte Räume mit weiterem Verflechtungspotenzial auf beiden Seiten der Landesgrenzen, mit bestehenden bzw. im Aufbau befindlichen Kooperationsstrukturen

EUREGIO Inn – Salzach

EUREGIO Bayrischer Wald - Böhmerwald

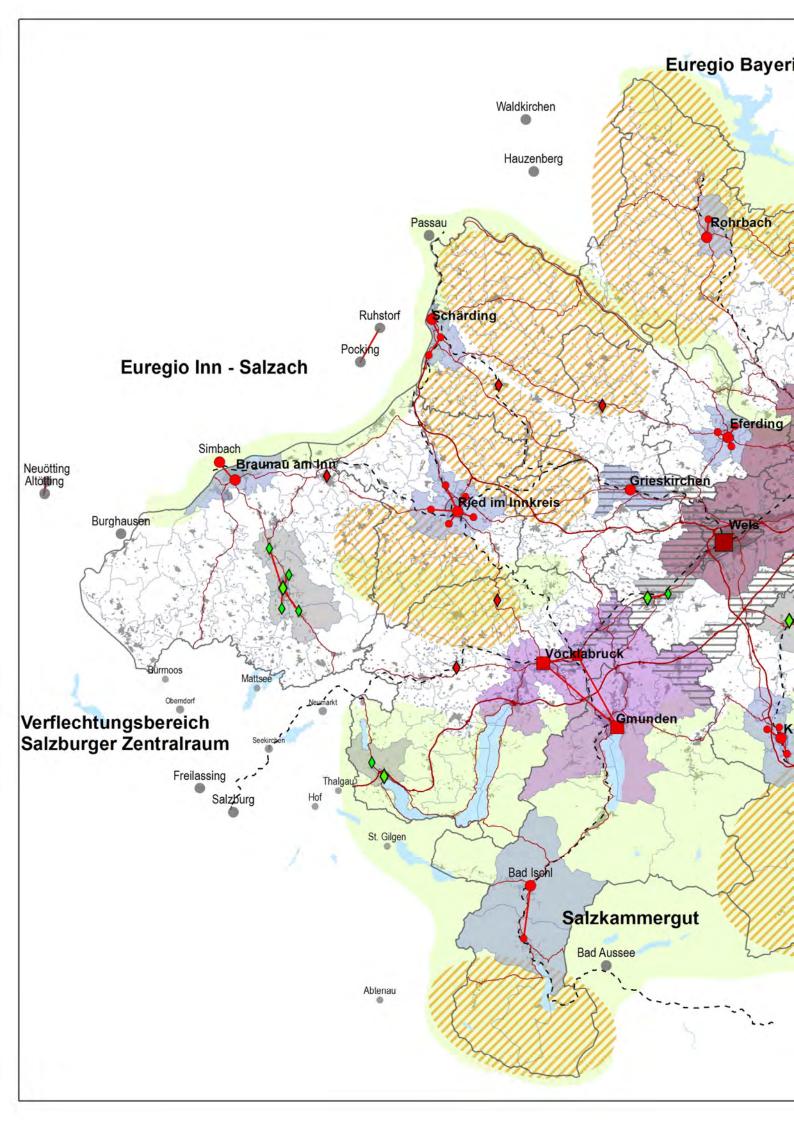
Raum Linz - Amstetten

Verflechtungsbereich Salzburger Zentralraum

Salzkammergut (OÖ – S – Stmk)

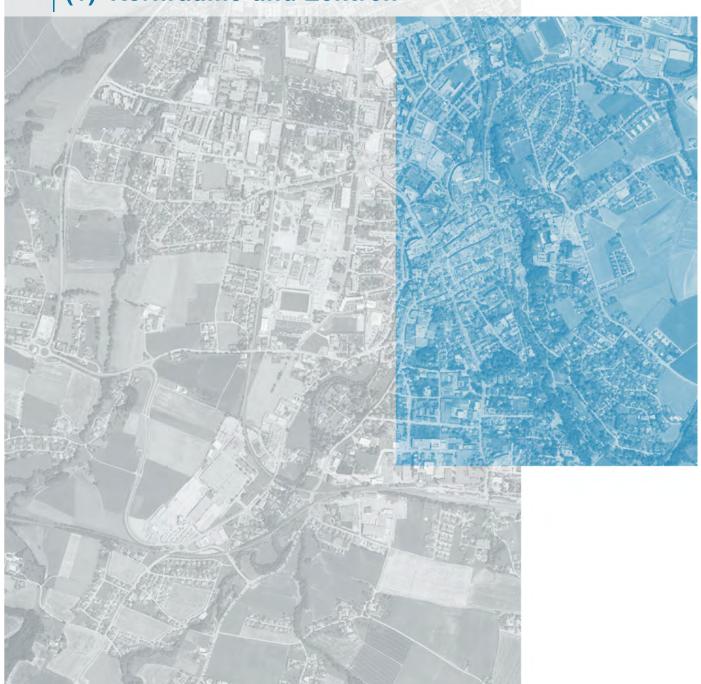
Raum Pyhrn - Liezen

Tabelle 3: Die Handlungsräume im Überblick (eigene Bearbeitung)



OÖ. Landesraumordnungsprogramm 2016 ischer Wald Beilage 2 Ceský Krumlov Legende - Verordnungsinhalt Handlungsräume Siedlungskernräume mit den jeweiligen Verflechtungsräumen großstädtisch geprägter Kernraum Stadtzentren Linz, Urfahr, Wels Stadtteilzentren Linz It. ÖEK weitere Zentren des Kernraums mittelstädtisch geprägte Kernräume Zentren des Kernraums reistadt Partner des Kernraums kleinstädtische Kernräume Zentren des Kernraums Partner des Kernraums kleinregionale Kernräume Zentren des Kernraums Partner des Kernraums Kleinzentren mit besonderer Versorgungsfunktion Achsenräume Achse Linz - Freistadt Achse Enns - Stevr Achse Wels-Grieskirchen Achse Allhaming-Vorchdorf Achse Wels-Schwanenstadt - Attnang Puchheim ländliche Stabilisierungsräume Amstetten Welterberegion Hallstatt-Dachstein Raum nördliches Innviertler Hügelland Raum Linz - Amstetten Raum Hausruck und Kobernausserwald Raum nördliches Mühlviertel - Böhmerwald Raum nordöstliches Mühlviertel - Mühlviertler Alm Raum Pyhrn-Priel-Eisenwurzen Waidhofen an der Ybbs Raum Sauwald Räume mit touristischem Landschaftspotential Nordöstliches Mühlviertel - Mühlviertler Alm irchdorf Nördliches Mühlviertel - Böhmerwald Unteres Inntal Donautal Hausruck - Kobernaußerwald Nationalpark Kalkalpen - Totes Gebirge Salzkammergut - Welterberegion Legende - Planhintergurnd Bezirksgrenzen Gemeindegrenzen Autobahnen, Schnellstraßen Landesstraße B Pyhrn',- Liezen Seen Liezen Siedlungsgebiete zentrale Orte außerhalb Oberösterreichs Amt der Oö. Landesregierung Direktion für Landesplanung, wirtschaftliche und ländliche Entwicklung Abteilung Raumordnung / Überörtliche Raumordnung 4021 Linz • Bahnhofplatz 1 Linz, 19. Jänner 2016





# Auszug aus dem Entwurf des Landesraumordnungsprogramms LAROP neu

Für den großstädtisch geprägten Kernraum der Stadtregion Linz – Wels sind künftig insbesondere folgende spezifische Ziele zu verfolgen:

Die Gliederung des Siedlungsgefüges durch Sicherung ausreichender Grün- und Erholungsräume gewährleisten.

Die qualitätsvolle Verdichtung der Zentren des Kernraumes sowohl bei Wohnnutzungen als auch bei betrieblichen Nutzungen forcieren.

Bestehende Siedlungs- und Gewerbegebiete u.a. durch Attraktivierung der bestehenden Stadt- und Ortskerne stärken.

Hochwertige großflächig zusammenhängende Standortreserven für Wohnen und Betriebe sichern und planvoll entwickeln; Standorträume für Betriebsansiedelungen ganzheitlich qualitativ hochwertig ordnen und weiterentwickeln.

Die Anordnung von Bildungs- und Sozialeinrichtungen verstärkt an Standorten mit ÖV-Verkehrserschließung ausrichten.

Logistikbetriebe oder transportintensive Produktionsbetriebe an Bahn- und/oder hochrangigem Straßenanschluss ausrichten.

Gemeinsame Entwicklungsperspektiven für den großstädtisch geprägten Kernraum entwickeln, Plattformen und Instrumente der stadtregionalen Kooperation weiter entwickeln, interkommunale Raumentwicklung ausbauen.

Förder- und Umsetzungsprogramme als Impuls für Stadtregionale Perspektiven verstärken.

# (a) Großstädtisch geprägter Kernraum– die Stadtregion Linz – Wels

#### DIE GEMEINDEN

Alkoven, Allhaming, Ansfelden, Asten, Engerwitzdorf, Enns, Gallneukirchen, Hörsching, Kirchberg-Thening, Leonding, **Linz**, Marchtrenk, Oftering, Ottensheim, Pasching, Puchenau, Pucking, Schleißheim, St. Florian, Steyregg, Thalheim bei Wels, Traun Walding, Weißkirchen an der Traun, **Wels**, Wilhering

Der OÖ Kernraum Linz – Wels ist ein urbaner Wachstumsraum. Hier liegt ein Schwerpunkt der österreichischen Industrie mit hoher Wertschöpfung, starker Exportorientierung und großen Entwicklungspotenzialen. Wichtige Branchen sind Metallerzeugung, Chemie, Maschinen- und Anlagenbau sowie Nahrungsmittelindustrie. Der Großraum Linz ist Schwerpunkt der Informationstechnologie und der Kreativindustrie, Linz ist zudem die nächtigungsstärkste Tourismusgemeinde Oberösterreichs.

Durch die hochrangigen Verkehrsanbindungen an die Westautobahn (A 1), Welser Autobahn (A 25) und an die Wiener Straße (B 1) ist der Raum besonders attraktiv für *autobezogene* Einrichtungen, wodurch sich besonders an der Westachse Einkaufzentren und Fachmärkten in großer Zahl angesiedelt haben. Durch die Überlastungen auf allen Straßenzufahrten nach Linz ist jedoch die Erreichbarkeit der Landeshauptstadt zunehmend gefährdet, insbesondere wird die Erreichbarkeit für Arbeitspendler deutlich beeinträchtigt. Eine nachhaltige Verbesserung ist vor allem durch einen Ausbau des regionalen ÖV-Systems in Kombination mit Park & Ride an attraktiven ÖV- und hier insbesondere der Schienen-Strecken – zu erwarten. Die geplanten RegioTram Systeme im Linzer Zentralraum sind dazu ein wichtiger Baustein. Eine stärkere ÖV-Orientierung ist aber nur dann funktionsfähig, wenn sich die künftige Siedlungsentwicklung an den Haltstellen des hochrangigen Öffentlichen Verkehrs orientiert.

Für Produktionsbetriebe und den Gütertransport spielen die Westbahnstrecke und die Donauhäfen Linz und Enns eine besondere Rolle. Auch der internationale Flughafen *Blue Danube* in Hörsching macht den OÖ Zentralraum für Betriebe wirtschaftlich interessant.

Als Wachstumsraum ist der OÖ Kernraum Linz – Wels mit zunehmenden Ziel- und Interessenskonflikten konfrontiert. Die Herausforderung der Zukunft ist es, die wirtschaftlichen und kulturellen Standortfaktoren zu stärken, ohne die attraktiven Lebensräume zu zerstören.

In den letzten Jahrzehnten stellt sich Oberösterreich zunehmend polyzentrisch dar: wichtige zentrale Einrichtungen und Wirtschaftsgebiete sind nicht nur auf die Landeshauptstadt und die Bezirkshauptstädte selbst konzentriert, sondern auf verschiedene Standorte innerhalb der Kernräume sowie Entwicklungsachsen aufgeteilt. Sie prägen die Standortqualität und Wettbewerbsfähigkeit des gesamten Kernraumes selbst und Oberösterreichs insgesamt.

Linz als Verwaltungs- und Kulturzentrum hat in den letzten beiden Jahrzehnten enorme Aufwertungen durch neue Standorte und zusätzliche Einrichtungen erfahren und das äußeres Erscheinungsbild stark verändert. Der Rahmen für diese Entwicklung war und ist das Örtliche Entwicklungskonzept für die Stadt Linz, das die längerfristigen Zielvorgaben für die Stadtplanung umfasst und aktuell überarbeitet wurde.

Die Messestadt Wels hat sich als *EnergieStadt Wels* auch international einen Namen gemacht. Als wesentliche stadtplanerische Prozesse seien genannt: Neugestaltung des Messeareals und dessen Umgebung samt dem Bereich an der Traun (Masterplan), Überarbeitung des Örtlichen Entwicklungskonzeptes zur Stärkung der Stadt Wels als überregionales Zentrum, Innenstadtagenda 21-Prozess, Erneuerung der Welser Fußgängerzonen, Betriebsansiedelungen und Sportzentrum an der Autobahn-Anschlussstelle bei Wimpassing im Westen von Wels.

Für die Entwicklung des Kernraums ist die innere Zentrenstruktur von besonderer Bedeutung. Urbane Zentren sind die Linzer Innenstadt, Urfahr und die Welser Innenstadt. Zentrale Orte im Linzer Umlandbereich, wie schon im LAROP 1998 genannt, Ansfelden, Leonding, Traun und Enns. Innerhalb des Kernraumes sind auch die Stadtteilzentren von Linz für die Versorgung und Strukturierung des Siedlungsgefüges von Bedeutung. Das Örtliche Entwicklungskonzept nennt als Stadtteilzentren: Bindermichl, Dornach - Freistädter Straße, Ebelsberg, Kleinmünchen, Makartviertel, Neue Heimat, Neue Welt.

Die AkteurInnen-Landschaft im großstädtisch geprägten Kernraum Linz - Wels ist vielfältig. Es fehlen aber Plattformen für ein stadtregionales Management (Stadt-Umland-Management). Linz und Wels erscheinen meist als weiße Flecken auf den Kooperationslandkarten. Die Notwendigkeit gemeinsamer Perspektiven ist zu wenig erkannt, das gegenseitige Vertrauen und die Bereitschaft, Entscheidungskompetenz zu teilen, nicht weit genug gediehen, um verbindliche Strukturen zu ermöglichen. Einzelne kleinräumige Gemeindekooperationen im Rahmen der interkommunalen Raumentwicklung (IKRE-Prozesse) gehen jedoch in Richtung stadtregionaler Kooperation – auch das bisher eher mit *ländlichen* Themen präsente regionale (LEADER-)Management bietet Anknüpfungspunkte.

Für die Abgrenzung als Handlungsraum waren folgende Kriterien ausschlaggebend. Siedlungsstrukturell: Zusammengewachsenes / zusammenwachsendes, dichtes / sich verdichtendes Siedlungsgefüge. Demografisch: Steigende Bevölkerungszahlen, Arbeitsplätze. Funktional: Pendlerbeziehungen, Erreichbarkeit, innere Verflechtung. Die funktionalen Kriterien wurden räumlich großzügig ausgelegt, denn ein weiterer Ausbau der Verkehrsachsen und eine Ausdehnung des großstädtisch geprägten Kernraumes sind zu erwarten.

Im Sinne der Weiterentwickelung der polyzentrische Struktur des OÖ Kernraums als vernetzte Stadtregion sollen Einrichtungen der Wirtschaft, der Kultur, der Bildung, des Konsums und der Verwaltung auf geeignete Standorte verteilt und miteinander vernetzen werden. Welche Einrichtung wo steht, sollte gerade in diesem eng veflochtenen Raum die beste Standortqualität – unabhängig von administrativen Grenzen – entscheiden.

#### Besondere Chancen und Herausforderungen für die Stadtregion Linz – Wels sind:

Gliedern des Siedlungsgefüges durch Grün- und Erholungsräume: Siedlungsfreiräume in der Nähe der Wohnungen und Arbeitsstätten dienen der Wohn- und Arbeitsbevölkerung zur alltäglichen Naherholung (Tagesfreizeit, Arbeitspausen, Feierabenderholung) und gliedern die zunehmend baulich zusammenwachsenden Gebiete. Sie erfüllen damit neben ihrer Erholungsfunktion (Aufenthalt, Bewegung, Begegnung) auch wichtige ökologische und stadt- und landschaftsgestalterische Funktionen: Lebensraumvernetzung (Durchgängigkeit überregional bedeutender Wildtierkorridore, Netz der Fließgewässer), klimatische Ausgleichsfunktionen (Frischluft, Temperaturausgleich, Versickerung von Niederschlägen), Hochwasserretention, Grüngliederung der Siedlungs- und Betriebsgebiete und Einbindung der Siedlungsränder, Orientierung im Siedlungsgefüge und tragen zur lokalen und regionalen Identität bei. Die "grüne" und "blaue" Infrastruktur" sind weiche Standortfaktoren für eine erfolgreiche regionale Wirtschaft und Voraussetzung für eine lebenswerte und lebensfähige Region.

Umsetzungsinstrument sind beispielsweise: Festlegung und Sicherung von Grünzonen auf Regionalplanungsebene, Flächensicherung durch Maßnahmen der Bodenpolitik, z. B. über ein Landschaftskonto, Kooperationen auf regionaler Ebene (z. B. IKRE), Kooperationen zwischen Sektoren (z. B. Naturschutz, Hochwasserschutz, Land- und Forstwirtschaft) und der Landes- bzw. Regionalplanungsebene

Den Siedlungskernraum qualitätsvoll verdichten: dichtere, urbanere, gemischte Wohnformen, insbesondere an Standorten mit guter Erreichbarkeit im Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr und entsprechender Umfeldqualität, effiziente Nutzung von Betriebsgebieten, z. B.: Bauliche Verdichtung, Höhenentwicklung, Minimierung von Nebenflächen, flächensparende Erschließung, RegioTram Systeme als Rückgrat der Siedlungsentwicklung, Freiraumqualitäten (urbane Freiräume, Durchgrünung) stärken

Kriterien und Instrumente für die Umsetzung sind beispielsweise: Siedlungsentwicklung an den Achsen und Kno-

ten des öffentlichen Verkehrs (ÖV Haltestellen) orientieren, Zugänge zu Haltestellen verbessern, Wohnungsangebot in Nähe zu Orts- und Stadtkernen, Ausbau und Verbesserung des ÖV, Park & Ride Konzept inkl. Flächensicherung, flächensparende Siedlungsformen, Bebauungspläne mit entsprechende Festlegungen, Modellprojekte dazu, Städtebauliche Verträge zur Ausgestaltung der Siedlungs- und Betriebsgebiete zur Absicherung der Zusammenarbeit zwischen lokalen Gebietskörperschaften und Investoren / Bauträgern. Vereinbart werden z. B.: Wege, öffentlich zugängliche / nutzbare Flächen und Einrichtungen, Lärmschutzmaßnahmen, Bepflanzung etc., Vertragsraumordnung: Überlassungsverträge oder Verwendungsverträge mit den Grundeigentümern für den Fall der Umwidmung, z. B. Begrenzung Verwertungszeitraum, Bebauungsfristen, Abtretung von Gemeinbedarfsflächen, Mitfinanzierung von Begleitmaßnahmen, Baulandpreis-Deckelung. Bei Überlassungsverträgen erklärt sich der Grundeigentümer dazu bereit, seinen Grund im Falle einer Umwidmung an die Gemeinde oder einen Dritten zu verkaufen. Mit Verwendungsverträgen wird abgesichert, dass der Grund im Falle einer Umwidmung innerhalb eines vereinbarten Zeitraumes widmungsgemäß verwendet wird, Energieraumplanung zur Förderung energieeffizienter Siedlungsstrukturen, Weiterentwicklung der Kriterien der Wohnbauförderung mit einer stärkeren Berücksichtigung von raumplanerischer Kriterien (beispielsweise Lage, Erreichbarkeit, Dichte, Funktion im Siedlungsgefüge)

Bestehende Siedlungs- und Gewerbestrukturen u.a. durch Attraktivierung der bestehenden Stadt- und Ortskerne stärken: Innen- vor Außenentwicklung bestehender Siedlungs- und Wirtschaftsgebiete, Pflegen und Gestalten der Stadt- und Ortskerne, Verbesserung der Aufenthaltsqualität von Straßen und Plätzen verbessern der Erreichbarkeit, zu Fuß, mit dem Fahrrad und vor allem im ÖV

*Umsetzungsinstrumente und Impulsgeber* sind beispielsweise: Maßnahmen der Stadt- und Ortserneuerung, baukulturelle Entwicklungsprozesse, Modellprojekte für die Ortszentrenentwicklung

Großflächig, zusammenhängende Standortreserven für Wohnen und Betriebe sichern und planvoll entwickeln; Standorträume für Betriebsansiedelungen ganzheitlich qualitativ hochwertig ordnen und weiterentwickeln: Effiziente Nutzung, z. B.: bauliche Dichte und Höhenentwicklung, Stapelung der Stellplätze und Abstellund Nebenflächen, flächensparende Erschließung, ...; gute Anbindung der Wirtschaftsstandorte an die Infrastrukturnetze von Schiene und Straße (Gütertransport) gewährleisten, Umweltbelastungen minimieren, Mobilitätsmanagement, Konkurrenzfähiges ÖV-Angebot, Fuß- und Radwege für ArbeitnehmerInnen und Kunden, Städtebaulich-architektonische Gestaltung, Grün- und Freiraumgestaltung, Etappierung, Zonierung, Sichern längerfristiger Entwicklungsflächen und deren Zugänglichkeit

*Umsetzungsinstrumente* sind beispielsweise: Masterpläne für Standorträume der Betriebsansiedelung als ganzheitliche Konzepte mit langfristiger Perspektive, Unternehmens- und Gemeindekooperationen zur Schaffung von kritischen Größen sowie einer qualitativ hochwertigen, zukunftsorientierten Standortentwicklung

Die Anordnung von kundenintensiven, nicht autoaffinen Einrichtungen verstärkt an Standorten mit ÖV-Verkehrserschließung ausrichten: z. B. Bildungs- und Sozialeinrichtungen, Verwaltungs-, Veranstaltungseinrichtungen, Einzelhandel) sollen im Sinne einer nachhaltigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im fußläufigen Einzugsbereich von Bahnhöfen oder Haltestellen eines leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsmittels situiert sein. Insbesondere gilt dies für die Situierung von Einrichtungen mit hoher Kundenfrequenz, deren KundInnen auf den öffentlichen Verkehr angewiesen sind (z. B. Gesundheits- und Sozialeinrichtungen, Schulen), an ÖV-Haltepunkten mit dichten Intervallen.

Unterstützung bei der Umsetzung können bieten: Kriterien und Richtlinien für eine ÖV-örientierte Siedlungsentwicklung. Interkommunale Standortkooperationen

# - Logistikbetriebe und transportintensive Produktionsbetriebe an Standorten mit Bahn- und hochrangigem Straßenanschluss

Zur einem nachhaltigen Umgang mit flächen- und verkehrsintensiven Betrieben zählen eine effizientere Flächennutzung, beispielsweise durch die Kombination mit Nutzungen mit einer höheren Arbeitsplatzdichte und Wertschöpfung, und die Verringerung der Verkehrserzeugung bzw. der Belastung des regionalen Verkehrsnetzes und
damit die Reduktion der Immissionen und Zerschneidungswirkungen in Wohn- und Erholungsgebieten.

Maßnahmen und Kriterien für die Umsetzung sind beispielsweise: Logistik- und transportintensive Betriebe möglichst nahe an Bahn- und Autobahnanschlüssen realisieren, Gütertransporte möglichst über das übergeordnete Straßen- und Schienennetz abwickeln, Richtlinie für transportintensive Betriebe, Betriebliches Mobilitätsmanagement

Gemeinsame Entwicklungsperspektiven für den großstädtisch geprägten Kernraum entwickeln, Plattformen und Instrumente der stadtregionalen Kooperation weiter entwickeln, interkommunale Raumentwicklung ausbauen

Stadtregionale Kooperationsstrukturen und stadtregionale Kooperationskultur umfassen im Sinne von stadtregionaler Governance den Aufbau bzw. die Weiterentwicklung von Plattformen und Prozessen des Aushandelns und Handelns für AkteurInnen aus Politik / Verwaltung, Wirtschaft und Zivilgesellschaft. Die stadtregionale - und damit größere - Perspektive eröffnet neue Entwicklungschancen und konkrete, gemeinschaftliche Problemlösungen für übergemeindliche - lokal und regionale wirksame - Aufgaben der Regionalplanung und Regionalentwicklung.

