



TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
WIEN

DIPLOMARBEIT

Räumliche Lage von Wohnbaulandreserven – Entwicklungsmöglichkeiten und Strategien in hochrangigen Infrastrukturkorridoren

Ausgeführt zum Zweck der Erlangung des akademischen Grades

eines Diplom-Ingenieurs

unter der Leitung von

Ao.Univ.Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. Andreas Voigt

Institutsnummer E280/4

Forschungsbereich Örtliche Raumplanung (ifoer)

eingereicht an der Technischen Universität Wien

Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Florian Jandrisevits, BSc

11813013

Wien, 24. März 2025



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

Kurzfassung

Das Thema rund um Baulandreserven ist ein Dauerbrenner für die zuständigen Gebietskörperschaften. Besonders im Osten von Österreich ist der Bestand aufgrund der topografischen Voraussetzungen hoch, nachdem in der Vergangenheit Bauland in großen Mengen gewidmet wurde. Folglich sind nicht alle Liegenschaften in einer räumlichen Lage, die im Sinne einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung steht. Grundstücke im Wohnbauland, die außerhalb des Siedlungsgefüges oder fern von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs liegen, erzeugen nicht nur hohe Anschließungskosten, sondern tragen auch zu einem erhöhten Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs bei. Die Lage bestimmt das Fortbewegungsmittel und damit die Umgebung.

Diese Arbeit hat sich daher das Ziel gesetzt, Wohnbaulandreserven in Infrastrukturkorridoren – speziell jenen der Bahninfrastruktur – erhöhte Aufmerksamkeit zu schenken. In einem ausgewählten Laborraum im nördlichen Burgenland werden Wohnbaulandreserven erhoben, bewertet und mögliche Entwicklungen dargestellt. Durch ein Bewertungsschema werden Parameter wie Widmung, Lage im Siedlungsgefüge und Lage zur nächsten Bahnhaltestelle kombiniert. Auf Reserveflächen, die mit einer hohen Entwicklungspriorität versehen sind, werden mögliche Bebauungsvorschläge skizziert. Diese sind der Ausgangspunkt für die Entwicklung einer Strategie im gesamten Korridor. Am Ende zeigt ein möglichst realitätsnaher Prozess, wie Gemeinden in einem Infrastrukturkorridor zusammenarbeiten könnten, um Entwicklungen abzustimmen und gemeinsam voranzutreiben.

Abstract

The topic of building land reserves is a perennial issue for the responsible regional authorities. In the east of Austria in particular, the stock is high due to the topographical conditions, after large amounts of building land were dedicated in the past. Consequently, not all properties are in a spatial location that is conducive to sustainable settlement development. Plots of residential building land that are located outside the settlement structure or far from public transport stops not only generate high development costs, but also contribute to an increased volume of motorized private transport. The location determines the means of transportation and thus the environment.

This study has therefore set itself the goal of paying increased attention to residential building land reserves in infrastructure corridors - especially those of the railroad infrastructure. In a selected laboratory area in northern Burgenland, residential land reserves are surveyed, evaluated and possible developments presented. An evaluation scheme is used to combine parameters such as zoning, location in the settlement structure and location to the nearest railroad station. Possible development proposals are outlined for reserve areas with a high development priority. These are the starting point for the development of a strategy for the entire corridor. In the end, a process that is as close to reality as possible shows how municipalities in an infrastructure corridor could work together to coordinate and jointly drive forward developments.



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

Danksagung

An dieser Stelle möchte ich mich bei allen bedanken, die mich bei der Ausarbeitung dieser Forschungsarbeit begleitet haben. Ein besonderes Dankeschön geht dabei an den Betreuer meiner Arbeit, Andreas Voigt. Hiermit bedanke ich mich für die Unterstützung, Beratung und das konstruktive Feedback während des laufenden Prozesses.

Ein weiterer Dank gilt jenen, die mit ihrer fachlichen Expertise neue Sichtweisen eröffneten und hilfreiche Ratschläge gegeben haben. Darunter Stefan Bindreiter vom Forschungsbereich Örtliche Raumplanung an der TU Wien, Florian Steiner vom Referat Örtliche Raumplanung und Michael Pinter vom Referat GIS-Koordination (beide Amt der Burgenländischen Landesregierung).

Ein ganz besonderer Dank gilt meiner Familie, ohne deren Unterstützung das Studium nicht möglich gewesen wäre. Ihre Zuversicht und das Vertrauen in meine Fähigkeiten waren eine wichtige Stütze im Laufe des Studiums und ganz besonders in der finalen Phase.

Zu guter Letzt bedanke ich mich auch bei meinen StudienkollegInnen für die Zusammenarbeit und die spannende Zeit sowie bei meinen Freunden aus dem Burgenland, die sowohl in guten als auch in schwierigen Zeiten stets ein offenes Ohr haben.



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

Eidesstattliche Erklärung

Ich habe zur Kenntnis genommen, dass ich zur Drucklegung meiner Arbeit unter der Bezeichnung

Räumliche Lage von Wohnbaulandreserven – Entwicklungsmöglichkeiten und Strategien in hochrangigen Infrastrukturkorridoren

nur mit Bewilligung der Prüfungskommission berechtigt bin.

Ich erkläre weiters an Eides statt, dass ich meine Diplomarbeit nach den anerkannten Grundsätzen für wissenschaftliche Abhandlungen selbstständig ausgeführt habe und alle verwendeten Hilfsmittel, insbesondere die zugrunde gelegte Literatur, genannt habe.

Des Weiteren erkläre ich, dass ich dieses Diplomarbeitsthema bisher weder im In- noch Ausland (einer Beurteilerin/einem Beurteiler zur Begutachtung) in irgendeiner Form als Prüfungsarbeit vorgelegt habe und dass diese Arbeit mit der vom Begutachter beurteilten Arbeit übereinstimmt.

Wien, 24. März 2025



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

Abkürzungsverzeichnis

AGWR	Adress- Gebäude- und Wohnungsregister
BEV	Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen
BL	Bauland
D.h.	Das heißt
dgl.	dergleichen
DKM	Digitale Katastralmappe
DSR	Dauersiedlungsraum
EW	EinwohnerInnen
Flwp	Flächenwidmungsplan
GVS14	Gesamtverkehrsstrategie Burgenland 2014
GVS21	Gesamtverkehrsstrategie Burgenland 2021
ha	Hektar
Kap.	Kapitel
LEP	Landesentwicklungsprogramm
lw.	landwirtschaftlich
MIV	Motorisierter Individualverkehr
öff.	öffentlich
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
REP	Regionales Entwicklungsprogramm
priv.	privat
P+R	Park and Ride
TAD	Transit-Adjacent Development
TOD	Transit-Oriented Development
u. a.	unter anderem
u. Ä.	und Ähnliche(s)



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

Inhalt

1.	Ausgangslage und Problemstellung.....	1
1.1.	Hintergrund	1
1.2.	Stand der Forschung	3
1.3.	Problemidentifikation und Forschungsinteresse.....	5
1.4.	Methodik und Herangehensweise	6
1.5.	Ziele und erwarteter Erkenntnisgewinn	7
2.	Begriffe und thematische Einordnung.....	9
2.1.	Einordnung der Begriffe und Definitionen	9
2.2.	Quantitative und qualitative Erhebung von Baulandreserven.....	12
2.3.	Schienerverkehrsorientierte Siedlungsentwicklung.....	16
2.3.1.	Transit-Oriented Development.....	16
2.3.2.	ÖV-Güteklassen	17
2.4.	Zwischenfazit: Begriffe und thematische Einordnung.....	19
3.	Der Untersuchungsraum	21
3.1.	Allgemeiner Kontext	21
3.2.	Bahnlinien	22
3.3.	Administrative Abgrenzung	24
3.4.	Zahlen zum Untersuchungsraum	25
3.5.	Siedlungsstruktur.....	29
4.	Rechtliche Grundlagen und Planungsinstrumente im Burgenland	35
4.1.	Allgemeines zur Raumplanung	35
4.2.	Überörtliche Raumplanung im Burgenland.....	36
4.2.1.	Landesentwicklungsprogramm 2011	36
4.2.2.	Regionale Entwicklungsprogramme	37
4.2.3.	Gesamtverkehrsstrategie 2021	38
4.3.	Örtliche Raumplanung im Burgenland	40
4.3.1.	Örtliches Entwicklungskonzept	40
4.3.2.	Flächenwidmungsplan	41
4.3.3.	Bebauungsplan (Teilbebauungsplan).....	42
4.3.4.	Baulandwidmungen	42
4.4.	Instrumente zur Baulandmobilisierung im Burgenland.....	44
4.5.	Zwischenfazit: Rechtlichen Grundlagen und Planungsinstrumente im Burgenland ...	47
5.	Erhebungsmethodik der Baulandreserven	49
5.1.	Daten	49

5.2.	Vorbereitung der Datengrundlagen	50
5.3.	Berechnung der Wohnbaulandreserven	52
5.4.	Zwischenfazit: Erhebungsmethodik der Baulandreserven	54
6.	Baulandreserven in Bahnhofsumgebung	57
6.1.	Einzugsbereich und ÖV-Güteklassen	57
6.2.	Allgemeine Ergebnisse aus der Erhebung	59
6.3.	Vertiefende Bewertung	63
6.4.	Zwischenfazit: Baulandreserven in Bahnhofsumgebung	68
7.	Entwicklungsmöglichkeiten	71
7.1.	Regionsspezifische Verdichtungsformen	71
7.2.	Oberes Seefeld in Neusiedl am See	73
7.2.1.	Facts und Bestand	74
7.2.2.	Planungsrechtliche Vorgaben	76
7.2.3.	Testentwurf Oberes Seefeld	77
7.3.	Strassäcker Süd in Schützen am Gebirge	83
7.3.1.	Facts und Bestand	83
7.3.2.	Planungsrechtliche Vorgaben	85
7.3.3.	Testentwurf	87
7.4.	Mauselwiesen in Wulkaprodersdorf	90
7.4.1.	Facts und Bestand	91
7.4.2.	Planungsrechtliche Vorgaben	94
7.4.3.	Testentwurf	94
7.5.	Flächen mit geringer Entwicklungspriorität	98
7.6.	Zwischenfazit: Entwicklungsmöglichkeiten	99
8.	Strategische Entwicklung	101
8.1.	Erkennen eines gemeinsamen Problems	101
8.2.	Aufgabentypen	102
8.3.	Der Klärungsprozess	104
8.3.1.	Problemformulierung und Lösungshypothese	105
8.3.2.	Strategische Entwicklung	106
8.4.	Zwischenfazit: Strategische Entwicklung	112
	Diskussion und Schlussfolgerung	113
	Quellen	117
	Abbildungsverzeichnis	123
	Tabellenverzeichnis	124
	Anhang – Baulandreserven in den Gemeinden	125

1. Ausgangslage und Problemstellung

Anfangs ist es essenziell, den Forschungshintergrund zur Thematik zu beleuchten. Dabei gilt es zunächst, bestehende themenrelevante Forschungsarbeiten und deren Relevanz zu analysieren. Erst danach kann eine Problemstellung herausgearbeitet und das Forschungsinteresse in Form von Forschungsfragen formuliert werden. Zur Beantwortung von Fragen braucht es einen Weg, um an Antworten zu gelangen, welcher durch die Forschungsmethodik angedeutet wird. Summa summarum ist das der Inhalt des ersten und einleitenden Kapitels zur Thematik.

1.1. Hintergrund

Wohlstand, Bevölkerungswachstum, Mobilität und wirtschaftliche Aktivitäten sind fast immer mit Bodeninanspruchnahme verbunden. Da die Verbauung der Böden von unterschiedlichen Interessensgruppen beeinflusst wird, ist die Reduktion der Bodeninanspruchnahme ein Querschnittsthema und sollte sowohl von den betroffenen Sektoren als auch von der breiten Öffentlichkeit als gemeinsames Ziel gesehen werden. Es bedarf der Umsetzung vielfältiger Maßnahmen aus unterschiedlichen Themenbereichen, damit in einem Land mit einem ohnehin begrenzten Dauersiedlungsraum Böden in Zukunft effizienter genutzt werden, als es in der Vergangenheit geschehen ist (vgl. Prokop, 2018, S. 1).

Zu einer effizienten Nutzung des Bodens zählt auch die Verwendung bestehender Baulandreserven, denn deren Bestand in den Kommunen ist österreichweit hoch und die damit einhergehenden Herausforderungen zählen zu den Dauerthemen in der Raumplanung. Die Auswirkungen sind vielfältig und belasten vor allem die öffentliche Hand und in erster Linie die Kommunen (vgl. Thalinger, 2019, S. 27). Besonders in den 70er-Jahren wurden von den Gemeinden überdimensionale Flächen als Bauland gewidmet, ohne dass darauf Rücksicht genommen wurde, ob die jeweiligen GrundstückseigentümerInnen diese auch für eine widmungskonforme Verwendung zur Verfügung stellen. Mit den Folgen dieser ungezügelter Ausweisung von Baulandflächen hadert man in der Raumplanung noch heute. Da der Bestandskraft des Flächenwidmungsplanes seitens des Obersten Gerichtshofes ein hoher Stellenwert eingeräumt wird, ist es schwierig, diese Flächen wieder in Grünland umzuwidmen. Die Gründe für die Nichtverfügbarkeit der Baulandreserven sind vielfältig (vgl. Schedlmayer, 2016, S. 67f.):

- **Veräußerungsbereitschaft:** GrundstückseigentümerInnen sind oft nicht bereit dazu ihre Liegenschaften zu verkaufen, und wenn, dann nur zu überhöhten Preisen.
- **Hortung für folgende Generationen:** EigentümerInnen reservieren Baugrundstücke für ihre Kinder und Enkelkinder, damit diese die Möglichkeit haben, in der Nähe zu bauen.
- **Spekulationen:** Steigende Grundstückspreise abwarten.
- **Nachbarschaft:** Manche EigentümerInnen befürchten einen Verlust der schönen Aussicht oder der Ruhe durch die Störung von Nachbarn – deshalb kommt es nicht selten vor, dass Gärten über mehrere Parzellen hinweggehen.

Dadurch hat man es mit dem sogenannten Baulandparadoxon zu tun – den Baulandreserven steht ein Baulandmangel gegenüber, der bei Siedlungsdruck zu Neuausweisungen führt und gravierende Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung mit sich bringt (vgl. Doan, 2019, S. 79).

Um das Thema quantitativ zu verdeutlichen, lohnt es sich, einen Blick auf die Zahlen zu werfen. In Österreich sind von insgesamt 3.067 km² ausgewiesenem Bauland nur etwa 76,5 Prozent tatsächlich bebaut. Im Umkehrschluss sind rund 23,5 Prozent der für den Bau vorgesehenen Flächen noch nicht genutzt. Somit gibt es in ganz Österreich eine Baulandreserve von 721 km². Die Flächen sind jedoch nicht gleich verteilt und lassen große Unterschiede zwischen den Bundesländern erkennen. Besonders hoch ist der Anteil an ungenutztem Bauland im Burgenland, wo etwa 35 Prozent der ausgewiesenen Baulandflächen noch nicht entsprechend genutzt wurden, wohingegen in Wien die Reserven bei nur 6,7 Prozent liegen (vgl. Banko & Weiß, 2019, S. 30).

Das Vorhandensein von Baulandreserven ist die eine Sache, eine andere und ebenso wichtige, ist deren Lage und Nutzbarkeit. Im Sinne der Nachhaltigkeit ist es von großer Bedeutung, verkehrsreduzierende Siedlungsstrukturen zu schaffen und den Bewohnenden kurze Wege zu ermöglichen. Deshalb ist es von besonderer Relevanz, vorhandene Baulandreserven aufgrund ihrer Lage zu einem hochrangigen ÖPNV-Anschluss bzw. zum Zentrum zu bewerten und nutzbar zu machen (vgl. Musil & Pindur, 2012, S. 399).

Hinsichtlich Flächeninanspruchnahme und CO₂-Emissionen ist der öffentliche Verkehr neben Fahrradfahren und Zufußgehen eines der nachhaltigsten Fortbewegungsmittel. Ob eine nachhaltige und klimaschonende Mobilität in einer Region realisierbar ist, hängt stark von der Siedlungsstruktur und den bestehenden Anbindungen an den öffentlichen Verkehr ab. Diese Aspekte bestimmen wesentlich, welche Verkehrsmittel für welche Wege genutzt werden und wie umweltfreundlich die Mobilität gestaltet werden kann (vgl. Clausen, 2021, S. 59). Daher muss es das Ziel sein, dass im Einzugsbereich von Bahnstationen eine möglichst große Anzahl an Personen lebt (vgl. Zech et al., 2017, S. 226).

Neben einem zuvor genannten hohen Anteil an Baulandreserven im Burgenland deuten auch das Bevölkerungswachstum und Bevölkerungsprognosen auf eine gewisse Dynamik in der Region hin. Besonders im Norden des Landes lässt sich seit Jahren ein Bevölkerungszuwachs verzeichnen und die Prognosen sprechen dafür, dass dieser Trend fortgesetzt wird. Das liegt unter anderem auch an der geographischen Nähe zu den Bundeshauptstädten Wien und Bratislava. Die Beziehungen zu den Städten sind naheliegend und durch hochrangige Infrastrukturkorridore ist die Region mit den beiden Städten vernetzt. Dazu zählt unter anderem eine gut ausgebaute Schienenverkehrsinfrastruktur (vgl. Hanika, 2022, S. 30). Aus diesem Grund liegt der Fokus der Bearbeitung in den Achsenräumen des nördlichen Burgenlandes. Laut dem Österreichischen Raumentwicklungskonzept 2030 (2021, S. 50) zeichnen sich für Achsenräume entlang hochrangiger Verkehrsinfrastruktur Herausforderungen ab. Eine davon ist die Konzentration der Siedlungsentwicklung an den Stationen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs mit einem attraktiven Angebot.

Vor diesem Hintergrund muss zunächst der Stand der Forschung in diesen Themenbereichen beleuchtet werden. Schließlich treffen in diesem Themenkomplex neben der Forschung zu Baulandreserven und deren Erhebungsmethoden auch die Bewertung aufgrund ihrer Lage und Siedlungsentwicklung aufeinander.

1.2. Stand der Forschung

In den vergangenen Jahren wurden einige Arbeiten zum Thema rund um Baulandreserven, Innenentwicklung und auch zu Potenzialflächen entlang von Bahnlinien verfasst. Zum Teil an der Technischen Universität Wien, als auch an anderen österreichischen Universitäten. Daneben gibt es zahlreiche weitere wissenschaftliche Beiträge, die sich mit diesen Themen befassen. Der Reihe nach wird in diesem Abschnitt auf Beiträge zum Thema Erhebung von Baulandreserven in Österreich, Baulandpotentiale durch Erreichbarkeit und Entwicklungsmöglichkeiten eingegangen.

Eine gängige Methode zur Identifikation von Baulandreserven ist zum Beispiel die Methode Raum+. Der zentrale Kern dieser Methode besteht darin, Gemeinden ein Instrument zur Verfügung zu stellen, um eine Übersicht der Siedlungsflächenpotenziale zu gewährleisten und diese ohne großen Aufwand zu betreiben, zu erstellen und zu aktualisieren. Es handelt sich dabei um eine Erhebung auf Gemeindeebene. Basis dafür ist eine Internetplattform, die es erlaubt, Informationen zusammenzustellen. Die Übersicht entsteht dabei im Zusammenwirken mit den Gemeinden durch einzelne Erhebungsgespräche. Vorarbeiten in Form von Luftbilddauswertungen und Geodatenanalysen unterstützen die Gespräche und können mit dem Wissensstand der Gemeinden abgeglichen werden. Die Ergebnisse der Gespräche beinhalten nicht nur quantitative Aussagen zu Potenzialen, sondern auch Aussagen über deren Qualität, Hemmnisse für eine Mobilisierung sowie zu deren räumlicher Verteilung. Für die Gemeinden können dabei auch Erkenntnisse zum Vorschein kommen, die im Vorhinein nicht ganz im Bewusstsein waren. Die qualitative Beurteilung der Flächen ermöglicht, Schätzungen zur zeitlichen Verfügbarkeit vorzunehmen – dadurch kann die räumliche Entwicklung der Gemeinden strategisch beeinflusst werden. Die erhobenen Siedlungsflächenreserven werden in drei Erhebungskategorien eingeteilt: Innenentwicklungspotenziale, Baulücken und Außenreserven. Ergänzend dazu ermöglicht die Plattform die Erhebung von Schwerpunktgebieten für die Innenentwicklung (vgl. Professur für Raumentwicklung, 2010, S. 5 f.)

