



Konzept Tramregion

Modell für eine Siedlungsentwicklung mit Zukunft

Siedlungsstruktur und Verkehrssystem hängen eng zusammen:

Kurze Wege können von allen Menschen zu Fuß, mit Gehhilfe oder Rollstuhl erledigt werden. Dazu sollen insbesondere die Wege für alltägliche Erledigungen gehören. Für längere Wege ist derzeit der Öffentliche Verkehr das einzige für alle Menschen verfügbare Verkehrssystem.

Daher kann nur eine für Fußgänger und den Öffentlichen Verkehr geeignete Siedlungsentwicklung langfristig Mobilität und ein gutes Leben für alle ermöglichen.

Tramstadt in der Tramregion

Siedlungsverband aus entlang einer Schienennahverkehrsstrecke gelegenen Ortsteilen/Quartieren, der aus mehreren Gemeinden bestehen kann und einen einheitlichen Planungsraum für Verkehrs- und Siedlungsentwicklung bilden soll.

Schienenachsen innerhalb eines Ortes sind in Großstädten schon länger üblich, bei kleineren Orten ist eine Verbindung nur zwischen den Orten einer Siedlungskette möglich.

Um die Erreichbarkeit der lokalen/regionalen Bahn zu gewährleisten, sollten

- Neubauten im Umkreis von Haltestellen konzentriert werden, insbesondere von **Regionalstadtbahnen**, die im Straßenraum durch Siedlungen geführt werden können (keine Trennwirkung durch den Gleiskörper) – **stationsnahe Entwicklung**;
- neue Haltestellen bei neuen Siedlungsschwerpunkten eingerichtet werden.

Damit soll in einer Kleinstadtregion eine Qualität von Erreichbarkeit / Mobilität mit kurzen Fußwegen innerhalb der Ortsteile und einer umsteigefreien Schienenverbindung zwischen diesen entstehen, die mindestens so gut ist wie die einer Großstadt.

Eine Vielfalt von Einrichtungen für alle wichtigen Funktionen (Arbeit, Versorgung/Einkaufen, Bildung, Freizeit) sollte von der Wohnung aus bequem in kurzer Zeit erreichbar sein.

Dass sowohl diese Einrichtungen als auch der Schienenverkehr wirtschaftlich lebensfähig sind, erfordert eine Mindesteinwohnerzahl in einer solchen Region.

Bei geeigneten Siedlungsachsen, wo entweder eine neue Schienenstrecke geplant ist oder eine bestehende stillgelegt wurde und revitalisiert werden kann, bilden die Festlegung von Trassen für einen Schienennahverkehr und insbesondere von Standorten für Haltestellen sowie die verbindliche Entscheidung für eine kurzfristige Umsetzung die Voraussetzung dafür, dass sich eine nachhaltige Siedlungsplanung daran orientieren kann.

Anforderungen

- nachhaltig, ökologisch
Dass alle Maßnahmen und Aktivitäten ökologisch und nachhaltig sind ist eine unbedingte Voraussetzung, um unser Leben langfristig zu ermöglichen.
- flächensparend, verkehrssparend, energiesparend
Für die Siedlungsentwicklung bedeutet das, möglichst wenig Fläche zu verbauen, was mehr Grünraum und insbesondere kurze Wege mit weniger motorisiertem Verkehr ermöglicht. Das senkt den Energieverbrauch im Verkehr und Solararchitektur mit hoher Wärmedämmung der Gebäude.
- klimaverträglich:
Diese Maßnahmen bei der Siedlungsentwicklung leisten auch einen wichtigen Beitrag zur Erfüllung der Klimaziele
- sozial:
Dass alle Maßnahmen und Aktivitäten sozial sind ist eine wichtige Voraussetzung für ein gutes Gemeindeleben
- lebenswert:
Geringere Belastungen (durch Emissionen und Lärm), attraktiv gestaltete Bauten und öffentliche Räume sowie ein gutes soziales Klima erhöhen die Lebensqualität