Schritte am Weg zu einer lebendigen stadtregionalen Kooperation sind beispielsweise: Leitbildprozess Stadtregion Linz – Wels einitiieren, Plattformen und Instrumente der stadtregionalen Kooperation auf Basis bestehender Kooperationsansätze weiter entwickeln, die Kernstädte integrieren, Interkommunale Raumentwicklung (IKRE) ausbauen: neue IKRE Initiativen aufgreifen bzw. initiieren, z. B.: Urfahr-West, Stadtregion Wels: Marchtrenk – Wels – Gunskirchen, Linz (Stadteile) an (laufende) IKRE andocken, IKRE Umsetzung (weiter) begleiten: Region Untere Feldaist (RUF), Wirtschaftsachse S10, Zentralraumregion Linz-Südwest, Interkommunale Vereinbarungen zur kooperativen Raumentwicklung oder Planungszweckverbände initiieren und begleiten, Aktionsprogramme mit konkreten Maßnahmen in verschiedenen Themenbereichen entwickeln, die Umsetzung begleiten

- Förder- und Umsetzungsprogramme als Impuls für die stadtregionale Perspektive nutzen Beispiele sind:
  - Smart City / Smart Region F\u00f6rderprogramm (BMVIT, Klima- und Energiefonds) f\u00fcr urbane Gesamtkonzepte f\u00fcr den Klimaschutz
  - ÖREK Kooperationspartnerschaft Stadtregionen
  - Veränderte Rahmenbedingungen in der Strukturfondsperiode 2014+ (Fokus Stadtregion)

# Auszug aus dem Entwurf des Landesraumordnungsprogramms LAROP neu

Für den mittelstädtisch geprägten Kernraum der Stadtregion Gmunden - Vöcklabruck und der Stadtregion Steyr sind künftig insbesondere folgende spezifische Ziele zu verfolgen:

Die Gliederung des Siedlungsgefüges durch Sicherung ausreichender Grün- und Erholungsräume gewährleisten.

Gemeinsame Entwicklungsperspektiven erarbeiten.

Verbesserung der interkommunalen Kooperation insbesondere bei der Abstimmung zwischen den Bereichen Siedlung und Verkehr sowie bei der Standortentwicklung.

interkommunale Raumentwicklung forcieren mit besonderer Berücksichtigung:

- der Sicherung und planvollen Entwicklung von hochwertigen großflächig zusammenhängenden Standortreserven
- einer räumlichen Trennung von immissionsempfindlichen Nutzungen (Wohnen, Tourismus, Erholung) von Betriebsstandorten
- der Berücksichtigung des Landschaftsbildes bei der Anlage von Betriebs- und Gewerbezonen
- dem Erhalt von Grünzügen zwischen den Siedlungsteilen
- der Weiterentwicklung der Erholungsfunktion der Kulturlandschaf

Ergänzendes spezifisches Ziel für die Stadtregion Gmunden – Vöcklabruck:

Schutz der Landschaft von Traun- und Attersee vor weiterer Zersiedlung und Sicherung der naturräumlichen Qualität als wesentlicher Faktor für den landschaftsgebundenen Tourismus.

Ergänzendes spezifisches Ziel für die Stadtregion Steyr

Kooperationen mit den angrenzenden niederösterreichischen Gemeinden forcieren.

# (b) Mittelstädtisch geprägte Kernräume

## Mittelstädtisch geprägter Kernraum Gmunden – Vöcklabruck

#### DIE GEMEINDEN

Altmünster, Attnang-Puchheim, Desselbrunn, **Gmunden**, Gschwandt, Kirchham, Laakirchen, Lenzing, Oberndorf, Ohlsdorf, Pinsdorf, Pühret, Redlham, Regau, Roitham, Rüstorf, Schlatt, Schörfling, Schwanenstadt, Seewalchen, Timelkam, **Vöcklabruck**, Vorchdorf

Der Raum Gmunden – Vöcklabruck ist in seinen Kernbereichen kleinstädtisch urban geprägt, wird darüber hinaus aber auch stark von seinem ländlichen Umland beeinflusst. Der gesamte Raum fungiert als funktionell stark vernetzter Wohn- und Arbeitsort aber auch Produktions- bzw. Industriestandort und Tourismusdestination.

Der Kernraum weist eine sehr starke wirtschaftliche Dynamik, verbunden mit einer attraktiven Landschaft und einer sehr hohen Lebensqualität auf. In einigen Bereichen sind Zersiedelungstendenzen – Siedlungssplitter und Siedlungsfinger außerhalb der Ortschaften – erkennbar, die das Landschaftsbild beeinträchtigen und zu einem hohen Erschließungsaufwand (lange Wege - Mobilitätsaufwand, Leitungslängen, erhöhte Kosten für die Erhaltung der Infrastruktur, Schneeräumung, Zustellung etc.) führen. Zersiedelung zeigt sich auch über sogenannte urbane Fragmente an den Siedlungsrändern, Stadt- und Ortsausfahrten, Umfahrungsstraßen und Kreisverkehren: Einzelhandel- und Gewerbeagglomerationen, die hier – auf die Erreichbarkeit mit dem Auto ausgerichtet - mit großem Flächenverbrauch ohne Bezug zum Umfeld gewachsen sind und Kaufkraft und Leben aus den Stadt- und Ortskernen abziehen.

An den oberösterreichischen Zentralraum ist der mittelstädtisch geprägte Kernraum Gmunden – Vöcklabruck sowohl durch den ÖV als auch den IV gut angebunden. Er ist durch mehrere Schienenachsen erschlossen und verfügt mit Attnang-Puchheim und Gmunden über bedeutende Knotenpunkte im ÖV-Netz.

Der Raum ist auch ein Schwerpunktraum der Oberösterreichischen Industrie mit großen Arbeitgebern im produzierenden Sektor. An den Uferbereichen des Attersees und Traunsees ist der Tourismus wirtschaftlich und räumlich von großer Bedeutung.

Der Kernraum bietet zahlreiche zentralörtliche Funktionen wie z. B. höhere Schulen, Bezirksgericht oder Krankenhäuser für das weitere Umland. Um die Vernetzung mit dem Umland weiter zu verbessern, ist die Umsetzung einer *RegioTram* geplant, welche das Gmundner Straßenbahnnetz mit der Lokalbahn Gmunden-Vorchdorf verbinden soll.

#### Mittelstädtisch geprägter Kernraum Steyr

#### DIE GEMEINDEN

Aschach an der Steyr, Dietach, Garsten, Sierning, Steyr, St. Ulrich bei Steyr, Wolfern

Der Kernraum Steyr umfasst das Stadtgebiet mit der sehr präsenten historischen Altstadt und den zugehörigen Stadtteilen und Ortschaften sowie die oberösterreichischen Verflechtungsgemeinden, erstreckt sich funktional aber auch in das angrenzende niederösterreichische Umland. Die Siedlungsgebiete im Süden Steyrs grenzen unmittelbar an jene in St. Ulrich und Garsten an. Besonders Richtung Norden (Dietach) und Süden (Garsten, St. Ulrich) sind deutliche Zersiedelungstendenzen (Siedlungssplitter, zersplitterte Siedlungsränder, urbane Fragmente von Handel und Gewerbe) erkennbar.

Der Kernraum verfügt über eine solide industrielle Basis, wobei die Dynamik der Wirtschaftsentwicklung im Vergleich zum Achsenraum Enns – Steyr etwas zurückfällt. Mit der neu gebauten B309 ist der Kernraum gut erreichbar. Die Region ist über ein gutes ÖV-Netz erschlossen, und verfügt über Verbindungen in den Zentralraum Linz-Wels, hat aber keinen direkten Anschluss an den Fernverkehr der Bahn.

Der Tourismus spielt nur eine geringe Rolle, der Kernraum bietet jedoch attraktive Naherholungsmöglichkeiten an den Flüssen Enns und Steyr und in den angrenzenden Voralpen.

#### Besondere Chancen und Herausforderungen für die mittelstädtischen Kernregionen sind:

- Die Gliederung des Siedlungsgefüges durch Grünräume und die Sicherung deren vielfältiger Funktionen (Erholung, Lebensraumvernetzung, Kleinklima, Wasserretention, Landschafts- und Siedlungsgestaltung, regionale und örtliche Identität) gewinnt auch in mittelstädtisch geprägten, dynamischen Kernräumen an Bedeutung: Grünzügen zwischen den Siedlungsteilen erhalten, Erholungsfunktion der Kulturlandschaft weiterentwickeln. Umsetzungsinstrumente sind beispielsweise: Festlegung und Sicherung von Grünzonen auf Regionalplanungsebene, Flächensicherung durch Maßnahmen der Bodenpolitik, Kooperationsprozesse auf regionaler Ebene, gemeinsame Leitbilder Landschaft und Erholung, gemeinsame Planung und Umsetzung von Erholungs- und Freiraumnetzen, Kooperationen zwischen Sektoren (z. B. Naturschutz, Hochwasserschutz, Land- und Forstwirtschaft) und der Landes- bzw. Regionalplanungsebene
- Gemeinsame Entwicklungsperspektiven: Stadtregionales Selbstverständnis durch gemeinsame Entwicklungsprozesse aufbauen, Leitbild für den mittelstädtisch geprägten Kernraum Gmunden Vöcklabruck entwerfen, Leitbild für den mittelstädtisch geprägten Kernraum Steyr entwerfen, angrenzende niederösterreichische Gemeinden in Kooperationen miteinbeziehen, stadtregionale Kooperationsstrukturen und Prozesse aufbauen im Sinne von Governance mit und für AkteurInnen aus Politik / Verwaltung, Wirtschaft und Zivilgesellschaft
- Interkommunalen Kooperation, insbesondere bei der Abstimmung zwischen den Bereichen Siedlung und Verkehr sowie bei der Standortentwicklung: Gemeinsame, r\u00e4umliche Strategien und Vorgehenswesen zur Information und Abstimmung entwickeln, um Nutzungskonflikte vorausschauend bzw. nachbessernd zu minimieren, dazu; Gemeinde\u00fcbergreifende und Sektoren \u00fcbergreifende Kooperationsformen weiterentwickeln
- Das regionale ÖV-System ausbauen und mit der Siedlungsentwicklung abstimmen: ÖV-Orientierung der Siedlungsentwicklung an den Haltestellen des hochrangigen ÖV, Kanalisieren der Verkehrsbelastung durch Konzentration verkehrsintensiver Nutzungen an sehr gut erschlossenen Standorten, ÖV mit Park&Ride an Schienen-Strecken kombinieren, besonders im Raum Gmunden Vöcklabruck, RegioTram Gmunden Vorchdorf vorantreiben
- Interkommunale Raumentwicklung forcieren: Anknüpfen an bestehende Kooperationsprozesse und -projekte:
   Gemeinsame Standortentwicklung über INKOBA koordinieren
- Großflächig zusammenhängenden Standortreserven sichern und planvoll entwickeln: Masterpläne für eine hochwertige, zukunftsorientierte Standortentwicklung mit städtebaulichen, architektonischen und landschaftsge-

stalterischen Qualitäten und guter Anbindung an die Infrastrukturnetze von Schiene und Straße, Immissionsempfindlichen Nutzungen (Wohnen, Tourismus, Erholung) von Betriebsstandorten räumlich trennen, Landschafts- und
Ortsbild bei der Anlage von Betriebs- und Gewerbezonen berücksichtigen, Betriebsgebäude und Umfeld aktiv
städtebaulich gestalten, Siedlungssplitter und urbane Fragmente räumlich und landschaftsgestalterisch fassen, im
Inneren gestalten und mit den Zentren verbinden, dazu Modellprojekte mit geeigneten Maßnahmen initiieren (z. B.
Vorgaben bei Umbauten, moderater Umgang mit Werbeanlagen, Anlegen von Fuß- und Radwegen, Parkraumbewirtschaftung, ÖV-Anbindung, Landschaftsgestaltung)

Schutz sensibler Landschaften vor weiterer Zersiedelung und Sicherung der naturräumlichen Qualität als wesentlicher Faktor für den landschaftsgebundenen Tourismus: Eine zersplitterte, unzusammenhängende Siedlungsentwicklung, ist aufgrund der damit verbundenen erhöhten Kosten für die Erschließung und Versorgung, des erhöhten Mobilitätsbedarfs, der Emissionen, der Störung des Landschafts- und Ortsbildes und damit der Beeinträchtigung der Lebensqualität und der landschaftlichen Voraussetzungen für Erholung und Tourismus grundsätzlich problematisch. Besonders relevant ist den Schutz vor weiterer Zersiedelung für die sensible Landschaft von Traunsee und Attersee. Daher: Siedlungsentwicklung auf bestehende Siedlungskerne konzentrieren, Seeufer für Erholungsfunktion freihalten und ausstatten, Siedlungsgrenzen definieren, um Grünzüge zu erhalten und Zersiedelung einzudämmen.

# Auszug aus dem Entwurf des Landesraumordnungsprogramms LAROP neu

Für die kleinstädtisch geprägten Kernräume sind künftig insbesondere folgende spezifische Ziele zu verfolgen:

Die Gliederung des Siedlungsgefüges durch Festlegung klarer Siedlungsgrenzen gewährleisten.

Die Stärkung der Innenstädte durch eine Forcierung der Stadterneuerung und Ortskernrevitalisierung unterstützen.

Interkommunale Raumentwicklung forcieren mit besonderer Berücksichtigung:

- der Attraktivierung und Belebung der Innenstädte bei gleichzeitiger Vermeidung der Neuerrichtung großflächiger, nicht autoaffiner Handelseinrichtungen an den Siedlungsrändern
- einer maßvollen Verdichtung im Siedlungsbestand und einer flächensparenden Siedlungsentwicklung
- von ÖV-Haltestellen mit hoher Bedienungsqualität

# (c) Kleinstädtisch geprägte Kernräume

Diese Kategorie von Handlungsräumen besteht aus kleineren Agglomerationen der Bezirkshauptstädte (inkl. Bad Ischl) außerhalb der groß- und mittelstädtischen Kernräume und der mit ihnen teilweise zusammengewachsenen *verstädterten* bzw. eng verflochtenen Nachbargemeinden mit ihrem ländlichen Umland.

#### Raum Bad Ischl mit Bad Goisern

- Zentraler Beschäftigungs- und Versorgungsstandort im inneren Salzkammergut
- Aufgrund der Topografie eingeschränkte Siedlungsflächen
- Von hochrangigen Verkehrsnetzen entfernt eingeschränkte Erwerbsmöglichkeiten

#### Raum Braunau (- Simbach) mit St. Peter

- Starke funktionale Verflechtung mit der bayrischen Gemeinde Simbach: Simbach als ÖV-Verknüpfungspunkt in Richtung Bayern, Braunau als Versorgungsschwerpunkt
- Funktionsteilung bzw. Kooperationen (z. B. Krankenhaus)

## Raum Eferding mit Fraham, Hinzenbach, Pupping

- Wirtschaftsschwerpunkt des Eferdinger Beckens, ertragreiche landwirtschaftliche Intensivlage ("Gemüseregion Eferding")
- Für den Bezirk liegt ein Regionales Raumordnungsprogramm mit einem räumlichen Entwicklungsmodell vor (Verordnung der OÖ Landesregierung)

#### Raum Freistadt mit Kefermarkt, Neumarkt

- Regionales Zentrum mit wichtiger Versorgungsfunktion für das östliche Mühlviertel und gleichzeitig
   Tor zum tschechisch oberösterreichischen Grenzraum
- Anknüpfungspunkt an das hochrangige Straßen- und ÖV-Netz in den Zentralraum
- Stadtplanungsaktivitäten, z. B. zu: generationenübergreifenden Nachbarschaften, Energieraumplanung, flächensparende Siedlung, Nachnutzung innenstadtnaher Brachflächen
- Eigenständiger Siedlungskörper, nicht mit Nachbargemeinden zusammengewachsen

#### Raum Grieskirchen mit St. Georgen bei Grieskirchen, Schlüßlberg, Tollet

- Kleines Zentrum, geringe Dynamik, stellt Thema Handwerk in den Vordergrund
- Aktivitäten im Rahmen der Stadt- und Ortsentwicklung OÖ

#### Raum Kirchdorf mit Inzersdorf im Kremstal, Micheldorf in OÖ, Schlierbach

- Traditionell bedeutender Standort für produzierende Betriebe
- Dynamische Entwicklung entlang der B138, Verteilung von Betriebsstandorten über den Raum (wenig Konzentration)
- Flächenmäßig relativ kleine Kernstadt ist bis an die Gemeindegrenzen entwickelt
- Enge funktionale Verflechtungen mit den Nachbargemeinden

# Raum Perg mit Schwertberg, Mauthausen

- Nähe zu Zentralraum Linz, weitere Verdichtung / Zusammenwachsen zu erwarten
- Ausrichtung auch nach NÖ bzw. nach Linz / Zentralraum. Verkehrsfragen in Abstimmung mit NÖ zu lösen, z. B. Kapazitäts- und Lärm-Konflikte bei NÖ-Ortsdurchfahrten: Verbindung B123 Mauthausen / Donaubrücke Auffahrt auf A 1 bei St Valentin oder B 123 Mauthausen / Donaubrücke B 1 nach Enns und weiter Richtung Linz / Steyr
- Durch Lage im Machland Einschränkungen der Entwicklungsmöglichkeiten (Hochwasser)
- Schwerpunkte: Gewerbe, (Fahrzeug-)Logistik, Handel
- Noch vergleichsweise günstige Bodenpreise in Linz-Nähe

#### Raum Ried mit Aurolzmünster, Hohenzell, Mehrnbach, Neuhofen, Tumeltsham

- Flächenmäßig relativ kleine Kernstadt ist bis an die Gemeindegrenzen entwickelt
- Entwicklung verstärkt im Umland, dennoch lebendige Altstadt, aktives Stadtmarketing
- Kooperation zur Vermeidung von Nutzungskonflikten dringend erforderlich
- Herausforderung der Umlandbeziehungen im Örtlichen Entwicklungskonzept thematisiert

#### Raum Rohrbach mit Berg bei Rohrbach

- Kleines Zentrum mit wichtiger Versorgungsfunktion für westliches Mühlviertel auch aufgrund der insgesamt etwas isolierten räumlichen Lage
- Doppelort in beiden Gemeinden Entwicklung bis an Gemeindegrenze,

#### Raum Schärding mit St. Florian am Inn, Suben

- Barockstadt am Inn
- OÖ Randlage, Nähe zu Passau, wirtschaftliche Verflechtung mit Bayern
- Hochwassergefährdung
- Regionaler Wirtschaftsverband Schärding: Schärding, Brunnenthal, St. Florian am Inn, St. Marienkirchen bei Schärding, Suben, Taufkirchen an der Pram

Die kleinstädtischen Kernräume übernehmen eine wichtige Rolle zur Aufrechterhaltung der Daseinsfunktionen im ländlichen Raum und bilden *räumliche Ankerpunkte* für die umliegende Region. Insbesondere die Städte übernehmen wichtige regionale Versorgungsfunktionen - gerade in peripheren Regionen sind regionale Zentren die Motoren der Entwicklung. Das innere Gefüge dieser Kernräume ist aber fragil. Auch die Suburbanisierung der Städte am Land und der mit ihnen verflochtenen Nachbargemeinden schreitet voran. Häufig finden in den kleinstädtisch geprägten Kernräumen ähnliche Entwicklungen statt: Aussterbende (historische) Ortszentren bei gleichzeitig ausufernder, unkoordinierter Entwicklung an den Siedlungsrändern und Gemeindegrenzen (Siedlungssplitter, urbane Fragmente und Ansammlungen von Handels- und Gewerbeeinrichtungen).

Wirtschaftliche Potenziale und die überkommunalen Versorgungsfunktionen einer ländlichen Region sind daher auf integrierte Standorte zu lenken und in diesen polyzentrisch – jeweils am raumplanerisch möglichst besten Standort – zu entwickeln.

#### Besondere Chancen und Herausforderungen für die kleinstädtisch geprägten Kernregionen sind:

- Die Gliederung des Siedlungsgefüges durch Festlegung klarer Siedlungsgrenzen gewährleisten: Klare nicht zersplitterte oder unkoordiniert ausufernde Siedlungsränder bilden einen harmonischen Übergang zwischen Landschaft und Siedlungsraum. Die Landschaft bleibt in ihrem Zusammenhang erlebbar und vermag zusätzlich zur land- bzw. forstwirtschaftliche Produktion vielfältige Funktionen zu übernehmen, beispielsweise Erholung, Lebensraumvernetzung, Kleinklima, Wasserretention und Identitätsbildung für Stadt und Land. gewinnt auch in mittelstädtisch geprägten, dynamischen Kernräumen an Bedeutung. Das Halten und Gestalten der Siedlungsränder ermöglicht eine verstärkte Innenentwicklung gegenüber der die Stadt- und Ortskerne schwächenden Randwanderung und Zersplitterung von Wohnen, Nahversorgung und Dienstleistungen. Daher:
- Raumentwicklung steuern, Nutzungskonflikte minimieren, Zersiedelung eindämmen: Ortsränder fassen, klare Siedlungsgrenzen setzen, flächensparende Siedlungsformen fördern, Randwanderung, d.h. Ausdünnung der Zentren bei gleichzeitig verstärkter Siedlungstätigkeit an den Siedlungsrändern bremsen, urbane Fragmente fassen und nachbessern

Umsetzungsinstrumente und Maßnahmen sind beispielsweise: Festlegung und Sicherung von Grünzonen auf Regionalplanungsebene, flächensparende Siedlungsformen über die Bebauungsplanung forcieren, Maßnahmen der Bodenpolitik, Kooperationen zwischen Sektoren (z. B. Naturschutz, Hochwasserschutz, Land- und Forstwirtschaft) und der Landes- bzw. Regionalplanungsebene

Innenentwicklung stärken, Zukunft der Innenstädte sichern: Orts- und Stadterneuerung forcieren (Leerstandsmanagement, Beteiligungsprozesse), maßvolle Verdichtung im Bestand (wirtschaftliches Potenzial für Innenstädte sichern), gemeinsam Wildwuchs bei Einkaufzentren am Siedlungsrand eindämmen, Energieraumplanung / energiebewusste Stadtentwicklung initiieren oder forcieren, baukulturelle Prozesse initiieren oder stärken, historische Ortskerne und Stadtzentren erhalten und revitalisieren, dazu: Modellprojekte zur Ortszentrenentwicklung initiieren

### - Interkommunale Raumentwicklung forcieren

Die Stadtumlandkooperation zur geordneten und nachhaltigen Steuerung der räumlichen Entwicklung erfordert die Attraktivierung und Belebung der Innenstädte bei gleichzeitiger Vermeidung der Neuerrichtung großflächiger, nicht autoaffiner Handelseinrichtungen an den Siedlungsrändern, eine maßvollen Verdichtung im Siedlungsbestand und einer flächensparenden Siedlungsentwicklung im Umfeld von ÖV-Haltestellen mit hoher Bedienungsqualität

Mögliche Umsetzungsinstrumente und -plattformen sind Stadt – Umland Leitbilder, Interkommunale Raumentwicklungskonzepte (IKRE), Stadt-Umland-Management, Stadt-Umland-Partnerschaften, Berücksichtigung des ÖV-Angebotes bei der Siedlungsentwicklung durch höhere bauliche Dichte im Haltestellenumfeld, Fokussierung von kundenintensiven Nutzungen an hochrangigen Haltestellen (Richtlinie bzw. Vereinbarung für eine ÖV-orientierte Siedlungsentwicklung erstellen), Regionale ÖV-Angebote ausweiten, Erreichbarkeit der Zentren mit kleinregionalen ÖV-Systemen verbessern, Kriterien der Wohnbauförderung stärker an raumplanerischen Kriterien ausrichten (beispielsweise Lage, Erreichbarkeit, Dichte, Funktion im Siedlungsgefüge, Sanierung, Revitalisierung und Umnutzung im Bestand)

# Auszug aus dem Entwurf des Landesraumordnungsprogramms LAROP neu

Für die kleinregionalen Kernräume und die Kleinzentren sind künftig insbesondere folgende spezifische Ziele zu verfolgen:

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen verbessern und Situierung überkommunaler Versorgungseinrichtungen auf die jeweiligen Zentren konzentrieren.

Fokussierung der Siedlungsentwicklung auf die Kernräume und Kleinzentren sowie maßvolle Verdichtung der Zentren zur Sicherung des wirtschaftlichen Potentials für Versorgungs- und Dienstleistungsbetriebe, der sozialen Infrastruktur sowie attraktiver ÖV-Angebote.