Die ersten Initiativen mit Raum+ wurden zu Beginn der 2000er ergriffen. Nach den erfolgreichen Versuchen mit dem Raum+-Ansatz in Baden-Württemberg (in dessen Hauptstadt Stuttgart) 2001-2003 und der Region Stuttgart (2003-2005) dehnte man die Erhebungen in Richtung Schweiz und teilweise auch auf grenzüberschreitende Projekte aus. Eines solcher Projekte wurde durch die ETH Zürich und die Universität Karlsruhe eingeleitet, um die Reserven der für die Innenentwicklung in Frage kommenden Areale als Grundlage für ein regionales Flächenmanagement zu evaluieren. An diesem Vorhaben zum Regionalen Flächenmanagement beteiligten sich der Kanton Basel-Landschaft, zahlreiche Regionen in Südwestdeutschland und die Ministerien für Wirtschaft und Umwelt des Bundeslandes Baden-Württemberg. Insgesamt waren an der Erhebung 528 Gemeinden beteiligt (davon 442 in Deutschland und 86 in der Schweiz) (vgl. Professur für Raumentwicklung, 2010, S. 5). Wie man der Webseite von Raum+ entnehmen kann, erfolgten zahlreiche weitere Projekte und Neuerhebungen – bis dato jedoch keine in Österreich (vgl. Raum+, 2024).

Neben Raum+ gibt es im deutschen Raum den Förderungsschwerpunkt REFINA (Forschung für die Reduzierung der Flächeninanspruchnahme und ein nachhaltiges Flächenmanagement). Im Zuge dieser Forschung setzten sich Projekte mit der Entwicklung von Strategien und Lösungsansätzen für ein nachhaltiges Flächenmanagement und der Reduzierung der Flächeninanspruch-

nahme auseinander. AkteurInnen aus Regionen und Kommunen wirken dabei nicht nur aktiv mit, sondern gestalten den gesamten Forschungsprozess mit (vgl. Bock et al., 2011, S. 17).

In Österreich wurde eine einheitliche Abschätzung der Baulandreserven für ganz Österreich im Auftrag der ÖROK durch das Umweltbundesamt für das Referenzjahr 2014 durchgeführt. Ziel des Projekts war es, erstmals österreichweit das gewidmete unbebaute Bauland zu ermitteln. Die Studie wurde für die Jahre 2017 und 2020 erneut durchgeführt, wobei die methodische Herangehensweise immer wieder angepasst und Erkenntnisse eingearbeitet wurden. Im Jahr 2022 wurden die Baulandreserven im Zusammenhang mit der Entwicklung eines Modells zur Erfassung der Flächeninanspruchnahme und Versiegelung neu berechnet. Die Methodik wurde auch hierbei verändert, wodurch die Daten voneinander abweichen (vgl. ÖROK, 2022, S. 1). Aufgrund der veränderten Methodik in der neuen Datengrundlage ist ein direkter Vergleich mit den vorgegangenen Daten nicht zulässig (vgl. Banko et al., 2024, S. 10).

Die Bewertung von Baulandreserven anhand ihrer Lage führten Musil & Pindur (2012) in einer Baulandpotenzialanalyse durch. Als Fallstudie dienten die Baulandreserven der Gemeinden des Biosphärenparks Wienerwald. Zur Anwendung kam dabei in adaptierter Form die niederländische ABC-Standortplanung, indem die Baulandreserven nach den Kriterien der Erreichbarkeit von hochrangigen ÖV-Standorten, den Ortszentren und nach der Bevölkerungsdichte im Siedlungsgefüge bewertet wurden. Das Ergebnis ist rein analytisch und bietet Möglichkeiten für die Weiterentwicklung.

Weniger der Analytik und mehr der Entwicklung widmet sich „Bahnhöfe als Kristallisationspunkte der Innenentwicklung“ von Klima (2019). Darin geht es weniger darum, Reserven zu identifizieren, sondern sich der Frage zu widmen, inwiefern sich Bahnhofsgebiete in kleinen und mittleren Ortschaften zur Innenentwicklung eignen. Anhand eines Korridors werden Entwicklungsmöglichkeiten aufgezeigt und ein Vorschlag zur Umsetzung erarbeitet.

Während im deutschsprachigen Raum die Begriffe der Korridorentwicklung oder Achsenentwicklung verbreitet sind, hat sich in der internationalen Auseinandersetzung der Begriff Transit-Oriented Development (TOD) etabliert. Das Konzept verfolgt dieselbe Grundidee, nämlich die Ausrichtung der Siedlungsentwicklung an Knotenpunkten des Öffentlichen Personennahverkehrs (vgl. Diller et al., 2021, S. 167). Als dem Thema ab den 1980er Jahren mehr Aufmerksamkeit geschenkt wurde, stellte sich heraus, dass die Wirksamkeit des Konzepts von mehreren Faktoren abhängt (vgl. Ibraeva et al., S. 110 f.). Seither wurde eine Reihe an Forschungsarbeiten zur Untersuchung von TOD-Konzepten durchgeführt. Einen Überblick zu den Studien erarbeitete Ibraeva et al. (2020) in drei Grundtypen der bestehenden Studien: TOD-Basisstudien, TOD-Implementationsstudien und TOD-Wirkungsanalysen. Eine TOD-Basisstudie führte Eichhorn et al. (2021) in Form einer deskriptiven Statistik zu den TOD-Dimensionen durch. TOD-Implementationsstudien sind eher qualitativ ausgerichtet, worin Fragen der Entstehung des Konzepts und Hemmnisse von Verantwortungsträgern auf den Grund gegangen werden (vgl. Diller et al., 2021, S. 170). Diller et al. (2021) untersuchten in einem Beitrag TOD-Wirkungsanalysen und unterteilten sie nach unterschiedlichen Aspekten. Letzterer griff auch die Integration von Siedlungsentwicklung und schienengebundenem Verkehr in Regionalplänen von deutschen Ballungsräumen auf. Die Schlussfolgerung daraus ist eher ein Nebeneinander der bestehenden Pläne als eine tatsächliche Integration der Themen und Zielsetzungen (vgl. Diller et al., 2021, S. 169).

Die generellen Auswirkungen von Baulandreserven wurden von Thalinger (2019) bearbeitet. Speziell wurde dabei auf die gemeindefiskalischen Wirkungen eingegangen, indem eine fiskalische Wirkungsanalyse auf eine niederösterreichische Beispielgemeinde angewandt wurde. Um dem Baulandparadoxon entgegenzutreten, gibt es in den Bundesländern unterschiedliche Mobilisierungsmaßnahmen. Dessen Einsatz wurde von Doan (2019) evaluiert. Wenn die Entwicklung über das Mobilisieren hinausgeht, ist es von Relevanz, Potenziale zu erkennen und zu entwickeln. Eine Dissertation von Anita Grams setzt sich mit der Frage auseinander, wie Innenentwicklung auf kommunaler Stufe bearbeitet werden kann und sieht die Schieneninfrastruktur als strategisches Rückgrat der Siedlungsentwicklung (vgl. Grams, 2015).

Der Stand der Forschung zeigt die Relevanz des Themas. Sowohl in als auch außerhalb Österreichs wurden zahlreiche Arbeiten zu diesen Themenbereichen verfasst. Dennoch sind die Rahmenbedingungen nicht überall gleich. Die Menge an Baulandreserven, deren Lage und Möglichkeit zur Entwicklung können sich erheblich unterscheiden.

1.3. Problemidentifikation und Forschungsinteresse

Der aktuelle Forschungsstand verdeutlicht die vielfältigen Herangehensweisen an das Thema Baulandreserven. Obwohl zahlreiche Forschungsarbeiten die Themen Baulandreserven, Innenentwicklung und Potenzialflächen entlang von Bahnlinien behandeln, fehlt eine ganzheitliche Betrachtung von Infrastrukturkorridoren im Zusammenhang mit der Entwicklung und widmungskonformen Nutzung von Baulandreserven. Viele Untersuchungen konzentrieren sich auf einzelne Gemeinden und analysieren spezifische Potenziale durch GIS-gestützte Methoden. Andere Forschungsansätze beziehen sich zwar auf größere räumliche Einheiten entlang von Bahnstrecken, setzen jedoch keinen Schwerpunkt auf die strategische Entwicklung der identifizierten Flächen. Internationale Forschungsansätze wie Transit-Oriented Development (TOD) verdeutlichen die Bedeutung der Siedlungsentwicklung entlang hochrangiger Verkehrsinfrastrukturen, wobei es auch hierbei hauptsächlich um quantitative Untersuchungen geht, die in Österreich bis dato kaum Anwendung fanden. Insbesondere im nördlichen Burgenland, wo der Druck auf Baulandreserven aufgrund der Lage und hochrangigen Anbindung besonders hoch ist, fehlt eine Analyse, die das gesamte Korridorgefüge in den Fokus rückt. Diese Forschungslücke soll durch die vorliegende Arbeit geschlossen werden.

Durch die Auswahl eines bzw. mehrerer Raumkorridore als Laborraum werden zur Schließung der bestehenden Forschungslücke zentrale Fragestellungen untersucht. Dabei soll geklärt werden, wie die Baulandreserven innerhalb dieser Korridore räumlich verteilt sind, welche Entwicklungsmöglichkeiten sie bieten und inwiefern sie widmungskonform genutzt werden können. Zudem wird analysiert, welche strategischen Ansätze erforderlich sind, um eine nachhaltige Siedlungsentwicklung entlang dieser Infrastrukturachsen zu gewährleisten. Die zentralen Fragestellungen:

Wie können Wohnbaulandreserven aufgrund ihrer Lage im Korridor bewertet werden und welche Entwicklungsmöglichkeiten und Strategien ergeben sich daraus?

Zur Beantwortung der Frage bedarf es in erster Linie einer Erhebung der Baulandreserven. Nachdem diese alles andere als trivial ist, muss man bestehende Methoden berücksichtigen und gegebenenfalls daran anknüpfen:

- > *Wie können Wohnbaulandreserven im Laborraum erhoben werden?*

Vorhandene Baulandreserven sollen aufgrund ihrer Lage bewertet werden, daher spielt die Erreichbarkeit eine zentrale Rolle:

- > *Wie steht es um die Erreichbarkeit des gewidmeten nicht bebauten Baulandes?*
- > *Welche Flächen haben aufgrund ihrer Lage hinsichtlich der Erschließung besonders großes Potenzial als Wohnbauland widmungskonform genutzt zu werden?*
- > *Welche Wohnbaulandreserven eignen sich aufgrund ihrer Lage und Form eher weniger und sollten möglicherweise einer anderen Widmung zugeschrieben werden?*

Erhebung und Bewertung bilden den analytischen Teil. Entscheidend ist, was man aus den Potenzialflächen in Zukunft macht bzw. machen könnte. Dazu bedarf es das Aufzeigen von Umsetzungsmöglichkeiten und einer Entwicklungsstrategie:

- > *Welche Entwicklungsmöglichkeiten bieten sich auf den am besten bewerteten Flächen?*
- > *Was sind die rechtlichen Möglichkeiten von Seiten der öffentlichen Hand, um eine widmungskonforme Nutzung zu erzielen?*
- > *Welche Strategien können für einen Infrastrukturkorridor entwickelt werden?*

1.4. Methodik und Herangehensweise

Zu Beginn ist es wichtig, die wesentlichen Grundlagen der Untersuchung festzulegen. Zentrale Begriffe werden definiert, relevante Theorien und bestehende Forschungsarbeiten herangezogen. Der Untersuchungsraum – die Raumkorridore – wird bestimmt und anhand kartografischer Darstellungen und Daten charakterisiert. Dadurch soll auch die Relevanz des Laborraums klar dargelegt werden und die darin geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen herausgestrichen werden. Dieser Abschnitt kombiniert Literaturrecherche mit einer räumlichen Datenanalyse.

Darauf aufbauend folgt die Erhebung der Wohnbaulandreserven und die Bewertung hinsichtlich deren Lage im Raumkorridor. Anhand von bereits durchgeführten Baulandreservenerhebungen wird sich Schritt für Schritt an eine für den Korridor geeignete Erhebungsmethode herangetastet. Dabei gilt es zuerst die geeigneten Daten zu finden, die zur Erhebung benötigt werden. Mit Hilfe eines geografischen Informationssystems wird eine Prozesskette aufgebaut, die eine automatisierte Auswertung ermöglicht. Der Vorteil liegt darin, dass dies für spätere Veränderungen flexibel ist. Diese quantitative Erhebung von Flächen dient als Grundlage für die Erreichbarkeitsanalyse, welche durch die Berechnung von Isochronen im GIS durchgeführt wird. Notwendig ist das, um zum einen den Einzugsbereich um die Bahnhaltstellen abzugrenzen und zum anderen die Menge an Baulandreserven in deren Umgebung feststellen zu können. Innerhalb des Einzugsbereichs werden die Flächen nach bereits bestehenden Bewertungsmethoden aus Abschnitt 1 klassifiziert. Dadurch kann das Potenzial der Baulandreserven ausgelotet werden.

In den bereits erfolgten Arbeitsschritten wurden Potenzialflächen herauskristallisiert, die aufgrund ihrer Lage eine besondere Betrachtung und mögliche Entwicklung erfordern. Durch die Methode „Testentwurf“ werden mögliche Entwicklungsszenarien skizziert, indem durch Zeichnungen und Skizzen mögliche Entwicklungen und Flächen aufgezeigt werden. Im Unterschied zum traditionellen „Entwurf“ dient der Testentwurf dazu, unabhängig von Verwaltungsstrukturen und rechtlichen Rahmenbedingungen Potenziale der betrachteten Flächen zu erkunden. Das Ziel ist nicht die Erarbeitung einer „Lösung“ sondern eine Grundlage für weiterführende Urteilsbildung für mögliche Eingriffe zu schaffen (vgl. Schnepfer, 2012, S. 86).

Im letzten Abschnitt befasst man sich mit der Frage, wie diese Grundlagen in Form von Lösungshypothesen in einen möglichen Eingriff einfließen können. Ein möglichst Praxisnahes Verfahren wird für den untersuchten Korridor skizziert und deren Einfluss auf weitere Planungsinstrumente diskutiert.

1.5. Ziele und erwarteter Erkenntnisgewinn

Ziel der Arbeit ist es, Wohnbaulandreserven in Infrastrukturkorridoren als Laborraum zu erfassen und sie aufgrund ihrer räumlichen Lage zu bewerten. Dabei wird eine GIS-gestützte Analyse durchgeführt, um die räumliche Verteilung der Flächen sowie deren Erreichbarkeit in Bezug auf hochrangige Bahnverkehrsinfrastrukturen zu erfassen. Durch die Klassifizierung der Baulandreserven anhand eines Bewertungsschemas sollen Potenziale für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung abgeleitet werden. Eine Netzwerkanalyse mit Hilfe von Isochronen ermöglicht die Abgrenzung von Einzugsbereichen um Verkehrsknotenpunkte und liefert eine fundierte Grundlage für strategische Überlegungen zur Mobilisierung dieser Flächen. Ergänzend wird die Methode Testentwurf angewendet, um durch Skizzen und Visualisierungen möglicher Entwicklungsszenarien aufzuzeigen und eine Entscheidungsgrundlage für zukünftige Planungsprozesse zu schaffen. Dabei wird auch auf regionspezifische Bebauungsweisen Rücksicht genommen. Testentwürfe fließen in die Erarbeitung einer Entwicklungsstrategie für einen Beispielkorridor ein. Die Ergebnisse sollen nicht nur für den betrachteten Korridor nutzbar sein, sondern auch als Modell für vergleichbare Regionen dienen, um eine gezielte und nachhaltige Nutzung von Wohnbaulandreserven entlang hochrangiger Infrastrukturachsen zu ermöglichen.

Durch die Arbeit ist ein umfassender Erkenntnisgewinn zur strategischen Entwicklung von Wohnbaulandreserven in hochrangigen Infrastrukturkorridoren zu erwarten. Die GIS-gestützte Erhebung und Bewertung liefert eine Grundlage zur räumlichen Verteilung und Erreichbarkeit ungenutzten Wohnbaulands. Die Bewertung und Quantifizierung der erhobenen Flächen hinsichtlich deren Erreichbarkeit liefert eine Einschätzung über die Verteilung von Potenzialflächen im Korridor. Darüber hinaus trägt die Untersuchung der Einzugsbereiche um Verkehrsknotenpunkte dazu bei, Siedlungspotenziale entlang von Bahnstrecken zu erkennen. Durch die Anwendung der Methode Testentwurf werden zudem praxisnahe Entwicklungsszenarien visualisiert, die als Grundlage für strategische Planungsentscheidungen dienen können. Insgesamt schafft die Arbeit ein neues Verständnis für die Wechselwirkungen zwischen Siedlungsentwicklung und Verkehrsinfrastruktur und liefert Impulse für eine strategische Vorgehensweise zur Nutzung von Wohnbaulandreserven im Bahnkorridor.

2. Begriffe und thematische Einordnung

Um eine einheitliche Grundlage für die Erhebung und Bewertung von Baulandreserven zu schaffen, werden in diesem Abschnitt die zentralen Begriffe definiert und auf bestehende Konzepte zur Erhebung und Bewertung näher eingegangen. Dabei wird insbesondere auf etablierte Methoden und Klassifikationen eingegangen, die in der Praxis Anwendung finden. Dazu gehören – wie im Stand der Forschung schon erwähnt wurde – eine Erhebungsmethodik des Umweltbundesamtes, das Konzept Raum+ sowie Bewertungsansätze nach Transit-Oriented Development und den ÖV-Güteklassen.

2.1. Einordnung der Begriffe und Definitionen

Wohnbaulandreserven

Die Definition für Wohnbaulandreserven orientiert sich an jener des Burgenländischen Raumplanungsgesetzes 2019, im Sinne der Baulandmobilisierungsabgabe. Demnach gelten jene Grundstücke oder Teile von Grundstücken als unbebaut, die weder widmungskonform genutzt noch widmungskonform bebaut sind bzw. keine Bauvorhabensmeldung vorhanden ist (vgl. § 24a Abs. 3 Bgld. RPG 2019). Als Wohnbauland gelten insbesondere Grundstücke oder Teile von Grundstücken, die Widmungskategorien nach § 33 Abs. 3 Z. 1, 2, 6 und 9 Bgld. RPG 2019 – Wohngebiete, Dorfgebiete, gemischte Baugebiete und Baugebiete für förderbaren Wohnbau.

Damit eine widmungsgemäße Nutzung auch technisch realisiert werden kann, muss eine Mindestgröße von 300 m² gegeben sein (vgl. § 24a Abs. 12 Z. 1-4 Bgld. RPG 2019). Um tatsächlich als Reserve gewertet zu werden, darf keine Bebauung zur ganzjährigen Nutzung vorliegen. Bedeutet konkret in diesem Fall, dass die Bebauung nicht größer als 50 m² sein darf (vgl. Banko et al., 2016, S. 15). Bebauungen unter diesem Grenzwert werden als geringfügige Bebauung gewertet und somit als Reservefläche gewertet.

Infrastrukturkorridor

In der deutschen Fachliteratur kommen entweder die Begriffe Korridor oder Achsen zur Anwendung. Eine eindeutige und allgemein anerkannte Definition gibt es nicht. Kennzeichen dafür sind eine Bündelung von Bandinfrastruktur und eine Abfolge von Siedlungskonzentrationen. Mit Bandinfrastruktur sind insbesondere Verkehrslinien gemeint. In der Regel finden Achsen im Rahmen von punktaxialen Systemen Anwendung, deren räumliche Ausprägung sowohl groß- als auch kleinräumig sein kann (vgl. Kistenmacher, 2005, S. 18). Die Bandinfrastruktur, die in dieser Arbeit betrachtet wird, sind Bahnlinien.

Die räumliche Ausprägung umfasst die Trassenführung mit den dazugehörigen Bahnhöfen und den Gemeinden, in denen diese liegen (vgl. Klima, 2019, S. 9). Darüber hinaus werden auch Gemeinden berücksichtigt, die ebenfalls an der Trasse liegen, keinen Bahnhof in sich haben, aber deren Siedlungsgebiet in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof der Nachbargemeinde liegt.

Zur Vermeidung von Verwirrung und Gewährleistung von Verständlichkeit wird in weiterer Folge der Begriff Infrastrukturkorridor verwendet.

Strategie

Aus lexikalischer Betrachtung kann man Strategie als Kunst der Heeresführung bezeichnen oder in einer ausformulierten Form als Plan für Kampfhandlungen, um militärische Ziele zu erreichen. Ein Plan bzw. eine Planung als Überlegung zur Verwirklichung von Zielen. Im Sinne einer raumplanerischen Strategie spricht man von Richtschnüren für die Zukunft mit Problemen als Ausgangspunkt. Probleme als schwierige ungelöste Aufgaben (vgl. Scholl, 2005, S. 1122 f.).