Erreichbarkeit

So viele Ziele wie möglich innerhalb eines Quartiers / Ortsteiles **zu Fuß**

So viele Ziele wie möglich außerhalb eines Quartiers / Ortsteiles **im Schienennahverkehr**

Weg

Dezentrale Konzentration der Siedlungsentwicklung zur Aufwertung kleinerer zentraler Orte statt weiterer Ausdehnung der großen Ballungsräume und Suburbanisierung mit Zersiedlung

Auswahl geeigneter Standorte (Gemeinden, Kleinagglomerationen) für die beste Erreichbarkeit mit nachhaltigen Verkehrsmitteln – Orte an einer lokalen Schienenverkehrsachse

Siedlungsentwicklung im Einzugsbereich von Lokalbahn-Haltestellen.

Link

Tagungsband zur Konferenz Tramstadt

http://www.oekostadt.at/root/img/pool/files/tagungsband_tramstadt.pdf

Kontakt

Tramregion Salzkammergut

E-mail: office@tramregion-salzkammergut.at

Dezentral konzentrierte schienenverkehrsorientierte Siedlungsentwicklung

Elemente:

Schienenbahnverkehr

Lokalbahn:

lokaler, kleinregionaler Schienenverkehr – Regionalstadtbahn, Straßenbahn, Tram, Light Rail

Regiotram

Merkmale:

- Überquerbarer eigener Gleiskörper
- Für das Fahren im Straßenraum taugliche Fahrzeuge (Lokalbahnwagen, Lokalbahnzug, Lokalbahngarnitur)

Ortsteile, Quartiere

Neuer **urbaner** Ortsteil eng verbunden mit und in Raumstruktur und Architektur abgestimmt auf einen bestehenden dörflichen Ortsteil (Typus: **Tramquartier**, Ökostadtquartier)

- Versiegelung, Weglängen, Ressourcenverbrauch, Emissionen minimieren
- Nutzung von Baulücken, Brachen und Leerstand im bestehenden Ortsteil
- Kurze Wege durch qualifizierte Dichte und ausgewogene Nutzungsmischung
- Eine Mindesteinwohnerzahl soll die (wirtschaftlich lebensfähige) Bereitstellung attraktiver Infrastruktureinrichtungen ermöglichen.

Gebäudetypologien

Tramstadthaus

Für die Integration in den **Bestand** (Nutzung von Baulücken):

Mehr an die Umgebung angepasst– kleines niedrigeres Wohnhaus (2 – 3 geschossig), freistehend, für kleine Baulücken, je nach bestehender Umgebungsbebauung)

Für einen **neuen Ortsteil**:

An historischen Gebäudedimensionen (in Kleinstädten) orientiert - größeres Wohnhaus (mindestens 3 – 4 geschossig), Zeilen-, Blockbauweise

Alle diese Gebäude sollen für Sonnenenergienutzung zur Warmwasserbereitung und, verbunden mit hoher Wärmedämmung, für Heizung sowie zur Stromerzeugung mit in die Dächer integrierten Photovoltaikanlagen geplant werden, um die Nutzung fossiler Energien zu vermeiden.

Umsetzung

In Abstimmung mit den lokalen Gegebenheiten und der Akzeptanz seitens der bereits ansässigen Bevölkerung soll die Entwicklung in kleinen, finanzierbaren Schritten erfolgen, jedoch soll zu jedem Zeitpunkt die grundsätzliche Versorgungs- und soziale Infrastruktur wettbewerbsfähig und somit wirtschaftlich lebensfähig sein.

Entscheidung mit langfristigen Folgen

Wie sich eine Siedlung entwickelt bestimmt für lange Zeit die Mobilitätsmöglichkeiten.