Gemeinsame Nutzung hochwertiger Betriebsstandorte (INKOBA) in der Kleinregion.

Förderung der Aktivitäten der Ortsentwicklung zur Stärkung der kleinregionalen Identität.

# (d) Kleinregionale Kernräume und Kleinzentren

#### DIE GEMEINDEN

Kleinregionale Kernräume mit lokaler Bedeutung für Versorgung und Wirtschaft: Hagenberg – Pregarten – Wartberg, Kremsmünster – Rohr - Bad Hall, Edt – Lambach, Mattighofen – Schalchen – Pfaffstätt – Munderfing - Helpfau-Uttendorf, Mondsee - Tiefgraben

Kleinzentren mit besonderer Versorgungsfunktion für Stabilisierungsräume im Alpinen Raum: die Gemeinden Molln, Reichraming, Weyer, Windischgarsten

Kleinzentren mit besonderer Versorgungsfunktion für Stabilisierungsräume im Berg- und Hügelland: die Gemeinden Altheim, Ampfelwang, Andorf, Bad Leonfelden, Bad Zell, Grein, Peuerbach, Vöcklamarkt

Kleinregionale Kernräume und Kleinzentren übernehmen eine ergänzende Rolle zur Aufrechterhaltung der Daseinsfunktionen im ländlichen Raum und bilden damit Ankerpunkte für die umliegende Kleinregion. Die Sicherung der Funktion der Kernräume und Kleinzentren ist daher von größter Wichtigkeit für die gesamte Region. Nach ihrer Lage und kleinräumigen Funktion sollen folgende kleinregionale Kernräume und Kleinzentren ergänzende Funktionen für Wirtschaft / Arbeit und Versorgung einnehmen. Teilweise sind sie auch lokale oder regionale Anschlusspunkte im ÖV.

#### Besondere Chancen und Herausforderungen für die Kleinregionalen Kernräume und Kleinzentren sind:

- Wirtschaftliche Rahmenbedingungen verbessern und Situierung überkommunaler Versorgungseinrichtungen auf die jeweiligen Zentren konzentrieren

Dazu: Nutzungsdurchmischung und Mehrfachnutzung fördern

 Die Siedlungsentwicklung auf die Kernräume und Kleinzentren fokussieren sowie maßvolle Verdichtung der Zentren zur Sicherung des wirtschaftlichen Potentials für Versorgungs- und Dienstleistungsbetriebe, der sozialen Infrastruktur sowie attraktiver ÖV-Angebote

#### Dazu:

- Bebauungsplanung, Beteiligungsprozesse und Konzepte für Ortskerne fördern
- Kriterien der Wohnbauförderung stärker an raumplanerischen Kriterien und Bedürfnissen des ländlichen Raums ausrichten (beispielsweise Lage, Erreichbarkeit, Dichte, Funktion im Siedlungsgefüge, Sanierung, Revitalisierung und Umnutzung im Bestand)
- ÖV-Verbindungen in Zentren stärken, kleinregionale ÖV-Systeme zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Zentren ausbauen
- Gemeinsame Nutzung hochwertiger Betriebsstandorte (INKOBA) in der Kleinregion

Dazu: Bündelung und Nutzung gemeinsamer Potenziale (Größenvorteile, Standortqualität)

- Förderung der Aktivitäten der Ortsentwicklung zur Stärkung der kleinregionalen Identität

Dazu: Dorferneuerung, baukulturelle Prozesse initiieren und weiterführen



113 Motivenbericht LAROPneu

# Auszug aus dem Entwurf des Landesraumordnungsprogramms LAROP neu

# Spezifische Ziele für die Achsenräume:

Entwicklungsachse Wels – Schwanenstadt (Westbahn)

Entwicklungsachse Allhaming – Vorchdorf (A 1 Westautobahn)

Entwicklungsachse Wels – Grieskirchen (Bundesstraße B 137, Passauerbahn)

Entwicklungsachse Engerwitzdorf – Freistadt (Schnellstraße S 10)

Entwicklungsachse Enns – Steyr (Bundesstraße B 309)

# Für die Achsenräume sind künftig insbesondere folgende spezifische Ziele zu verfolgen:

Siedlungsgliederung durch Festlegung klarer Siedlungsgrenzen und durch Sicherung raumgliedernder Strukturen gewährleisten.

Hochwertige Natur- und Kulturlandschaftsteilräume sichern und attraktive Naherholungsmöglichkeiten durch Freihaltung ausreichender Grünflächen schaffen.

Standorträume für Betriebsansiedelungen ganzheitlich qualitätsvoll ordnen und weiterentwickeln, konkrete Nutzungsstrategien insbesondere für hochwertige Standorte an den Anschlussstellen der hochrangigen Verkehrsinfrastrukturen festlegen.

Konzentration verkehrsintensiver Nutzungen an sehr gut erschlossenen Standorten.

Flächensparende Siedlungsentwicklung durch maßvolle Verdichtung der Ortszentren und Nutzungsoptimierungen bei großflächigen Betriebs- und Handelseinrichtungen.

# Ergänzendes spezifisches Ziel für den Achsenraum Allhaming - Vorchdorf

ÖV-Angebote entlang der Achse verbessern.

Ergänzendes spezifisches Ziel für den Achsenraum Wels - Grieskirchen

Erholungsfunktion der reich strukturierten Kulturlandschaft im Hinblick auf die Absicherung des Kurtourismus weiterentwickeln

#### **Achsenräume**

umfassen Entwicklungsachsen entlang von Hauptverkehrsträgern (Straße bzw. Schiene). Besonderes Entwicklungspotenzial besteht an Haltepunkten der Bahn (Rückgrat der Siedlungsentwicklung, Verdichtung im Bahnhofsumfeld). Der Entwicklungsdruck ist in Achsenräumen hoch, insbesondere an Autobahn-bzw. Schnellstraßenanschlussstellen. Aufgrund des Nutzungsdrucks und der dynamischen baulichen Entwicklung – verbunden mit der zunehmenden Verdichtung, aber auch vielerorts mit Zersiedlungserscheinungen und dem Zusammenwachsen von Siedlungsgebieten – und der engen funktionellen Verflechtungen steht in den Achsenräumen entlang der übergeordneten Verkehrsverbindungen das *Ordnen* der Raumnutzungen und das Lenken der räumlichen Entwicklung auf raumplanerisch sinnvolle Standorte sowie die Sicherung von Landschafts-und Erholungsräumen im Vordergrund. In der oberösterreichischen Raumstruktur kristallisieren sich fünf Achsenräume mit ähnlichen spezifischen Handlungserfordernissen heraus:

Entwicklungsachsen überlagern sich teilweise mit den mittel- und kleinstädtisch geprägten Kernräumen bzw. nehmen von dort ihren Ausgang. Die Achse Linz – Wels ist integrativer Teil des großstädtisch geprägten Kernraums (Stadtregion Linz – Wels) und daher hier nicht als eigener Achsenraum betrachtet.

## Entwicklungsachse Wels - Schwanenstadt - Attnang Puchheim (Westbahn)

#### DIE GEMEINDEN

Die Gemeinden: Attnang-Puchheim, Edt bei Lambach, Gunskirchen, Lambach, Redlham, Rüstorf, Schlatt, Schwanenstadt, Stadl-Paura, Wels

Der Achsenraum folgt dem Verlauf der Westbahn zwischen dem OÖ Zentralraum Linz – Wels und der Mittelstadtregion Gmunden – Vöcklabruck und liegt damit an einer der am stärksten befahrenen Schienenverbindungen Österreichs. Ein kurzer Abschnitt der Westbahn zwischen Lambach und Breitenschützing ist seit seiner Begradigung in den Jahren 2010-2012 als Hochleistungsstrecke klassifiziert.

Die traditionell vorkommenden Streusiedlungen und Einzelgehöfte prägen das Bild der vorrangig für den Ackerbau genutzten landwirtschaftlichen Flächen zwischen den Hauptorten. Die Bevölkerungszunahme und die damit verbundene Siedlungsentwicklung führten jedoch teilweise zu Zersiedelung und Vermischung von landwirtschaftlich genutzten Flächen, Wohnstandorten und Gewerbeflächen. Wobei sich letztere vor allem im Nahbereich der B1 konzentrieren.

Viele der Gemeinden sind vorrangig Wohnstandorte mit einem hohen Auspendleranteil, abgesehen von Wels und Lambach, wo sich zentrale Funktionen, wie z. B. höhere Schulen und weitere Einrichtungen der sozialen Infrastruktur befinden. Die Mehrheit der Beschäftigten arbeitet im tertiären Sektor, in der Region sind zudem einzelne traditionsreiche Fertigungsbetriebe angesiedelt. Der Tourismus ist von eher untergeordneter Bedeutung, die Gemeinde Stadl-Paura hat sich jedoch mit der *Welt der Pferde* auf die Freizeitwirtschaft spezialisiert. Wichtiges Naherholungsgebiet für den Handlungsraum sind der Traunauengrünzug sowie größere, landwirtschaftliche Flächen und die Traunleiten.

- Stärken im Bereich nachhaltige Mobilität und deren Ausbau: Kanalisieren der Verkehrsbelastung durch Konzentration verkehrsintensiver Nutzungen an sehr gut erschlossenen Standorten, bessere Quervernetzung im ÖV, Steigerung der ÖV-Nutzung im Berufsverkehr
- Hochwertige Flächen und Standorträume: Gewerbestandorte sichern, Nord-Süd verlaufende Grünverbindungen sichern, Abstände zwischen bestehenden bzw. zusammenwachsenden Siedlungsteilen erhalten (Grüngliederung), Vermeiden von Nutzungskonflikten durch klare räumliche Trennung sich störender Nutzungen, Sichern hochwertiger landwirtschaftlicher Flächen
- Die "Perlschnur" der Ortszentren an der Westbahn: Gestaltung der Ortszentren, Nutzungsdurchmischung und Revitalisierung, Siedlungsentwicklung durch Verdichtung statt Flächenausdehnung

# **Entwicklungsachse Allhaming – Vorchdorf (A 1)**

#### DIE GEMEINDEN

Die Gemeinden: Allhaming, Eberstallzell, Eggendorf im Traunkreis, Pucking, Sattledt, Sipbachzell, Vorchdorf

Die Achse Allhaming – Vorchdorf folgt dem Verlauf der Westautobahn zwischen dem Kernraum Linz-Wels und der Mittelstadtregion Vöcklabruck-Gmunden. Zusätzlich wird die Achse beim Knoten Voralpenkreuz (Sattledt) von der A 9 gekreuzt. Daraus ergeben sich landschaftliche Zerschneidungen und Lärmbelastungen, aber auch gute Standortbedingungen für verschiedene gewerbliche Nutzungen.

Dem entsprechend ist das Umfeld der Autobahn, vor allem im Nahbereich der jeweiligen Anschlussstellen von weitläufigen Gewerbe- und Handelsstandorten geprägt. Als Industrie- und Logistikstandorte sind besonders Vorchdorf und Sattledt zu nennen; auch in Eberstallzell entsteht ein weitläufiges Gewerbegebiet.

In den letzten Jahren verzeichneten die Gemeinden entlang der Achse einen moderaten, aber stetigen Bevölkerungszuwachs, der sich gemäß den Prognosen der Statistik Austria auch in den nächsten Jahren fortsetzen soll. Die meisten Gemeinden - mit Ausnahme von Sattledt - sind Auspendlergemeinden. Während die Erschließung im Individualverkehr als sehr gut zu bezeichnen ist, ist diese im öffentlichen Verkehr eher unterdurchschnittlich. Entlang der Achse gibt es keine hochrangige Verbindung im öffentlichen Verkehr; viele PendlerInnen haben daher keine Alternative zum MIV.

- Hochwertige Standorte, die insbesondere konkrete Nutzungsstrategien für Standorte an den Anschlusspunkten erfordern, im Falle neuer Anschlussstellen verbindliches Raumordnungskonzept / INKOBA, Gewerbebetriebe statt Geschäftsflächen an Anschlussstellen, um die Nachteile von autorientierten Handels- und Dienstleistungsagglomerationen zu vermeiden
- Unzureichende ÖV-Angebote verbessern, kleinregionale ÖV-Systeme und Radverbindungen für den Alltagsund Freizeitverkehr ausbauen

## **Entwicklungsachse Wels – Grieskirchen (B 137, Passauerbahn)**

#### DIE GEMEINDEN

Bad Schallerbach, Grieskirchen, Krengelbach, Schlüßelberg, St. Georgen bei Grieskirchen, Tollet, Wallern an der Trattnach, Wels

Die Achse Wels – Grieskirchen liegt an der Passauerbahn und der fast parallel verlaufenden B 137. Während im Bezirk Grieskirchen das Bevölkerungswachstum stagniert, weisen die Gemeinden entlang der Achse mit Ausnahme von Wallern an der Trattnach ein moderates bis deutliches Bevölkerungswachstum auf. Das Gebiet ist relativ dicht be- und teils stark zersiedelt. In manchen Bereichen sind die einzelnen Orte bereits zusammengewachsen bzw. stehen kurz davor, z. B. Grieskirchen - Schlüßlberg; Wallern - Bad Schallerbach.

Wichtiger Wirtschaftsfaktor für den Handlungsraum ist der Kurtourismus in Bad Schallerbach. Der Thermen- und Hotelkomplex zählt 740.000 BesucherInnen jährlich und ist damit das meist besuchte Thermalbad Österreichs. In Grieskirchen sind einige Betriebe des produzierenden Gewerbes angesiedelt, zusätzlich beherbergt Grieskirchen als Bezirkszentrum höherrangige Versorgungsfunktionen, z. B. Klinikum Grieskirchen, Bezirksgericht.

Abseits der Siedlungsgebiete wird Landwirtschaft, vorwiegende Ackerbau betrieben. Die reich strukturierte, landwirtschaftlich genutzte Kulturlandschaft und ihre Erholungsfunktion sind eine wertvolle Ressource für diesen auch touristisch orientierten Handlungsraum. Gleich bei Wels und westlich von Grieskirchen kreuzen zwei Wildtierkorridore, deren Durchlässigkeit aber zu verbessern wäre.

- Grünzüge zwischen den zusammenwachsenden Siedlungsteilen und deren Erhaltung, das Halten und Gestalten der Siedlungsränder, die Sicherung der landwirtschaftlichen Flächen und naturnahen Landschaftsteile
- Immissionsempfindliche Nutzungen (Wohnen, Tourismus) von Gewerbestandorten trennen
- Die reich strukturierte Kulturlandschaft im Hinblick auf den Kur- und Gesundheitstourismus sowie die Erholungsfunktion weiterentwickeln

## **Entwicklungsachse Engerwitzdorf – Freistadt (S 10)**

#### DIE GEMEINDEN

Engerwitzdorf, Freistadt, Gallneukirchen, Kefermarkt, Neumarkt, Unterweitersdorf

Die Achse folgt der in Errichtung befindlichen S 10, die bei Unterweitersdorf an die A7 und damit an den Kernraum Linz anschließt. Die Schnellstraße soll die infrastrukturelle Erschließung des Mühlviertels wesentlich verbessern und zudem zu einer Immissionsentlastung in den Siedlungsgebieten beitragen. Manche Gemeinden nutzten die Entlastung bereits zur Neugestaltung, beispielsweise Neumarkt im Mühlkreis.

Gleichzeitig ist die bessere Verkehrsanbindung eine große Chance für die wirtschaftliche Entwicklung der Achse und den Raum Freistadt. Mit der Erstellung interkommunaler Entwicklungskonzepte entlang der neuen Straße soll versucht werden, die Raumentwicklung vorausschauend zu lenken, konkrete Nutzungsstrategien für die hochwertigen Standorte zu entwickeln und eine ausufernde Siedlungsentwicklung um die Anschlusspunkte zu vermeiden. Die Interkommunale Raumentwicklung knüpft dabei an gemeinsame Betriebsansiedelungen an (Standorte Rainbach, Unterweitersdorf / Wartberg und Leopoldschlag).

Von Freistadt aus verkehrt eine Regionalbahn über Pregarten nach Linz; die Strecke verläuft jedoch etwas östlich der S 10-Achse und führt somit an den meisten Ortschaften vorbei. Aus den meisten Orten bestehen Busverbindungen nach Freistadt und Linz.

Alle Gemeinden entlang der zukünftigen S 10 weisen ein moderates Bevölkerungswachstum auf. Mit Ausnahme von Freistadt sind es Auspendlergemeinden; die wichtigsten Pendlerziele sind Linz und Freistadt selbst.

Das Landschaftsbild ist derzeit noch von der typischen Kulturlandschaft des Mühlviertels geprägt, dessen weitest möglicher Erhalt als wichtiges Ziel im Rahmen der künftigen Entwicklung zu definieren ist. Zwischen Götschka und Zimberg kreuzt ein Wildtierkorridor die B 310, der derzeit als nicht ausreichend durchlässig klassifiziert ist. Der Bau der S 10 bzw. der Tunnel Götschka kann hier Spielraum für Verbesserungen bieten.

- Entwicklung entlang der S 10 über ein interkommunales Entwicklungskonzepte (IKRE-Prozess) vorausschauend lenken: Konkrete Nutzungsstrategien für Standorte, insbesondere an den entstehenden Anschlusspunkten (Gewerbe statt Einzelhandelsflächen)
- Gemeindeübergreifende Standortentwicklung (Gewerbe, Handelsflächen, Tourismus, Infrastrukturen): Spezifische Standortprofile entwickeln, Aufschließungserfordernisse / Etappen abstimmen, gemeinsame Vermarktung

## Entwicklungsachse Enns – Steyr (B 309)

#### DIE GEMEINDEN

Asten, Dietach, Enns, Hargelsberg, Kronstorf, St. Florian, Steyr

Die Achse entlang der B 309 verbindet zwei wirtschaftsstarke Kernräume in Oberösterreich, den Kernraum Linz sowie den Kernraum Steyr. Durch den Ausbau der B 309 ist eine leistungsstarke Verkehrsachse gegeben, die die funktionale Verflechtung der beiden Kernräume durch eine konfliktfreie Erreichbarkeit intensiviert. Entlang der Achse befinden sich Gemeinden mit hoher Lebensqualität und gewachsenen Wirtschaftsstrukturen, die durch regional und überregional bedeutsame Leitbetriebe bestimmt sind. Maßgeblich für die Wirtschaftsstruktur ist dabei der sekundäre Sektor mit dem historisch gewachsenen Schwerpunkt im Bereich Sachgütererzeugung (Automotive, Maschinenbau, Metallerzeugung und -verarbeitung). Mit den Angeboten zu Ausbildung und Qualifizierung sowie den Unternehmen mit Forschung und Entwicklung vor allem in Steyr ist eine deutliche Technologieorientierung gegeben.

Topographisch wird der Achsenraum durch die Terrassenstufen der Enns geprägt. Äußerst fruchtbare Böden machen eine intensive Landwirtschaft möglich. Die markanten Vierkanthöfe sind charakteristische Bestandteile der Kulturlandschaft. Entlang der Landesstraßen befinden sich kompakte Siedlungsgebiete mit klar ausgeprägten Zentren. Die positive Bevölkerungsentwicklung steht in engem Kontext mit der Entwicklung von neuen Wohnstandorten, die ein breites Angebot von unterschiedlichen Wohnformen und Bauweisen aufweisen. Die Dynamik der Bodenpreise entspricht jener von Zentralräumen und steigt stetig.

Charakteristisch für die Entwicklungsachse sind auch die Verfügbarkeit und Ausstattung mit Ressourcen, insbesondere Energie und mineralische Rohstoffe. Das UW Ernsthofen sowie das dichte Freileitungsnetz mit den verschiedensten Spannungsebenen bis hin zum Höchtspannungsnetz (380 kV) verstärken die Bedeutung der Entwicklungsachse in Bezug auf die technische Infrastruktur. Dazu zählt auch die trimodale Verkehrsanbindung an die transeuropäischen Netze im Zusammenhang mit dem Donauhafen in Enns.

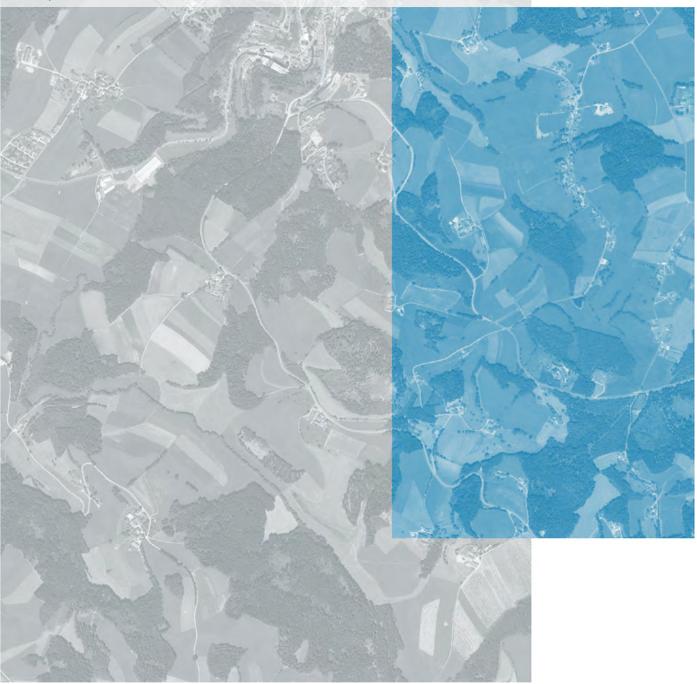
Zusätzlich zu den Gemeinden, die unmittelbar an der neuen B 309 liegen, bestehen enge Verflechtungen auch mit den Gemeinden, die durch das bestehende Netz an Landesstraßen mit der B 309 verbunden sind (z. B. Wolfern) oder durch die Knoten an der A1 sowie die Lage der Gemeindegrenzen direkt an den Kernraum Linz angrenzen (Asten und St. Florian).

Derzeit erarbeiten daher die Städte und Gemeinden St. Florian, Asten, Enns, Hargelsberg, Kronstorf, Dietach, Wolfern und Steyr im Rahmen der Interkommunalen Raumentwicklung Powerregion Enns – Steyr eine Strategie zur langfristigen Positionierung der acht Gemeinden und Städte als international wahrnehmbare Wirtschaftsregion mit hoher Lebensqualität, erfolgreichen Betriebsstandorten und einer nachhaltig abgestimmten Raumentwicklung.

Zur Umsetzung der gemeinsamen Ziele soll neben einem regionalen Raumordnungsrahmenplan auch eine Entscheidungs- und Kooperationsform für die künftige Zusammenarbeit gefunden werden (Satzung für einen Gemeindeverband mit Aufgaben im Bereich Raumentwicklung, Standortentwicklung sowie Regionalentwicklung = Mehrzweckverband).

- Interkommunale **Standortentwicklung**, regionale Zentren sowie funktionale Verflechtungen: Ausbau und Intensivierung der **interkommunalen Kooperation** auf Grundlage des kooperativen Raumentwicklungskonzeptes, Formalisieren interkommunaler Kooperation auf Basis der Kooperationsvereinbarung hin zur Gründung eines Mehrzweck-Gemeindeverbandes; Entwickeln konfliktarmer Standorte mit regionaler und überregionaler Bedeutung an Knoten des hochrangigen Straßennetzes und im Umfeld bereits bestehender Standorte, um Synergien zu nutzen; das Freihalten von Standortpotenzialen für die künftige Entwicklung von Standorten mit besonderer Bedeutung und funktionaler Ausrichtung für die **Positionierung der Region** sowie der Kernräume von Oberösterreich als Wirtschaftsstandort
- Ressourcenschutz und Minimierung von Nutzungskonflikten: Freihalten und Sichern hochwertiger Räume der Natur- und Kulturlandschaft, Sichern der natürlichen regionalen Ressourcen, insbesondere Boden und Wasser; Vermeiden zusätzlicher Umweltbelastungen in bereits belasteten Gebieten (besonders entlang der Westautobahn A1); Landschaftsgerechte und naturraumverträgliche Ausweisung neuer Siedlungs- und Betriebsstandorte. Absicherung der Maßnahmen in den Instrumenten der örtlichen Raumplanung; Abstimmen bestehender Nutzungen (insbesondere Wohnen) mit geplanten Nutzungen (z. B. Betriebe) und Erhalten oder Verbessern der Leistungsfähigkeit bestehender Infrastruktur
- ÖV-orientierte Siedlungsentwicklung: Maßnahmen zur Verbesserung des ÖV in Qualität und Quantität, bessere Abstimmung zwischen ÖV-Entwicklung und lokaler Siedlungsentwicklung





# Auszug aus dem Entwurf des Landesraumordnungsprogramms LAROP neu

### Ziele für die ländlichen Stabilisierungsräume:

Nördliches Mühlviertel – Böhmerwald Nordöstliches Mühlviertel – Mühlviertler Alm Sauwald nördliches Innviertler Hügelland Hausruck und Kobernaußerwald Welterberegion Hallstatt – Dachstein Pyhrn – Priel – Eisenwurzen

# Für die ländlichen Stabilisierungsräume sind künftig insbesondere folgende strategische Ziele zu verfolgen

Stärkung der zentralörtlichen Struktur durch Konzentration neuer Baulandwidmungen auf die Ortszentren bzw. Hauptorte sowie von überkommunalen Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen auf die Zentren der kleinstädtischen Kernräume, die Zentren der kleinregionalen Kernräume und die Kleinzentren.