Die Begriffe Strategie oder strategische Planung werden in der Raumplanung nicht einheitlich verwendet. Meist wird darunter langfristige oder konzeptionelle Planung verstanden. Die Wirkung der daraus entstehenden Pläne führt meist zu Ernüchterung, dass sie zum einen rasch veralten und zum anderen die wesentlichen Absichten der Beteiligten außen vor lassen. Darin liegt auch der wesentliche Unterschied zum militärischen Bereich. Schwierige Probleme der räumlichen Planung können nur mit den betroffenen AkteurInnen entwickelt werden. Akzeptanz und Nachhaltigkeit hängen davon ab (vgl. ebd., S. 1123).

Strategisches Denken erfordert einen sinnvollen und bewussten Umgang mit der Zeit als knapper Ressource. Vor dem Hintergrund eines bewussten Umgangs mit der knappen Ressource der Zeit liegt der Kern des besonderen Planungsverfahrens, Abläufe nicht in hintereinander ablaufenden Schritten zu denken, sondern simultan. Bedeutet eine simultane Behandlung vieler Gegenstandsbereiche mit der Einführung von Rhythmen in die Organisation der Abläufe (vgl. ebd., S. 1124 f.). Beispielgebend für ein modernes, kooperatives Planungsverfahren ist das „Wiener Modell“. Anstatt der üblichen konsekutiven Abfolge planerischer Bearbeitung, führte man einmal im Quartal stattfindende klausurartige einwöchige „Kupplungen“ durch, um einen regelmäßigen Austausch der AkteurInnen zu gewährleisten (vgl. Scholl, 2020, S. 150).

Im Kontext der Bearbeitung wird Strategie als langfristige oder konzeptionelle Planung verstanden, die auf die Verwirklichung von Zielen ausgerichtet ist. Im Sinne des strategischen Denkens, komplexe Probleme gemeinsam mit den betroffenen AkteurInnen zu lösen. Ein bewusster Umgang mit der knappen Ressource Zeit erfordert dabei eine simultane Bearbeitung verschiedener Themenbereiche anstelle einer linearen Vorgehensweise.

Flächenpotenzial

Die Annäherung an die Definition Entwicklungspotenzial erfolgt über das Begriffspaar „Räumliches Entwicklungspotenzial“. Nach Weyl (1976, S. 239) ist „Räumliches Entwicklungspotential“ die Auffassung, daß ein jeder (Teil-)Raum nach qualitativen und quantitativen Gesichtspunkten durch Einführung und Wirksamwerden von jeweils hierfür erforderlichen Wirkungselementen aus seinem [...] Istzustand in einen angestrebten (vorzusehenden, geplanten) Sollzustand entwickelt werden kann. Voraussetzung dafür ist, dass zwar jeder (Teil-)Raum entwicklungsfähig ist, aber die individuelle Entwicklungsfähigkeit durch eine Vielzahl von Rahmenbedingungen eingeschränkt bzw. begrenzt ist (vgl. Weyl, 1976, S. 239).

Bezogen auf diese Bearbeitung sind der Teilraum ein Infrastrukturkorridor und die sich darin befindenden Grundstücke. Quantitative und qualitative Gesichtspunkte stellen die Größe, deren Widmung, Verfügbarkeit und Lage dar. Der Istzustand (nicht widmungskonforme Nutzung) wird in den Sollzustand (widmungskonforme Nutzung) überführt. Für den konkreten Anwendungsfall bedeutet das: Man betrachtet Wohnbaulandreserven als Potenzial, welches je nach Lage und örtlichen Gegebenheiten unterschiedlich hoch bzw. niedrig ausgeprägt ist.

Entwicklungsmöglichkeiten

Jedes Flächenpotenzial bietet eine Entwicklungsmöglichkeit, deren Entwicklungspriorität aufgrund der Lage als höher oder niedriger eingestuft werden kann. Nachdem der Fokus auf Wohnbaulandreserven gelegt wird, werden Entwicklungsmöglichkeiten auf diesen entworfen. Für diese Arbeit sind es Möglichkeiten Wohnbaulandreserven, die in Form von Testentwürfen aufgezeigt werden. Diese können als Lösungshypothese für weitere Verfahren gesehen werden und ein mögliches auszuschöpfendes Potenzial kann aufgezeigt werden.

Baulandmobilisierung

Um die Verfügbarkeit von Bauland zu verbessern, wurden in den letzten Jahren in den Bundesländern verschiedene Instrumente in die Rechtssystematik der Raumordnung aufgenommen, um die Verfügbarkeit von Bauland zu gewährleisten. Neben Baulandmobilisierung wird auch der Begriff „aktive Bodenpolitik“ verwendet. Im Grunde geht es darum, Maßnahmen für als Bauland gewidmete Flächen festzulegen, die eine ehestmögliche widmungskonforme Nutzung erfordern (vgl. Gruber et al., 2018, S. 117). Im Zusammenhang dieser Arbeit werden insbesondere baulandmobilisierende Instrumente nach §§ 24, 24a und 24b nach dem Burgenländischen Raumplanungsgesetz 2019 betrachtet.

Innenentwicklung

Innenentwicklung gilt in der räumlichen Planung als konkrete Strategie. Statt den Siedlungsraum durch die erstmalige Nutzung meist landwirtschaftlicher Flächen an den Rändern zu erweitern (Außenentwicklung), konzentriert sich die Innenentwicklung auf die (Wieder-)Nutzung un- oder untergenutzter Areale innerhalb bereits erschlossener und zusammenhängend bebauter Siedlungsgebiete. Darunter fallen Baulücken, städtebaulich untergenutzte Grundstücke, Brachflächen, Konversionsflächen, aber auch die Um bzw. Wiedernutzung von bestehenden Gebäuden (vgl. Reiß-Schmidt, 2018, S. 996).

Im Zusammenhang dieser Bearbeitung wird darunter die widmungskonforme Nutzung von vorhandenen Wohnbaulandreserven innerhalb des Siedlungsverbundes bzw. in unmittelbarer Lage zum öffentlichen Verkehr gesehen, mit dem Zweck der Erhöhung der Anzahl an Wohneinheiten in diesen Bereichen.

2.2. Quantitative und qualitative Erhebung von Baulandreserven

Neben der Klärung der Begrifflichkeiten bedarf es auch einer Einordnung und genaueren Erläuterung von bestehenden Erhebungsmethoden von Baulandreserven, welche beim Stand der Forschung schon kurz erwähnt wurden. Zunächst wird auf die Erhebung der Baulandreserven für ganz Österreich im Auftrag der ÖROK durch das Umweltbundesamt für das Referenzjahr 2014 eingegangen.

Die Grundlage der Methodik liegt darin, bebaute und nicht bebaute Grundstücke, die als Bauland gewidmet sind, mit Hilfe von DKM-Gebäuden, Gebäudeadresspunkten aus dem AGWR und Daten, die von Magistraten der Landeshauptstädte zur Verfügung gestellt wurden, zu ermitteln. Die GIS-Prozesskette zur Bearbeitung umfasst die drei Hauptschritte: Datenaufbereitung, Differenzierung von bebauten und nicht bebauten Grundstücken und die Darstellung der Ergebnisse (vgl. Banko & Weiß, 2019, S. 6-10).

Im Zuge der Datenaufbereitung werden die drei Haupteingangsdaten DKM, AGWR und Flächenwidmungsplan in Zusammenhang gesetzt. Auf die Datengenauigkeit und -präzision wird nicht im Detail eingegangen. Zu erwähnen ist jedoch die Aufbereitung der Flächenwidmungsdaten, die im Vorhinein von den Bundesländern vollbracht wurde. Da es in jedem Bundesland länderspezifische Widmungskategorien gibt, mussten diese zu vier Flächenwidmungsklassen aggregiert werden, um eine österreichweite Vereinheitlichung zu gewährleisten (vgl. ebd., S. 11 f.).

Bei der Differenzierung von bebauten und nicht bebauten Grundstücken bilden die Flächenwidmungsdaten zum Bauland die Grundgesamtheit für die Auswertung. Dabei werden nur Grundstücke und Grundstücksteile in Betracht gezogen, die innerhalb der Baulandflächen liegen. Verkehrsflächen, die in den Flächenwidmungsplänen nicht einheitlich behandelt wurden, werden mit Hilfe der aus der DKM entnommenen Verkehrsflächen vom Bauland abgezogen, um die Klassifizierung einer Verkehrsfläche als unbebautes Grundstück zu vermeiden – betrifft in erster Linie kleinere Erschließungsstraßen. Anschließend wurden DKM-Grundstücke und Flächenwidmung im GIS überlagert, sodass die aggregierte Widmungsklasse den Grundstücken hinzugefügt wird und die dabei entstehenden Splitterpolygone wurden entfernt (vgl. ebd., S. 15 f.).

Um bebaute Grundstücke identifizieren zu können, wurden jene Gebäude in Betracht gezogen, die sich für eine ganzjährige Wohnnutzung eignen – sprich jene mit einer Größe von mindestens 50 m². Das heißt, alle drei Gebäudedatensätze wurden zuerst gefiltert. Anschließend konnte anhand der Gebäudelayer die Klassifizierung der Grundstücke in „bebaut“ oder „nicht bebaut“ vorgenommen werden (vgl. ebd., S. 17 f.).

Für den weiteren Verlauf der Arbeit ist es wesentlich die Grundzüge dieser Methodik zu verstehen und auch nachvollziehen zu können. Schließlich handelt es sich dabei um die erste flächendeckende Ermittlung von Baulandreserven, die in Österreich bundesweit angewendet wurde. Grundelemente und Ergebnisse daraus werden später in Form von regionsspezifischen Erhebungen angewendet. Diese methodische Vorgehensweise fand in einer gewissen Art und Weise auch Anwendung bei der Erhebung der Baulandreserven für die Baulandmobilisierungsabgabe im Burgenland.

Von Seiten des Landes Burgenland erhebt man die Baulandreserven schon seit dem Jahr 2014. Diese rein automatisierten Erhebungen dienten in erster Linie jedoch lediglich dem quantitativen Vergleich zwischen den Gemeinden. Mit der Zeit wurde die Analyse verfeinert und um weitere Daten ergänzt. Eine wesentliche Verbesserung gab es mit der Erhebung für die Baulandmobilisierungsabgabe. Abgabepflichtige Grundstücke mussten erhoben werden, wofür eine reine automatisierte Analyse nicht mehr ausreichte. Für die Grundstücke, die durch die automatisierte Analyse als abgabepflichtig gewertet werden, wurden Sachbearbeiter beauftragt, um die Ergebnisse nochmal manuell zu kontrollieren. Als man von Seiten des Landes mehr oder weniger fertig war, hatten die Gemeinden selbst nochmal die Möglichkeit, die Ergebnisse zu kontrollieren und Fehler zu melden, da die Gemeinden vor Ort in der Regel das bessere Lokalwissen haben (vgl. Pinter, 2024).

Zu dieser Erhebungsmethodik muss man am Ende hinzufügen, dass es sich bei den Ergebnissen nicht um den reinen Bestand an Baulandreserven handelt, sondern um eine Aufnahme für eine Abgabepflicht, die eine Reihe an Ausnahmebestimmungen enthält. Details dazu werden an einem späteren Punkt in den rechtlichen Grundlagen erläutert.

Wenn es um die qualitative Bewertung von Baulandreserveflächen geht, empfiehlt es sich, einen genaueren Blick auf die Raum+-Methode zu werfen. Diese setzt sehr stark auf das Wissen der lokalen AkteurInnen über die Siedlungsstruktur und -verteilungen und daher ist dieser Ansatz stark auf deren Kooperation angewiesen (vgl. Professur für Raumentwicklung, 2010, S. 11).

Methodisch basiert der Ansatz auf den Säulen „Kooperativ und dialogorientiert“, „Dezentral und nachführungsfähig“ und „Übersicht als Planungsgrundlage“ (vgl. Raum+, 2024). Besonders wenn es um die Erfassung der Gesamtsiedlungsreserven geht, sind die Einschätzung und das Wissen von lokalen AkteurInnen maßgebend. Der Austausch mit ihnen ist für die Erstellung einer systematischen Übersicht essenziell. Im Zuge von Erhebungsgesprächen kommt es zu einer Kooperation von lokalen PlanerInnen und Behörden, Vertreter des Kantons und unabhängige ExpertInnen.

Kategorien		Eigenschaften			
		Grösse	Bebauungsstand	Lage	Zentrale Merkmale
Gesamtsiedlungsreserve (GSR)	Baulücken	200–2000 m ²	Unbebaute (Teil-)Parzelle	inner-/ausserhalb des weitgehend überbauten Gebiets; in der Bauzone	<ul style="list-style-type: none"> Nutzungszonen Parzellenstruktur Eigentübertypen und Eigentümerinteresse Nachfrage Zeitliche Verfügbarkeit
	Innenentwicklungspotenziale	> 2000 m ²	bebaut/unbebaut	innerhalb des weitgehend überbauten Gebiets; in der Bauzone	<ul style="list-style-type: none"> Nutzungszonen Parzellenstruktur Bebauungsstand Erschliessung und Baureife Eigentübertypen und Eigentümerinteresse Nachfrage Mobilisierungshindernisse (Altlasten, Naturgefahren, Topografie, Zuschnitt etc.) Zeitliche Verfügbarkeit
	Aussenreserven	> 2000 m ²	unbebaut	ausserhalb des weitgehend überbauten Gebiets; in der Bauzone	<ul style="list-style-type: none"> Nutzungszonen Parzellenstruktur Erschliessung und Baureife Eigentübertypen und Eigentümerinteresse Nachfrage Mobilisierungshindernisse (Altlasten, Naturgefahren, Topografie, Zuschnitt etc.) Zeitliche Verfügbarkeit
Schwerpunktgebiete für Innenentwicklung		Gebiet/ (Teil-) Quartier	bebaut	innerhalb des weitgehend überbauten Gebiets; in der Bauzone	<ul style="list-style-type: none"> Lage, Erreichbarkeit, Versorgungsgüte Erneuerungsbedarf der Gebäude Eignung für Verdichtung Potenzial für die Stärkung des Ortsbilds Unterschützstellungen Landschaftliche, ökologische und Erholungsqualitäten Eigentübertypen Rentabilität und Nachfrage Weitere Eignungen oder erschwerende Aspekte

Tabelle 1 - Klassifizierung nach Raum+ (Raum+, 2024)

Die technische Basis liegt in einem dezentral zugänglichen, fortschreibungsfähigen planerischen Informationssystem. Das System ist internetbasiert und ermöglicht ein zeit- und ortsunabhängiges Abrufen und Einpflegen der Übersicht über die Siedlungsreserven. Der Vorteil darin liegt, dass die Gemeinden keine spezielle Software benötigen, sondern lediglich einen PC mit Internetzugang und Browser. Die bei der Erhebung entstehende Übersicht und Lagebeurteilung ermöglicht quantitative und qualitative Auswertungen der bestehenden Siedlungsreserven. Dadurch entsteht eine Grundlage für eine einheitliche Betrachtung, die eine differenzierte und sachgerechte Lagebeurteilung ermöglicht (vgl. Professur für Raumentwicklung, 2010, S. 11 f.).

Bei der Erhebung werden Flächen ab einer Grösse von 200 m² erfasst. Dabei wird in die Kategorien Baulücken, Innenentwicklungspotenziale, Aussenreserven und Schwerpunktgebiete für Innenentwicklung unterschieden (siehe Tab. 1). Der Hintergrund der Klassifizierung liegt laut Informationen nach Raum+ in den unterschiedlichen Informationen, die für die Mobilisierung erforderlich sind (vgl. Professur für Raumentwicklung, 2010, S. 12).

Baulücken (BL)

Bei Baulücken handelt es sich um bereits erschlossene, aber bislang unbebaute Einzelparzellen. D.h. Grundstücke, die bereits baureif sind und somit typische Bauplätze darstellen. Nach der Definition von Raum+ sind die Baulücken unabhängig davon, ob innerhalb oder außerhalb des Siedlungskörpers, zwischen 200 m² und 2.000 m² groß. Laut den Erfahrungen von Raum+ ergeben sich bezüglich der Verfügbarkeit zwei Fälle: Entweder gibt es von den EigentümerInnen zum aktuellen Zeitpunkt keine Freigabe oder sie sind einem Verkauf bzw. einer Entwicklung nicht abgeneigt (vgl. Professur für Raumentwicklung, 2010, S. 14).

Innenentwicklungspotenziale (IP)

Innenentwicklungspotenziale entsprechen nach der Definition Flächen von mehr als 2.000 m² im weitgehend überbauten Gebiet. Man spricht dabei von: unbebauten Flächen im Siedlungskörper (ausgenommen jenen, die als Grün- oder Freiraum dienen), zu gering genutzten Flächen (all jenen, auf denen eine potenziell höhere Dichte möglich wäre), falsch genutzten Flächen (Nutzungen, die nicht der Widmung entsprechen), nicht mehr genutzten Flächen (Brachflächen) und möglichen Brachflächen (jene Flächen, die in Zukunft brach liegen könnten) (vgl. Professur für Raumentwicklung, 2010, S. 14).

Außenreserven (AR)

Nach der Kategorisierung von Raum+ werden als Außenreserven jene Flächen eingestuft, die eine Größe von mehr als 2.000 m² aufweisen und außerhalb des bestehenden Siedlungskörpers liegen (vgl. Professur für Raumentwicklung, 2010, S. 15).

Schwerpunktgebiete für Innenentwicklung (SI)

In der Kategorie Schwerpunktgebiet für Innenentwicklung betrachtet man die Nachverdichtungsmöglichkeiten in Quartieren mit niedriger Dichte. Das kann die Erhöhung des Ausbaugrades (Anbauten, Aufstockung oder Ersatzbauten) oder planerisch gesteuerte Nachverdichtung bedeuten. In kleineren Gemeinden wird diese Kategorie kaum angewendet, da Quartiere wie diese selten vorkommen (vgl. Professur für Raumentwicklung, 2010, S. 15). Aus diesem Grund wird diese Kategorie in der weiteren Bearbeitung nicht angewendet werden.

Die Vorgehensweise, um zu den Ergebnissen zu kommen, unterteilt man in Vorarbeiten, Erhebung und Nachbearbeitung und Auswertung (vgl. Raum+, 2024). Die Vorbereitung umfasst eine teilautomatisierte Analyse, welche auf Basis von digitalen Datengrundlagen unter Bearbeitung durch die wissenschaftliche Bearbeitungsgruppe mögliche Siedlungspotenziale ermittelt, indem ein geographisches Informationssystem eingesetzt wird. In einem zweiten Schritt werden die Ergebnisse anhand von Luftbilddauswertungen überprüft und ergänzt und anschließend in die Arbeitsplattform importiert. Mit den vorbereiteten Daten und Grundlagen finden Erhebungsgespräche vor Ort gemeinsam mit den lokalen BehördenvertreterInnen und OrtsplanerInnen statt. Vorerhobene Flächen werden dabei auf ihre Richtigkeit überprüft, gegebenenfalls korrigiert oder mit Informationen ergänzt. In der dritten Phase erfolgt die Nachbearbeitung und Auswertung, indem die wissenschaftliche Bearbeitungsgruppe die erhobenen Daten einer Qualitätskontrolle unterzieht.

Darauffolgend werden die Daten in der Internetplattform für die zuvor festgelegten BenutzerInnengruppen freigeschaltet. (vgl. Professur für Raumentwicklung, 2010, S. 15 f.).

Im Vergleich zur Erhebungsmethode durch das Umweltbundesamt handelt es sich sowohl bei jener im Burgenland als auch bei der Raum+-Methode um teilautomatisierte Erhebungen. Schließlich verfolgen alle drei Methoden unterschiedliche Ziele. Die Erhebung des UBA hat die Absicht, u. a. eine Prozesskette zu entwickeln, die eine flächendeckende Erhebung von Baulandreserven in ganz Österreich ermöglicht. Ziel ist es dabei, ein einheitliches System zu erstellen, das eine Vergleichbarkeit über das ganze Land ermöglicht, wobei der quantitative Aspekt im Vordergrund steht und die Lage dabei keine Rolle spielt. Das war auch die ursprüngliche Intention des Landes Burgenland, bis die Baulandmobilisierungsabgabe rechtskräftig wurde. Ab dann mussten Reserven erhoben werden, um eine Abgabenschuld (abgesehen von den Ausnahmen) feststellen zu können. Dabei wurde aus der anfangs vollautomatisierten Analyse eine teilautomatisierte Analyse, indem man Sachbearbeiter und die Gemeinden als Kontrollorgan heranzog (vgl. Pinter, 2024). Ähnlich ist die Anwendung bei Raum+. Hier wird die digitale Analyse zuerst von der wissenschaftlichen Arbeitsgruppe durchgeführt und erst in einem zweiten Schritt wird auf die lokalen AkteurInnen vor Ort zugegangen. Ein wesentlicher Aspekt, der bei dieser Methode hinzugefügt wird und welcher bei den anderen beiden gänzlich fehlt, ist der Lageparameter als qualitative Bewertung.