Diese wichtige Tatsache wurde in der Einleitung zu einer Zusammenfassung der Ergebnisse der Projekte in der Leitaktion „City of Tomorrow and Cultural Heritage“ im 5. EU-Rahmenprogramm so formuliert:

The need for strategic and long-term approaches is particularly crucial because of the long lifespan of buildings and the resulting slow rate of change in existing building stock. The effects of today's land-use and urban planning measures on travel demand are therefore long-term, meaning *“that land-use planning measures set the urban patterns upon which mobility patterns are based for generations.”* Thus unsustainable developments cause long-term problems, *“but if we can ‘build in’ sustainability-oriented (e.g. travel-minimising) features into new development, we could expect these to be a worthwhile investment prevailing over decades to come.”* [PLUME, Land Use and Transportation Research (LUTR) cluster, 2003].

VORTEILE

Die Orientierung der zukünftigen Siedlungsentwicklung an einer Schienennahverkehrsstrecke bringt den Gemeinden, Verkehrsunternehmen und insbesondere den Bewohnern viele Vorteile:

VORTEILE FÜR DIE BETEILIGTEN GEMEINDEN

- Qualitativ einzigartige und hochwertige Siedlungsentwicklung,
- Imagegewinn für die Gemeinde als hochqualitativer Wohnstandort,
- Kosteneinsparungen der Gemeinden bei Bau und Betrieb der Infrastruktur,
- Stärkung der wirtschaftlichen Eigenständigkeit der Region (verstärkte Kaufkraftbindung entlang der Bahn),
- Wirtschaftliche Stärkung der bestehenden Siedlungskerne durch höhere Einwohnerzahl

VORTEILE FÜR DEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR UND DESSEN BESTELLER

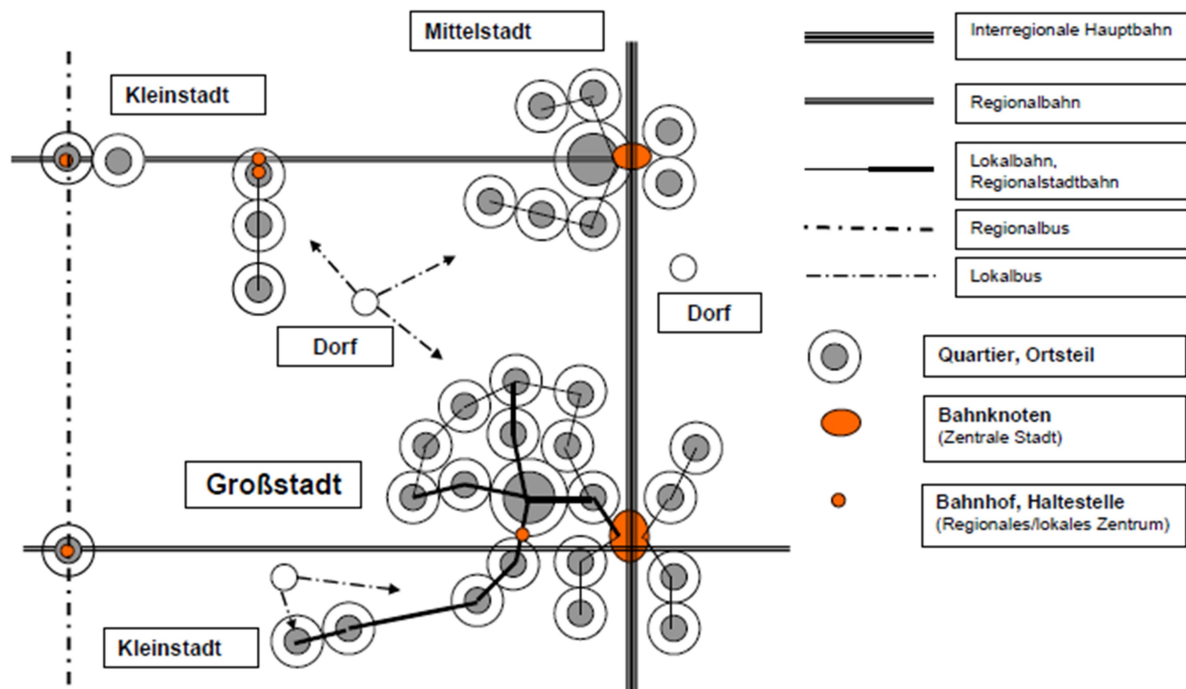
- Erhöhung der Fahrgastzahlen durch Verdichtung rund um die Haltestellen,
- Absicherung der Bahnstrecke durch höhere Tarifeinnahmen - Senkung des Betriebsabganges
- Bessere Nutzung von Investitionen in den Schienennahverkehr