Ausbau von kleinregionalen Mikro-ÖV-Systemen (z.B: Anruf-Sammeltaxi, Rufbusse, Gemeindebusse) zur Verbesserung der Erreichbarkeit.

Förderung der regionaltypischen multifunktionalen Land- und Forstwirtschaft sowie Erhalt der naturnahen Kulturlandschaft durch Erhöhung des regionalen Wertschöpfungspotentials wie z. B. durch Forcierung der Genussregionen oder durch Erzeugung und Vermarktung von Biomasse (forstliche, agrarische Reststoffe).

Ergänzendes spezifisches Ziel insbesondere für die ländlichen Stabilisierungsräume Nördliches Mühlviertel – Böhmerwald, Nordöstliches Mühlviertel – Mühlviertler Alm, Sauwald und nördliches Innviertler Hügelland:

Gemeinsame Nutzung hochwertiger Standorte für Gewerbe und Handelseinrichtungen.

# Ergänzendes spezifisches Ziel für den ländlichen Stabilisierungsraum Hallstatt – Dachstein

Nachhaltige und zukunftsfähige Weiterentwicklung der Welterberegion im Sinne eines bewahrenden Fortschritts (Erhaltung der Eigenart und Schönheit der Region, Stärkung des regionstypischen Handwerks, Bewusstseinsbildung für die Einzigartigkeit der Landschaft,..)

# Ländliche Stabilisierungsräume

umfassen jene Gemeinden, die von Bevölkerungsabnahmen, gesellschaftlicher Alterung, schwacher zentralörtlicher Versorgung und wenig Erwerbsalternativen gekennzeichnet sind. Die Sicherung der Versorgung mit öffentlichen und privaten Gütern und Dienstleistungen (öffentlicher Verkehr, Nahversorgung, soziale Infrastruktur), Arbeitsmöglichkeiten und die Teilhabe der Bevölkerung an einem vielfältigen gesellschaftlichen Leben kann nur in Kooperation mit den kleinstädtischen Zentren sowie den ergänzenden kleinräumigen Versorgungszentren gesichert werden. Strategien zur Stabilisierung und Entwicklung dieser ländlichen Räume sollen die Vielfalt, Eigenständigkeit und Leistungsfähigkeit zum Ziel haben und Chancen und Partnerschaften zwischen den Bereichen Tourismus, der Land- und Forstwirtschaft, der Rohstoff- und Energiegewinnung sowie Handel und Gewerbe nützen und ausbauen. Basis sind eine nachhaltigen Nutzung der natürlichen Ressourcen, eine multifunktionale Landwirtschaft als Wirtschaftsfaktor sowie die Pflege der die regionale Identität prägenden Kultur- und Siedlungslandschaft. Wesentlich ist dabei die gesamthafte und strategische Ausrichtung und die Einbettung kommunaler Strategien in einen regionalen Zusammenhang. Ländliche Stabilisierungsräume überlappen sich teilweise mit Räumen mit besonderem touristischem Landschaftspotenzial (siehe Kapitel 4) bzw. grenzüberschreitenden Kooperationsräumen (siehe Kapitel 5).

#### Nördliches Mühlviertel - Böhmerwald

Die Region im Oberen Mühlviertel umfasst Gemeinden aus den Bezirken Rohrbach und Urfahr-Umgebung und wird im Westen von der Grenze zu Bayern und im Norden von der Grenze zur Tschechischen Republik begrenzt. Landschaftlich wird die Region von sanftwelligen Mittelgebirgsrücken in den höchsten Lagen des Mühlviertels und Böhmerwaldes geformt. Das Gebiet ist spärlich besiedelt, die Landschaft geprägt durch in den Wald eingestreute Grünlandzonen (Wiesen, Weiden). Die Lage und Erreichbarkeit zu den Zentralräumen bringt wirtschaftliche Herausforderungen mit sich. Trotz der verhältnismäßig großen Entfernung pendeln viele EinwohnerInnen in die Zentralräume aus.

#### Nordöstliches Mühlviertel - Mühlviertler Alm

Die Mühlviertler Alm umfasst Gemeinden aus den Bezirken Freistadt und Perg. Sie wird im Norden von der Grenze zur Tschechischen Republik und im Osten von der Landesgrenze zu Niederösterreich begrenzt. Auch diese Region ist wegen ihrer Lage und Erreichbarkeit vorwiegend strukturschwach. Trotz der verhältnismäßig großen Entfernung pendeln viele EinwohnerInnen in die Zentralräume aus. Die Landwirtschaft (meist im Nebenerwerb) und wegen des Waldreichtums die Forstwirtschaft sowie der sanfte Tourismus spielen für die regionale Wirtschaft eine wesentliche Rolle.

#### Sauwald

Der Sauwald ist eine ca. 40 km südlich der Donau verlaufende plateauartige Erhebung der Böhmischen Masse von Passau bzw. Schärding bis Eferding. Die Region umfasst Gemeinden aus den Bezirken Schärding, Grieskirchen und Eferding. Durch den hohen Waldanteil spielt die Forstwirtschaft eine große Rolle. Die Region ist bäuerlich geprägt, landwirtschaftlich wird das Gebiet als Grünland genutzt, Ackerbau ist kaum möglich. Der Tourismus spielt eine eher untergeordnete Rolle. Die Kulturlandschaft ist kaum zerschnitten, Zersiedelungstendenzen gibt es nur rund um die Ortschaften.

# Nördliches Innviertler Hügelland

Das Innviertler Hügelland ist eine Hügellandschaft mit flachen Tälern meist zwischen 350 m und 500 m Seehöhe und durch bäuerliche Weiler und Einzelhöfe geprägt. Der Waldanteil ist gering, die Landwirtschaft mit Ackerbau, meist Mais und Getreide vorherrschend. Auch Schottergruben sind für die regionale Wirtschaft bedeutsam. Um die größeren Siedlungsgebiete (Ried, Grießkirchen, Schärding) ist das Innviertler Hügelland zum Teil stark zersiedelt.

#### Hausruck und Kobernaußerwald

Der Hausruck- und Kobernaußerwald liegt an der Grenze zwischen Inn- und Hausruckviertel und umfasst Gemeinden aus den Bezirken Braunau, Grieskirchen, Ried und Vöcklabruck. Die Region ist durch Hügelland und einen hohen Waldanteil (bis zu 90%) geprägt; dadurch spielt die Forstwirtschaft eine wesentliche Rolle. Der einstmals bedeutende Kohlebergbau wurde völlig eingestellt, Erdgasvorkommen sind relativ häufig. Auch der Tourismus ist von Bedeutung. Hausruck- und Kobernaußerwald spielen vor allem als Naherholungsraum eine bedeutende Rolle. Es gibt nur wenige größere Ortschaften (Ampfelwang).

## Phyrn - Priel - Eisenwurzen

Die Region Pyhrn – Priel – Eisenwurzen ist Teil der Nördlichen Kalkalpen. Die Region umfasst vorwiegend Gemeinden aus dem Bezirk Kirchdorf an der Krems. Der zweisaisonale Tourismus ist für viele der Regionsgemeinden ein wesentliches wirtschaftliches Standbein. Schwerpunkte liegen im Sommer-, Tagesund Ausflugstourismus mit starkem Bezug der Erholungsnutzung zu den regionalen Zentren Enns, Steyr und Kirchdorf. Die Land- und Forstwirtschaft spielt ebenso eine bedeutende Rolle. Charakteristisch für die Eisenwurzen ist auch die eisen-, stahl- und holzverarbeitende Industrie. Durch die Pyhrnautobahn und Pyhrnbahn ist die Region an bedeutende internationale Verkehrsachsen angeschlossen.

## Welterberegion Hallstatt-Dachstein / Salzkammergut

Die Region im Inneren Salzkammergut umfasst Gemeinden aus dem Bezirk Gmunden. Sommer- wie Wintertourismus tragen zu einer hohen regionalen Wertschöpfung bei – die Region zählt mit dem Dachstein sowie dem Hallstätter See zu den Tourismus-Hot-Spots des Landes. Auch die Forstwirtschaft spielt eine bedeutende Rolle. Die Angebote im ÖV (Bahn – Bus – Schiff) sowie die Salzbergbahn und Dachsteinbahn bieten auch für die Tourismus- und Erlebnismobilität ein besonderes Potenzial.

Besondere Chancen und Herausforderungen für die ländlichen Stabilisierungsräume im oberösterreichischen Bergund Hügelland sind:

- Gemeinsame Standortentwicklung dort, wo geeignete Infrastrukturen bereits vorhanden sind; Berücksichtigen
  des Landschaftsbildes bei der Anlage von Betriebs- und Gewerbezonen; wirtschaftliche Potenziale und überkommunale Versorgungsfunktionen in kleinstädtisch geprägte Kernräume, kleinregionale Kernräume und Kleinzentren lenken
- Nördliches Mühlviertel Böhmerwald, Nordöstliches Mühlviertel Mühlviertler Alm: kleinregionale Kernräume und Kleinzentren im Mühlviertel und am Rande des Mühlviertels; gemeinsame Nutzung hochwertiger
  Standorte für Gewerbe und Handelseinrichtungen, Standortentwicklung über Wirtschaftspark Oberes Mühlviertel
- Sauwald: kleinstädtisch geprägte Kernräume (Schärding) und kleinregionale Kernräume und Kleinzentren (Peuerbach), gemeinsame Nutzung hochwertiger Standorte für Gewerbe und Handelseinrichtungen, Standortentwicklung über INKOBA Schärding und Eferding
- Nördliches Innviertler Hügelland: kleinstädtisch geprägte Kernräume (Schärding mit St. Florian am Inn und Suben, Ried mit Aurolzmünster, Tumeltsham und Hohenzell) und kleinregionale Kernräume und Kleinzentren (Andorf), gemeinsame Nutzung hochwertiger Standorte für Gewerbe und Handelseinrichtungen
- Hausruck und Kobernaußerwald: kleinstädtisch geprägte Kernräume (Schärding mit St. Florian am Inn und Suben, Ried mit Mehrnbach und Neuhofen im Innkreis) und kleinregionale Kernräume und Kleinzentren (Andorf)
- Phyrn Priel Eisenwurzen: kleinstädtisch geprägte Kernräume (Kirchdorf an der Krems mit Inzersdorf im Kremstal, Micheldorf und Inzersdorf) und kleinregionale Kernräume und Kleinzentren (Molln, Reichraming, Windischgarsten und Weyer)
- Welterberegion Halstatt–Dachstein / Salzkammergut: Bad Goisern und Bad Ischl als kleinstädtisch geprägte Kernräume, zentrale Beschäftigungs- und Versorgungsstandorte im inneren Salzkammergut
- Regionale Kooperationen ausbauen: Gemeinsame r\u00e4umliche Leitbilder mit den Schwerpunkten: Arbeitspl\u00e4tze,
   Daseinsvorsorge, Partnerschaft Landwirtschaft Tourismus, Energie(-raumplanung), Abstimmung bei Siedlungsentwicklung, Gewerbeentwicklung und Verkehr
- Grenzüberschreitende Kooperation (EUREGIO Bayrischer Wald Böhmerwald): Stärken der gemeinsamen regionalen Identität, Unterstützung der Tourismus- und Freizeitwirtschaft. Abstimmen von Verkehrs- und Energiefragen sowie der Aktivitäten im Gesundheits- und Sozialwesen
- Zersiedelung insbesondere um die größeren Siedlungsgebiete eindämmen, v.a. im Innviertler Hügelland um Ried,
   Grießkirchen, Schärding
- Regionale ÖV Angebote ausbauen, Erreichbarkeit durch Ausbau kleinregionaler Mikro-ÖV-Systeme verbessern
   (z. B. Anruf-Sammeltaxi, Rufbusse, Gemeindebusse). Nachhaltige Angebote zur Tourismusmobilität besonders beachten
- Regionaltypische multifunktionale Land- und Forstwirtschaft: Regionale Wertschöpfungspotenziale z. B. durch Bioregionen sowie Genussregionen erhöhen, z. B.: Bioregion Mühlviertel, Genussregion Mühlviertler Alm Weidegans, Bierregion Innviertel, Genussregion Sauwald Erdäpfel; Naturnahe Waldbewirtschaftung unterstützen. Forste zu Mischwäldern umwandeln; Vielfalt der Kulturlandschaft pflegen; naturnahe Landschaftselemente erhalten, entlang von Verkehrswegen erhöhen; Charakteristische Elemente, v.a. Obstbaumwiesen, Einzelbäume erhalten und entwickeln; Kleinere Schottergruben als wertvolle Lebensräume gestalten (v.a. Hausruck Kobernaußerwald); Freihalten bisher rein bäuerlich besiedelter Landschaften von nicht agrarbezogener und nicht landschafts- und funktionsgerechter Bebauung
- Voraussetzungen für den landschaftsgebundenen Tourismus sichern: Sparsame Erschließung, Eindämmung des weiteren Landschaftsverbrauchs, landschaftsprägende Grünlandzonen erhalten
- Erzeugen und Vermarkten regional verfügbarer, erneuerbaren Energieträger: Biomassebasierte Versorgung
  (forstliche, agrarische Reststoffe) der Siedlungen und Betriebe, Energiemodellregionen: *Donau Böhmerwald*,
   Freistadt, Sauwald / Oberes Donautal, Phyrn Priel (hier auch Kleinwasserkraft fördern)

Besondere Chancen und Herausforderungen ergeben sich zudem für die Welterberegion Halstatt-Dachstein / Salz-kammergut aufgrund ihres besonderen Status als "Kulturlandschaft mit weltweit außergewöhnlichem Wert" (*outstanding universal value* lt. UNESCO).

- Die Region mit Bedacht auf das Welterbe im Sinne eines bewahrenden Fortschritts nachhaltig und zukunftsfähig zu entwickeln (auf Basis der Erstellung eines Welterbe-Managementsplanes), dazu:
- Die Eigenart und Schönheit des als Welterbe ausgezeichneten Gebietes erhalten, natürliche und naturnahe Ökosysteme in ihrer gesamten Vielfalt für die gegenwärtige und für künftige Generationen bewahren, Gäste und Einheimische von der Einzigartigkeit der Region begeistern;
- Pflege der von Menschen geprägten Landschaften und kulturellen Traditionen, zeitgemäße Architektur behutsam integrieren;
- Die Region als Erholungs- und Wirtschaftsraum nachhaltig nutzen (Schützen durch Nützen), das regionstypische Handwerk stärken und fördern, Arbeitsplätze auch in Verbindung mit dem kulturellen Erbe schaffen, naturnahe, sanften Tourismusformen weiterentwickeln, die regionaltypische multifunktionale Land- und Forstwirtschaft fördern nachhaltige Almbewirtschaftung (Almpflege, geeignete Viehrassen, Weideführung), regionales Wertschöpfungspotenzial erhöhen, z. B. durch die Genussregion Salzkammergut Käse sowie Salzkammergut Wildfangfisch, Energiemodellregion Inneres Salzkammergut, erneuerbare Energie biomassebasierte Versorgung (forstliche, agrarische Reststoffe) von Siedlungen und Betrieben
- Organisation der Trägerschaft für das Welterbe weiterentwickeln, Ideen zur Vernetzung und Inwertsetzung des kulturellen Erbes (z. B. Aufbau eines Welterbe-Informations- und Besucherzentrums, Gründung einer Welterbe-Akademie, Positionieren der Region als internationaler Bildungsstandort, ...), regionale Kooperationen ausbauen
- Regionale ÖV Angebote: Nachhaltige Gestaltung von Angeboten zur Tourismusmobilität (Mobilität zum und am Urlaubsort), Erlebnismobilität Bahn – Bus – Schiff – Bergbahnen), Kleinregionale Mikro-ÖV-Systemen zur Verbesserung der Erreichbarkeit ausbauen.





# Auszug aus dem Entwurf des Landesraumordnungsprogramms LAROP neu

# Räume mit besonderem touristischen Landschaftspotenzial:

Nördliches Mühlviertel Böhmerwald Nordöstliches Mühlviertel – Mühlviertler Alm Unteres Inntal Donautal Hausruck – Kobernaußerwald Salzkammergut – Welterberegion Nationalpark Kalkalpen – Totes Gebirge

Für die Räume mit touristischem Landschaftspotential sind künftig insbesondere folgende strategische Ziele zu verfolgen:

Verbesserung der ÖV-Angebote für den Tourismus mit spezifischen Schwerpunkten für die einzelnen Handlungsräume.

Schutz der naturnahen Kulturlandschaft mit ihren jeweiligen Sonderstandorten wie z. B. die Böhmerwaldmoore, naturnahe Laub- und Nadelwälder, extensive Almlandschaften und die landschaftsprägenden Grünlandzonen.

### Ergänzendes spezifisches Ziel für das Salzkammergut:

Erhalt des charakteristischen Landschaftsbildes durch Konzentration der Siedlungsentwicklung auf bestehende Zentren und durch Begrenzung von Zweitwohnsitzen.

# Räume mit touristischem Landschaftspotenzial

Räume mit touristischem Landschaftspotenzial haben aufgrund ihrer natürlichen und landschaftlichen *Ressourcen neben ihrer Bedeutung für die der Land- und Forstwirtschaft*, besonders gute Voraussetzungen für den Tourismus. Die Schönheit und Erlebbarkeit von Natur und Landschaft – das touristische Landschaftspotenzial – ist Basis einer nachhaltigen und erfolgreichen Tourismuswirtschaft. Während sich bis in die 1990er Jahre die touristischen Aktivitäten in Oberösterreich vor allem auf die Seen des Salzkammergutes und die hochalpinen Regionen konzentrierten, sind nun neue Regionen mit vielfältigen Kulturlandschaften, einem attraktiven Netz zum Wandern, Walken, Radeln und Mountainbiken, Langlaufen und Paddeln und regional authentischen Gastronomie- und Beherbergungsangeboten ins Blickfeld gerückt: Donautal und Inntal, Nördliches Mühlviertel – Böhmerwald, Nordöstliches Mühlviertel – Mühlviertler Alm sowie Hausruck – Kobernaußerwald. Der sensible Umgang mit Natur und Landschaft und ihren Besonderheiten, der Erhalt eines charakteristischen, nicht durch Baulandsplitter und Zweitwohnsitze zersiedelten Landschaftsbildes sowie die Verbesserung nachhaltiger Mobilitätsangebote (öffentlicher Verkehr, aktive Mobilität) für den Tourismus wird sich in Zukunft zunehmend zu einem Standortvorteil entwickeln.

#### Nördliches Mühlviertel – Böhmerwald

Siehe auch Handlungsraumtyp (3) Ländliche Stabilisierungsräume.

Die höchsten Lagen des Mühlviertels und des Böhmerwaldes sind hier als sanft wellige Mittelgebirgslandschaft erlebbar. Hier liegt die europäische Wasserscheide zwischen Elbe und Donau, die durch den Schwarzenbergschen Schwemmkanal überwunden wird. Das Gebiet ist spärlich besiedelt, die Landschaft geprägt durch in den Wald eingestreute Wiesen. Ein wichtiger Wirtschaftszweig ist der Tourismus im Sommer und im Winter, z. B. Radfahren und Wandern oder Langlaufen und Schifahren am Hochficht und Sternstein.

### Nordöstliches Mühlviertel - Mühlviertler Alm

Siehe auch *Handlungsraumtyp* (3) Ländliche Stabilisierungsräume.

Die Region weist zahlreiche, intakte Naturräume und Landschaftselemente auf. Es gibt zwei Genussregionen: *Mühlviertler Alm Weidegans*, *Bioregion Mühlviertel*. Ein Viertel der Betriebe wirtschaftet biologisch. Der Tourismus ist ausbaufähig, im Vordergrund steht die Naherholung.

#### **Unteres Inntal**

Das Untere Inntal in Oberösterreich erstreckt sich - entlang der Staatsgrenze - von der Mündung der Salzach in den Inn bis nach Passau. Über die Grenze bestehen enge Beziehungen: gemeinsame Geschichte, Wirtschaft - Arbeitsmarkt (mit Arbeitsplatzschwerpunkten im Chemiedreieck Bayern), Freizeit - Erholung. Direkt entlang des Inns sind vor allem der Radtourismus und Energiegewinnung bedeutend. Die Kleinstädte Braunau, Schärding und der Markt Obernberg am Inn liegen direkt am Fluss. Entlang des Inns erstrecken sich Auen und bedeutende Vogelzugrastplätze, die Flächen dienen gleichzeitig als Retentionsraum.

#### **Donautal**

Das Obere Donautal - dort hat sich die Donau in einem Engtal in die Böhmische Masse eingeschnitten erstreckt sich von der Staatsgrenze bei Passau bis zum Eferdinger Becken. Wirtschaftlich bedeutend sind vor allem der Radtourismus am Donauradweg und die Energiegewinnung in mehreren Donaukraftwerken. Das unmittelbare Tal ist nur spärlich besiedelt.

#### Hausruck - Kobernaußerwald

Siehe auch Handlungsräume (d) Ländliche Stabilisierungsräume.

Der Hausruck- und der Kobernaußerwald bilden gemeinsam eines der größten zusammenhängenden Waldgebiete Mitteleuropas. Die Region ist durch ein Hügelland mit einem Waldanteil von bis zu 90% geprägt. Reiten, Radfahren, Wandern und Naturerlebnis bestimmen die touristische Angebotspalette. Der Raum Hausruck und Kobernaußerwald ist ein beliebtes Ausflugsgebiet.

# Nationalpark Kalkalpen - Totes Gebirge

Der Nationalpark Kalkalpen umfasst das ehemals für die Eisenverarbeitung forstwirtschaftlich genutzte Reichraminger Hintergebirge und das Sensengebirge. Der Nationalpark zeichnet sich durch seine unzerschnittenen großen Waldflächen aus. Ebenfalls zu den nördlichen Kalkalpen zählen Haller Mauern und Totes Gebirge. Auch sie bieten zahlreiche unberührte Landschaften, insbesondere Karstgebiete. Durch die Ferne der Zentralräume und die zum Teil mangelhafte Erreichbarkeit abseits der Hauptachsen ist die Region wirtschaftlich strukturschwach. Eine bedeutende Rolle spielen die Forstwirtschaft und der sanfte Tourismus sowie einzelne Wintersportgebiete (Wurzeralm, Hinterstoder-Höss, Grünau-Kasberg). Die Flüsse außerhalb der Schutzgebiete werden energiewirtschaftlich genutzt, insbesondere die Enns.

# Salzkammergut - Welterberegion

Das Oberösterreichische Salzkammergut erstreckt sich über die Salzkammergut-Täler (oberes Trauntal mit Traunsee) und Attersee-Mondsee-Becken als Zentralräume und die Mondseer Flyschberge, Traun- und Atterseer Flyschberge, die Salzkammergut-Voralpen und Teile des Vöckla-Ager-Hügellands und die Kalk-Hochalpen. Der Tourismus hat eine lange Tradition und ist ein wesentliches Standbein der regionalen Wertschöpfung. Die Forstwirtschaft ist ebenso bedeutend, die Landwirtschaft vorwiegend extensiv.