2.3. Schienenverkehrsorientierte Siedlungsentwicklung

Das Konzept des Transit-Oriented Development (TOD) wurde bereits beim Stand der Forschung erwähnt. In diesem Abschnitt wird es näher betrachtet. Außerdem werden die in Österreich bestehenden ÖV-Güteklassen und deren Relevanz für den weiteren Verlauf der Arbeit untersucht.

2.3.1. Transit-Oriented Development

Weniger der Lage von konkreten Reserven als dem generellen Zusammenhang von Siedlungsentwicklung und dem schienenengebundenen öffentlichen Verkehr widmet sich das Konzept des TOD (vgl. Eichhorn et al., 2021, S. 23). Es wurde Ende der 1980er Jahre von Peter Calthorpe entwickelt und durch sein Buch „The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream“ bekannt (vgl. Randelhoff, 2018). Die Grundidee des Konzepts ist jedoch schon älter und wurde bereits Anfang des 20. Jahrhunderts angewendet. Beispielsweise im Konzept der Nachbarschaftseinheit von Perry (1929) oder dem sogenannten „Federplan“ von Fritz Schumacher zur Orientierung der Siedlungsentwicklung entlang von ÖPNV-Achsen (Bose 1994). Gegenwärtig gelten Städte in Europa wie Kopenhagen und Stockholm als gute Exemplare für eine integrierte Stadtentwicklungsplanung, deren Siedlungsentwicklung sich an ÖPNV-Achsen orientiert (vgl. Eichhorn et al., 2018, S. 23).

Die Grundidee widmet sich also der Ausrichtung der Siedlungsentwicklung an den Knoten des öffentlichen Personennahverkehrs (vgl. ebd., S. 23). Es betrifft sowohl die Steuerung der Siedlungsentwicklung hin zu flächensparenden und kompakten Strukturen als auch die Verschiebung des Modal Split weg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) hin zum ÖPNV, vorrangig auf die Schiene. Dabei können neben U-Bahnlinsen, Regional- und Straßenbahnen aber

auch Buslinien berücksichtigt werden. Projekte im Sinne des TOD verfolgen die Ziele verdichtetes Arbeiten und Wohnen mit einer gut ausgebauten lokalen Infrastruktur in Verbindung zu setzen und zusätzlich attraktive öffentliche Räume und eine Variation an Mobilitätsoptionen zu gewährleisten (vgl. Diller et al., 2021, S. 166).

Viele der TOD-Projekte können die genannten Ziele nicht bzw. nur unzulänglich erfüllen. Einige der geplanten Projekte werden zu klassischen Vorstadtsiedlungen, die lediglich in der Umgebung eines ÖPNV-Haltespunktes liegen. In diesen Fällen ist der Begriff „Transit Adjacent Development (TAD)“ treffender. (vgl. Randelhoff, 2018). Nach einer Untersuchung von Renne (2009) trifft für 97 Prozent der Bahnhöfe in den USA TAD eher zu als TOD. Laut Randelhoff (2018) sind Rahmenbedingungen wie ein kostenloses und zu großes Parkplatzangebot, unattraktive fußläufige Anbindungen, ein schwaches ÖPNV-Angebot, ein mangelnder Nutzungsmix, fehlende ÖPNV-Verbindungen zwischen den Haltestellen und der Wohnumgebung und eine veraltetete örtliche Raumplanung dafür verantwortlich.

Die Analyse von Randelhoff (2018) kommt also zum Schluss, dass Transit Oriented Development nicht am zugrunde liegenden Konzept, sondern an der Umsetzung in den Projekten scheitert. Clausen (2021) schlägt daher vor, Siedlungsentwicklung und öffentlichen Verkehr integrierter zu denken und verweist dabei auf die Anwendung von ÖV-Güteklassen.

2.3.2. ÖV-Güteklassen

Das System der ÖV-Güteklassen wurde konzipiert, um die Wechselwirkung zwischen der Erschließungsqualität des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und der Raumstruktur bzw. Raumentwicklung zu analysieren und zu fördern. Ursprünglich vom Verein Schweizerischer Straßenfachleute entwickelt, ist das System in der Schweizer Norm SN 640 290 dokumentiert und wurde zunächst für die Berechnung und Regelung des Parkplatzbedarfs genutzt. Im Jahr 2010 wurde in einer Weisung des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) festgelegt, dass die ÖV-Güteklassen zur Bewertung der Erschließungsqualität im Rahmen der Agglomerationsprogramme der 2. Generation herangezogen werden. Zwei Jahre später, 2012, nahm das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) eine erste Überarbeitung des Systems vor und führte eine Analyse der Bauzonen basierend auf den ÖV-Güteklassen durch. 2014 folgte schließlich eine spezifische Anpassung des Systems für den Kanton Graubünden (vgl. Hiess, 2017, S. 9).

In Österreich wurde ein vergleichbares System mit ÖV-Qualitätsklassen entwickelt und in der Stadt Salzburg als Basis für Vorschriften zur Stellplatzverpflichtung in der Stellplatzverordnung genutzt. Im Rahmen der Vision Rheintal 2006 wurde das Schweizer Modell der ÖV-Güteklassen für das Rheintal in Vorarlberg übernommen und in angepasster Form angewendet. Ab 2014 begann man, basierend auf dem in der Vision Rheintal eingesetzten System und den Entwicklungen im Kanton Graubünden, ein ÖV-Güteklassensystem für das gesamte Bundesland Vorarlberg zu erarbeiten. Die bisher existierenden Systeme unterscheiden sich inhaltlich und methodisch in verschiedenen Details. Vor diesem Hintergrund war es notwendig, ein österreichweit harmonisiertes System zu entwickeln (vgl. ebd., S. 9).

Durchschnittliches Kursintervall aus der Summe aller Abfahrten pro Richtung	Verkehrsmittelkategorie der Haltestelle nach höchstrangigem Verkehrsmittel			
	Fernverkehr REX	S-Bahn / U-Bahn, Regionalbahn, Schnellbus, Lokalbahn	Straßenbahn, Metrobus, O-Bus	Bus
< 5 min.	I	I	II	III
5 ≤ x ≤ 10 min.	I	II	III	III
10 < x < 20 min.	II	III	IV	IV
20 ≤ x < 40 min.	III	IV	V	V
40 ≤ x ≤ 60 min.	IV	V	VI	VI
60 < x ≤ 120 min.	V	VI	VII	VII
120 < x ≤ 210 min. ¹⁾		VII	VIII	VIII
> 210 min. ¹⁾				

Tabelle 2 - Haltestellenkategorien (ÖROK, 2022a)

Daher wurde im Jahr 2015 eine österreichweite einheitliche Grundlage zur Abstimmung von Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschließung entwickelt und 2016 fertiggestellt. Das sogenannte ÖV-Güteklassensystem koppelt die Bedienungsqualität von Haltestellen mit der fußläufigen Erreichbarkeit bildet somit ein bedeutendes Instrument für die Planung hinsichtlich der Abstimmung zwischen Siedlungsentwicklung und öffentlichem Verkehr (vgl. ÖROK, 2022a, S. 7).

Die Grundlage für die ÖV-Güteklassen bildet eine Klassifizierung der Haltestellen, indem Haltestellenkategorien gebildet werden, wie in Tabelle 2 dargestellt. Diese bilden sich aus den Haltestellentypen und den Intervallen der Abfahrten an einer Haltestelle (vgl. ebd., S. 12).

Für die Intervalle wurden acht Klassen gebildet und für die Haltestellentypen die vier Kategorien: Fernverkehr/REX; S-Bahn, U-Bahn, Regionalbahn, Schnellbus, Lokalbahn; Straßenbahn, WLB in Wien, O-Bus und Bus. Die Kombination der Intervallklassen mit den Haltestellentypen bildet die acht Haltestellenkategorien I-VIII (vgl. ebd., S. 11 f.).

Die Kategorisierung der Haltestellen bildet eine der beiden grundlegenden Variablen für die Ermittlung der ÖV-Güteklassen. Die zweite Variable stellt die Fußwegdistanzklassen dar. In Kombination ergeben sie die sieben ÖV-Güteklassen von A-G (siehe Tabelle 3, S. 19).

- A** – Höchststrangige ÖV-Erschließung
- B** – Hochrangige ÖV-Erschließung
- C** – Sehr gute ÖV-Erschließung
- D** – Gute ÖV-Erschließung
- E** – Sehr gute Basiserschließung
- F** – Gute Basiserschließung
- G** – Basiserschließung

Haltestellen- kategorie	Distanz zur Haltestelle				
	≤ 300 m	301 – 500 m	500 – 750 m	751 – 1.000 m	1.001 – 1.250 m
I	A	A	B	C	D
II	A	B	C	D	E
III	B	C	D	E	F
IV	C	D	E	F	G
V	D	E	F	G	G
VI	E	F	G		
VII	F	G	G		
VIII	G	G			

Tabelle 3 - ÖV Güteklassen I bis VIII (ÖROK, 2022a)

Das ÖV-Güteklassensystem fungiert in diesem Zusammenhang als Instrument für Analyse, Bewertung, Planung und Evaluierung. Es bietet vielfältige Anwendungsmöglichkeiten, wie etwa die Visualisierung der ÖV-Erschließungsqualität im Zusammenhang mit räumlichen Strukturen. Zudem kann es in der Flächenwidmungsplanung eingesetzt werden, um gewidmetes oder bebautes Bauland nach ÖV-Güteklassen zu kategorisieren oder zur Verknüpfung mit Regelungen in Stellplatzverordnungen (vgl. ÖROK, 2022a, S. 8). Im Kontext dieser Arbeit werden die ÖV-Güteklassen für die Lagebewertung von Baulandreserven angewendet. Es ist eine weitere Methode, die neben der Raum+-Methode angewendet wird, um die Lage der erhobenen Baulandreserven zu bewerten.

2.4. Zwischenfazit: Begriffe und thematische Einordnung

Mit Abschluss dieses Kapitels sind die Schlüsselbegriffe, die im Laufe dieser Arbeit eine zentrale Rolle spielen, eindeutig definiert und festgelegt. Dies sorgt für eine klare Verständlichkeit der weiteren Bearbeitung. Darüber hinaus war es essenziell, bestehende Methoden zur Erhebung und Bewertung von Baulandreserven detailliert darzustellen, da diese sowohl bei der Datenerhebung im Korridor als auch bei der späteren Bewertung der Flächen Anwendung finden.

Auch wenn beispielsweise das Konzept Raum+ in Österreich bislang kaum angewendet wird, stellt es dennoch eine fundierte und strukturierte Methode dar, um Baulandreserven systematisch zu erfassen und zu bewerten. Insbesondere im betrachteten Raum könnte es eine sinnvolle Ergänzung zu bestehenden Ansätzen sein.

Für die Bewertung der Lagequalität von Baulandreserven in Bezug auf den öffentlichen Verkehr bietet sich die Anwendung der ÖV-Güteklassen an. Diese ermöglichen eine objektive Einschätzung der Erreichbarkeit des ÖPNV und können so eine wertvolle Entscheidungshilfe für die künftige Entwicklung und Nutzung von Baulandreserven bieten.

3. Der Untersuchungsraum

Bereits in den vorangegangenen Kapiteln zum Forschungshintergrund und zur Erhebungsmethodik wurde das Burgenland kurz erwähnt. Im weiteren Verlauf der Arbeit wird jedoch differenziert und nicht das gesamte Bundesland als Laborraum verwendet. Das folgende Kapitel hebt besonders einen Teil hervor, der aufgrund seiner Entwicklung und der sich darin befindenden Korridore besonders relevant erscheint und damit zur Untersuchungsregion für die restliche Arbeit wird.

3.1. Allgemeiner Kontext

Der überwiegende Fokus und somit der Hauptteil des Untersuchungsraums liegt im nördlichen Teil des Burgenlandes. Als östlichstes Bundesland ist es gemessen an der Fläche das Drittkleinste und gemessen an den EinwohnerInnen das Kleinste. Historisch und geografisch gesehen war es schon immer ein langgestrecktes Grenzland. Der Grenzverlauf im Westen trennt das Bundesland von Niederösterreich und Oberösterreich und im Osten von den Nachbarstaaten Slowakei, Ungarn und Slowenien. Aus naturräumlicher Sicht ist das Burgenland der Übergang von der alpinen Gebirgslandschaft zur Kleinen Ungarischen Tiefebene. Gebiete wie der Seewinkel östlich des Neusiedler Sees und östliche Teile im Mittel- und Südburgenland deuten mit Flachlandschaften den Übergang zu ausgedehnten steppenartigen Tiefländern an (vgl. Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2024)

Nicht nur naturräumliche, sondern auch politische und historische Einflüsse prägen das Burgenland. Die Region war über Jahrhunderte, sogar Jahrtausende, geprägt von ihrer Rolle als Grenzgebiet, einschließlich der besonderen Herausforderung eines Lebens am Eisernen Vorhang über vier Jahrzehnte. Sie diente als Aufmarsch- und Durchzugsgebiet, was wiederholt zu Entvölkerung und anschließender Wiederbesiedlung führte. Gleichzeitig war sie ein Zufluchtsort, zum Beispiel für Religionsverfolgte. Zu den weiteren Besonderheiten zählen die dörflichen Strukturen und das Fehlen großer Städte, in Kombination mit einem harmonischen Zusammenleben verschiedener ethnischer und religiöser Gruppen. Zudem übernimmt die Region eine Korridorfunktion u. a. auch durch historische Handelsrouten wie die Bernsteinstraße (vgl. ebd.).

Insbesondere das Fehlen großer Städte macht die Funktion von Korridoren in einem ländlich geprägten Raum wie diesem nicht nur als Verbindungsfunktion, sondern auch als Siedlungsraum attraktiv. Aufgrund dieser Rahmenbedingungen liegt der Fokus der Arbeit entlang der Bahnlinien in den drei nördlichen Bezirken des Burgenlandes Neusiedl am See, Eisenstadt und Mattersburg. Da der Bahnhof einer Gemeinde direkt an der Grenze zu Niederösterreich liegt, wurde auch die angrenzende Gemeinde im Bezirk Bruck an der Leitha miteinbezogen. Konkret werden in der Bearbeitung jene Baulandreserven in Betracht gezogen, die in Gemeinden mit einer Bahnhaltestelle liegen. Das bedeutet, dass jene gerade der unmittelbare Einzugsbereich der Bahnhaltstellen als Gunstlage von Baulandreserven gesehen wird und daher im Fokus der Betrachtung liegt.

3.2. Bahnlinien

Die Bahnlinien, die durch das nördliche Burgenland verlaufen, bilden verschiedene Korridore. Was einen Bahnkorridor ausmacht und wie dieser definiert werden kann, wurde in den Begriffsbestimmungen festgelegt. Eine wesentliche Grundlage für die weitere Analyse ist die genauere Betrachtung der Bahnlinien, deren Stationen sowie Destinationen. Im Untersuchungsraum sind das die Linien:

- Raaberbahn: Neufeld an der Leitha – Baumgarten (die Linien auf diesem Abschnitt verkehren zwischen Wien Hbf. und Deutschkreuz)
- Mattersburger Bahn: Neudörfel – Loipersbach-Schattendorf
- Ostbahn: Lanzendorf-Rannersdorf – Nickelsdorf (ab Bruck an der Leitha)
- Richtung Bratislava hl. st.: Neudorf – Kittsee
- Pannoniabahn: Parndorf Ort – Wulkaprodersdorf
- Neusiedler Seebahn: Bad Neusiedl – Pamhagen

Entlang dieser Linien gibt es insgesamt 40 Haltestellen. Größere Gemeinden verfügen über zwei Bahnhaltestellen, das betrifft Parndorf, Neusiedl am See, Schützen am Gebirge, Eisenstadt, Wulkaprodersdorf und Mattersburg (siehe Abb. 1). Hierarchisch betrachtet verläuft eine S-Bahnlinie (S60) bis zur Station Bruck an der Leitha. Alle anderen Linien werden von Regionalzügen und Regionalexpresszügen bedient (vgl. VOR, 2024).

Abbildung 1 - Bahnlinien im Untersuchungsraum (eigene Darstellung nach Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2024b; BEV, 2024c; Data.gov.at, 2018 und OEGB Open Data, 2024)



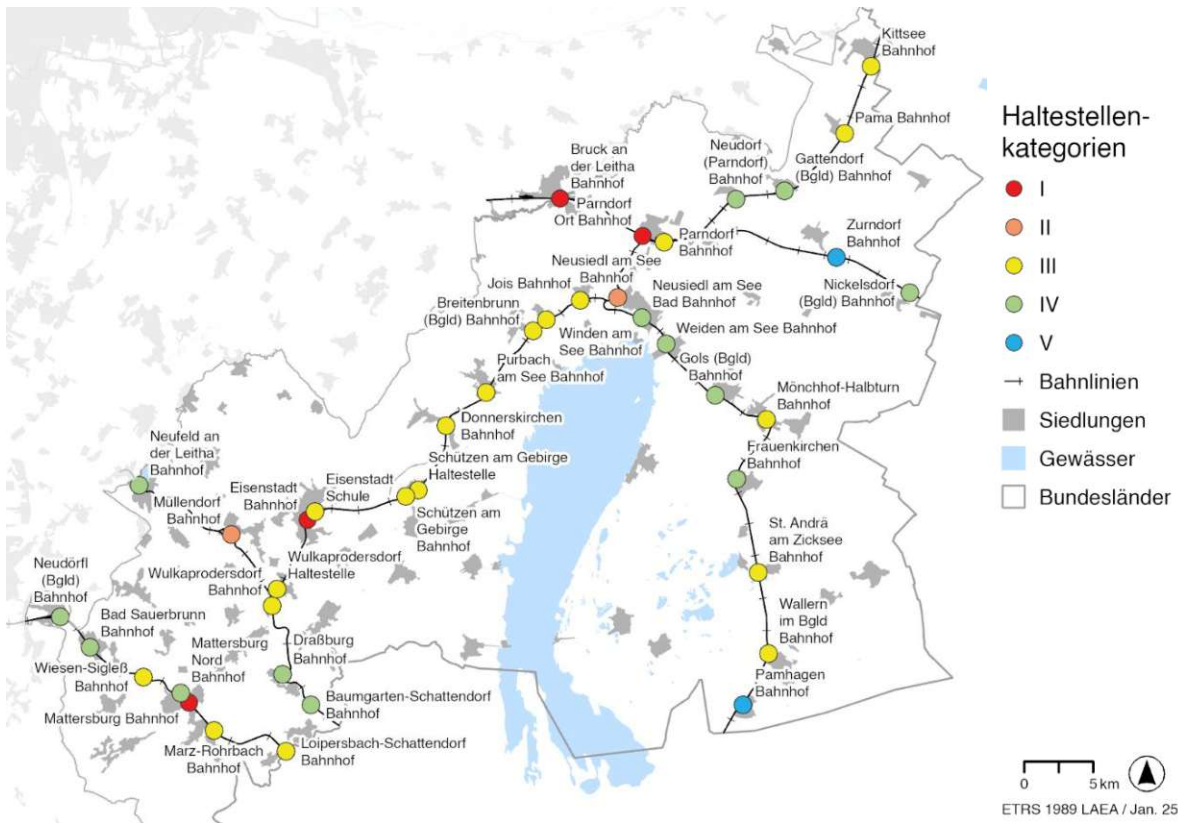


Abbildung 2- Haltestellenkategorien (eigene Darstellung nach Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2024b; BEV, 2024b; BEV, 2024c und OEBB Open Data, 2024).

Der Bahnhof der Gemeinde Bruck an der Leitha stellt eine Besonderheit dar. Er wird zwar als Bahnhof Bruck an der Leitha bezeichnet, liegt aber im Gemeindegebiet von Bruckneudorf (siehe Abb. 1). Aufgrund dieser Gegebenheit und der unmittelbaren Nähe zum Stadtgebiet wird in der Analyse auch die Stadtgemeinde Bruck an der Leitha miteinbezogen. Ähnliche Voraussetzungen treten auch bei manchen Bahnstationen im Burgenland auf. Dazu folgt etwas später eine detailliertere Betrachtung.