VORTEILE FÜR DIE KÜNFTIGEN BEWOHNER

- Hohe Wohnqualität,
- Geringere Abhängigkeit von Besitz und Nutzung eines Privat-PKW,
- Verringerte Mobilitätskosten,
- Verringerter Aufwand für Service- und Begleitwege,
- Massive Einsparungen bei den Energiekosten,

Umland auf Schiene, Neue Bilder einer zukunftsfähigen Urbanität in der Region Linz
Rückschau im Rahmen der Konferenz Tramstadt, Florian Pühringer, 2022

Siedlungsentwicklung am Schienenverkehr in einem integrierten System des Öffentlichen Verkehrs



Integriertes System aller Öffentlichen Verkehrsmittel

- **Interregionale Hauptbahn:** Verbindung von Großstädten
- **Regionaleisenbahn:** Verbindung von Kleinstädten miteinander und mit dem Hauptnetz
- **Lokalbahn, Regionalstadtbahn, Straßenbahn:** Verbindung von Ortsteilen einer Kleinstadt und Dörfern bzw. von Stadtteilen innerhalb einer Großstadt
- **Regionalbus:** Ergänzung des Schienennetzes
- **Lokalbus/Stadtbus/Sammeltaxi:** Verbindung von Ortsteilen ohne Bahnhaltestelle und innerorts

Erfolgsfaktoren für eine nachhaltige Mobilität

- gute Verknüpfung einer **Lokal/Regionalbahn** mit dem **nationalen und internationalen Bahnnetz**, dem **regionalen Busnetz** und **lokalen bedarfsorientierten Verkehren** (Mikro-ÖV)
- **Konzentration von Neubauten** für Wohn- und gewerbliche Zwecke **im Einzugsbereich der Haltestellen**.

Im Zusammenwirken beider Faktoren kann die Zahl der Einwohner erhöht werden, die eine Haltestelle und von dort aus ihr Ziel – von lokal bis international – bequem erreichen.

Das verbessert die Mobilität (ohne die Notwendigkeit einen privaten PKW zu besitzen) wirkungsvoll und ermöglicht eine bessere Auslastung der Bahn.

Beispiele

Insgesamt gibt es nur wenige, die meisten in großen Städten und nur einzelne kleine im ländlichen Raum.

Für kleine Gemeinden gibt es Studien mit guten Projektideen für eine nachhaltige Entwicklung von Ortsteilen (z.B. im Projekt Umland auf Schiene für mehrere Gemeinden in der Region Linz), deren Umsetzung aber bisher gescheitert ist. Ein Hauptgrund dafür ist, dass geeignete Grundstücke nicht verfügbar gemacht werden können.