#### Besondere Chancen und Herausforderungen für die Räume mit touristischem Landschaftspotenzial sind:

- Voraussetzungen für den landschaftsgebundenen Tourismus sichern: Örtliche und regionale Entwicklungsund Tourismuskonzepte aufeinander abstimmen
- Landschaftsbild im Hinblick auf die Erholungsnutzung erhalten: Der Zersiedelung und Zerschneidung der Landschaft entgegenwirken, um die Attraktivität für Tourismus und Freizeitqualität nicht zu gefährden. Besiedelung auf bestehende Zentren konzentrieren. Freihalten bisher rein bäuerlich besiedelter Landschaften von nicht agrarbezogener und nicht landschafts- und funktionsgerechter Bebauung, insbesondere von Waldrandlagen und landwirtschaftlich genutzten Hangzonen. Aufforstungen und weitere Bebauung in naturnahen Kulturlandschaftsresten vermeiden.
- Landschaftsprägende Grünlandzonen erhalten, Kultur- und Naturlandschaft pflegen: Naturnahe Landschaftselemente erhalten, entlang von Verkehrswegen erhöhen. Charakteristische Elemente, v.a. Obstbaumwiesen sowie Einzelbäume erhalten und entwickeln. Kleinere Schottergruben als wertvolle Lebensräume gestalten (v.a. Hausruck Kobernaußerwald). Letzte naturnahe Laub- und Nadelwälder erhalten, v.a. in den Räumen Nördliches Mühlviertel Böhmerwald und Mühlviertler Alm. Hier auch Schutz der Böhmerwaldmoore. Sparsame Erschließung mit weiterer landschaftsverbrauchender touristischer Infrastruktur. In bestehenden Schigebieten die Qualität verbessern statt ausweiten. Zweitwohnungen (Ferien-, Wochenendhäuser, Appartements) begrenzen, v.a. im Salzkammergut
- Sanften Tourismus in Kombination mit der regionaltypischen multifunktionalen Land- und Forstwirtschaft: Partnerschaft Tourismus – Landwirtschaft stärken, z. B. Kur- und Gesundheitstourismus im Raum Hausruck – Kobernaußerwald, Reitwegenetz Pferdereich Mühlviertler Alm, Touristische Almnutzung nur im Einklang mit extensiver Almbewirtschaftung, v.a. im Raum Nationalpark Kalkalpen – Totes Gebirge und im Salzkammergut. Hier auch eine nachhaltige Almbewirtschaftung unterstützen (Almpflege, geeignete Rassen, Weideführung), Regionale Wertschöpfungspotenziale durch Bioregionen sowie Genussregionen erhöhen (z. B. Bioregion Mühlviertel, Genussregion Mühlviertler Alm Weidegans, Genussregionen Salzkammergut Käse sowie Salzkammergut Wildfangfisch)
- ÖV-Angebote verbessern: Nachhaltige Gestaltung von Angeboten zur Tourismusmobilität insbesondere im Öffentlichen Verkehr und im Radtourismus. Im Unteren Inntal und Donautal insbesondere touristische Mobilitätsketten im internationalen Radtourismus



# Auszug aus dem Entwurf des Landesraumordnungsprogramms LAROP neu

# Grenzüberschreitende Kooperationsräume:

EUREGIO Inn – Salzach

EUREGIO Bayrischer Wald – Böhmerwald

Raum Linz – Amstetten

Verflechtungsbereich Salzburger Zentralraum

Salzkammergut (OÖ – S – Stmk)

Raum Pyhrn – Liezen

Für grenzüberschreitende Kooperationsräume sind künftig insbesondere folgende strategische Ziele zu verfolgen:

in der EUREGIO Inn – Salzach und der EUREGIO Bayrischer Wald – Böhmerwald:

Weiterentwicklung der bestehenden Leitbilder und Vertiefung der landesübergreifenden Kooperationen insbesondere bei den Handlungsfeldern Tourismus und Freizeitwirtschaft, Gesundheit und Sozialwesen sowie bei der Abstimmung von Verkehrsund Energiefragen.

im Raum Linz – Amstetten und dem Verflechtungsbereich des Salzburger Zentralraums:

Erarbeitung gemeinsamer Strategien zur Abstimmung der Siedlungsentwicklung insbesondere der Schaffung von Wohnraum, Arbeitsplätzen, Dienstleistungen und Naherholungsgebieten sowie der dafür erforderlichen Infrastrukturen.

im Salzkammergut und dem Raum Pyhrn – Liezen:

Vertiefung grenzüberschreitender Tourismuskooperationen sowie Ausloten weiterer Kooperationsmöglichkeiten bei anderen Handlungsfeldern.

# Grenzüberschreitende Kooperationsräume

Grenzüberschreitende Kooperationsräume sind durch intensive Beziehungen zwischen Nachbarregionen gekennzeichnet. Es sind dies die österreichischen Bundesländer Niederösterreich, Salzburg und die Steiermark sowie die Südböhmische Region (Jihočeský kraj) und Bayern. Die Räume haben unterschiedliche Kooperationsansätze. An der Grenze zur Tschechischen Republik dominieren Kooperationen im Bereich des Tourismus und kleinräumige Wirtschaftskooperationen. Im Raum Freistadt – Budweis spielt der Ausbau der Infrastruktur eine wichtige Rolle. Im oberösterreichisch–bayrischen Grenzraum dominieren wirtschaftliche Kooperationen sowie die gemeinsame touristische Nutzung der Donau. Das oberösterreichische und salzburgische Seengebiet ist touristisch in vielfältiger Weise vernetzt. Das Salzkammergut erstreckt sich über die Bundesländer Salzburg, Oberösterreich und Steiermark und zeichnet sich durch eine besondere Identität aus. Kooperationen sind in vielfältigster Art und Weise vorhanden. Der Großraum Linz - Steyr strahlt in wirtschaftlicher Hinsicht weit nach Niederösterreich aus.

## **EUREGIO Inn - Salzach**

Die EUREGIO Inn – Salzach setzt sich in Oberösterreich aus 140 Mitgliedsgemeinden aus den Bezirken Braunau, Grieskirchen, Ried und Schärding zusammen. In Bayern ist der Landkreis Altötting im Regierungsbezirk Oberbayern Teil der EUREGIO. Ziel der Kooperation ist es, einen gemeinsamen Wirtschafts-, Kultur-, und Lebensraum zu entwickeln. Im Rahmen des Geschäftsfeldes *Grenzraumentwicklung* werden grenzüberschreitende Projekte initiiert und umgesetzt.

## **EUREGIO Bayrischer Wald - Böhmerwald**

Die EUREGIO wurde 1994 gegründet und ist ein grenzüberschreitender Zusammenschluss von Städten, Gemeinden, Landkreisen und Verbänden / Vereinen in der bayerisch-tschechisch-oberösterreichischen Grenzregion. Sie hat auf österreichischer Seite 110 Mitgliedsgemeinden und befasst sich mit grenzüberschreitender gemeinsamer Planung und Entwicklung in den Bereichen Tourismus, Umweltschutz, Verkehr, Wirtschaftsbeziehungen, Bildung, Kultur

Besondere Chancen und Herausforderungen für die grenzüberschreitenden Kooperationsräume mit Bayern und Tschechien sind:

- Gemeinsame Perspektiven entwickeln: Leitbild der EUREGIO Inn Salzach entwickeln, in Abstimmung mit den Zielen und Strategien der Europaregion Donau-Moldau, Leitbild der EUREGIO Bayrischer Wald - Böhmerwald vertiefen
- Vertiefung der landesübergreifenden Kooperationen: Kooperationsstrukturen ausbauen und weiterentwickeln,
   Stärken der gemeinsamen regionalen Identität durch Unterstützung regionaler Initiativen und Bildung von Kooperationen, Unterstützen der regionalen und lokalen Tourismus- und Freizeitwirtschaft bei der Einführung neuer Produkte und Dienstleistungen, Aktivitäten im Bereich Gesundheit und Sozialwesen: Ausbau der Zusammenarbeit,
   gemeinsame Nutzung von Infrastruktur, Koordinieren von Verkehrs- und Energieinfrastrukturen
- Verflechtungen zwischen Braunau und Simbach zur Funktionsteilung nutzen (Braunau als Versorgungsschwerpunkt, Simbach als ÖV –Verknüpfungspunkt Richtung Bayern, an bestehende Kooperationen Braunau-Simbach (z. B. Krankenhaus) anknüpfen

#### Raum Linz - Amstetten

Die Region Linz-Amstetten liegt zwischen den oberösterreichischen und niederösterreichischen Zentralräumen an der Donauachse. Ihre Lage an den Hauptverkehrsachsen (Straße, Schiene, Wasserstraße) sorgt für große Entwicklungsdynamik. In ökonomischer Hinsicht bildet die länderübergreifende Region eine funktionale Einheit. Es gibt intensive Verflechtungen im Wirtschaftsleben und im Arbeitsmarkt. Gemeinsame raumplanerische Projekte zeigen das große Interesse, länderübergreifende Synergieeffekte zu nutzen.

# Verflechtungsbereich Salzburger Zentralraum

Insbesondere der westliche Teil des Bezirkes Braunau weist starke Entwicklungstendenzen Richtung Salzburg auf, auch die Pendlerströme deuten darauf hin. In der Region haben auch international agierende Unternehmen ihren Sitz, Industrie und Gewerbe sind die wirtschaftlichen Schwerpunkte. Das steigende Verkehrsaufkommen erfordert den Ausbau der Verkehrsachsen unter besonderer Berücksichtigung der nachhaltigen Mobilitätsformen.

### Salzkammergut

Das historisch bedingt länderübergreifende Salzkammergut gehört zu Oberösterreich, Salzburg und der Steiermark. Die Region zeichnet sich durch eine unverwechselbare Eigenständigkeit aus und gehört zu den touristisch am besten erschlossenen Gebieten Österreichs (mit Sommer- und Wintertourismus). Die Erholungsmöglichkeiten umfassen Baden und Wassersport an den vielen Seen, Bergtourismus, Rad- und Reiturlaub, Wintersport, kulturelle Veranstaltungen, Gastronomie, Wellness- und Kurangebote.

## Raum Pyhrn - Liezen

Der Raum Pyhrn-Liezen umfasst die Region beiderseits des Pyhrnpasses in den Nördlichen Kalkalpen. Der Tourismus ist für viele der Gemeinden ein wesentliches wirtschaftliches Standbein. Die Land- und Forstwirtschaft spielt ebenso eine bedeutende Rolle. Durch die Pyhrnautobahn und Pyhrnbahn ist die Region an bedeutende internationale Verkehrsachsen angeschlossen. Die regionalen Zentren sind Windischgarsten und Liezen. Liezen hat als Arbeitsort und Einkaufsstadt dabei Bedeutung auch für Gemeinden in Oberösterreich.

Besondere Chancen und Herausforderungen für die grenzüberschreitenden Kooperationsräume mit den benachbarten Bundesländern sind:

- Gemeinsame Strategien zur Siedlungsentwicklung ausloten: Die Region erarbeitet gemeinsame Strategien zur Abstimmung von Wohnraum, Arbeitsplätzen, Dienstleistungen und Naherholungsgebieten und koordiniert die nötigen Infrastrukturen. Vorgehen zur Information und Abstimmung zur Entschärfung räumlicher Zielkonflikte aufbauen
- Kooperation der Gemeinden im Tourismus ausbauen: Verkehrsinfrastrukturen koordinieren und abstimmen,
   Örtliche und regionale Entwicklungs- und Tourismuskonzepte aufeinander abstimmen
- Gemeinsame Perspektiven für das Salzkammergut entwickeln: Leitbild Salzkammergut (OÖ, S, Stmk.), Kooperationsstrukturen vernetzen und effizient weiterentwickeln, Ausbau der grenzüberschreitenden Tourismuskooperationen, Schaffen integrierter Angebote (z. B. Salzkammergut Card), Welterberegion als Ansatzpunkt für
  nachhaltige Raum- und Regionalentwicklung
- Weitere grenzüberschreitende Verflechtungen thematisieren

# Aufgaben der zentralen Orte

- 1. Ein überregionales Zentrum soll die Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen des spezialisierten höheren Bedarfs gewährleisten.

  Der Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen des spezialisierten höheren Bedarfs dienen spezialisierte und weniger häufig in Anspruch genommene Einrichtungen der Verwaltung, der Rechtspflege, des kulturellen Lebens und des Gesundheitswesens für das ganze Land oder für größere Landesteile sowie Handels- und Dienstleistungseinrichtungen.
- 2. Ein ergänzendes Zentrum im Stadtumlandbereich soll in den Bereichen Arbeitsplätze, Bildung, Versorgung sowie des kulturellen und sozialen Infrastrukturangebots die überregionalen Zentren entlasten.
- 3. Ein regionales Zentrum soll die Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen des gehobenen Bedarfs gewährleisten.

  Der Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen des gehobenen Bedarfs dienen Einrichtungen auf wirtschaftlichem, sozialem und kulturellem Gebiet durch ein an Qualität und Quantität gesteigertes Angebot an Gütern und Dienstleistungen wie höhere und mittlere Schulen, Krankenhäuser, größere Sportanlagen, Verwaltungseinrichtungen auf Bezirksebene und vielseitige Einkaufmöglichkeiten in spezialisierten Handelseinrichtungen.
- 4. Ein kleinregionales Zentrum soll die Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen des weniger spezialisierten Bedarfs gewährleisten.

  Der Versorgung des weniger spezialisierten Bedarfs dienen Einrichtungen auf wirtschaftlichem, sozialem und kulturellem Gebiet durch ein gegenüber den regionalen Zentren im ländlichen Raum und den ergänzenden Zentren im Stadtumlandbereich geringeres, jedoch gegenüber den Gemeinden ohne Zentralität deutlich höheres Angebot an Gütern und Dienstleistungen wie z. B. Hauptschule, Apotheke, Zahnarzt sowie Einkaufsmöglichkeiten, die über den Eigenbedarf der Gemeindebewohner hinausgehen.
- 5. Ein Kleinzentrum soll eine wohnortnahe Grundversorgung gewährleisten und insbesondere als Impulsgeber für die umgebenden ländlichen Stabilisierungsräume dienen.

# Zentrale Orte Oberösterreichs

Zentrale Orte dienen als Standorte für überörtlich bedeutsame Einrichtungen des wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Lebens und gewährleisten für das jeweils zugehörige Einzugsgebiet wesentliche Versorgungsfunktionen.

## Die Zentralörtliche Struktur des Landes zeigt sich wie folgt:

# 1. Überregionale Zentren

Linz, Wels, Steyr

# 2. Ergänzende Zentren im Stadtumlandbereich

Ansfelden, Enns, Leonding, Traun

### 3. Regionale Zentren

Bad Ischl, Braunau am Inn, Eferding, Freistadt, Gmunden, Grieskirchen, Kirchdorf an der Krems, Perg, Ried im Innkreis, Rohrbach, Schärding, Vöcklabruck

### 4. Kleinregionale Zentren

Attnang-Puchheim, Bad Leonfelden, Kremsmünster, Edt-Lambach, Mattighofen Mondsee, Pregarten

#### 5. Kleinzentren

Altheim, Ampfelwang, Andorf, Bad Zell, Grein, Molln, Peuerbach, Reichraming, Vöcklamarkt, Weyer, Windischgarsten

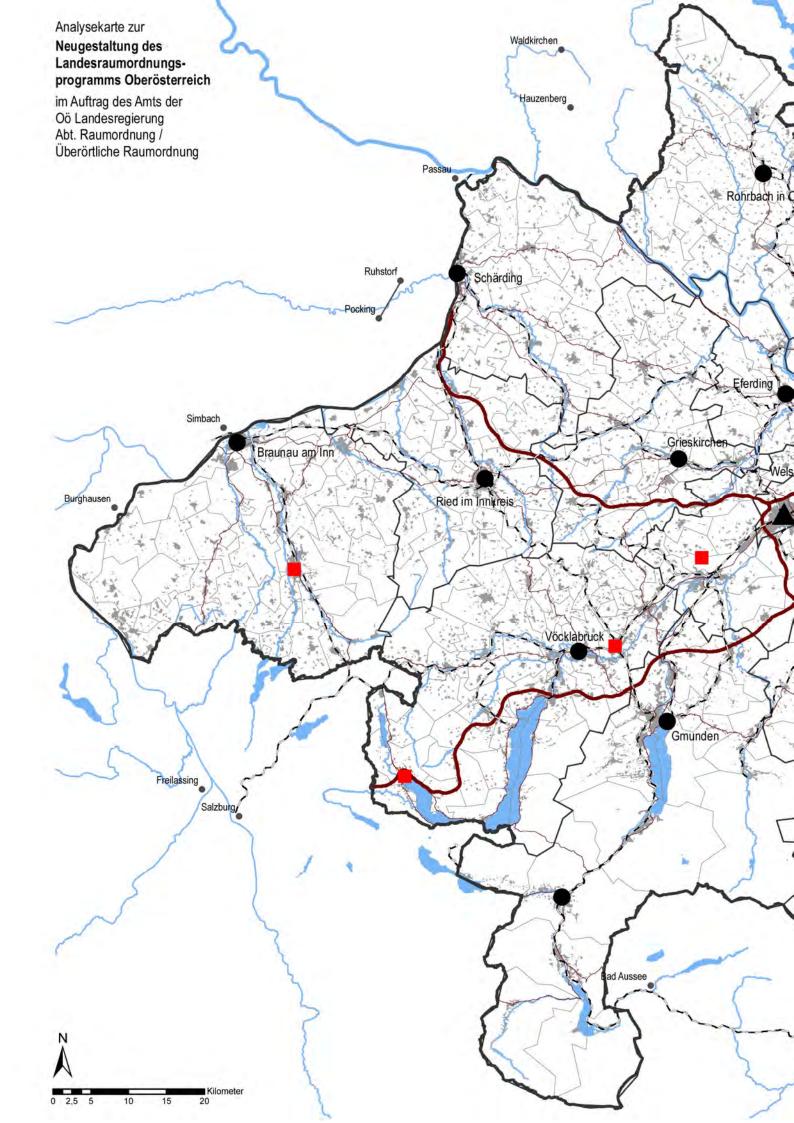
Zentrale Orte bilden ein Netz an Standorten, welches die Raumstruktur des Landes wesentlich mitbestimmt. Die zentralörtliche Ausstattung eines Ortes richtet sich dabei nicht nur nach der Größe oder der Zahl der EinwohnerInnen des Zentralen Ortes und seines Einzugsgebietes, sondern auch nach der räumlichen Lage bzw. Entfernung zu den anderen Zentralen Orten.

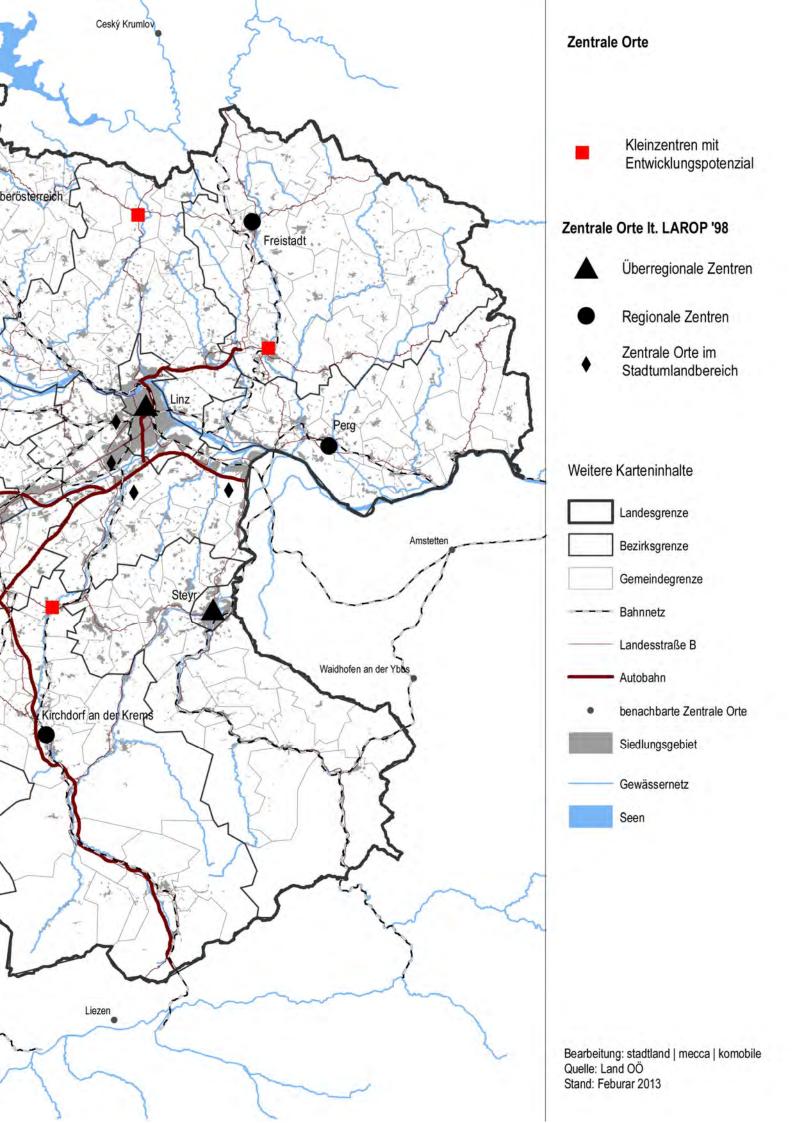
Die Landeshauptstadt *Linz* und den beiden weiteren Staturstädten Wels und Steyr, zugleich die deutlich größten Städte des Landes, sind klar als "überregionale Zentren" zu klassifizieren. Schon im Landesraumordnungsprogramm 1998 wurden Ansfelden, Enns, Leonding, Traun als ergänzende Zentren im Stadtumlandbereich von Linz festgelegt. Mit den Bezirkshauptstädten, ergänzt um Bad Ischl verfügt Oberösterreich über ein schon historisch definiertes Netz der regionalen Zentren.

Diese Kategorisierungen werden durch die aktuellen Untersuchungen bestätigt, wobei sich zeigt, dass die funktionalen Verflechtungen zwischen den Kernstädten und ihren Umlandbereichen in den letzten zwei Jahrzehnten stark zugenommen haben. So sprechen wir heute eher von "Kernräumen" als von einzelnen "Zentralen Orten" (Gemeinden) und definieren über diese Chancen und Handlungsbedarf in der Raumordnung und Raumentwicklung (siehe Kapitel "Handlungsräume").

Zusätzlich zu den bereits im LAROP 1998 definierten und auch im Raum ablesbaren Kategorien zentraler Orte kam es im vergangenen Jahrzehnt auch zu Veränderungen bzw. Ergänzungen im Netz der zentralen Orte. Zum einen entwickeln sich manche bestehenden Zentren zu Kleinstadtregionen, d. h. die abgedeckten Funktionen konzentrieren sich nicht auf ein Gemeindegebiet sondern finden sich auch und in Kombination mit nahe gelegenen Orten. Dies gilt besonders für jene Zentren-Gemeinden, deren Gemeindegebiet klein ist und das funktional dem Zentrum zuzuordnende Siedlungsgebiet auch Flächen in Nachbargemeinden umfasst (z. B. Ried im Innkreis, Kirchdorf an der Krems).

Gleichzeitig entwickelten sich ergänzende Standorte im ländlichen Raum: Durch Bevölkerungszuwachs und damit Anstieg an Nachfrage nach zentralörtlichen Einrichtungen, die Ansiedlung von neuen zentralen Einrichtungen (z. B. Fachhochschulen, Technologiezentren) und damit Schaffung neuer Angebote an zentralörtlichen Einrichtungen, bedeutenden Arbeitgebern, Intensivtourismus oder wichtiger Umsteigepunkte im öffentlichen Verkehr zu wichtigen Knotenpunkten im zentralörtlichen Netz von Oberösterreich ist die Bedeutung dieser Orte gestiegen. Es können also zusätzlich "Kleinregionale Zentren" und "Kleinzentren" definiert werden, die insbesondere der Versorgung im ländlichen Raum und als Impulsgeber für ländliche Stabilisierungsräume dienen. Wesentlichstes Kriterium für die Festlegung als Kleinzentrum ist die Funktion als ÖV-Knoten. Ergänzend dazu wird die Erfüllung von Ausstattungsmerkmalen berücksichtigt (Arbeitsplatzstandort, sekundäre und tertiäre Bildungseinrichtungen, Krankenhäuser, Gerichtsstandorte). Eingeflossen ist auch eine grobe Einschätzung der Bedeutung als Handelsstandort, wobei diese aufgrund fehlender genauer Daten zu Einkaufsflächen nur grob erfolgen kann. Neu in die Überlegungen aufgenommen sind auch wichtige Standorte der Regionalentwicklung (größere Gemeinden mit Sitz von AkteurInnen der Regionalentwicklung).





# III. Anhang

#### **GLOSSAR**

Achsenräume \* sind \*Entwicklungsachsen entlang von Hauptverkehrsträgern (Straße bzw. Schiene). Besonderes Entwicklungspotenzial besteht an Haltepunkten der Bahn (Rückgrat der Siedlungsentwicklung, Verdichtung im Bahnhofsumfeld). Der Entwicklungsdruck ist in Achsenräumen hoch, insbesondere an Autobahn- bzw. Schnellstraßenanschlussstellen. Die dynamische bauliche Entwicklung ist mit zunehmender Verdichtung und funktioneller Verflechtung verbunden, vielerorts aber auch mit Zersiedlungserscheinungen und dem Zusammenwachsen von Siedlungsgebieten. In den Achsenräumen entlang der übergeordneten Verkehrsverbindungen ist das Ordnen der Raumnutzungen und das Lenken der räumlichen Entwicklung auf raumplanerisch sinnvolle Standorte sowie die Sicherung von Landschafts-und Erholungsräumen eine vordringliche Aufgabe. Achsenräume sind eine Kategorie von \*Handlungsräumen lt. OÖ Landesraumordnungsprogramm.