Die Haltestellen im Untersuchungsraum unterliegen nach der Klassifikation der ÖV-Güteklassen den Kategorien I bis V (siehe Abb. 2). Die vier Haltestellen der Kategorie I liegen in der Landeshauptstadt Eisenstadt, dem Bezirkshauptort Mattersburg und den Gemeinden Bruckneudorf und Parndorf. Die Haltestellenkategorien geben also Rückschluss darauf, dass das längste Kursintervall im Untersuchungsraum zwischen 60 und 120 Minuten liegt.

3.3. Administrative Abgrenzung

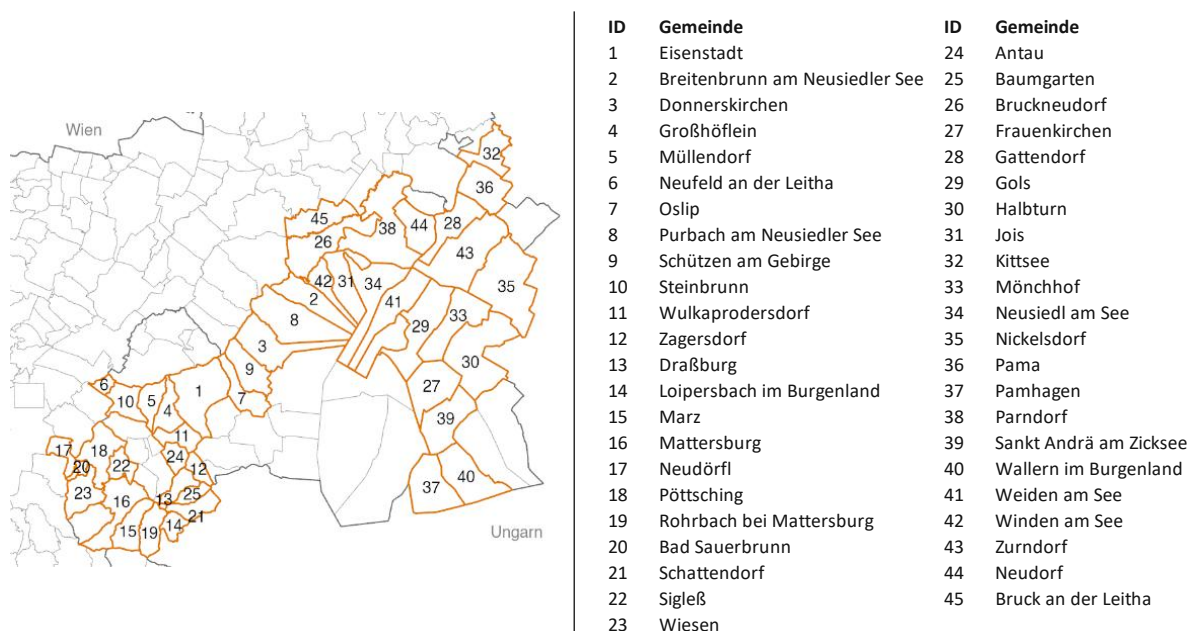
Legt man die Bahnhaltstellen auf die Gemeinden um, ergibt sich, dass sich die 40 Haltestellen auf 35 Gemeinden verteilen. Aufgrund von Sonderfällen, wie es vorhin zum Beispiel schon für Bruckneudorf und Bruck an der Leitha beschrieben wurde, befinden sich im Untersuchungsraum 45 Gemeinden.

Das ergibt sich unter anderem daraus, dass Bahnhöfe teilweise außerhalb des Ortsgebiets liegen und damit auch an der Gemeindegrenze. Aufgrund dessen wurden auch die Nachbargemeinden in den Untersuchungsraum miteinbezogen. Die sonderbarste Stellung nimmt dabei der Bahnhof Wiesen-Siegleß ein, welcher auf dem Gemeindegebiet von Mattersburg liegt, aber auch nahe an der Gemeinde von Pötttsching liegt.

Zusammengefasst bedeutet das für die administrativen Gegebenheiten, dass man sich in zwei Bundesländern befindet, Burgenland und Niederösterreich. Wobei hervorzuheben ist, dass jener Teil in Niederösterreich (Stadtgemeinde Bruck an der Leitha) nur eine minimale Bedeutung einnimmt und der Großteil des Untersuchungsraumes sich auf burgenländischem Gebiet befindet, weshalb der Fokus der Bearbeitung ganz klar auf dessen Rahmenbedingungen ausgelegt ist. Die 45 Gemeinden befinden sich in den Bezirken Bruck an der Leitha, Neusiedl am See, Eisenstadt und Mattersburg.

Anhand der Abb. 3 kann man sehen, dass ein Großteil der Gemeinden des nördlichen Burgenlandes in die Untersuchung miteinbezogen wird. Deutlich wird auch die unmittelbare Nähe zur Bundeshauptstadt Wien sowie die Lage in der Grenzregion zum Nachbarstaat Ungarn.

Abbildung 3 - Analysegemeinden (eigene Darstellung nach BEV, 2024c)



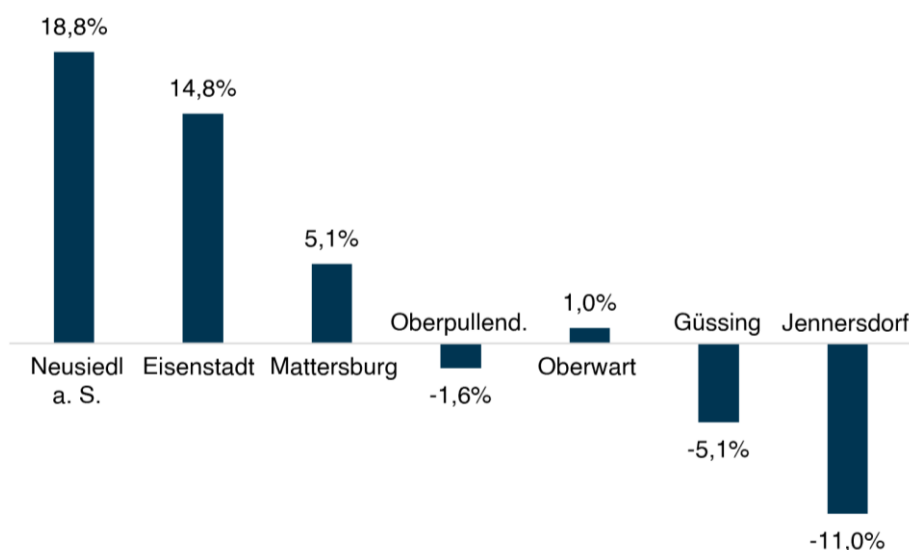
3.4. Zahlen zum Untersuchungsraum

Zur Einordnung der Region wird in diesem Abschnitt auf Zahlen und Fakten eingegangen. Dabei werden die Untersuchungsgemeinden zunächst in Kontext zum gesamten Bundesland gesetzt, aber auch die Unterschiede innerhalb des Untersuchungsraums hervorgehoben.

Gemessen an der Bevölkerung ist das Burgenland das kleinste Bundesland Österreichs (vgl. Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2024). Es zählte am 1. Januar 2024 301.951 EinwohnerInnen (Statistik Austria, 2024). Die Entwicklung der Bevölkerung zeigt jedoch einen positiven Trend. Wie man Abb. 4 entnehmen kann, ist diese regional sehr heterogen. Dennoch soll die Gesamtbevölkerungsanzahl bis ins Jahr 2050 um 6,3 % ansteigen. In diesem Prognosezeitraum lässt sich ein Nord-Süd-Gefälle beobachten. Während die drei nördlichen Bezirke (Neusiedl am See, Eisenstadt und Mattersburg) – welche auch in der engeren Betrachtung der Untersuchung liegen – jeweils ein Wachstum verzeichnen können, hat man in den peripheren Bezirken im Süden (Güssing und Jennersdorf) mit einem Bevölkerungsrückgang von bis zu -11,0 % zu rechnen. Gemein haben alle Prognoseregionen ein positives Außen- und Binnenwanderungssaldo und eine negative Geburtenbilanz. Hauptverantwortlich für die zukünftigen Bevölkerungsgewinne in den Bezirken Neusiedl am See und Eisenstadt sind Binnenwanderungsgewinne (vgl. Hanika, 2022, S. 30).

Interessant wäre in diesem Zusammenhang eine Prognose auf Gemeindeebene. Daten dafür sind zum aktuellen Zeitpunkt nicht verfügbar, weshalb nur die Entwicklung der vergangenen Jahre bzw. der Status quo abgebildet werden kann. In absoluten Zahlen betrachtet ist die Landeshauptstadt Eisenstadt (16.037 EinwohnerInnen) die mit Abstand größte Gemeinde unter den Analysegemeinden.

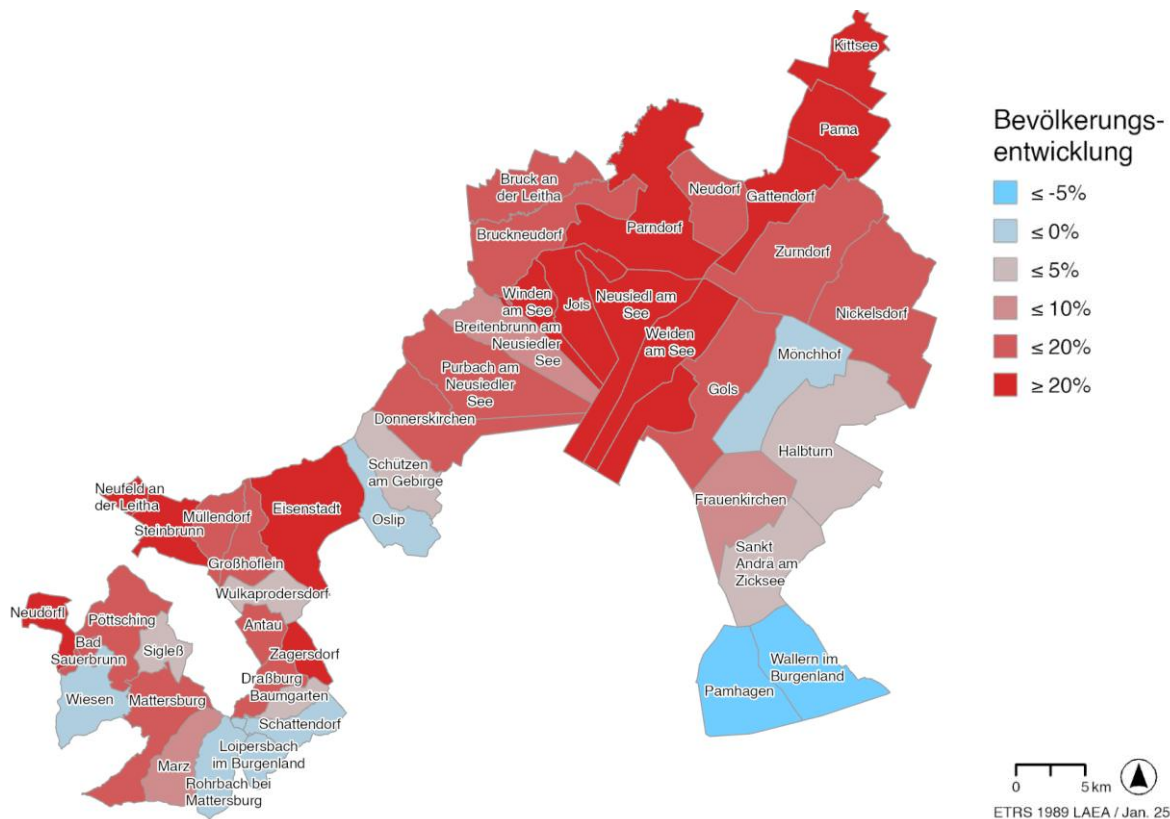
Abbildung 4 - Bevölkerungsentwicklung in den Bezirken des Burgenlands (eigene Darstellung nach Hanika, 2022)



Gefolgt von den Bezirkshauptorten Neusiedl am See (8.945) und Bruck an der Leitha (8.546). Im Durchschnitt haben die betrachteten Gemeinden eine Bevölkerung von etwa 2.901 Bewohnende. Es gibt auch deutlich kleinere Gemeinden wie zum Beispiel Neudorf (926), Baumgarten (830) und Antau (825), die die Schlusslichter bei der absoluten Bevölkerungszahl belegen. Insgesamt wohnen in den Untersuchungsgemeinden 130.585 Personen. Ohne Bruck an der Leitha und somit nur in den burgenländischen Gemeinden sind es 122.039, was in Relation zur gesamten burgenländischen Bevölkerung ca. 40 % sind. Die Bevölkerungszahlen stammen vom 1. Januar 2024 (vgl. Statistik Austria, 2024).

Die Entwicklung der Bevölkerungszahlen stellt eine gewisse Dynamik in der Region dar. So können zum Beispiel von allen Gemeinden 37 ein Bevölkerungswachstum verbuchen (Betrachtungszeitraum zwischen 2004 und 2024). Das größte Wachstum erreichte dabei die Marktgemeinde Kittsee. Die EinwohnerInnenzahl verdoppelte sich im betrachteten Zeitraum von 1.858 auf 3.727. Andere wachstumsstarke Gemeinden waren Neusiedl am See (+56,7 %), Steinbrunn (+56,5 %) und Parndorf (+55,6 %). In Summe wuchsen 28 Gemeinden um mehr als 10 Prozent. Einen Bevölkerungsrückgang gab es nur in sieben Gemeinden (Wiesen konnte seine Bevölkerungszahl konstant halten). Anhand von Abb. 5 kann man erkennen, dass diese sich meist in Randlagen an der Staatsgrenze befinden. Räumlich lässt sich mit dem Raum rund um die Stadtgemeinde Neusiedl am See ein Muster erkennen – alle Gemeinden stechen mit Bevölkerungszuwächsen hervor (vgl. Statistik Austria, 2024).

Abbildung 5 - Bevölkerungsveränderung in den Untersuchungsgemeinden (eigene Darstellung nach BEV, 2024c und Statistik Austria, 2024b)

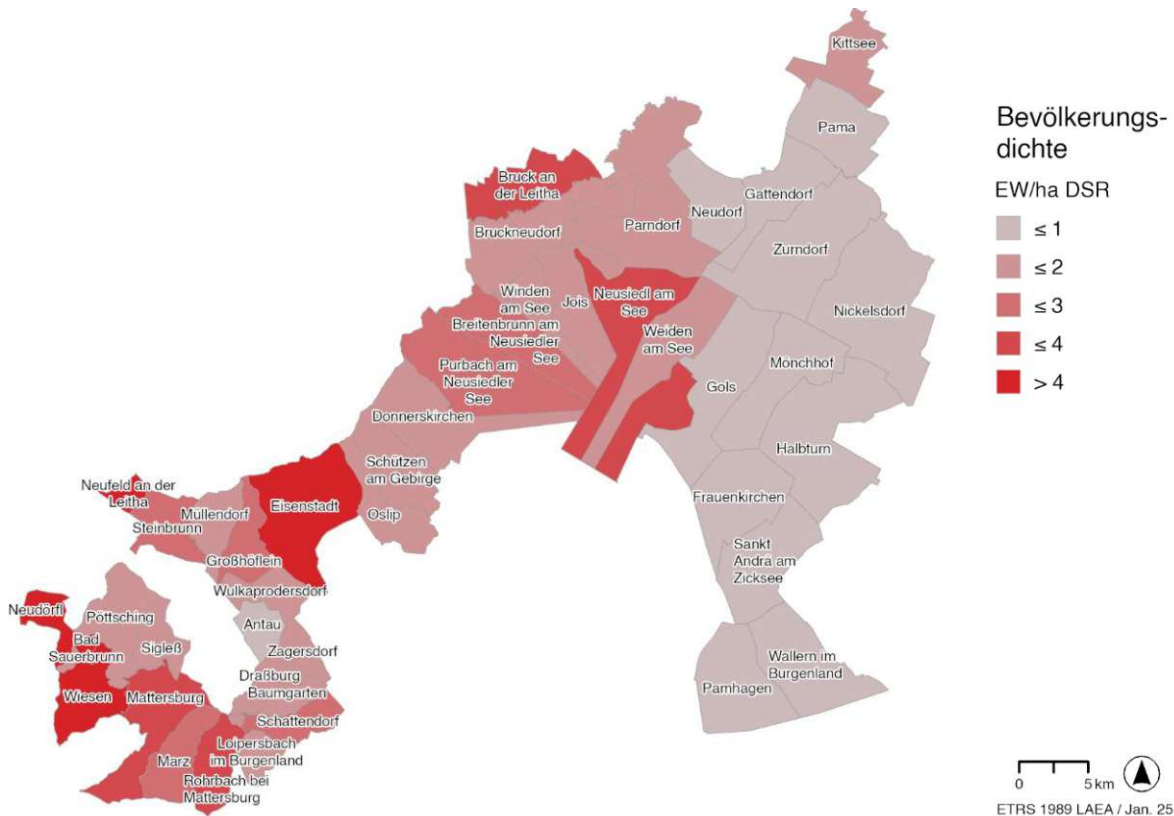


Diese insgesamt 130.585 BewohnerInnen der Gemeinden verteilen sich auf einer Gesamtfläche von 1.142 km² mit einem Dauer-siedlungsraum von 870 km² (ca. 76%). In manchen Gemeinden deckt sich der Dauersiedlungsraum mit der gesamten Gemeindefläche (z.B. in den Gemeinden Kittsee, Antau, Wulkaprodersdorf, Neudorf und Pama). Die Bevölkerungsdichte bezogen auf den Dauersiedlungsraum liegt zwischen 0,3 und 11,6 EW/ha DSR, wobei Bad Sauerbrunn mit 11,6 ein Ausreißer ist. In 40 der 45 Gemeinden liegt der Wert unter vier EW/ha DSR und in 13 sogar unter einen EW/ha DSR. Logischerweise sind es gerade die Gemeinden mit einem anteilmäßig hohen Dauersiedlungsraum, die eine geringe Bevölkerungsdichte aufweisen (siehe Abb. 6) (Daten stammen von der ÖROK).

Betrachtet man beispielsweise die Siedlungsstrukturen der östlichen Untersuchungsgemeinden, stellt man fest, dass es teil kompakte Siedlungsformen sind, die im Verhältnis zur Gesamtgemeindefläche gering ist bzw. auf dem Luftbild zumindest so erscheint. Eine genauere Betrachtung der Siedlungsstrukturen und regionsspezifischen Bauweisen erfolgt im Kap. 3.5. Will man Dichte genauer messen, bedarf es über diese Analyse hinaus eine Verhältniszahl zwischen Wohnbaulandfläche und der Bevölkerungszahl.

Neben der Bevölkerungsdichte ist auch der Anteil an AuspendlerInnen in den Gemeinden eine themenrelevante Kennzahl. Abbildung 7 (Seite 28) veranschaulicht den Anteil der auspendelnden Personen an den Erwerbstätigen und zeigt damit, wie stark die Bevölkerung einer Gemeinde für ihre Erwerbstätigkeit auf Arbeitsplätze außerhalb des Wohnorts angewiesen ist.