Oberösterreich

UMLAND AUF SCHIENE

Projekt Umland auf Schiene

Neue Bilder einer zukunftsfähigen Urbanität in der Region Linz

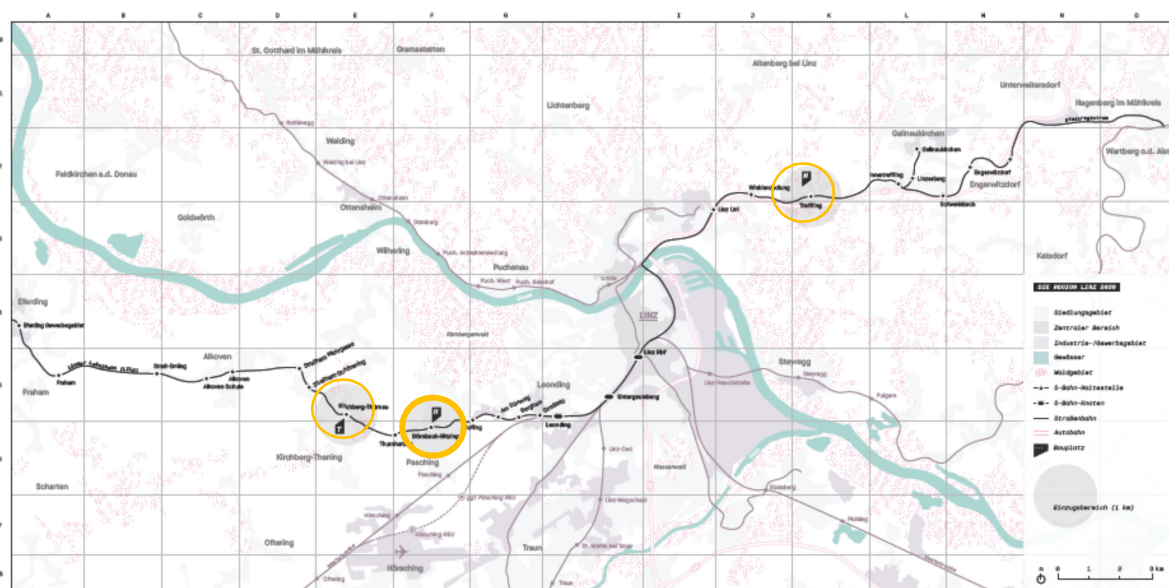
Bericht:

https://umland-auf-schiene.lva.tuwien.ac.at/wp-content/uploads/2021/210621_Umland_auf_Schiene.pdf

In dem Projekt, in Kooperation mit dem Land Oberösterreich, haben Studierende der Architektur und Raumplanung an der TU Wien Ideen für die regionale Siedlungsentwicklung und Mobilität entwickelt.

Für ausgewählte Baufelder bei Haltestellen der Linzer Lokalbahn (LILO) von Linz nach Alkoven und der geplanten Stadtreionalbahn von Linz nach Gallneukirchen wurden in jeweils mehreren Varianten neue Bilder einer zukunftsfähigen Urbanität im Umfeld von Haltestellen schienengebundener Verkehrsmittel entworfen.

Durch dichtere Bebauung und vielfältige Nutzungen (Durchmischung von Wohnen, Arbeiten, Versorgung und Dienstleistungen) entstehen kurze Wege zu wichtigen Zielen innerhalb der Siedlung. Die Lage am hochrangigen öffentlichen Verkehr verknüpft diese mit der Kernstadt und den Gemeinden entlang der Mobilitätsachse.