Agglomeration, Agglomerationsraum \* sind Begriffe, die international und insbesondere in der Schweizer Raumplanung für die Unterscheidung von Städten bzw. \*Stadtregionen –urbanes Kerngebiet mit dem funktional verflochtenen Umland – vom ländlichen Raum verwendet werden. Im österreichischen Begriffsverständnis im Sinne von "Ballung", "Ansammlung" bzw. "Anhäufung" schwingt bereits auch Kritik an einer ungeordneten räumlichen Entwicklung der Städte und Ortschaften in das suburbane, zunehmend zersiedelte Umland mit. Dies Tendenzen – Wohnen bzw. Zweitwohnsitze im sogenannten "Speckgürtel", Gewerbe- und Handelsagglomerationen außerhalb der Städte und Ortschaften – machen nicht an Gemeindegrenzen halt (siehe auch \*Suburbanisierung). Eine geordnete Entwicklung erfordert regionale Rahmensetzungen und interkommunale Kooperation.

Aktive Bodenpolitik \* Ankauf von Liegenschaften durch die Gemeinde bzw. einen Fonds der öffentlichen Hand mit dem Zweck, den örtlichen bzw. regionalen Baulandbedarf zu decken und Baugrundstücke für Wohnen bzw. Gewerbe bereitstellen zu können. Aktive Bodenpolitik kann auch für die Sicherung von Grün- und Freiräumen erfolgen, beispielsweise auf Basis eines Grün- und Freiraumkonzeptes. Siehe auch \*Bodenpolitik.

Ankerpunkte \* Gemeinden und Standorte zur Aufrechterhaltung der Daseinsfunktionen im ländlichen Raum. Als räumliche Ankerpunkte übernehmen kleinregionale Kernräume und Kleinzentren (siehe auch \*Kernräume, Siedlungskernräume) wichtige regionale Versorgungsfunktionen für die umliegende Region und sind gerade in peripheren Regionen die Motoren der Entwicklung.

Autoaffin \* Autoaffine Warenangebote umfassen Waren des nicht täglichen Bedarfs, die nach dem Kauf üblicherweise mittels Kraftfahrzeugen abgeholt oder transportiert werden (müssen). Dies sind vor allem Möbel, Baustoffe und -geräte, Gartenbedarf, Fahrzeuge und Maschinen. Im Gegensatz dazu sind Waren wie etwa Bekleidung, Hausrat, Spielwaren, Sportartikel, Papierwaren, Bücher, Zeitschriften, Uhren, Schmuck, Foto- und Videogeräte, Unterhaltungs- und Kommunikationselektronik, Kunstgegenstände etc. und persönliche Dienstleistungen (Gastronomie, Gesundheit und Kosmetik, Beratung etc.) für Ortszentren charakteristisch. \*Autoaffine Standorte, d.h. autoorientierte, auf KundInnen, die mit dem Auto kommen, ausgerichtete Standorte an der Peripherie mit einem für Stadt- und Ortszentren typischen Angebot an Waren und Dienstleistungen, schwächen Stadt- und Ortskerne, zersiedeln die Landschaft und erhöhen das Aufkommen im Pkw-Verkehr (siehe hingegen: \*Integrierte Lage).

**Baukultur, baukulturelle Prozesse** \* umfassen die Leistungen von Menschen und Gemeinwesen die natürliche oder gebaute Umwelt zu verändern. Baukultur geht über die architektonische Gestaltung von Gebäuden weit hinaus und umfasst beispielsweise auch den Städtebau und die Ortsplanung, die Gestaltung von Infrastrukturbauwerken durch Ingenieure, die Landschaftsarchitektur und die Gestaltung des öffentlichen Raums. Im Vordergrund von baukulturellen Prozessen steht nicht das "schöne" Bauwerk als Ergebnis. Es geht vielmehr um die Prozesse und die Menschen, die treibenden Kräfte hinter Baukultur, die sich mit

ihrer eigenen Zukunft auseinander setzen, mitreden, mitgestalten und Verantwortung für Veränderungen übernehmen. Das Thema betrifft also nicht nur professionelle Planer. Die Verantwortung für die Qualität der gebauten Umwelt ist eine individuelle – von jeder/m von uns – und eine gesellschaftliche, d.h. eine Aufgabe der Gemeinwohlsicherung durch die öffentliche Hand. Baukultur bedeutet Bau- und Planungsqualität im breiten Sinne: vom technischen Funktionieren über die Nutzbarkeit, von der Gesprächs-, Verhandlungs- und Planungskultur bis zum Erscheinungsbild von Stadt und Landschaft. Lebendige baukulturelle Prozesse sind durch Partizipation der Menschen vor Ort und durch Kooperation zwischen regionalen Akteuren gekennzeichnet.

Bedienungsqualität (im öffentlichen Verkehr) \* beschreibt die Attraktivität eines öffentlichen Verkehrsmittels. Diese hängt unter anderem ab von der Zahl der Fahrtmöglichkeiten (Bedienungshäufigkeit), von der Reisegeschwindigkeit des Verkehrsmittels und der Art des Verkehrsmittels (Bahn, Straßenbahn, Regionalbus, Stadtbus). Die Bedienungsqualität wird hier kategorisiert nach der Form des Verkehrsmittels (Bahn, Bus) und der Zahl der Fahrtmöglichkeiten. Die attraktivsten ÖV-Korridore werden als ÖV-Hauptachsen \* bezeichnet.

Bike & Ride \* engl. "Fahrrad und (mit)fahren", kurz: B+R, bedeutet, dass man bis zu einer Bahnstation oder Bushaltestelle mit dem Fahrrad fährt, dort das Fahrrad in eine Fahrradabstellanlage abstellt und per Bahn bzw. Bus weiterreist bzw. umgekehrt am Ankunftsort des öffentlichen Verkehrsmittels ein Fahrrad für die Weiterfahrt genutzt wird (auch als "Ride & Bike" bezeichnet). Voraussetzungen sind insbesondere die Einbindung der Bahnhöfe und Haltestellen in ein attraktives lokales Radwegenetz, die gute Zufahrt- und Orientierungsmöglichkeit am Bahnhof bzw. der Haltestellen und deren Umfeld, ausreichende – komfortable und geschützte – Fahrradabstellmöglichkeiten an Bahnhöfen oder Haltestellen (z. B. Fahrradboxen, Fahrradgaragen), die gute Zugänglichkeit der Bahn- bzw. Bussteige und die verbesserten Möglichkeiten der Fahrradmitnahmen im öffentlichen Verkehrsmittel. Auch Fahrradabstellanlagen in Kombination mit Sammelgaragen (für den Umstieg zwischen Fahrrad und Auto) können im weiteren Sinn als "Bike & Ride" bezeichnet werden.

Bodenpolitik \* bezweckt im Sinne der Raumordnung und Raumplanung die Wahrung des öffentlichen Interesses am Boden und an dem damit in Verbindung stehenden Lebensraum – dies unter möglichster Schonung des Privateigentums. Ziele der Bodenpolitik sind insbesondere die Bereitstellung bzw. das Verfügbarmachen von Bauland, um den Wohnungsbedarf zu decken, die Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Niederlassung von Wirtschaftstätigkeiten, insbesondere solcher mit hoher Wertschöpfung, indem qualitativ hochstehende Standorte zur Verfügung gestellt werden, die Sicherung von Flächen für Gemeinbedarfseinrichtungen, z. B. für Bildung, Gesundheit, Kommunikation, Kultur, Soziales, Verwaltung und Sicherheit sowie die Sicherung von Grün- und Erholungsräumen. Zur Bodenpolitik gehören Planungsmaßnahmen zur Baulandmobilisierung, beispielsweise die Zonierung und Befristung von Bauland (vor allem in Siedlungsrandlagen), die Rückwidmung von Bauland, Vereinbarungen mit den Grundeigentümern (Privatwirtschaftliche Maßnahmen zur Baulandsicherung), die Ausweisung von Vorbehaltsflächen (für Gemeinbedarfseinrichtungen aber auch Betriebe und leistbares Wohnen) sowie die aktive Bodenpolitik (Grunderwerb durch die öffentliche Hand und Bereitstellung im Sinne der Gemeinde- und Regionalentwicklung). Weitere (in Oberösterreich nicht definierte) Instrumente der Bodenpolitik sind Baulandumlegungen bzw. -zusammenlegungen und die Abschöpfung von Widmungsgewinnen mit Zweckbindung für die Orts- und Gemeindeentwicklung.

Carsharing \* engl. "Auto teilen", ist die gemeinschaftliche Nutzung eines oder mehrerer Autos bzw. einer Autoflotte. Das Auto kann dabei im Besitz einer Privatperson sein (privates Carsharing) oder von Unternehmen betrieben werden (kommerzielles Carsharing). Die Fahrzeuge können von den Mitgliedern der Carsharing-Organisation (Personen, Firmen, Institutionen) telefonisch bzw. per Internet reserviert und mit Chipkarte bzw. Smartphone entsperrt werden. Bei "stellplatzgebundene Systemen" muss das Fahrzeug an

festgelegten Standorten abgeholt und zu diesen zurückgebracht werden, bei flexiblen "on-demand Systemen" kann das Fahrzeug innerhalb einer definierten Zone abgeholt und beliebig zurückgestellt werden. Standort und Verfügbarkeit des Fahrzeugs können über das Internet / über Apps ermittelt werden. Die Abrechnung (für Fahrzeug, Wartung, Treibstoff, ...) erfolgt nach Zeit bzw. gefahrenen Kilometern. Im Unterschied zum konventionellen Autoverleih können die Fahrzeuge auch sehr kurzzeitig (z. B nur für eine halbe Stunde) angemietet werden. Man mietet das Fahrzeug nur für die Zeit, für die man es wirklich nutzt, wodurch es kurzfristig wieder für andere NutzerInnen zur Verfügung steht und sich Stehzeiten verringern. Erfahrungsgemäß ersetzt ein Carsharing-Auto 15 Privatautos. Zunehmend etablieren sich Internet-Plattformen, in die das private Fahrzeug zum Sharen eingebracht werden kann. Mit den Möglichkeiten des Sharens definieren sich Werthaltungen zur Mobilität und Mobilitätsstile zumindest in Teilen der Gesellschaft neu: "Nutzen" geht vor "Besitzen", man ist gut vernetzt ("connected") und wählt die beste Verbindung. Carsharing-Standorte, z. B. an Bahnhöfen und in lokalen Zentren, Carsharing-Modelle für "autofreie" bzw. verkehrsberuhigte Siedlungen und Stadtquartiere oder Carsharing als Teil des betrieblichen \*Mobilitätsmanagements tragen zu einer komfortablen, kosten- und ressourcensparenden Mobilität bei. In Oberösterreich ist Carsharing vergleichsweise noch wenig verbreitet.

Daseinsvorsorge \* Sicherung der "Grundversorgung" der Bevölkerung mit Gütern oder Dienstleistungen, die als unentbehrlich angesehen werden, zu sozial angemessenen Bedingungen. Es geht um die Versorgung mit Gütern und Leistungen, die in unserer Gesellschaft für ein menschliches Dasein als notwendig angesehen werden, wie zum Beispiel öffentlicher Verkehr, Energie- und Wasserversorgung oder Abfallentsorgung sowie Sozial- und Gesundheitseinrichtungen und leistbarer Wohnraum. Der Begriff hat politisch an Bedeutung gewonnen, nachdem in Europa zahlreiche öffentliche Dienstleistungsunternehmen wie der Schienenverkehr oder die Energieversorgung liberalisiert wurden. Daseinsvorsorge orientiert sich am Wohlergehen der gesamten Bevölkerung (Gemeinwohl). Zentrale Aspekte sind: Versorgungssicherheit, Nachhaltigkeit, Erschwinglichkeit der Leistungen für breite Bevölkerungsschichten und Erhalt von Qualitäts-, Umweltund Sozialstandards. Eine wesentliche Aufgabe der Raumplanung und Raumordnung ist die "räumliche Daseinsvorsorge".

Dichte, Bebauungsdichte (auch: Baudichte) \* Wie dicht ein Baugrundstück bebaut werden kann oder muss, wird über die Gebäudehöhe, die überbaubare Fläche und insbesondere das "Maß der baulichen Nutzung", d.h. das Zahlenverhältnis der überbauten Fläche bzw. der Geschoßflächen (siehe auch \*Geschoßflächenzahl) bzw. des umbauten Raumes zur Grundstücksfläche, definiert. Der gebräuchlichste Dichtebegriff ist die \*Geschoßflächenzahl. Eine höhere Bebauungsdichte bedeutete eine effizientere und damit flächensparendere Nutzung (siehe auch \*Flächensparende Siedlungsentwicklung) und mehr Tragfähigkeit für Einrichtungen der Nahversorgung, soziale Infrastrukturen und den öffentlichen Verkehr. Es sind daher insbesondere in Zentrumsnähe sowie in mit dem ÖV gut erschlossenen Gebieten (Nahbereich von Bahnhöfen und Haltestellen) höhere Bebauungsdichten zu definieren – auch im ländlichen Raum soll eine maßvolle Verdichtung angestrebt werden.

Einrichtungen mit hoher Kunden- und Besucherfrequenz, publikumsintensive Einrichtungen \* sind solche, die pro Flächeneinheit ein überdurchschnittliches Verkehrsauskommen induzieren. Das sind vor allem Versorgungseinrichtungen (Geschäftszentren), Schulen, gewisse Betriebstypen (Arbeitsplatzkonzentrationen), Veranstaltungszentren und größere touristische Attraktionen. Publikumsintensive Einrichtungen haben spezielle Anforderungen an den Standort: sehr gute ÖV-Erreichbarkeit und, bei hohem Güterverkehrsaufkommen, ein leistungsfähiger und konfliktfreier Anschluss an das hochrangige Straßennetz.

**Energieraumplanung** \* fokussiert auf energie- und ressourcenbewusste Planungsprozesse und Planungstools für energieeffiziente und ressourcenschonende Siedlungs- und Raumstrukturen, eine nachhaltige Mobilität und die Sicherung von Flächen für die Produktion und Verteilung erneuerbarer Energien. Wesentliche Ziele und Maßnahmen dazu sind insbesonders: kompakte, \*flächensparende Bauweisen, orientiert an

der Sonne und lokal verfügbaren Energiequellen, Durchgrünung (Beschattung, Kleinklima), verkehrssparende Nutzungsdurchmischung und \*Innenentwicklung, die Ausweisung, Aktivierung und Verdichtung von Standorten für Wohnen und Wirtschaft nahe der Haltestellen des ÖV und zentraler Einrichtungen ("Stadt und Gemeinde der kurzen Wege"), attraktive Mobilitätsangebote (Komfort und gute Erreichbarkeit für FußgängerInnen und RadfahrerInnen, im lokalen und regionalen ÖV sowie ergänzend \*Carsharing, \*Ridesharing, \*Bike & Ride und \*Park & Ride), Verringerung der Verkehrserzeugung durch Stellplatzreduktion und Parkraummanagement, Bahnanschlüsse für Industrie- und Gewerbestandorte, \*Mobilitätsmanagement für Betriebe, Zonierung und Widmung von Flächen für erneuerbare Energieträger sowie Trassen- und Standortsicherung (jeweils unter Berücksichtigung der Umwelt- und Landschaftsverträglichkeit).

Entwicklungsachse \* Konzentration der Entwicklung von Wirtschaft, Verkehr und Siedlungen an hochrangigen Verkehrswegen (Straße, Schiene), gekennzeichnet durch eine dichte Folge von Siedlungs- und Wirtschaftsgebieten, die Bündelung von Infrastrukturen und starker Entwicklungsdynamik (Siedlungstätigkeit, Neuansiedelung). Siehe auch \*Achsenraum.

Flächensparende Siedlungsentwicklung \* Unsere Lebens- und Wirtschaftsweisen und unser Verkehrsverhalten sind raumgreifender geworden, wir verbrauchen immer mehr Fläche - in Österreich sind es rund 20 ha pro Tag – und dies bei zunehmender Knappheit von Grund und Boden. Diese Entwicklung ist weder wirtschaftlich noch umweltverträglich und führt zu mehr sozialer Ungleichheit. Der sparsame Umgang mit Grund- und Boden betrifft alle Raumnutzungen: Wohnen, Arbeiten, Versorgung, Erholung, Kommunikation und Verkehr. Die flächensparendste Siedlungsentwicklung ist die Nutzung des Bestands durch Umbau, Umnutzung (siehe auch \*Konversion), Revitalisierung, Aktivierung von Baulücken, Brachflächen und Leerstand (siehe auch \*Leerstandsmanagement) und durch Nachverdichtung untergenutzter Flächen. Im Neubau wie im Bestand sind zu forcieren: verdichtete Bauweisen (Bauen in der Reihe, in der Gruppe bzw. mehrgeschoßig, "Zusammenbauen" anstatt isolierter freistehender Gebäude mit schlecht nutzbaren Abstandsflächen), Mischnutzungen und deren Synergien, eine flächensparende Parzellierung, eine sparsame Erschließung (effiziente Gestaltung der Zufahrten, Stapeln der Stellplätze in Sammelgaragen, weniger Stellplätze, Gestaltung von vielfältig nutzbaren Straßen und Wegen) und die Nutzungsoptimierungen bei großflächigen Betriebs- und Handelseinrichtungen. Wesentlich für eine flächen- und ressourcensparende Entwicklung ist auch eine geordneten, Raumstruktur im größeren Zusammenhang – die polyzentrische Verteilung und Vernetzung der Wirtschafts- und Versorgungseinrichtungen auf den räumlich besten Standorten (siehe auch \*Polyzentrische Entwicklung) und der Festlegung von regionalen \*Grünzonen, um die Siedlungsgebiete zu gliedern und deren Zersplitterung und Ausuferung zu verhindern. Planungsinstrumente der Städte und Gemeinden für eine flächensparende Siedlungsentwicklung sind der Flächenwidmungsplan mit dem örtlichen Entwicklungskonzept und der Bebauungsplan, örtliche Fachplanungen, Beteiligungsprozesse sowie Maßnahmen der \*Bodenpolitik. Praxisbeispiele aus Oberösterreich zeigten die Förderaktionen (2006/2007, 2009/2010) des Landes zum Thema "Flächensparende Baulandentwicklung in Gemeinden". Modelle, die auf die Mehrfachnutzung des Raumes bzw. auf ein gemeinschaftliches Teilen von Raum ausgerichtet sind - wie das Sharing (Teilen) von Gebäuden, Wohnungen, Büros, Grünräumen, Stellplätzen, Fahrzeugen (siehe \*Carsharing) etc. – oder die gemeinschaftliche Planung, Errichtung und Organisation von Gebäuden und Wohnanlagen durch Baugemeinschaften oder Baugruppen tragen ebenfalls einer effizienteren Flächennutzung bei.

Geschoßflächenzahl \* Kurz: GFZ, Wert zur Festlegung des Maßes der baulichen Nutzung (siehe \*Dichte, Bebauungsdichte), der angibt, wie viele Quadratmeter Geschoßfläche je Quadratmeter Grundstücksfläche (Bauplatz) zulässig sind. Beispiel: Bei einer GFZ von 1,5 könnten auf einer Baugrundstück von 1.000 Quadratmetern eine Geschoßfläche von 1.500 Quadratmetern (z. B. 15 Wohnungen à 100 Quadratmeter) realisiert werden. Die Festlegung der GFZ im Bebauungsplan soll auf flächen- und ressourcensparende

Bauformen abzielen. Gebiete mit freistehenden Einfamilienhäusern weisen eine GFZ von meist weniger als 0,3 auf, verdichteten Flachbauformen (Reihenhäuser, Gruppenbebauung) erreichen rund 0,7 und mehr, im Geschoßbau liegt die GFZ im Allgemeinen über 1,0 und in der Blockrandbebauung der Gründerzeit bei rund 2,0 und mehr. Eine höhere Bebauungsdichte ermöglicht den Wohnraumbedarf bzw. den Flächenbedarf von wirtschaftlichen Aktivitäten flächensparend (siehe \*flächensparende Siedlungsentwicklung) zu decken, verringert den Druck auf die Siedlungsränder und zusätzliche Siedlungserweiterungen und unterstützt eine lebendige \*Innenentwicklung (Urbanität, Dorfleben). Zu geringe Bebauungsdichte – d.h. weniger BewohnerInnen, Arbeitsplätze und somit weniger potenzielle KundInnen und Fahrgäste – verursacht hingegen hohe Erschließungskosten (Leitungs- und Wegelängen, geringe Auslastung des ÖV).

Grenzüberschreitende Kooperationsräume \* sind eine Kategorie von \*Handlungsräumen lt. OÖ Landesraumordnungsprogramm. Die Regionen an den OÖ Landesgrenzen sind teilweise eng mit den Nachbarregionen in Niederösterreich, Salzburg und der Steiermark sowie in Tschechien (Südböhmen) und in Bayern verflochten. Sie weisen ähnliche Entwicklungsvoraussetzungen und Handlungserfordernisse auf und bieten Möglichkeiten der Aufgabenteilung bzw. -ergänzung. Grenzüberschreitende Kooperationen bestehen bislang meist jedoch eher sektoral. Auf beiden Seiten der Landesgrenzen besteht Potenzial zur Intensivierung bestehender bzw. zum Aufbau neuer Kooperationsstrukturen.

#### Grüne und Blaue Infrastruktur \* siehe \*Grünzone, Grünzug

Grünzone, Grünzug \* Regionale (flächige) Grünzonen und (bandförmige) Grünzüge übernehmen vielfältige Funktionen für eine existenz- und leistungsfähige Land- und Forstwirtschaft (siehe auch \*Multifunktionale Landwirtschaft), die Erholung und den Tourismus, die Siedlungshygiene und die Klimaverhältnisse (Frischluftreservoir, Temperaturausgleich, Versickerung von Niederschlägen), die Siedlungsund Raumgliederung, das typische Orts- und Landschaftsbild (Sichtbeziehungen, Einbindung der Siedlungsränder, Orientierung im Siedlungsgefüge), die Sicherung oder Wiederherstellung eines ausgewogenen Natur- und Landschaftshaushalts (Biodiversität, Lebensraumvernetzung, Durchgängigkeit überregional bedeutender \*Wildtierkorridore, Vielfalt der Fließgewässer und ihrer Ufer, Hochwasserretention) und tragen zur lokalen und regionalen Identität bei. Die "grüne" und "blaue" Infrastruktur (Grünzonen und Grünzüge und die Gewässer inkl. deren Ufer- und Retentionsräume) sind wichtige weiche Standortfaktoren für eine erfolgreiche regionale Wirtschaft und Voraussetzung für eine lebenswerte und lebensfähige Region. Regionale Grünzonen werden in Regionalen Raumordnungsprogrammen festgelegt. Eine Baulandneuwidmung ist hier im Regelfall nicht möglich.

Handlungsraum \* Handlungsräume sind besondere Zielgebiete der Landesplanung und Landesentwicklung, in denen die Akteure und Aktivitäten im Sinne des gesamtoberösterreichischen Interesses gebündelt werden. Handlungsräume sind Räume mit ähnlichen Handlungserfordernissen. Sie werden primär nach funktionalen Gesichtspunkten abgegrenzt und stimmen daher nicht immer mit administrativen Grenzen überein. Sie sind nicht flächendeckend ausgewiesen und können sich teilweise überlagern. Für Oberösterreich werden im Landesraumordnungsprogramm fünf Kategorien von Handlungsräumen definiert:

- (1) Siedlungskernräume mit den jeweiligen Verflechtungsräumen
- (2) Achsenräume
- (3) Ländliche Stabilisierungsräume
- (4) Räume mit touristischem Landschaftspotential
- (5) Grenzüberschreitende Kooperationsräume

**INKOBA** \* steht für die Initiative "Interkommunale Betriebsansiedlung" - mehrere Gemeinden kooperieren bei der betrieblichen Standortentwicklung und der gemeinsamen Vermarktung. Die Bandbreite der Zusammenarbeit ist dabei vielfältig:

Gemeinsame Entwicklung, Erschließung und Vermarktung von Betriebsstandorten bei Teilung der

Kosten und Erträge

- Abstimmung von Schwerpunkten f
  ür einzelne Standorte in einer Region
- Gemeinsame Vermarktung von Standorten

Aktuell (08/2014) arbeiten in Oberösterreich 24 Verbände bzw. GmbHs interkommunal in der Betriebsansiedlung.