Abbildung 6 - Bevölkerungsdichte in den Untersuchungsgemeinden (eigene Darstellung nach BEV, 2024c; ÖROK, 2023 und Statistik Austria, 2024b)



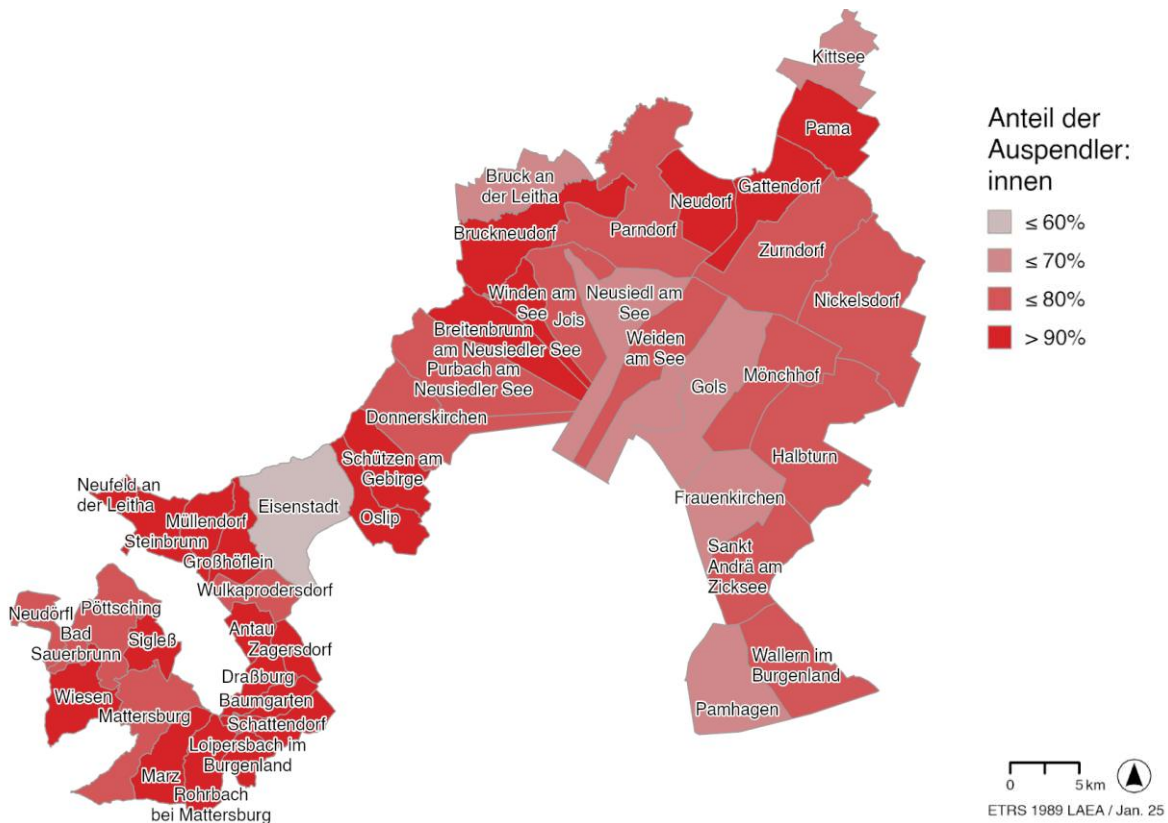
Teilweise hohe Werte über 80 % deuten darauf hin, dass ein Großteil der erwerbstätigen Bevölkerung in anderen Gemeinden oder Städten arbeitet, was typisch für kleinere Wohnorte mit begrenztem Arbeitsplatzangebot ist. Besonders hohe Auspendelquoten findet man beispielsweise in ländlichen Gemeinden oder Orten ohne größere wirtschaftliche Infrastruktur.

Niedrigere Werte hingegen deuten darauf hin, dass ein bedeutender Teil der erwerbstätigen Bevölkerung innerhalb der eigenen Gemeinde arbeitet, was häufig in wirtschaftlich stärkeren Zentren oder Städten mit einer höheren Arbeitsplatzdichte der Fall ist. Beispielsweise sind Orte wie Neusiedl am See, Eisenstadt oder größere Bezirkszentren oft weniger stark von Auspendelbewegungen betroffen, da sie selbst Arbeitsplätze für die lokale Bevölkerung bieten.

Die Daten verdeutlichen die wirtschaftlichen Abhängigkeiten innerhalb der Region: Gemeinden mit hohem Auspendleranteil fungieren primär als Wohnorte, während wirtschaftlich stärkere Orte als Beschäftigungszentren dienen. Dies hat auch Auswirkungen auf die Infrastruktur, den Verkehr und die Notwendigkeit einer guten Anbindung an größere Arbeitsmarktregionen.

Zusammenfassend kann man festhalten, dass die Untersuchungsgemeinden einen hohen Anteil an der gesamten burgenländischen Bevölkerung haben. Das liegt unter anderem daran, dass größere Zentren des Landes, wie Eisenstadt, Neusiedl am See und Mattersburg, miteinbezogen sind. Aber auch die Bevölkerungsentwicklung der vergangenen 20 Jahre, mit einem Wachstum im Großteil der Gemeinden, schreibt der Region eine gewisse Dynamik zu. Niedrige Dichtewerte und ein hoher Anteil an Baulandreserven weisen auf eine aufgelockerte Bebauung und möglicherweise ineffiziente Reserveflächennutzung hin.

Abbildung 7 - Anteil der AuspendlerInnen (eigen Darstellung nach BEV, 2024c und Statistik Austria, 2024a)



3.5. Siedlungsstruktur

Um näher auf die Bebauungs- und Siedlungsstruktur einzugehen, lohnt es sich, einen Blick in die historische Entwicklung zu werfen. Die Gestalt der Siedlungen und deren Gebäudetypologien wurde in der Vergangenheit von einer Vielzahl von Faktoren beeinflusst.

Diese historischen Entwicklungen prägen bis heute die Siedlungsstruktur des Burgenlands, das trotz zahlreicher „Stadterhebungen“ in jüngster Zeit nach wie vor als Land der Dörfer gilt. Größere städtische Zentren der Region wie zum Beispiel Pressburg, Wieselburg, Ödenburg und Steinamanger wurden nach der Grenzziehung im Jahr 1921 dem Nachbarstaat Ungarn zugeteilt (vgl. Polster et al., 2022, S. 193).

Die Entwicklung der Siedlungslandschaft wurde maßgeblich von den natürlichen Gegebenheiten sowie den wirtschaftlichen und sozialen Rahmenbedingungen beeinflusst. Auf Phasen der Siedlungserweiterung und Expansion folgten immer wieder Zeiten der Wüstungen und Schrumpfungsprozesse. Dabei spielten Faktoren wie die großräumige Lage – etwa die Entfernung zu wichtigen Arbeitszentren wie Wien – die Verkehrsanbindung und die Nähe zu Märkten im historischen Verlauf eine zentrale Rolle. Entscheidend war letztendlich die „Tragfähigkeit“ einer Region, also ihre Fähigkeit, die Bevölkerung ausreichend zu versorgen, was die Siedlungs- und Bevölkerungsdichte prägte. Mit dem wirtschaftlichen Fortschritt, insbesondere durch die Entwicklung außerlandwirtschaftlicher Tätigkeiten, verschoben sich diese Tragfähigkeitsgrenzen. In Extremfällen führte dies zu Abwanderung, wie beispielsweise bei der Amerikawanderung im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert, welche in diesem Teil von Österreich eine viel größere Dimension erreichte als im Rest des Landes (vgl. Atlas-Burgenland, 2022).

Die chronologische Zusammenfassung der Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklung des Burgenlandes durchstreift unterschiedliche Epochen, die im Zuge dieser Arbeit nicht genauer beleuchtet werden können. Ausgrabungen zufolge sind die ersten Besiedlungsaktivitäten bereits in den Jahren 10.000 bis 5.000 vor unserer Zeitrechnung erfolgt (vgl. Andritz, 2014, S. 16). Eine entscheidende Phase fand jedoch viel später statt – die Neubesiedlung im 11. und 12. Jahrhundert durch die Ansiedelung deutscher bäuerlicher Bevölkerung. Diese folgten Adeligen aus dem Westen, unter denen ein Großteil der burgenländischen Dörfer angelegt und mit BäuerInnen aus den deutschsprachigen, westlichen Nachbarländern besiedelt wurde. Die Anlegung der Dörfer erfolgte nach einem planmäßigen Schema, das im Zuge der deutschen Ostkolonisation verbreitet war und mit der damals modernen Dreifelderwirtschaft sowie der dazu passenden Gewinnflur kombiniert wurde (vgl. Atlas-Burgenland, 2022). Jeder landwirtschaftliche Hof in der damaligen Zeit erhielt ein Gewinn (auch Riede genannt) mit einer durchschnittlichen Breite von fünf bis 20 Metern zur Nutzung von Ackerland (vgl. Andritz, 2014, S. 20). Ausgenommen aus diesem Schema waren nur einige wenige Streusiedlungen im Landessüden und unregelmäßige Wieler, aus denen sich in späterer Folge Haufendörfer bzw. haufendorfähnliche Mehrstraßendörfer entwickelten. Abgesehen von diesen wenigen Ausnahmen dominieren besonders im Mittel- und im Nordburgenland regelmäßig angelegte Sammelsiedlungen. Die dominierende Struktur bilden Straßen- und Angerdörfer, wobei unterschiedliche Angerformen wie Schmalanger, linsenförmiger Anger, großer Breitanger und Dreiecksanger vorkommen können (vgl. Atlas-Burgenland, 2022) (siehe Abb. 8, S. 30).

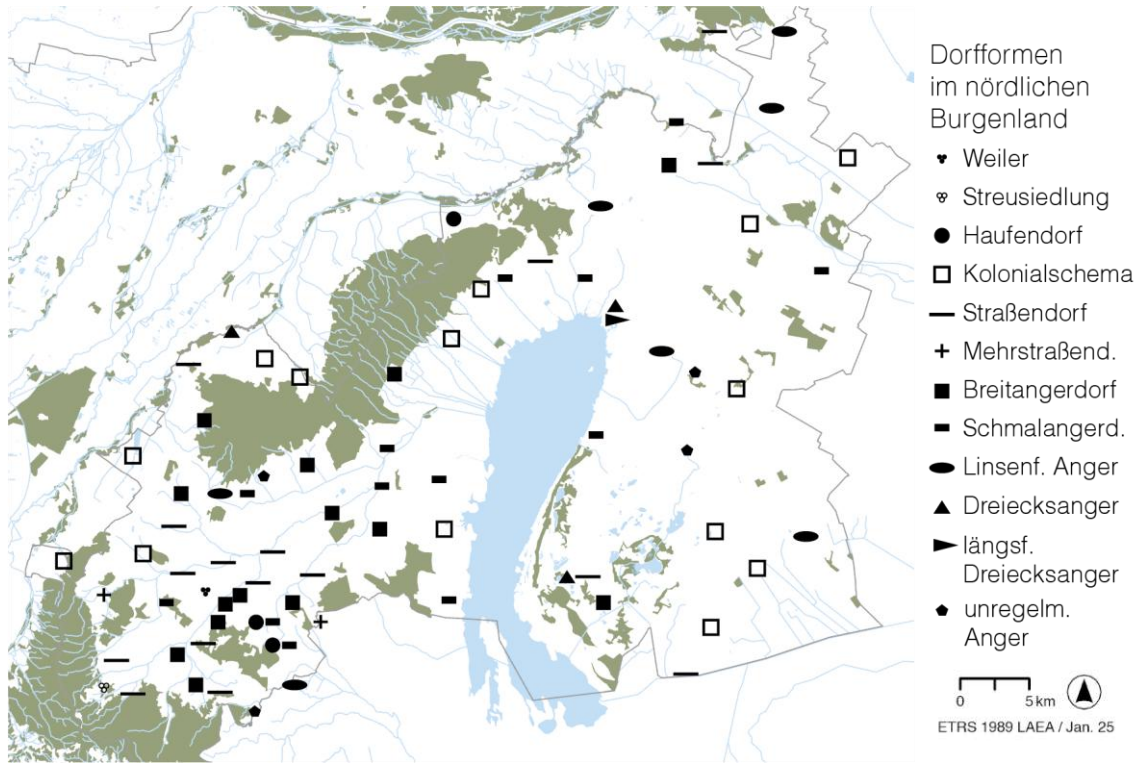


Abbildung 8 - Dorf- und Hofformen im Burgenland (eigene Darstellung nach Polster et al, 2022)

Straßen- und Angerdörfer sind bis heute in den Ortskernen erkennbar und dominieren die burgenländische Siedlungsstruktur (vgl. Atlas-Burgenland, 2022). Den Mittelpunkt des Straßendorfes bildet eine Straße, die planmäßig angelegt ist und beidseitig von den Gebäuden angegrenzt wird (siehe Abb. 9, S. 31). Beim Angerdorf bildet ein grüner Anger den zentralen Platz, der von den Gebäuden umschlossen wird und im Eigentum der Gemeinde steht. In der Regel befinden sich am Anger zentrale Einrichtungen wie eine Kirche, eine Schule, etc. Gebäudetypologien ergeben sich aus den lokalen Gegebenheiten, den Erfordernissen eines landwirtschaftlichen Betriebs und den wirtschaftlichen und sozialen Funktionen. Die zugrunde liegenden Bauflure, die traditionell sehr schmal sind, ergeben sich aus dem Erbschaftsrecht. Bei mehreren Erben wurde entlang der Längsachse geteilt. Daraus ergeben sich die vorherrschenden Häusertypologien wie der Streckhof als langgestrecktes Bauernhaus mit der Ausrichtung des Giebels in Richtung Straße/Anger. Hakenhöfe hingegen sind ein L-förmiges Bauernhaus, bei dem ein Querflügel mit der Traufe zur Straße/Anger ausgerichtet ist oder der Querflügel das Grundstück an der Hinterseite abschließt (siehe Abb. 9, S. 31) (vgl. Andritz, 2014, S. 22).

Sonderformen wie die sogenannten „Kolonialdörfer“ oder „Ingenieurdörfer“ weichen davon ab. Es handelt sich dabei um Dörfer, die eine regelmäßige Struktur aufweisen und nach dem Rasterschema auf dem Reißbrett entworfen wurden. Beispiele dafür findet man in erster Linie im Bezirk Neusiedl (Halbturn, St. Andrä etc.) (vgl. Atlas-Burgenland, 2022).

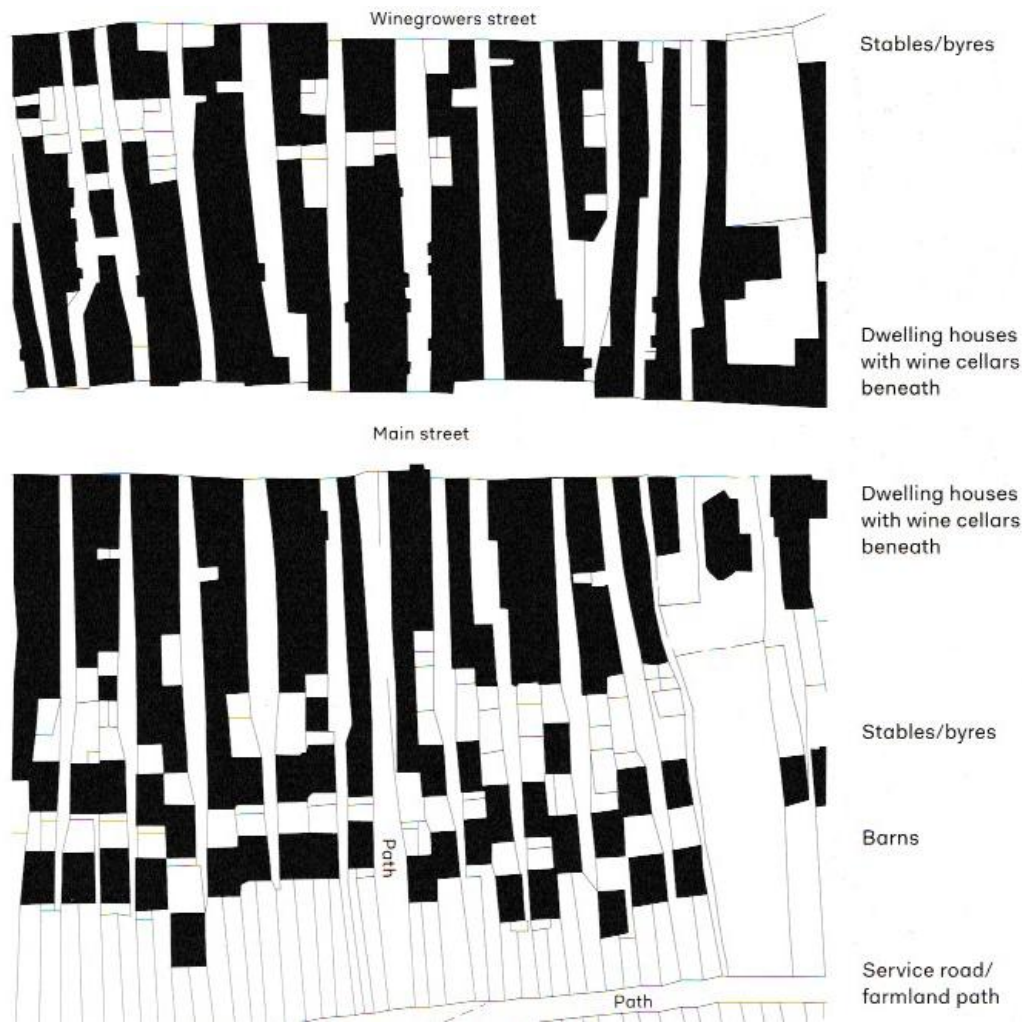


Abbildung 9 - Struktur der Streckhöfe (Andritz, 2014)

Ab dem 13. Jahrhundert wuchs die Bevölkerung im Burgenland stark an und Höfe mussten geteilt werden, sodass in Einzelfällen auch Hofgassen entstanden – halbe und Viertelsessionen waren die Regel. Im Spätmittelalter kam es jedoch zu einer Wüstungsphase, in der viele kleine Orte aufgrund wirtschaftlicher Krisen, der Pest und sozialer Veränderungen aufgegeben wurden, während sich Bevölkerung und Wirtschaft auf größere Siedlungen und Weinbaugebiete konzentrierten (vgl. Polster et al., 2022, S. 193). Die Türkenkriege und Kuruzzeneinfälle verursachten schwere Verluste, und erst im 18. Jahrhundert setzte wieder ein Bevölkerungswachstum ein, begleitet von Besitzteilungen und sozialen Spannungen (vgl. Atlas-Burgenland, 2022). Die Höfe zu dieser Zeit waren überbelegt und an den Ortsrändern entstanden Kleinhäuslersiedlungen. Im 19. Jahrhundert führten der zunehmende Bevölkerungsdruck, der Niedergang des Handwerks und wirtschaftliche Krisen zu Wanderarbeit, Wochenpendlertum und Auswanderung, besonders im Süden des Landes. Neue Erwerbsmöglichkeiten boten Industriezentren und kombinierte Landwirtschafts- und Industriearbeit, die die sozialen Strukturen veränderten (vgl. Polster et al., 2022, S. 194).

Dörfer und Ortskerne verloren vor allem im Mittel- und Südburgenland den einheitlichen Charakter, den sie ursprünglich hatten. Wohingegen in den wohlhabenderen Weinbaugemeinden rund um den Neusiedler See sich eine stärkere soziale Differenzierung im Baulichen äußerte. Reiche

Bauern errichteten Zwerchhöfe mit architektonisch anspruchsvollen Fassadengestaltungen. In Gemeinden mit einer wirtschaftlich besseren Lage bewirkte das Bevölkerungswachstum eine Ausdehnung der bäuerlichen Ortskerne entlang der Hauptverkehrsachsen. In dieser Zeit entstanden auch die ersten „Arbeitergassen“ im Anschluss an Kleinhäuslerviertel in Richtung Bahnhof (siehe Abb. 10, S. 33), was eine Veränderung der sozialen, baulichen und räumlichen Struktur vieler Ortschaften mit sich brachte (vgl. Atlas-Burgenland, 2022).

Der große Wandel, der Struktur und des Erscheinungsbildes der burgenländischen Dörfer grundlegend veränderte, begann in den späten 1950er- und frühen 1960er-Jahren und hält bis heute an (vgl. Atlas-Burgenland, 2022). Die Grundstücksstruktur und die daraus entstandenen Höfe waren für moderne landwirtschaftliche Maschinen nicht mehr geeignet. Ehemalige Landwirte betrieben von nun an die Landwirtschaft als Nebenerwerb und pendelten zu anderen Berufen außerhalb des Dorfes. Das verursachte wiederum mehr Verkehr und dadurch veränderte sich auch die Funktionalität des Angers. Durch das Fällen der Bäume, Asphaltierungen und Entwässerung verlor dieser Ort seine ursprüngliche Aufenthaltsqualität. Ein weiterer Grund für das Verlassen der Streck- und Hakenhöfe waren Neuparzellierungen außerhalb des Ortskerns und der damit einhergehende Trend zum Einfamilienhaus (vgl. Andritz, 2014, S. 29). Zahlreiche Einfamilienhäuser entstanden durch großzügige Zuschüsse von Seiten des Landes, die oft in Eigenleistung von Maurern und Bauarbeitern mit Nachbarschaftshilfe errichtet wurden. Das Burgenland, das in der Zwischenkriegszeit noch von schlechten Wohnverhältnissen geprägt war, entwickelte sich zu einer Region mit hoher Wohnqualität und großzügigem Wohnraum pro Kopf. Gleichzeitig wurde die Infrastruktur umfassend ausgebaut, darunter Straßen, Kanalisation, Wasserversorgung, Abfallentsorgung sowie öffentliche Gebäude und Sportanlagen (vgl. Atlas-Burgenland, 2022).