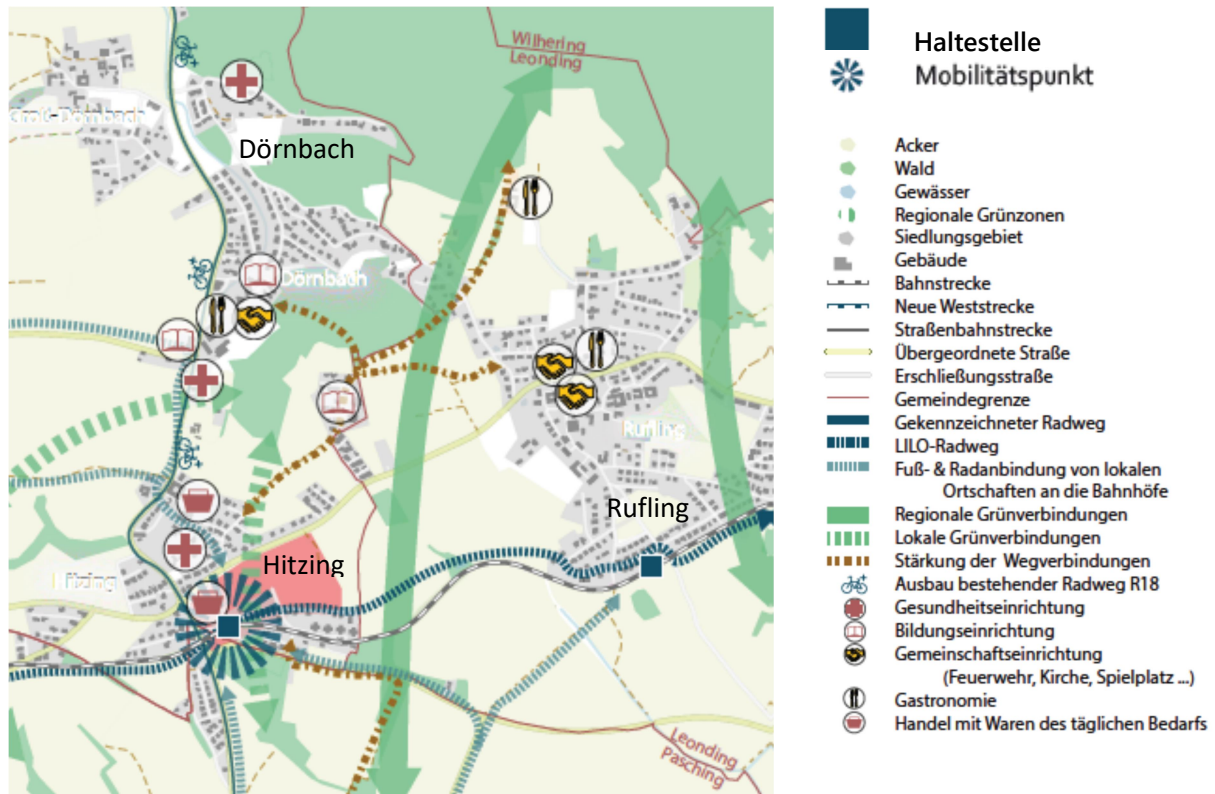
Ausgewählte Standorte für die Beispiele einer möglichen Siedlungsentwicklung bei Haltestellen

An einem Beispiel aus dem Projekt Umland auf Schiene lassen sich die Grundideen des Tramstadt-Konzepts gut zeigen.

Projekt Impulspark Hitzing

Sophia Niedermeier, Julius Schambeck, Marco Dernberger

Gemeinde Wilhering, Ortsteile Hitzing und Dörnbach



Das Projekt ist ein Beispiel für die Integration einer kompakten neuen Siedlung in einem zersiedelten Gebiet.

Dadurch entsteht ein neuer Ortskern mit direktem Zugang zur Haltestelle der Lokalbahn und zum Nahversorger.

Besonders vorteilhaft ist auch der vorgesehene Mobilitätsknoten für Bahn, Bus und Rad (Kreuzung des geplanten Radweges entlang der Lokalbahn mit dem auszubauenden Radweg Pasching – Wilhering) bei der Haltestelle.

Nur sehr kleine Schritte sind bisher gelungen. Die wenigen umgesetzten Beispiele sind vor allem einzelne Wohnbauten bei Haltestellen.

Gmunden, Wohnanlage an der Regiotram Gmunden – Vorchdorf



Attersee, Neue Haltestelle Neuhofen an der Atterseebahn



Deutschland

Neue Siedlung an einer neuen Haltestelle der reaktivierten Regionalbahn Bielefeld - Osnabrück



Haltestelle Quelle-Kupferheide



An der Haltestelle Quelle-Kupferheide wurden rund 500 Wohneinheiten gebaut

Quelle: VerkehrsVerbund OstWestfalenLippe