Innenentwicklung \* Eine zentrale räumliche Strategie lautet: Innenentwicklung vor Außenentwicklung! Zunächst sollten die vorhandenen Siedlungsflächen (im bereits gewidmeten Bauland) entwickelt und besser genutzt werden, bevor sie ausgeweitet werden. Dies bedeutet nicht nur ungenutzte oder brach liegende Gebäude und Flächen umzunutzen (siehe \* Konversion). Auch bereits genutzte Flächen sollen intensiver genutzt werden (siehe \*Flächensparende Siedlungsentwicklung, \*Dichte, Bebauungsdichte). Dies ist durch bauliche Vorgaben in Bebauungsplänen und Maßnahmen der \*Bodenpolitik, z. B. vertragliche Vereinbarungen zwischen Gemeinde und Grundeigentümer bzw. Bauwerber), möglich. Die Umwandlung des Siedlungsbestandes hat vorhandenen Infrastrukturen mit einzubeziehen, wie zum Beispiel die Anbindung an den öffentlichen Verkehr, die Ausstattung mit Grünräumen und die Gestaltung des öffentlichen Raumes. Innenentwicklung trägt zu mehr Urbanität bzw. dörflichem Leben bei.

Integrierte Lage \* ist ein Innenbereich eines Siedlungsgebietes mit guter infrastruktureller Erschließung, wo sich die Nutzungen nachbarschaftlich ergänzen und städte- bzw. ortsbaulich verträglich sind. Die städtebauliche Integration für Handels- und Dienstleistungseinrichtungen gewährleistet eine verbrauchernahe Versorgung der Bevölkerung. Lagen außerhalb des Siedlungszusammenhangs, abgesetzt von einem Hauptort oder am Ortsrand, sind nicht als städtebaulich integriert anzusehen. Zu einem integrierten Standort gehört ein adäquater öffentlicher Personennahverkehr sowie die gute Erreichbarkeit mit dem Fahrrad, zumindest für Waren- und Dienstleistungsangebote des kurzfristigen Bedarfs muss der Standort auch gut zu Fuß erreichbar sein. Integrierte Standorte haben gegenüber Randlagen oder isolierten Lagen "auf der grünen Wiese" Erreichbarkeitsvorteile und tragen damit zur Vermeidung von Autoverkehr (siehe auch \*autoaffin) bei. Die städtebauliche Integration dient dem Schutz des Orts- und Landschaftsbildes und trägt zu einer sparsamen Flächeninanspruchnahme und zu einer funktionsgerechten Nutzung der Infrastruktur bei. Die Nutzungsmischung wird gefördert und eine lebendige Funktionsvielfalt der Stadt- und Ortskerne (Urbanität, Kommunikation, soziales Leben) gestärkt.

Kernräume, Siedlungskernräume \* sind eine Kategorie von \*Handlungsräumen lt. OÖ Landesraumordnungsprogramm. Das Zentrengefüge des Landes – und damit die Ausstattung mit Versorgungseinrichtungen, Arbeitsplätzen und Wohnraum – ist heute nicht mehr allein auf die Landeshauptstadt Linz, die Bezirkshauptstädte sowie einige weitere Stadtgemeinden (siehe auch \*Zentrale Orte) konzentriert, sondern umfasst größere funktionale Kernräume: die Städte und das mit ihnen eng verflochtene Umland. Diese verstädterten Räume sind dichter besiedelt, verkehrlich gut vernetzt und bilden zentrale Räume der Wirtschaftsentwicklung und der Unternehmensentscheidungen. Die Kernräume sind in sich zunehmend polyzentrisch (siehe auch \*Polyzentrische Entwicklung) organisiert, was Vorteile der Standortoptimierung, aber auch Konkurrenz zu gewachsen Stadt- und Ortskernen und Herausforderungen bezüglich der Bewältigung des Verkehrsaufkommen mit sich bringt. Maßnahmen der Raumordnung und Regionalentwicklung sind hier mit dem Spannungsfeld von Nutzungsdruck in den Zwischenräumen (dynamischen baulichen Entwicklung, Zusammenwachsen und Ausdehnung der Siedlungsgebiete) und Ausdünnung besonders in kleineren gewachsenen Zentren (Stadt- und Ortskerne) konfrontiert. Für Oberösterreich lassen sich als Handlungsräume vier Typen von Siedlungskernräumen definieren:

Großstädtisch geprägter Kernraum: die \*Stadtregion Linz - Wels

Mittelstädtisch geprägte Kernräume: die Kernräume Gmunden – Vöcklabruck und Steyr

Kleinstädtisch geprägte Kernräume: die Bezirkshauptstädte (inkl. Bad Ischl) außerhalb der groß-

und mittelstädtischen Kernräume und die mit ihnen teilweise zusammengewachsenen, verstädterten bzw. funktional eng verflochtenen Nachbargemeinden mit ihrem ländlichen Umland.

Kleinregionale Kernräume und Kleinzentren: übernehmen eine ergänzende Rolle zur Aufrechterhaltung der \*Daseinsvorsorge (Nahversorgung, soziale Versorgung, öffentlicher Verkehr, Wohn- und Arbeitsort) im ländlichen Raum und bilden damit \*Ankerpunkte für die umliegende Kleinregion.

Konversion, Nachnutzung, Revitalisierung \* beschreibt die Nutzungsänderung (Um-, Nach-, Folgenutzung) von Flächen bzw. Gebäuden, die brach liegen, leer stehen, schlecht ausgenutzt sind bzw. deren Nutzung nicht mehr den aktuellen wirtschaftlichen und städtebaulichen Anforderungen und Entwicklungsmöglichkeiten entspricht. Beispiele für solche Entwicklungsflächen sind innerörtliche industrielle Altstandorte, stillgelegte Bahnareale, Leerstand in Stadt- und Ortskernen, Gewerbebrachen sowie ehemalige Abbau- oder Lagerflächen. Je nach Situation kann es sich um eine bauliche Revitalisierung (z. B. Neubelebung als Stadtquartier, Kultur- und Veranstaltungsort, Wohnsiedlung bzw. Gewerbepark) oder um eine Nutzung als Freiraum (z. B. Park, Erholungsgebiet, Naturgebiet) oder Kombinationen davon handeln.

Ländlicher Raum \* Raumkategorie, die jene Landesteile umfasst, die eine dünnere Besiedlung und eine geringere bauliche Verdichtung aufweisen. Die Land- und Forstwirtschaft prägt die Flächennutzung und das Erscheinungsbild, auch wenn sie als Erwerbszweig im ländlichen Raum nicht mehr dominiert. Unter ländlichem Raum versteht man den Raum außerhalb der Städte und städtisch geprägten Kernräume, wobei je nach vorhandenen Strukturen und Entwicklungsmöglichkeiten sehr unterschiedliche Ausprägungen von ländlichen Räumen vorkommen. Im Unterschied zu den städtisch geprägten Kernräumen ist die funktionelle Verflechtung mit den größeren städtischen Zentren weniger ausgeprägt. Umso wichtiger sind für den ländlichen Raum die kleineren städtischen und kleinregionalen Kernräume. Die bauliche Entwicklungsdynamik ist im Allgemeinen schwach bzw. sogar schrumpfend (siehe \*Ländliche Stabilisierungsräume). Dennoch können vielerorts Zersiedelungstendenzen (Wohnen, Handel, Gewerbe, Tourismus) beobachtet werden, die zu einer zersplitterten, aufwändig zu erschließenden und das Landschafts- und Ortsbild beeinträchtigenden Siedlungs- und Nutzungsstruktur führen.

Ländliche Stabilisierungsräume \* sind eine Kategorie von \*Handlungsräumen lt. OÖ Landesraumordnungsprogramm. Diese ländlich geprägten Räume sind durch Bevölkerungsabnahmen, gesellschaftlicher Alterung, schwache zentralörtliche Versorgung und wenig Erwerbsalternativen gekennzeichnet. Die Sicherung der Versorgung mit öffentlichen und privaten Gütern und Dienstleistungen (öffentlicher Verkehr, Nahversorgung, soziale Infrastruktur), Arbeitsmöglichkeiten und die Teilhabe der Bevölkerung an einem vielfältigen gesellschaftlichen Leben kann nur interkommunal und in Kooperation mit den kleinstädtischen Zentren sowie den ergänzenden kleinräumigen Versorgungszentren gesichert werden. Strategien zur Stabilisierung und Entwicklung dieser ländlichen Räume sollen die Vielfalt, Eigenständigkeit und Leistungsfähigkeit zum Ziel haben und Chancen und Partnerschaften zwischen den Bereichen Tourismus, Land- und Forstwirtschaft, Rohstoff- und Energiegewinnung sowie Handel und Gewerbe nützen und ausbauen. Basis sind eine nachhaltigen Nutzung der natürlichen Ressourcen, eine \*multifunktionale Landwirtschaft sowie die Pflege der die regionale Identität prägenden Kultur- und Siedlungslandschaft. Wesentlich ist dabei die Einbettung kommunaler Strategien in einen regionalen Zusammenhang. Ländliche Stabilisierungsräume überlappen sich teilweise mit Räumen mit besonderem touristischem Landschaftspotenzial bzw. grenzüberschreitenden Kooperationsräumen.

Landschaftskonto \* ist ein Modell zur Kompensation (Ersatz- und Ausgleich) von Eingriffen in die Landschaft bzw. von Flächeninanspruchnahmen von Grün- und Freiräumen. Eine solche Eingriffs- / Ausgleichsregelung (vgl. Salzburg, Bayern) ist in Oberösterreich nicht eingeführt, jedoch verschiedentlich bereits diskutiert. Noch bevor ein konkreter Anlass (z. B. Verkehrsprojekt, Siedlungserweiterung, Betriebsstandortentwicklung, ...) besteht, werden Flächen zur Freiraumvernetzung und Freiraumgestaltung in einem landschaftsplanerischen Konzept definiert, sodass Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen an regional sinnvollen

Standorten ökologisch, landschaftsgestalterisch und für die Erholung wirksam umgesetzt werden können. Diese Vorgangsweise unterstützt zielgerichtete Maßnahmen (z. B. Auflagen im UVP-Verfahren) und eine raschere Projektumsetzung. Literaturhinweise: Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg: Empfehlungen für die Bewertung von Eingriffen in Natur und Landschaft in der Bauleitplanung sowie Ermittlung von Art und Umfang von Kompensationsmaßnahmen; Bayerisches Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen: Eingriffsregelung in der Bauleitplanung; Umweltanwaltschaft Salzburg: Leitfaden und Ausgleich im Land Salzburg; StadtUmlandManagement Wien - Niederösterreich: Etablierung des Landschaftskontos als strategischen Modellansatz am Sektor Landschaftsentwicklung im Ballungsraum Wien – Niederösterreich (2011), Umsetzungsleitfaden Landschaftskonto (2011)

Leerstandsmanagement \* bezeichnet Strategien und Maßnahmen, um der Entleerung und dem Funktionsverlust von Dörfern, Orts- und Kleinstadtzentren und der Verwahrlosung alter, leerstehender Bausubstanz insbesondere im ländlichen Raum entgegenzuwirken. Alterung der Bevölkerung, wirtschaftliche Umbrüche, veränderte Konsumgewohnheiten sowie veränderte Wohnbedürfnisse und vor allem die automobile Motorisierung haben vielerorts eine Negativspirale in Gang gesetzt: Zunehmend weniger BewohnerInnen reduzieren die Nachfrage, der Handel wandert ab, Betriebe schließen und immer mehr Gebäude stehen leer, das Ortsbild verliert an Attraktivität und der Ort an Image, die sukzessive Identifikation der BewohnerInnen mit ihrem Ort sinkt, was wiederum die Motivation zum Verbleib im Ort reduziert. Leerstandsmanagement setzt auf partizipative Planungsprozesse vor Ort und Impulse von außen: Professionelle Begleitung, Bewusstseinsbildung für die Qualität alter Gebäude und Strukturen, fachliche Beratung für Umbau und Neunutzung historischer Bausubstanz und zum Bauen im Bestand, neue Nutzungsperspektiven (z. B. lokale Produkte und Dienstleistungen über neue Partnerschaften zwischen Handel, Dienstleistern, Tourismus und Landwirtschaft, Ateliers und Werkstätten, Büro- und Praxisgemeinschaften, Gastronomie und Übernachtungsangebote mit Flair, neue Wohnformen wie betreubares Wohnen, Baugemeinschaften, Zwischennutzung, Gestaltung und Nutzung des öffentlichen Raums, lokale und kleinregionale \*Mikro-ÖV-Systeme) und gibt Impulse für neue, gemeinschaftliche Organisationsformen Autoorientierte Handels- und Dienstleistungsstandorte in Ortsrandlage oder auf der grünen Wiese (siehe auch \*Urbane Fragmente) sind hingegen hintan zu halten. Solche Siedlungssplitter konkurrieren Orts- und Stadtkerne und ziehen von diesen Kaufkraft, Arbeitsmöglichkeiten und gesellschaftliches Leben ab. Maßnahmen zur Vermeidung und Verringerung von Leerstand sollten – anknüpfend an bisherigen Erfahrungen und Erfolge in verschiedensten oberösterreichischen Gemeinden über die Dorf- und Stadtentwicklung, Lokale Agenda 21 Prozesse bzw. über Initiativen der \*Regionalmanagements weiter ausgebaut und Modellprojekte zur Ortskernentwicklung initiiert werden.

Leitbild, Räumliches Leitbild \* Ein Leitbild ist kein finales Zukunftsbild, sondern eine Orientierungsgrundlage für die künftige Entwicklung. Ein räumliches Leitbild stellt die Zielsetzungen für die räumliche Entwicklung und Kooperation textlich und kartographisch dar. Es dient dem gemeinsamen Verständnis für die Entwicklungsmöglichkeiten und -probleme und gibt Impulse in Richtung Umsetzung. Ein Leitbild ist somit auch Kommunikationsinstrument, das unterschiedliche Meinungen nicht zu scheuen braucht, sondern vielmehr Anreiz zu einer lebendigen Auseinandersetzung mit der räumlichen Entwicklung bietet. Ein regionales räumliches Leitbild untermauert die regionalen Stärken im internationalen Wettbewerb der Regionen, unterstützt die Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden, zwischen Land und Gemeinden, innerhalb des Landes und mit den Nachbarregionen und motiviert zur Abstimmung zwischen sektoralen Fachplanungen und der gesamträumlichen Entwicklung.

**Mikro-ÖV-Systeme** \* sind lokale oder kleinregionale ÖV-Systeme, die das reguläre ÖV-Angebot ergänzen. Sie sind meist lokal organisiert und auf die konkreten Bedürfnisse der NutzerInnen ausgelegt. Aus Kostengründen werden Mikro-ÖV- Systeme häufig mit freiwilligen LenkerInnen betrieben. Mikro-ÖV-Systeme können unterschiedlich organisiert werden, zum Beispiel auf Vereinsbasis, in Kooperation mit

örtlichen Taxiunternehmen oder als klassische ÖV-Leistungsbestellung. Mikro-ÖV-Systeme sind manchmal effektiver und effizienter als klassische Ortsbusse und können diese auch ersetzen.

Mobilitätsmanagement \* ist ein nachfrageorientierter Ansatz im Bereich des Personen- und Güterverkehrs, der neue Kooperationen initiiert und ein Maßnahmenpaket bereitstellt, um eine effiziente, umwelt- und sozialverträgliche (nachhaltige) Mobilität anzuregen und zu fördern. Die Maßnahmen basieren im Wesentlichen auf den Handlungsfeldern Information, Kommunikation, Organisation und Koordination und bedürfen eines Marketings. Mobilitätsmanagement kann das Ausmaß des Kfz-Verkehrs und den Stellplatzbedarf reduzieren und damit zur Lösung von Überlastungserscheinungen und Flächeneinsparungen beitragen und zu mehr Komfort für Arbeits- und Dienstwege führen. Die standortbezogene Implementierung von Maßnahmen des Mobilitätsmanagements für bedeutsame Verkehrserreger und an Standorten mit überlastetem Verkehrsnetz ist zu empfehlen.

Multifunktionale Landwirtschaft \* Landwirtschaft produziert nicht nur Lebensmittel und Rohstoffe. Sie ist darüber hinaus vielfältig – multifunktional – wirksam. Beispiele sind: die Pflege der Kulturlandschaft (insbesondere bei traditioneller Bewirtschaftung), die Erhaltung von Naturpotenzialen wie Bodenfruchtbarkeit, Biodiversität, Versickerung und Rückhalt von Niederschlägen, Frischluftkorridore, Tourismus und Freizeitangebote, soziale Leistungen wie Nahversorgung, Bildungs- und Therapieangebote sowie kommunale Leistungen wie Bereitstellung erneuerbarer Energie, Verwertung von Abfällen und Schneeräumung. Multifunktionale Landwirtschaft leistet einen wesentlichen Beitrag zur Versorgungssicherheit der Bevölkerung, zur Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen, zur Landschaftspflege und zur dezentralen Besiedlung des Landes (siehe auch \*Ländliche Stabilisierungsräume).

Oberlieger- und Unterlieger-Gemeinden \* sind Begriffe, die in der Raumplanung insbesondere im Zusammenhang mit Naturgefahrenmanagement verwendet werden. Durch technische (Hochwasser-)Schutzmaßnahmen, Bebauung und Bodenversiegelung tragen Oberlieger (die weiter flussaufwärts gelegene Gemeinden) zur Verschärfung der Gefahrensituation der Unterlieger (der weiter flussabwärts gelegene Gemeinden) bei. Der Bedarf an Retentionsräumen und Kompensationsflächen erfordert übergemeindliche Abstimmung und Steuerung.

### ÖV-Anschlusspunkt \* siehe \*ÖV-Knoten

ÖV-Einzugsbereich \* bezeichnet jene Flächen und Einrichtungen, die durch öffentliche Verkehrsmittel erschlossen sind. Die Größe des Einzugsbereiches hängt von der Qualität des Verkehrsmittels ab. Schienenverkehrsmittel haben einen größeren Einzugsbereich als Busverkehre. Hier werden folgende Werte für die Abgrenzung des ÖV-Einzugsbereiches verwendet: Bahnhaltestellen max. 1.000 Meter Fußweg, Straßenbahn- / \*RegioTram-Haltestellen maximal 700 Meter und Bushaltestellen maximal 500 Meter. Um die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu fördern, soll sich die künftige Raumentwicklung an den Einzugsbereichen des öffentlichen Verkehrs orientieren. Dies gilt ganz besonders für publikumswirksame Einrichtungen.

ÖV-Hauptachsen \* sind Räume, die von attraktiven Linien des regionalen öffentlichen Verkehrs erschlossen sind. Zentralräumliche ÖV-Hauptachsen sind solche, die durch ein öffentliches Verkehrsmittel erschlossen sind, das ein Grundintervall von 30 Minuten, zur Hauptverkehrszeit von 15 Minuten, bietet. Regionale ÖV-Hauptachsen haben ein Grundintervall von 60 Minuten, zur Hauptverkehrszeit eine Bedienung alle 30 Minuten. Die Siedlungsentwicklung soll sich vorrangig an den ÖV-Hauptachsen orientieren. Im Einzugsbereich der Haltestellen der ÖV-Hauptachsen soll eine Verdichtung der baulichen Nutzung erfolgen.

ÖV-Knoten \* sind Haltestellen bzw. Haltestellenbereiche, wo zwischen mehreren Linien des öffentlichen Verkehrs umgestiegen werden kann. Im regionalen Bereich, also außerhalb der größeren Städte, sind die Gemeinden mit ÖV-Knoten für die Ansiedlung publikumsintensiver zentraler Einrichtungen besonders gut

geeignet. Diese zentralen Einrichtungen sollten idealerweise im Nahbereich, zumindest aber im fußläufigen Einzugsbereich der Knoten-Haltestellen situiert sein. ÖV-Knoten sind eine städte- und ortsbauliche Aufgabe, um hier einen dichten Nutzungsmix mit attraktiven öffentlichen Räumen zu erzielen.

ÖV-Orientierung der Siedlungsentwicklung \* bewirkt, dass neue Nutzungen, \*Einrichtungen mit hoher Kunden- und Besucherfrequenz und publikumsintensive Einrichtungen vor allem im Einzugsbereich attraktiver öffentlicher Verkehrsmittel angesiedelt werden. Im Einzugsbereich soll eine höhere bauliche \*Dichte festgelegt und ein Nutzungsmix aus Wohnen, Arbeiten und Versorgung erreicht werden. Flächen können durch die Reduktion der Stellplätze gewonnen werden. Damit soll gewährleistet werden, dass für die Bevölkerung eine möglichst große Freiheit bei der Verkehrsmittelwahl gewährleistet ist und der Anteil des öffentlichen Verkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen erhöht wird.

Park & Ride \* engl. "Parken und (mit)fahren", kurz: P+R, bezeichnet Abstellmöglichkeiten für Pkw und Motorräder an Bahnhöfen und Haltestellen, um vor allem PendlerInnen die Möglichkeit zu gegeben, ohne Stau und Parkplatzprobleme mit öffentlichen Verkehrsmitteln in die Zentren zu gelangen. P+R wird auch bei der Bewältigung von Verkehrsproblemen bei Großveranstaltungen wie Festivals, Sportereignissen oder (Innenstadt-)Festen eingesetzt. P+R-Anlagen werden wie übliche Parkeinrichtungen als Parkplatz, Parkhaus oder Tiefgarage ausgeführt. Aus raumplanerischer Sicht ist es wichtig, P+R Anlagen inklusive der Zufahrten flächensparend zu konzipieren, um den Umstieg innerhalb des öffentlichen Verkehrs (z. B. zwischen lokalen / regionalen und übergeordneten Bus- und Bahnsystemen) sowie hochwertige Nutzungen und Verdichtungen im Bahnhofsquartier bzw. Haltestellenumfeld (Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Kommunikation, ...) nicht zu konkurrieren oder zu stören.

Polyzentrische Entwicklung \* Der Begriff stammt ursprünglich aus dem Europäischen Raumentwicklungskonzept (EUREK, 1999) und wurde als Ziel auch in der Territorialen Agenda der EU (2007) beibehalten. Wichtige Einrichtungen der Wirtschaft und Versorgung (Kultur und Bildung, Gesundheit und Soziales, Sport und Freizeit, Verwaltung und Sicherheit, ...) sollen auf die räumlich jeweils besten Standorte verteilt und miteinander vernetzt werden. Polyzentrische Strukturen bieten die Chance – aber auch die Herausforderung – die Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen wohnortnah und kostengünstig zu sichern, die Verkehrsströme räumlich und zeitlich besser zu verteilen und sich von der "Autoabhängigkeit" zu lösen. Dabei ist aber mehr denn je eine über einzelne Gemeinden hinausgehende koordinierte Vorgangsweise und Abstimmung der standörtlichen Angebote notwendig, um einen gemeinsamen Mehrwert zu lukrieren (vgl. Österreichisches Raumentwicklungskonzept, ÖREK 2011). Die Entwicklung des gemeinsamen Standortpotenzials und die Vermeidung regionsinterner Reibungs- und Konkurrenzverluste erfordert regionale Kooperation sowie Zusammenarbeit zwischen den Sektoren. Polyzentrische Entwicklung ist ein \*Leitbild, um das Siedlungsgefüge effizient, ausgewogen und nachhaltig zu gestalten.

Räume mit touristischem Landschaftspotential \* sind eine Kategorie von \*Handlungsräumen lt. OÖ Landesraumordnungsprogramm. Die Schönheit und Erlebbarkeit von Natur und Landschaft – das touristische Landschaftspotenzial – ist Basis einer nachhaltigen und erfolgreichen Tourismuswirtschaft. Während sich bis in die 1990er Jahren die touristischen Aktivitäten in Oberösterreich vor allem auf die Seen des Salzkammergutes und die hochalpinen Regionen konzentrierten, sind nun neue Regionen mit vielfältigen Kulturlandschaften, einem attraktiven Netz zum Wandern, Walken, Radeln und Mountainbiken, Langlaufen und Paddeln und regional authentischen Gastronomie- und Beherbergungsangeboten ins Blickfeld gerückt: Donautal und Inntal, Nördliches Mühlviertel – Böhmerwald, Nordöstliches Mühlviertel – Mühlviertler Alm sowie Hausruck – Kobernaußerwald. Der sensible Umgang mit Natur und Landschaft und ihren Besonderheiten, der Erhalt eines charakteristischen, nicht durch Baulandsplitter und Zweitwohnsitze zersiedelten Landschaftsbildes sowie die Verbesserung nachhaltiger Mobilitätsangebote (öffentlicher Verkehr, aktive Mobilität) für den Tourismus wird sich in Zukunft zunehmend zu einem Standortvorteil entwickeln.