Der Bauboom brachte jedoch auch Probleme mit sich: Viele alte Gebäude wurden abgerissen, modernisiert oder verändert, ohne dabei Rücksicht auf das Ortsbild zu nehmen. Großzügige Baulandwidmungen führten zu Lücken zwischen neu gebauten Objekten und zur Baulandhortung für die nachkommenden Generationen. Die Zersiedelung konnte erst durch die flächendeckende Einführung von Flächenwidmungsplänen wieder eingedämmt werden. In jüngerer Zeit prägt die Errichtung von Wohnblocks an den Dorfrändern die Entwicklung, während das Einfamilienhaus nicht mehr die allein dominierende Wohnform ist (vgl. Atlas-Burgenland, 2022).

Ein weiteres Problem ist der Verfall der alten Ortskerne. Die Anpassung alter Bauernhäuser, insbesondere jener der Streckhöfe, an moderne Wohnbedürfnisse ist oft kostenintensiv, weshalb Neubauten am Ortsrand bevorzugt werden. In schrumpfenden Gemeinden verschärft der Rückgang der Nahversorgung – etwa durch Schließungen von Geschäften, Wirtshäusern und Kleinschulen – den sozialen Rückzug. Darunter leiden vor allem das Vereinsleben und der gesellschaftliche Zusammenhalt. Dennoch hat ein Umdenken eingesetzt: Geförderte Dorferneuerungsprojekte zielen heute nicht nur auf die Verschönerung des Ortsbildes, sondern auch auf eine umfassende Verbesserung der Lebensqualität. Alte Bauwerke werden zunehmend mit Feingefühl saniert, sei es durch die „Rückkehr der Enkelgeneration“, die den Wert dieser Gebäude erkennt, oder durch Zuzügler (vgl. Atlas-Burgenland, 2022).

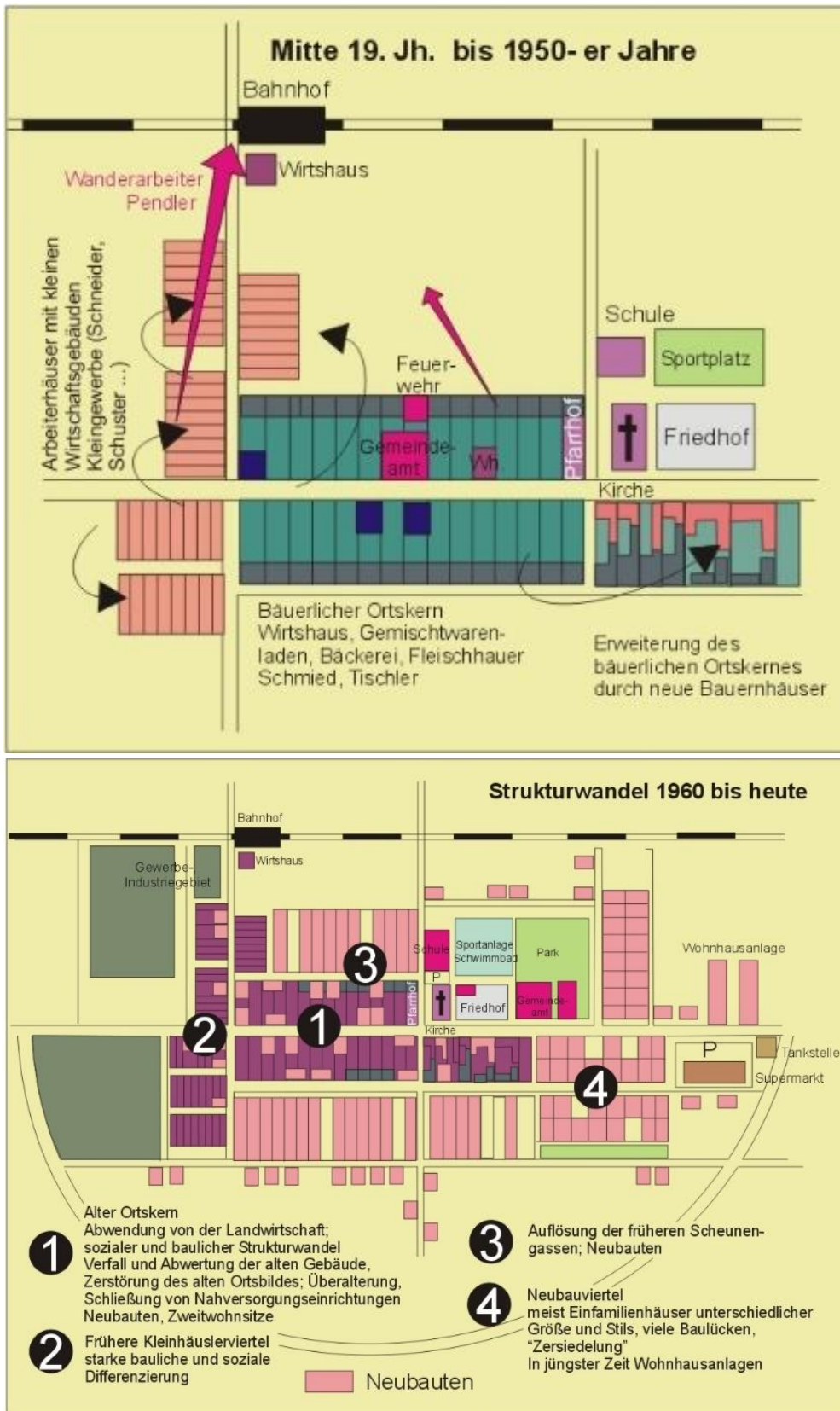


Abbildung 10 – Schema der Dorfentwicklung im Burgenland (Polster et al., 2022)

Die gegenwärtige Entwicklung, als auch jene in der Zukunft, sind sehr stark von der Lage abhängig. Im Süd- bzw. im Mittelburgenland – Regionen, die abseits der Hauptverkehrslinien liegen – stagnieren die Dörfer, die Bevölkerung ist überaltert und die Nahversorgung unzureichend. Die Gefahr besteht, dass Dörfer wie diese zu Zweitwohnsitzstandorten werden und damit negative Folgen einhergehen. Wohingegen die Situation im Norden des Landes eine völlig andere ist. Als Teil der suburbanen Zone der Großstadregionen von Wien, Bratislava und Győr liegt diese Region entlang mehrerer hochrangiger Verkehrsachsen. Für die Siedlungsstruktur bedeutet das eine hohe Nachfrage nach Wohnraum (vgl. Atlas-Burgenland, 2022).

4. Rechtliche Grundlagen und Planungsinstrumente im Burgenland

Nachdem einige Kennzahlen und eine erste Analyse der Bebauungsstruktur die Region bzw. deren Korridore charakterisierten, ist es auch unerlässlich die rechtlichen Rahmenbedingungen und Instrumente der Raumplanung zu beleuchten. Schließlich wird in einem späteren Abschnitt auf bestimmte Instrumente Bezug genommen. Da die untersuchten Infrastrukturkorridore zum größten Teil im Burgenland liegen und nur eine Gemeinde in Niederösterreich, wird in erster Linie auf die raumplanungsrechtlichen Gegebenheiten im Burgenland eingegangen. Sollte zu einem späteren Zeitpunkt die niederösterreichische Gemeinde im Sinne eines Entwicklungsvorschlages näher betrachtet werden, werden planungsrechtliche Vorgaben für diese selbstverständlich erläutert. Ziel dieses Kapitels ist es auch herauszustreichen, ob und inwiefern die Siedlungsentwicklung mit dem ÖPNV in Verbindung gebracht wird.

4.1. Allgemeines zur Raumplanung

Mit der Einführung von Flächenwidmungsplänen zur Eindämmung der Zersiedelung, wurden die ersten Maßnahmen seitens der Raumplanung im Burgenland gesetzt. Seither hat sich in diesem Bereich einiges verändert. Gesetze wurden novelliert, Programme und Strategien für eine langfristige Planung verfasst. In diesem Abschnitt werden die wichtigsten formellen und informellen Grundlagen der Raumplanung im Burgenland zusammengefasst, zunächst aber auch Grundlegendes zur Raumplanung in Österreich erörtert.

Raumordnung, auch als Raumplanung bezeichnet, umfasst sämtliche Maßnahmen und Aktivitäten öffentlicher Gebietskörperschaften, die sich mit der Gestaltung eines Territoriums auf Grundlage politischer Zielsetzungen befassen. Die begriffliche Bedeutung von „Raumplanung“ und „Raumordnung“ wird weder in der wissenschaftlichen Literatur noch im juristischen Sprachgebrauch noch in der Praxis einheitlich definiert. Die Länder als Gesetzgeber definieren die Begriffe unterschiedlich, ohne dabei ein Unterscheidungskriterium zu kennen (vgl. Gruber et al., 2018, S. 56).

Obwohl die Länder als Gesetzgeber fungieren, ist die Raumplanung in Österreich keine für sich bestehende Verwaltungsmaterie. Nach Art. 15 Abs. 1 B-VG gilt für die Raumplanung die Generalklausel, wonach sie in der Gesetzgebung und Vollziehung Landessache ist, aber Angelegenheiten des Bundes nicht berührt werden. Daraus ergibt sich, dass Raumplanung ein Bündel von Planungsbefugnissen mit Kompetenzbeständen auf Bundesebene und einer generellen Zuständigkeit für die Raumordnung auf Landesebene ist – eine Querschnittsmaterie (vgl. ebd., S. 63).

In der Vollziehung unterscheidet man in Planungen der überörtlichen und der örtlichen Raumordnung. Die Zuständigkeit für die überörtliche Raumordnung liegt bei den jeweiligen Landesregierungen. Kompetenzen der örtlichen Raumplanung sind aus der Vollziehung der Länder herausgelöst. Festgelegt wird das in Art. 118 Abs. 3 Z 9 B-VG, worin die örtliche Raumordnung als Aufgabe des eigenen Wirkungsbereichs der Gemeinde gesehen wird. Kurz zusammengefasst bedeutet das: Der Bund besorgt aufgrund von fehlenden Raumordnungskompetenzen Fachplanungen, die

Länder betreiben die überörtliche Raumplanung (wo auch in eine regionale Ebene unterteilt werden kann) und die Zuständigkeit der örtlichen Raumplanung liegt bei den Gemeinden (vgl. ebd., S. 64).

Grundsätzlich unterscheidet man bei Planungsinstrumenten in der Raumplanung zwischen hoheitlichen und informellen Instrumenten. Hoheitliche Instrumente sind gesetzlich verankert und werden in der Regel als Verordnung erlassen und sind rechtlich bindend. Informelle Instrumente haben einen konzeptiven Inhalt, deren Verfahren rechtlich nicht formalisiert ist und auch inhaltlich unverbindlich sind. Bei diesen Instrumenten ist oft von Strategien, Visionen, Leitbildern, Konzepten u. Ä. die Rede (vgl. ebd., S. 76).

Während in anderen Bundesländern der Begriff Raumordnung verwendet wird, ist im Burgenland der Begriff Raumplanung im alltäglichen Gebrauch. So wird auch das dafür zuständige Gesetz als Raumplanungsgesetz bezeichnet, konkret als Gesetz vom 4. Juli 2019 über die Raumplanung im Burgenland 2019 (Burgenländisches Raumplanungsgesetz 2019 - Bgld. RPG 2019). Es legt die Grundsätze und Ziele der burgenländischen Raumplanung, sowie die Grundlagen für die Vollziehung und die Ausgestaltung der Raumplanungsinstrumente fest. In einer hierarchischen Reihenfolge wird in diesem Abschnitt auf ihre allgemeine und konkrete inhaltliche Bedeutung im Zusammenhang von Siedlungsentwicklung, Baulandreserven und Mobilität eingegangen.

4.2. Überörtliche Raumplanung im Burgenland

Nach § 3 Abs. 1 Bgld. RPG 2019 *hat die Landesregierung für Maßnahmen, die in erheblichem Ausmaß nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt erwarten lassen, durch Verordnung einen Landesraumordnungsplan zu erlassen.* Unter Berücksichtigung der in § 1 Abs. 2 Bgld. RPG 2019 festgelegten allgemeinen Grundsätze und Ziele des Burgenländischen Raumplanungsgesetzes 2019 hat der Landesraumordnungsplan das gesamte Landesgebiet zu gliedern und Eignungs- und Verbotszonen festzulegen.

4.2.1. Landesentwicklungsprogramm 2011

Auf Basis dieser rechtlichen Grundlage wurde das Landesentwicklungsprogramm Burgenland - LEP 2011 erstellt. Dadurch wird auf einen Planungshorizont von 15 Jahren der Bevölkerung, den Wirtschaftstreibenden und den Verwaltungsbehörden Orientierung und Sicherheit gewährleistet. Das LEP gliedert sich in die Anlagen A und B. Anlage A bildet den Verordnungstext und enthält die Grundsätze für die räumliche Entwicklung. Sie umfasst die Ziele zur Strukturierung und Entwicklung der Raumstruktur, zonale und standörtliche Festlegungen sowie die Grundsätze für die örtliche Raumplanung. Grundsätze treffen Aussagen zur Ordnung, Sicherung und Entwicklung für darauffolgende Abwägungs- und Ermessensentscheidungen und sind als Vorgaben für PlanungsträgerInnen als Abwägungen zu berücksichtigen. Anlage B hingegen beinhaltet die Darstellung der Standorte und Zonen in Form eines Plans. Darin werden Standorte ausgewiesen, die für Gemeinden eine besondere Eignung für bestimmte Funktionen bestimmt. Dazu zählen Betriebs-, Gewerbe- und Industriestandorte, Tourismusstandorte sowie Zentralitätsstandorte (vgl. Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2012, S. 17).

Durch das LEP in Form einer Verordnung wird die Berücksichtigung der festgelegten Zielsetzung der Landesentwicklung auf Planungen untergeordneter Ebenen sichergestellt (vgl. § 2 Abs. 1 LEP 2011). Aktuell befindet sich ein neues Landesraumordnungsprogramm in Bearbeitung – das Leitbild dazu soll nach den Plänen des Referats für Überörtliche Raumplanung im Herbst des Jahres 2025 fertig ausgearbeitet sein (vgl. Steiner, 2024). Neben dem aktuell rechtsgültigen landesweiten Entwicklungsprogramm aus dem Jahr 2011 sieht das Burgenländische Raumplanungsgesetz noch weitere Planungsinstrumente auf überörtlicher Ebene vor (vgl. § 13 Abs. 1 Bgld. RPG 2019).

4.2.2. Regionale Entwicklungsprogramme

Nach § 13 Abs. 1 Bgld. RPG 2019 hat die Landesregierung *im Rahmen der überörtlichen Raumplanung durch Verordnung Entwicklungsprogramme aufzustellen*. Ein Entwicklungsprogramm soll die Zielsetzungen für die geplante und zukunftsorientierte Gesamtgestaltung des Landesgebiets oder einzelner Regionen (regionales Entwicklungsprogramm) festlegen, die den natürlichen Gegebenheiten sowie den wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Anforderungen entsprechen. Zudem soll es die notwendigen Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele aufzeigen und Grundsätze für die örtliche Raumplanung enthalten (vgl. § 13 Abs. 2 Bgld. RPG 2019).

Laut dem Referat Überörtliche Raumplanung, gibt es neben dem LEP 2011 Regionale Entwicklungsprogramme. Das Landesgebiet wird dabei in vier Regionen unterteilt: Neusiedler See – Parndorfer Platte, Eisenstadt und Umgebung – Mattersburg, Mittelburgenland und Südburgenland. Relevant für diese Arbeit sind die Programme Neusiedler See – Parndorfer Platte und Eisenstadt und Umgebung (vgl. Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2022a, S. 12).

Inhaltlich wird mit den Entwicklungsprogrammen den Themen demographischer Wandel, Urbanisierung, Klimawandel, Digitalisierung und den wirtschaftlichen und sozialen Folgen der Pandemie begegnet, sowie dem verantwortungsvollen Umgang mit Grund und Boden Aufmerksamkeit geschenkt. Darin werden Chancen für die Siedlungsentwicklung, wirtschaftliches Wachstum, Schaffung von Arbeitsplätzen, nachhaltige Mobilität und Umwelt- und Klimaschutz gesehen (vgl. Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2022b, S. 8).

Unterteilt werden die Regionalen Entwicklungsprogramme in ein Leitbild und die Verordnung samt Anhängen. Das Programm Neusiedler See – Parndorfer Platte wurde am 7. Februar 2023 von der Burgenländischen Landesregierung verordnet. Im Leitbild wird nach eingehender Darstellung der Grundlagen die Ausgangslage in Form einer Analyse beschrieben. Darauf aufbauend legte man sich auf sieben Leitziele fest, wobei die Leitziele Siedlungsentwicklung: Bewusstes Flächenmanagement praktizieren und Mobilität & Verkehr: Gemeinsam fahren – Mobilität neu denken in diesem Zusammenhang besonders relevant sind (vgl. Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2022b, S. 34).

Die Maßnahme „Aktivierung von bereits gewidmetem, unbebautem Bauland“ unter dem Leitziel „Siedlungsentwicklung“ zielt auf den Umgang mit Baulandreserven ab. Darin wird auf die Problematik des Baulandüberhangs in den Gemeinden hingewiesen, u. a. auf Baulandhortung und die damit verbundene Nichtverfügbarkeit von Bauland in zentralen Lagen. Als Lösungsvorschlag wird in diese Maßnahme auf die Novelle des Raumplanungsgesetzes im Jahr 2021 verwiesen, worin

Möglichkeiten der Baulandmobilisierung und eine Baulandmobilisierungsabgabe festgelegt wurden (vgl. Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2022b, S. 38).

Eine Maßnahme die Siedlungsentwicklung in Verbindung mit Mobilität bringt wird mit „Ausbau des öffentlichen Verkehrs forcieren“ betitelt. Eine strategisch geplante Siedlungsentwicklung soll es ermöglichen Verkehr zu vermeiden bzw. auf öffentliche Verkehrsmittel zu verlagern. Für die genaue Umsetzung der Maßnahme wird auf die Gesamtverkehrsstrategie 2021 (GVS21) verwiesen. Schlüsselpunkte sind der Ausbau von Achsen, Multimodale Drehscheiben und Knoten, sowie die Orientierung der Siedlungsentwicklung an den ÖV-Güteklassen (vgl. Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2022b, S. 40).

Die Verordnung des REP Neusiedler See – Parndorfer Platte sieht neben Siedlungsstruktur, Mobilität und Verkehr noch Maßnahmen im Bereich Natur- und Kulturlandschaft, Wachstum und Innovation, Tourismus, Kultur und Freizeit sowie Landwirtschaft vor. Darüber hinaus werden in Abschnitt 3 standörtliche und Zonale Festlegungen getroffen (vgl. Entwicklungsprogramm für die Region „Neusiedler See - Parndorfer Platte“, 2023).

Analog dazu aufgebaut ist das REP Eisenstadt und Umgebung, sowohl im Leitbild als auch in der Verordnung. Im Leitziel Mobilität und Verkehr wird hierbei explizit die in der GVS21 geplante „Mobilitätsdrehscheibe Raum Eisenstadt“ und deren Bedeutung für die Region Eisenstadt und Umgebung – Mattersburg hervorgehoben (vgl. Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2022a, S. 43).

Neben den Entwicklungsprogrammen können von Seiten der Landesregierung nach § 13 Abs. 3 Bgld. RPG 2019 auch sektorale Entwicklungsprogramme erarbeitet werden. Zurzeit ist kein rechtskräftig bestehendes Programm in dieser Form bekannt. Hingegen besteht mit der bereits erwähnten Gesamtverkehrsstrategie 2021 ein informelles Instrument auf Landesebene.

4.2.3. Gesamtverkehrsstrategie 2021

Die Gesamtverkehrsstrategie 2021 (GVS21) ist ein konzeptives Planungsinstrument mit Mobilitätsbezug. Veränderte Rahmenbedingungen im Verkehrsbereich führten zur Ausarbeitung dieser Strategie. Grundlage dafür war ein kompakter und fokussierter Strategieprozess, der die Bevölkerung und FachexpertInnen miteinbezog. Daneben wurde die GVS14 evaluiert und globale Trends wurden berücksichtigt. Die Ergebnisse der Bevölkerungsbefragung zeichnen ein Bild, das sich auch aus diversen Statistiken ablesen lässt: Das Burgenland ist ein Land der PendlerInnen (vgl. Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2021, S. 8-12).