Raumordnung \* im Sinne des Oberösterreichischen Raumordnungsgesetzes bedeutet, den Gesamtraum

und seine Teilräume vorausschauend planmäßig zu gestalten und die bestmögliche Nutzung und Sicherung des Lebensraumes im Interesse des Gemeinwohles zu gewährleisten; dabei sind die abschätzbaren wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Bedürfnisse der Bevölkerung, die freie Entfaltung der Persönlichkeit in der Gemeinschaft sowie der Schutz der natürlichen Umwelt als Lebensgrundlage des Menschen zu beachten.

Raumordnungsprogramm, Landesraumordnungsprogramm \* Gemäß Oö. Raumordnungsgesetz erfolgt die Umsetzung der Raumordnungsziele und -grundsätze sowie der Aufgaben der überörtlichen Raumordnung durch Raumordnungsprogramme. Sie sind Verordnungen der Landesregierung und haben die angestrebten Ziele der Raumordnung und die zu ihrer Erreichung notwendigen Maßnahmen näher festzulegen. Raumordnungsprogramme können für das gesamte Landesgebiet (Landesraumordnungsprogramme, kurz: LAROP) oder für Landesteile (regionale Raumordnungsprogramme) sowie für Sachbereiche der Raumordnung erlassen werden. Das neue LAROP spezifiziert Ziele und Maßnahmen, die für ganz Oberösterreich bzw. für einzelne Teilräume (siehe \*Handlungsräume) gültig sind. Die Umsetzung spezifizischer Ziele und Maßnahmen erfolgt im Kompetenzbereich der Raumordnung über regionale Raumordnungsprogramme bzw. Sachprogramme sowie über die örtliche Raumplanung. Das Land darf raumbedeutsame Verwaltungsakte und Maßnahmen – soweit nicht besondere gesetzliche Bestimmungen bestehen - nur im Einklang mit dem Raumordnungsprogrammen setzen. Die in der Regionalentwicklung tätigen Organisationseinheiten des Landes (RMOÖ, TMG, OÖ Tourismus, ...) haben sich bei der inhaltlichen Ausrichtung ihrer Tätigkeiten an den strategischen Zielen des Landesraumordnungsprogramms zu orientieren und diese bevorzugt mit geeigneten Maßnahmen zu verfolgen.

Regionalmanagement \* organisiert und unterstützt die regionale Kooperation. RegionalmangerInnen unterstützen als IdeengeberInnen, BeraterInnen, ModeratorInnen, PromotorInnen und "Förderlotsen" bei der Strategie- und Projektentwicklung sowie der Projektumsetzung. Die Regionalmanagement OÖ GmbH (RMOÖ) ist die Regionalentwicklungsagentur des Landes Oberösterreich. Sie ist Ansprechpartner für Gemeinden, Vereine, Institutionen und regionale Akteure, die Initiativen zur Entwicklung ihrer Region umsetzen wollen. Mit dem neuen Landesraumordnungsprogramm soll die regionale Ebene gestärkt und Regional- und Raumentwicklung stärker gebündelt werden (siehe \*Handlungsräume).

Regional Governance \* Traditionelle Formen des Regierens (Government) reichen heute nicht mehr aus, um die Vielfalt der Informationen, aber auch die Kreativität in der Gesellschaft gut zu nutzen. Daher öffnet sich die Verwaltung und ergänzt hierarchische Formen der Steuerung durch Handlungskooperationen mit weiteren Gruppen der Gesellschaft, wie z. B. Bürgerinnen und Bürgern, der Wirtschaft oder anderen Gebietskörperschaften (siehe auch \*top-down, bottom-up). Regional Governance ist gekennzeichnet durch

- Legitimierung durch Beteiligung (bzw. Billigung) der öffentlichen Hand,
- selbstverpflichtende Kooperations- und Netzwerkbeziehungen zwischen AkteurInnen und
- Steuerungsbemühungen des gemeinsames Handeln im Sinne eines größeren Ganzen ("die Region").

(Regional) Governance setzt auf Aushandeln und Teilhabe: Die Entwicklung, Planung, Entscheidungsfindung und Umsetzung von politischen Programmen und Projekten öffnet sich für Interessen und Meinungen von BürgerInnen (Partizipationsverfahren). Die Lösung von politischen Konflikten und Problemen wird durch Aushandlungsprozesse zwischen staatlichen und nicht-staatlichen AkteurInnen angestrebt. Die Entscheidungsfindung erfolgt nicht nur aufgrund formeller Vorgaben (z. B. Gesetze, Verordnungen), sondern auch durch informelle Regelungen in verschiedenen Verhandlungsforen. Ein Beispiel dafür sind Kooperationsvereinbarungen, wie sie im Rahmen der Interkommunalen Raumentwicklung (IKRE) in Oberösterreich bereits praktiziert werden.

**RegioTrams** \* sind attraktive Schienenverkehrsmittel, die vorrangig in Ballungsräumen und deren Umland realisiert werden. Sie bieten im Zulauf zu den Kernstädten attraktive Reisegeschwindigkeiten und bedienen

die Stadtzentren direkt. Sie sind eine Weiterentwicklung der bestehenden innerstädtischer Straßenbahnsysteme in Linz und Gmunden. Sie werden im Gegensatz zu Vollbahnen von leichteren Fahrzeugen befahren und nach der Straßenbahnverordnung betrieben. RegioTrams in Oberösterreich sind ein klassisches "Light-Rail"-System und ergänzen die Vollbahnen bzw. das künftige S-Bahnnetz, sowie den Busverkehr. Für die Raumplanung sind sie \*Entwicklungsachsen, an denen eine starke Konzentration der Siedlungsentwicklung um die Haltestellen der neuen Systeme angestrebt wird. Park+Ride- sowie Bike+Ride-Anlagen erleichtern an dafür geeigneten Standorten die Zugänglichkeit zum System.

**Ridesharing** \* oder Fahrgemeinschaften sind ein Ansatz, die Mobilitätskosten insbesondere für Pendler zu senken und den Kfz-Verkehr zu reduzieren. Dazu bestehen zahlreiche Angebote (Mitfahrerbörsen) auf regionaler und nationaler Ebene. Ridesharing wird vor allem bei längeren Pendlerdistanzen praktiziert. An Autobahnanschlussstellen werden eigene Pendlerparkplätze für Fahrgemeinschaften ("Ridesharer") eingerichtet.

Smart City \* "Smart Cities" ist ein Förderprogramm im Rahmen des österreichischen Klima- und Energiefonds und eine Initiative der Europäischen Kommission sowie ein Schwerpunkt im Rahmen Europäischer Forschungsprogramme. Dem Begriff wird aktuell weltweit in der Stadtentwicklung große Aufmerksamkeit geschenkt. Die Idee der "Smart City" bzw. der "Smart Urban Region" (vgl. www.smartcities.at) zielt auf Städte und \*Stadtregionen ab, in denen technische und soziale Innovationen intelligent eingesetzt und kombiniert werden, um die Lebensqualität heute und jene künftiger Generationen zu erhalten bzw. zu optimieren. Ein Stadtteil bzw. -quartier, eine Siedlung oder eine urbane Region soll durch den Einsatz intelligenter grüner Technologien zu einer "Zero Emission City" oder "Zero Emission Urban Region" werden. Die Verwirklichung einer nachhaltigen Energieversorgung im städtischen Kontext hat die Steigerung der Energieeffizienz, die Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energieträger sowie die Reduktion der Treibhausgasemissionen als strategische Kernziele. Smarte Stadtentwicklung erfordert hier intelligente, vernetzte und integrierte Lösungen für die nachhaltige Erzeugung, Verteilung und den Verbrauch von Energie in urbanen Räumen (Stadtteilen oder -quartieren bzw. innerhalb von Siedlungen oder Regionen, siehe auch \*Energieraumplanung).

Stadt- und Dorferneuerung \* 1986 startete das Land Oberösterreich mit dem Programm Dorf- & Stadtentwicklung, kurz: DOSTE. Unter Einbeziehung und Beteiligung der Bevölkerung sollen Maßnahmen zur Erhaltung und Belebung der Ortskerne, die Revitalisierung der wertvollen historischen Bausubstanz, die Erhaltung bzw. Vergrößerung des Grünraumes im Siedlungsbereich, die Dorfgemeinschaften bzw. das Stadtteilbewusstsein der BewohnerInnen gestärkt, beispielgebende Projekte für den Ort und die Region umgesetzt und die Einzelmaßnahmen in die regionale Entwicklung – weg von der Kirchturmpolitik – eingebunden werden. Mit einem eigenen Fördermodell werden Agenda 21-Prozesse und -Projekte in oberösterreichischen Gemeinden und Regionen fachlich und finanziell unterstützt. Im Sinne der polyzentrischen Entwicklung des Landes und der Stabilisierung des ländlichen Raumes sollten Planungs- und Beteiligungsprozesse forciert sowie und Modellprojekte kooperativ geplant, finanziert und umgesetzt werden (siehe auch \*Baukultur).

Stadtregion \* Stadtregionen – die Kernstädte und das mit ihnen eng verflochtene Umland – sind wachsende und auch in Zukunft bedeutsame Siedlungselemente, die als politische oder rechtliche Einheit in Österreich (im Unterschied beispielsweise zu \*Agglomerationen in der Schweiz, "Communautées Urbaines" in Frankreich oder stadtregionalen Gemeindeverbänden und Planungsverwaltungen in Deutschland) jedoch nicht existent sind. Im Österreichischen Raumentwicklungskonzept wurde die Bedeutung der Stadtregionen betont und der Bedarf einer Agglomerationspolitik / Stadtregionspolitik postuliert. Wie eine solche zu gestalten und auszustatten wäre, wird in der ÖREK-Partnerschaft "Plattform Stadtregionen" diskutiert. Auch im oberösterreichische Kernraum – der Stadtregion Linz – Wels und in den mittel- und kleinstädtisch geprägten Kernräumen (gelegentlich als Mittel- und Kleinstadtregionen bezeichnet) fehlen dauerhafte Platt-

formen, Prozesse und \*Leitbilder für die räumliche Entwicklung und regionale Kooperation.

**StadtUmlandManagement, Stadtumland-Partnerschaften** \* Plattformen und Vorgehensweisen für die Abstimmung und Kooperation zwischen Stadt- und Umlandgemeinden (siehe auch \*Regional Governance).

Suburbanisierung \* bezeichnet die meist disperse Ausdehnung (Zersiedelung) der Siedlungsgebiete ins Umland oder in die Zwischenräume von Städten und größeren Ortschaften. Ausgedehnte Einfamilienhausgebiete, Siedlungssplitter, Gewerbe- und Handelsagglomerationen an Ortsrändern und "auf der grünen Wiese" und ein großer Flächenbedarf für Straßen und andere Infrastrukturen sind Kennzeichen dieser ungeordneten räumlichen Entwicklung, die mit hohen Kosten für die Erschließung, starker Verkehrserzeugung und Verkehrsbelastung, beträchtlichem Flächen- und Energieverbrauch, sichtbarer und als negativ empfundener Veränderung des Siedlungs- und Landschaftsbildes, sozialer Entmischung und einer Ausdünnung der alten Orts- und Stadtkerne verbunden ist.

Top-down / bottom-up \* Top-down (engl. von oben nach unten) und bottom-up (engl. von unten nach oben) bezeichnen zwei entgegengesetzte Wirkrichtungen in Prozessen. Räumliche Planungen wirken gemäß der Kompetenzverteilung zwischen Bund, Land und Gemeinden top-down (verbindliche räumliche Festlegungen und Planungen des Bundes, Raumordnungsgesetz, Landesraumordnungsprogramm, Regionalplanung, örtliche Raumplanung) und gleichzeitig über die Partizipation bei der Planerstellung und Planabstimmung bottom-up. In der Planungspraxis gewinnen kooperative bottom-up Planungsprozesse insbesondere in der interkommunalen und regionalen Zusammenarbeit an Bedeutung. Über die Einrichtung von Beteiligungsmöglichkeiten (in Arbeitsgruppen, Verhandlungs- und Diskussionsforen etc.) für eine Vielzahl von AkteurInnen und Institutionen (siehe auch \*Regional Governance) entsteht ein gemeinsames Bewusstsein für und eine Identifizierung mit den gemeinschaftlich getroffenen Maßnahmen bzw. ein gemeinsames Verständnis für übergeordnete Sichtweisen. \*Bottom-up-Partizipation benötigt aber auch Steuerung, Unterstützung und Impulse \*top-down, die Verantwortung für eine nachhaltige Raumentwicklung – ressourcenund umweltschonend, sozial ausgeglichen und wirtschaftlich tragfähig – kann nicht auf die Kooperationsfähigkeit der Gemeinden "abgeschoben" werden.

Touristisches Landschaftspotenzial \* siehe \*Räume mit touristischem Landschaftspotenzial

**Urbane Fragmente** \* sind ohne Bezug zum Umfeld an den Siedlungsrändern, Autobahnabfahrten, Umfahrungsstraßen oder Kreisverkehren gewachsene Splitter und Anhäufungen von Einrichtungen, meist Einzelhandel oder Fachmärkte. Sie sind flächenintensiv, konkurrieren gewachsenen Stadt- und Ortskernen, erzeugen überproportional viel Pkw- und Lkw-Verkehr und beeinträchtigen das Landschafts- und Ortsbild. Im Gegensatz zu \*integrierten Lagen sind urbane Fragmente Splitter im Siedlungsgefüge und sollten planerisch vermieden, bzw. dort, wo bereits vorhanden, gefasst und gestaltet werden.

Umbaubar planen und bauen \* Der weitaus größte Teil unsere künftigen gebauten Umwelt – unserer Städte, Dörfer, Siedlungen, Zentren und Wirtschaftsgebiete – ist bereits gebaut. Wir werden in Zukunft vermehrt im Bestand bauen, umbauen, umnutzen, erneuern, weiterbauen. Gebäude und Siedlungen sollen sich den unterschiedlichen Lebensphasen und den sich ändernden Bedürfnissen anpassen können, Wohnen und Arbeiten in einem Gebäude, in einem Quartier, im Stadtteil und in der Ortschaft soll möglich sein. Dies erfordert planerische Konzeptionen, die beispielsweise Nutzungsflexibilität und Nutzungsvielfalt in den Erdgeschosszonen, ausreichende Raumhöhe auch für eine gewerbliche Nutzung, nutzungsoffene Raumkonzepte (Räume und Gebäude, die unterschiedlichen Zwecken dienen können), Teilbarkeit von Grundstücken, Maßnahmen zur Wiederbelebung von Leerstand, Management für Mehrfachnutzung, Prozesse der Nachverdichtung und neue Modelle des "Raum-Sharings" bereits mitdenken. Anpassungen bei den Bauvorschriften und der Wohnbauförderung sollten Umbau, Umnutzungen und Revitalisierungen erleichtern.

Welterberegion \* 1997 wurde die Region Hallstatt – Dachstein / Salzkammergut seitens der UNESCO mit

dem Prädikat Weltkulturerbe ausgezeichnet. Die historische Kulturlandschaft dieser alpinen Region ist eng mit der Salzwirtschaft verknüpft. Das Zusammenwirken von Natur und Mensch prägte die Landschaft, die als ein hervorragendes Beispiel einer Kulturlandschaft von großer Schönheit und wissenschaftlichem Interesse gewertet wurde ("outstanding universal value"). Die Region ist mit Bedacht auf das Welterbe im Sinne eines bewahrenden Fortschritts nachhaltig und zukunftsfähig zu entwickeln. Als Basis sind ein Managementplan zu erstellen und die notwendigen Organisationsstrukturen weiterzuentwickeln.

Wildtierkorridor \* Wildtierkorridore und Wildlebensräume werden aus wildbiologischer und naturschutzfachlicher Sicht – genauso wie aus jagdwirtschaftlichen Überlegungen – als Rückgrat für die Erhaltung der
biologischen Vielfalt bzw. eines Freiraumnetzwerkes bezeichnet. Der Verlust an geeigneten Habitaten oder
Verbundkorridoren kann dazu führen, dass Landschaftsräume und Populationen nicht mehr miteinander in
Verbindung stehen. Dies wirkt sich in weiterer Folge negativ auf die Populationsverteilung und Überlebensfähigkeit einzelner Populationen aus. Die Studie des der OÖ. Umweltanwaltschaft zu den Wildtierkorridoren (2012) nennt insbesondere folgende Maßnahmen, um die Lebensraumvernetzung zu gewährleisten:
Den Erhalt der noch verbliebenen, großen und geschlossenen (Wald-)Lebensräume und der noch vorhandener unzerschnittener und verkehrsarmer Räume sowie deren Schutz vor Zerschneidung sowie den Erhalt
bzw. die Wiederherstellung der Vernetzung durch Freihaltung von Landschaftskorridoren zwischen den
eigentlichen Wildlebensräumen von Bebauung und von unüberwindbaren Barrieren sowie das Hintanhalten
von Entwaldungen bzw. der Ausräumung der Landschaft. Geeignete Korridore und zu setzende Maßnahmen sind kartografisch dargestellt.

Zentrale Orte \* Zentrale Orte dienen als Standorte für überörtlich bedeutsame Einrichtungen des wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Lebens und gewährleisten für das jeweils zu-gehörige Einzugsgebiet wesentliche Versorgungsfunktionen. Das Modell der Zentralen Orte geht auf raumwissenschaftliche Untersuchungen in den 1930er Jahren zurück (Walter Christaller) und wurde seither in vielen Ländern und Regionen als \*Leitbild für eine dezentralisierte Siedlungsentwicklung übernommen (meist ohne Reflexion des geschichtlichen Kontexts im Nationalsozialismus). Im Modell der zentralen Orte bilden diese unter sich wiederum eine Hierarchie bzw. bauen ein Schema der Funktionsteilung von Zentralität auf.

**Zersiedelung** \* siehe \*Suburbanisierung

## **ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS**

BMVIT Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

DOSTE Dorf- und Stadtentwicklung

ETZ Europäische Territoriale Zusammenarbeit

EUREGIO EU Projekt zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit

GFZ Geschoßflächenzahl

HQ HochwasserabflussmengeHW300 300-jährliches HochwasseridgF in der geltenden Fassung

IKRE Interkommunale Raumentwicklung

IKREK Interkommunales Raumentwicklungskonzept

INKOBA Interkommunale Betriebsansiedlung

LAROP Landesraumordnungsprogramm

LEADER Liaison entre actions de développement de l'économie rurale, EU Förderprogramm für den

ländlichen Raum

IV Individualverkehr

IWB EU- Regionalprogramm "Investition in Wachstum um Beschäftigung", 2014-2020

MIV Motorisierter Individualverkehr

ÖREK Österreichisches Raumentwicklungskonzept
ÖROK Österreichische Raumordnungskonferenz

OTELO Offenes Technologielabor

ÖV Öffentlicher Verkehr

RMOÖ Regionalmanagement Oberösterreich GmbH

ROG Raumordnungsgesetz

TMG Technologie- und Marketinggesellschaft Oberösterreich

UNESCO United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization, Organisation der Vereinten

Nationen für Erziehung, Wissenschaft und Kultur

#### LITERATURHINWEISE, QUELLEN

Daten zu Bevölkerung und Wirtschaft (Statistik Austria, Land Oberösterreich – Abteilung Statistik)

Innovatives Oberösterreich 2020 – Strategisches Wirtschafts- und Forschungsprogramm (Land Oberösterreich, TMG – Oberösterreichische Technologie und Marketinggesellschaft m.b.H., 2010), www.ooe2020.at

Kartengrundlagen bereitgestellt über DORIS (Land Oberösterreich Geoinformation), eigene Bearbeitung Kursbuch Tourismus, OÖ 2011-2016 (Land Oberösterreich, Oberösterreich Tourismus, Wirtschaftskammer OÖ, 2011

Oö. Landesraumordnungsprogramm 1998, Verordnung und Erläuterungsbericht (Land Oberösterreich, 1998)

NaLa – OÖ Leitbilder zu Natur und Landschaft (Land Oberösterreich – Abteilung Naturschutz, seit 1999 – laufend weiterentwickelt)

OÖ Bodenentwicklungsprogramm 2010 (Land Oberösterreich – Abteilung Land- und Forstwirtschaft: Bodeninformationsbericht 2010)

Österreichisches Raumentwicklungskonzept ÖREK 2011 (Österreichische Raumordnungskonferenz, Wien 2011)

ÖREK Partnerschaft "Kooperationsplattform Stadtregion"

http://www.oerok.gv.at/raum-region/oester-reichisches-raumentwicklungskonzept/oerek-2011/oerek-partnerschaften/kooperations-plattform-stadtregion.html

ÖREK-Partnerschaft "Sicherung von Flächen für hochrangige Infrastrukturkorridore" http://www.oerok.gv.at/raum-region/oesterreichisches-raumentwicklungskonzept/oerek-2011/umsetzung-oerek-partnerschaften/flaechenfreihaltung.html

ÖREK-Partnerschaft "Regionale Handlungsebene stärken"

http://www.oerok.gv. at/raum-region/oesterreichisches-raumentwicklungskonzept/oerek-2011/umsetzung-oerek-partnerschaften/regionale-handlungsebene.html

Regionalverkehrskonzepte Oberösterreich (Verkehrsverbund, Land Oberösterreich)

Regionalinformation der Grundstücksdatenbank (Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen), aufbereitet vom Umweltbundesamt

Strategisches Wirtschafts- und Forschungsprogramm, Innovatives OÖ 2020, http://www.ooe2020.at

Szenarien der Raumentwicklung Oberösterreich 2030 (Hiess, H. - Rosinak & Partner, Studie im Auftrag der OÖ Landesregierung, 2011)

Transnational Strategy for Climate Proof Spatial Planning, 2013, www.clisp.eu

Verkehrsprognose Österreich (BMVIT)

Wildtierkorridore in Oberösterreich (Land Oberösterreich, Studie erstellt in Zusammenarbeit von den Abteilungen Naturschutz, Raumordnung sowie Land- und Forstwirtschaft beim Amt der OÖ Landesregierung, dem OÖ Landesjagdverband und der OÖ Umweltanwaltschaft, 2012)

Windkraftmasterplan Oberösterreich (Amt der OÖ Landesregierung, 2012)

## **ABBILDUNGSVERZEICHNIS**

Abbildung 1	: LAROP als Bindeglied und strategischer Rahmen (eigene Bearbeitung)	4
Abbildung 2	2: Methodisches Herangehen zur Definition von Handlungsräumen (eigene Bearb	eitung) 87
Tabelle 1:	Mindestbebauungsdichte um ÖV Haltestellen (eigene Bearbeitung)	56
Tabelle 2:	Zeitleiste der regionalen Kooperationen (eigene Berarbeitung)	79
Tabelle 3:	Die Handlungsräume im Überblick (eigene Bearbeitung)	90
_Toc442252	2241	
Karte 1:	Siedlungsgefüge	6
Karte 2:	Landnutzung	14
Karte 3:	Landschaftliche Raumeinheiten	16
Karte 4:	Sensible Gebiete	18
Karte 5:	Bevölkerungsentwicklung und Siedlungsstruktur 2002-2012	28
Karte 6:	Bevölkerungsentwicklung und Siedlungsstruktur 2013-2023	30
Karte 7:	Einzelhandelsbetriebe	32
Karte 8:	Sekundäre Bildungseinrichtungen	34
Karte 9:	Tertiäre Bildungseinrichtungen	36
Karte 10:	Soziale Infrastruktur - Gesundheit	38
Karte 11:	Verkehrsinfrastruktur in OÖ	48
Karte 12:	Öffentlicher Personenverkehr in OÖ	50
Karte 13:	ÖV-Wege im Jahr 2010	52
Karte 14:	PKW-Wege im Jahr 2010	54
Karte 15:	Handlungsräume in Abhängigkeit vom ÖV-Angebot	58
Karte 16:	Bruttowertschöpfung 2010	66
Karte 17:	Tourismusgemeinden	68
Karte 18:	Erwerbspendler 2010	70
Karte 19:	Wichtige Standorte der Regionalentwicklung	82
Karte 20:	Handlungsräume	92
Karte 21:	Zentrale Orte	144

Quelle Titelbilder Leitmotive: stadtland

Quelle Titelbilder Handlungsräume: DORIS- Digitales Oberösterreichisches Raum-Informations-System