Aufbauend darauf wurde die Verkehrsstrategie mit einem klaren Fokus entwickelt: Statt sich in einer Vielzahl von Themen zu verlieren, sollen jene identifiziert werden, die für ein zukunftsfähiges Mobilitätssystem im Burgenland von entscheidender Bedeutung sind. Die beiden zentralen Aspekte dabei sind die Mobilitätswünsche und -bedürfnisse der Bevölkerung auf der einen und Maßnahmen, die einen wirkungsvollen Übergang zu einem nachhaltigen Verkehrssektor ermöglichen, auf der anderen Seite. Ein großer Fokus der Bevölkerung liegt auf einem verbesserten Angebot des öffentlichen Verkehrs sowie einem attraktiven und sicheren Umfeld für die aktive Mobilität. Dadurch sollen sowohl längere Arbeitswege als auch kurze Einkaufs- und

Freizeitwege durch passende Mobilitätslösungen abgedeckt werden. An diesen Punkten setzt die Strategie mit den fünf identifizierten Zukunftsthemen an (vgl. ebd., S. 18):

- 1. Achsen, der schnelle und direkte Weg in die Zentren**
- 2. Multimodale Knoten, Anbindung für alle**
- 3. Unsere Orte, lebendig und lebenswert**
- 4. Strukturen, die vieles ermöglichen**
- 5. Mobilitätsmanagement, das Hürden abbaut**

Nicht alle Inhalte der Zukunftsthemen zeigen direkte Relevanz für die Siedlungsentwicklung in Bahnkorridoren. Wesentliche, für diese Arbeit bedeutende Punkte findet man in erster Linie in den Themenfeldern 1, 2 und 3.

Ein wichtiger Eckpunkt des Zukunftsthemas 1 ist der „Zielgerichtete Ausbau der Bahninfrastruktur“. Unter anderem betreffen die Maßnahmen die Raaberbahnstrecke, wodurch die neue „Mobilitätsdrehscheibe Raum Eisenstadt“ mit einer Fahrzeit von knapp über 30 Minuten nach Wien-Meidling eine attraktive Verbindung bietet. Voraussetzung für Infrastrukturmaßnahmen ist die Errichtung der „Flughafen-Spange“, welche die Chance bietet, Eisenstadt und Neusiedl am See direkt an den Flughafen Wien anzubinden. Dafür sind ein zweigleisiger Ausbau bei Parndorf und Anpassungen der Pannoniabahn erforderlich, die auch ein Viertelstundenintervall nach Wien und einen Halt beim Outlet Center Parndorf ermöglichen würden. Die Elektrifizierung der Mattersburger Bahn ist notwendig, um Direktverbindungen nach Wien auch über 2027 hinaus sicherzustellen. Zu guter Letzt ist zunächst ein selektiver zweigleisiger Ausbau der Strecke von Kittsee nach Wien eine Grundvoraussetzung, um auch einen Halbstundentakt zu ermöglichen (vgl. Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2021, S. 24 f.).

Zukunftsthema 2 greift das Konzept der „Multimodalen Drehscheiben und Knoten“ auf. Sie sind der Schlüssel für einen einfachen und komfortablen Zugang zu hochwertigen öffentlichen Verkehrsangeboten. Dabei sorgen passende Angebote für eine optimale Vernetzung, sodass der Verkehrsmittelwechsel reibungslos verlaufen kann. Hierarchisch betrachtet sind „Multimodale Drehscheiben“ die bedeutendste Zugangsmöglichkeit zum überregionalen öffentlichen Verkehr. Die optimale Erreichbarkeit wird durch ein auf sie ausgerichtetes ÖV-Angebot und direkte Straßenverbindungen gewährleistet. Ergänzt um den Aspekt der schnellen Bahnverbindungen werden Drehscheiben für PendlerInnen attraktiv. Zusätzlich werden Nutzungsvorschläge wie Supermärkte oder Kindergärten als Mehrwert in der Strategie vorgeschlagen. Als Multimodale Drehscheiben werden die Bahnhöfe Parndorf Ort und Neusiedl am See bezeichnet. Zusätzlich soll eine im Raum Eisenstadt entstehen. Eine Stufe darunter liegen „Multimodale Knoten“, die ebenfalls an den Hauptachsen liegen und sich in Bruckneudorf und Mattersburg befinden (vgl. ebd., S. 34 f.).

Das „Zusammenspiel von Raumentwicklung und Mobilität“ wird im Zukunftsthema 3 behandelt. Mit dem Grundgedanken, Raum und Mobilität ganzheitlich zu denken, werden Maßnahmen gesetzt, um bestehender Raumordnungsinstrumentarien auf eine nachhaltige und zukunftsorientierte Mobilitätsentwicklung auszurichten (vgl. ebd., S. 47).

Auf Landesebene sollen Mobilitätsaspekte stärker berücksichtigt werden, indem sie bei der nächsten Überarbeitung des burgenländischen Raumplanungsgesetzes einbezogen werden. Themen wie Flächensicherung für Verkehrskorridore, Anforderungen der aktiven Mobilität, die

Entwicklung von Betriebsgebieten oder die Erreichbarkeit des öffentlichen Verkehrs bei Siedlungsentwicklungen sollen eine zentrale Rolle spielen. Zur Umsetzung sollen die Erstellung von Verkehrskonzepten und die Prüfung verkehrlicher Auswirkungen von Planungsvorhaben verbindlich im Gesetz verankert werden (vgl. Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2021, S. 47).

Überörtlich betrachtet sollen bei der Festlegung von Vorranggebieten für Siedlungsentwicklung in den REPs, insbesondere zur Sicherung von leistbarem Wohnen an attraktiven Standorten, die ÖV-Güteklassen berücksichtigt werden. Flächen für wichtige Infrastrukturprojekte werden durch frühzeitige Korridorsicherung geschützt. Die Zielbilder und Maßnahmen der GVS21 werden in die Leitbilder der REPs integriert, um eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung zu fördern (vgl. ebd., S. 47).

Auf örtlicher Ebene werden Planungsworkshops mit lokalen RaumplanerInnen vorgeschlagen, in denen daran gearbeitet wird, die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden in den Raumplanungsinstrumenten, zu berücksichtigen. Ein Kriterienkatalog soll zentrale Aspekte wie Schwachstellenanalysen zur nachhaltigen Mobilität, Maßnahmen zur Flächensicherung für Fuß- und Radwege sowie die Erschließung neuer Siedlungen und Betriebsgebiete für Fußgänger, Radfahrer und den öffentlichen Verkehr definieren. Dieser Katalog soll in den Leitfaden zur Erstellung der ÖEKs aufgenommen werden (vgl. ebd., S. 47).

4.3. Örtliche Raumplanung im Burgenland

Die Zuständigkeit für die örtliche Raumplanung wird in Art. 118 Abs. 3 Z 9 B-VG den Gemeinden zugeschrieben. Im Burgenland bedeutet das konkret *die Aufstellung von Örtlichen Entwicklungskonzepten, Flächenwidmungsplänen, Bebauungsplänen (Teilbepauungsplänen) oder Bebauungsrichtlinien* (§ 23 Abs. 1 Bgld. RPG 2019).

4.3.1. Örtliches Entwicklungskonzept

Jede Gemeinde ist verpflichtet, ein Örtliches Entwicklungskonzept (ÖEK) zu erstellen und regelmäßig zu aktualisieren. Es bindet die Gemeinden in ihren Planungen, begründet jedoch keine Rechtsansprüche für Dritte. Langfristig aufeinander abgestimmte Entwicklungsziele werden darin festgelegt und bilden die Grundlage für weitere Planungen. Die Erstellung erfolgt durch Verordnung und umfasst den Wortlaut der Verordnung, einen Textteil und einen Entwicklungsplan. Dieser muss das gesamte Gemeindegebiet abdecken. Ergänzend sind schriftliche Erläuterungen beizufügen, die jedoch keine rechtliche Verbindlichkeit besitzen. Im Falle eines Widerspruchs zwischen Textteil und Entwicklungsplan hat der Textteil Vorrang (vgl. § 26 Bgld. RPG 2019).

Bei der Erstellung oder Änderung des Örtlichen Entwicklungskonzepts sind relevante Planungen und Maßnahmen übergeordneter Gebietskörperschaften sowie benachbarter Gemeinden zu berücksichtigen. Form, Ausführung und verwendete Planzeichen werden in Form einer Verordnung durch die Landesregierung festgelegt (vgl. § 26 Abs. 3 Bgld. RPG 2019).

Das Örtliche Entwicklungskonzept legt auf Basis einer Analyse *der naturräumlichen, wirtschaftlichen, sozialen, ökologischen und kulturellen Gegebenheiten der Gemeinde die Ziele der örtlichen Raumplanung für einen Planungszeitraum von zehn Jahren fest* (§ 28 Abs. 1 Bgld. RPG 2019). Zudem werden die notwendigen Maßnahmen und Schritte zur Erreichung dieser Ziele dargestellt (vgl. § 28 Abs. 1 Bgld. RPG 2019). Unter anderem sind grundsätzliche Aussagen zur Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung mit abschätzbarem Baulandbedarf durch Berücksichtigung des vorhandenen, aber nicht bebauten Baulands zu treffen. Ebenfalls ist eine angestrebte Siedlungsentwicklung und eine zeitliche Abfolge der Bebauung festzulegen (vgl. § 28 Abs. 2 Z. 2-3 Bgld. RPG 2019).

Erforderliche Anpassungen und Änderungen des ÖEK sind spätestens bis zum Ablauf des zehnten Jahres nach Inkrafttreten durch den Gemeinderat zu prüfen. Ungeachtet dieser Frist ist das ÖEK jedenfalls anzupassen, wenn Planungen auf höherer Ebene erfolgen, beispielsweise die Aufstellung oder Abänderung von Landesraumordnungsplänen oder Entwicklungsprogrammen, die Vollziehung von Landes- und Bundesgesetzen sowie andere übergeordnete Planungsmaßnahmen, die unmittelbare und wesentliche Auswirkungen auf die Planungsgrundlagen der Gemeinde haben (vgl. § 30 Abs. 2-4 Bgld. RPG 2019).

4.3.2. Flächenwidmungsplan

Auch auf Ebene der örtlichen Raumplanung, aber hierarchisch unter dem Örtlichen Entwicklungskonzept steht der Flächenwidmungsplan. Er gilt als traditionelles Planungsinstrument in der hoheitlichen Raumplanung und hat besondere Bedeutung, da alle Gemeinden in Österreich eine Flwp erlassen haben. Zuständig für die Erlassung bzw. Änderung ist grundsätzlich der Gemeinderat (vgl. Gruber et al., 2018, S. 106). Sowie beim ÖEK ist auch beim Flächenwidmungsplan auf Maßnahmen seitens des Bundes, Landes und benachbarter Gemeinde, die für die örtliche Raumplanung bedeutsam sind, Rücksicht zu nehmen (vgl. § 31 Abs. 2 Bgld. RPG 2019).

Die Grundfunktion des Flächenwidmungsplanes ist es, *das Gemeindegebiet entsprechend den Gegebenheiten der Natur und unter Berücksichtigung der abschätzbaren wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Entwicklung der Gemeinde räumlich zu gliedern und Widmungsarten festzulegen* (§ 31 Abs. 1 Bgld. RPG 2019). Zum Wortlaut der Verordnung ist eine grafische Darstellung des Plans zu erstellen sowie mögliche schriftliche Erläuterungen, die keine Rechtsverbindlichkeit besitzen, hinzuzufügen (vgl. § 31 Abs. 3 Bgld. RPG 2019).

Die drei Hauptkategorien, die im Flächenwidmungsplan unterschieden werden, sind Bauland, Verkehrsflächen und Grünflächen. Zusätzlich sind jene Flächen, die durch rechtsverbindliche Planungen und Maßnahmen übergeordneter Stellen eine besondere Widmung erhalten haben (z. B. Eisenbahnen, Flughäfen, Bundes- und Landesstraßen, überregionale Ver- und Entsorgungsanlagen, öffentliche Gewässer), kenntlich zu machen (vgl. § 32 Abs. 3 Z. 1 Bgld. RPG 2019). Das gilt auch für Flächen, für die *auf Grund von Bundes- oder Landesgesetzen Nutzungsbeschränkungen öffentlich-rechtlicher Natur bestehen* (§ 32 Abs 3 Z. 2 Bgld. RPG 2019).

Neben der Steuerung der individuellen Bautätigkeit zeigt ein genehmigter Flächenwidmungsplan Wirkung auf den Bebauungsplan bzw. Teilbebauungsplan (vgl. § 45 Abs. 1 Bgld. RPG 2019).

4.3.3. Bebauungsplan (Teilbebauungsplan)

Bebauungspläne stehen in der Planungshierarchie aller Bundesländer unter dem Örtlichen Entwicklungskonzept und dem Flächenwidmungsplan und dürfen mit diesen übergeordneten Plänen nicht in Widerspruch stehen. Da der Detaillierungsgrad innerhalb des Planungsinstrumentariums nach unten hin zunimmt, enthalten Bebauungspläne die spezifischsten Regelungen für die Bebauung sowie die verkehrstechnische Erschließung (vgl. Gruber et al., 2018, S. 114).

Der Gemeinderat kann durch einen Bebauungsplan bzw. Teilbebauungsplan Einzelheiten der Bebauung festlegen. Bei der räumlichen Verteilung der Gebäude ist darauf zu achten, dass eine gegenseitige Beeinträchtigung so weit wie möglich vermieden wird. Rücksicht genommen werden soll dabei auch auf ein ausreichendes Maß an Licht, Luft und Sonne, ebenso auf die Gedanken der Ressourcenschonung, der Stärkung der Stadt- und Ortskerne sowie dem Landschaftsschutz. Die Erstellung eines Bebauungsplans (Teilbebauungsplans) erfordert den Wortlaut der Verordnung und eine graphische Darstellung. Schriftliche Erläuterungen sind anzufügen, ihnen kommt keine rechtliche Verbindlichkeit zu (vgl. § 46 Abs 2-5 Bgld. RPG 2019).

Was die inhaltliche Ausgestaltung von Bebauungsplänen (Teilbebauungsplänen) anbelangt, unterscheidet das Burgenländische Raumplanungsgesetz in „*Inhalt des Bebauungsplanes (Teilbebauungsplanes)*“ (§ 47 Bgld. RPG 2019) und „*Inhalt des Bebauungsplanes (Teilbebauungsplanes) für Grünflächen*“ (§ 47a Bgld. RPG 2019). Baulandreserven stehen im Fokus der Bearbeitung, und weniger die Betrachtung von Grünflächen. Deshalb wird vorrangig den Inhalten aus § 47 Bgld. RPG 2019 Aufmerksamkeit geschenkt. Demnach sind im Bebauungsplan (Teilbebauungsplan) folgende Einzelheiten festzulegen: Straßenfluchtlinien, Baulinien, Bauweisen, maximalen Gebäudehöhen (Geschoßanzahl), allgemeine Bestimmungen über die Gestalt der Gebäude, bauliche Ausnutzung der Bauplätze sowie das prozentuelle Ausmaß an Grünflächen zum Zwecke der Erholung. Darüber hinaus können noch weitere Festlegungen getroffen werden (vgl. § 47 Abs 1 Z 1-7 Bgld. RPG 2019).

Nicht alle Gemeinden verfügen über einen Bebauungs- oder Teilbebauungsplan. In diesem Fall hat der Gemeinderat für die im Flächenwidmungsplan ausgewiesenen Baulandflächen die Grundsätze der Bebauung mit Bauungsrichtlinien festzulegen, in Form einer Verordnung. Auch hierbei gilt, dass diese Richtlinien nicht im Widerspruch zum Flächenwidmungsplan stehen dürfen. Inhaltlich haben diese Richtlinien Bauweisen, Baulinien, maximale Gebäudehöhen, Bestimmungen zur äußeren Gestalt der Gebäude und die bauliche Ausnutzung der Bauplätze festzulegen (vgl. § 50 Abs 1-3 Bgld. RPG 2019).

4.3.4. Baulandwidmungen

Damit zu einem späteren Zeitpunkt der Arbeit auch nachvollziehbar ist, welche Baulandwidmungen bei der Betrachtung von Baulandreserven gemeint sind, werden Definitionen der Widmungen hinsichtlich der Burgenländischen Raumordnungsgesetzes erläutert.

Laut § 33 Abs. 1 Bgld. RPG 2019 sind als Bauland *nur solche Flächen vorzusehen, die sich auf Grund natürlicher Voraussetzungen für die Bebauung eignen und den voraussichtlichen Baulandbedarf der Gemeinde zu decken imstande sind. Gebiete, deren Erschließung unwirtschaftliche*

Aufwendungen für die Wasserversorgung, die Abwässerbeseitigung, die Stromversorgung oder für den Verkehr erforderlich machen würde oder die sich wegen der Grundwasserverhältnisse, der Bodenverhältnisse oder der Hochwassergefahr für die Bebauung nicht eignen, dürfen nicht als Bauland gewidmet werden. Zudem können innerhalb des Baulandes Flächen, deren Nutzung entsprechend ihrer Widmung zum Zeitpunkt der Planerstellung aufgrund fehlender Erschließung oder entgegenstehender öffentlicher Interessen nicht möglich ist, als Aufschließungsgebiete ausgewiesen werden (vgl. § 33 Abs. 2 Bgld. RPG 2019).

Abhängig von den örtlichen Erfordernissen und Gegebenheiten wird Bauland in verschiedene Bauland-Widmungsarten unterteilt (vgl. Gruber et al., 2018, S. 108). Nach § 33 Abs. 1 Bgld. RPG 2019 unterscheidet man in: *Wohngebiete, Dorfgebiete, Geschäftsgebiete, Industriegebiete, Betriebsgebiete, gemischte Baugebiete, Baugebiete für Erholungs- oder Tourismuseinrichtungen, Sondergebiete und Baugebiete für förderbaren Wohnbau.*

Wohngebiete

Dafür sind jene Flächen vorzusehen, die für Wohngebäude und die dazugehörigen Nebenanlagen wie Garagen u. Ä. geeignet sind. Darüber hinaus sind auch Einrichtungen zum Zweck der täglichen Versorgung und zum Dienen der sozialen und kulturellen Bedürfnisse der ansässigen Bevölkerung zulässig. Ebenfalls zulässig sind Räumlichkeiten für Büros ohne dazugehörige Betriebsanlagen sowie Räume für personenbezogene Dienstleistungen, sofern der überwiegende Nutzungszweck der damit verbundenen Bauwerke dem Wohnen dient. Voraussetzung der beiden Nutzungen über den Wohnzweck hinaus sind keine Gefährdungen oder Belästigungen der NachbarInnen in einem nicht zumutbaren Ausmaß oder eine übermäßige Belastung des Straßenverkehrs (vgl. § 33 Abs. 3 Z. 1 lit. a und b Bgld. RPG 2019).

Dorfgebiete

Dorfgebiete sind für Flächen vorgesehen, die in erster Linie für Gebäude land- und forstwirtschaftlicher Betriebe sowie für die Tierhaltung genutzt werden, sofern diese über die übliche Haltung von Haus- und Nutztieren zur Eigenversorgung hinausgeht. Zudem können hier Gebäude errichtet werden, die der sozialen Infrastruktur dienen. Darüber hinaus sind Bauten zulässig, die den wirtschaftlichen, sozialen oder kulturellen Interessen der Bevölkerung entsprechen, wie Wohngebäude mit dazugehörigen Nebenanlagen, Gebäude für gewerbliche Kleinbetriebe, touristische Einrichtungen, öffentliche Gebäude und ähnliche Nutzungen. Diese Gebäude müssen sich jedoch dem charakteristischen Erscheinungsbild eines Dorfes anpassen (vgl. § 33 Abs. 3 Z. 2 Bgld. RPG 2019).

Gemischte Baugebiete

Gemischte Baugebiete sind Flächen, die für Wohngebäude mit zugehörigen Nebenanlagen und sonstige Gebäude oder Anlagen, die vorwiegend den wirtschaftlichen, sozialen oder kulturellen Bedürfnissen der Bevölkerung dienen, vorgesehen sind, sofern sie keine unzumutbare Gefährdung oder Belästigung der Nachbarschaft oder eine übermäßige Verkehrslast hervorrufen (vgl. § 33 Abs. 3 Z. 6 lit. a und b Bgld. RPG 2019).

Baugebiete für förderbaren Wohnbau

Als Baugebiete für förderbaren Wohnbau sind solche Flächen vorzusehen, auf denen nur förderbare Wohnbauten gemäß § 3 Z. 2 und 3 Burgenländisches Wohnbauförderungsgesetz 2018 - Bgld. WFG 2018, LGBl. Nr. 69/2018, von gemeinnützigen Einrichtungen gemäß § 13 Abs. 1 Z. 3 Bgld. WFG 2018 errichtet werden dürfen (§ 33 Abs. 9 Bgld. RPG 2019). Zulässig sind auch Einrichtungen, die dem täglichen Bedarf der Bevölkerung dienen, sowie Büros ohne angeschlossene Betriebsanlagen und Einrichtungen für personenbezogene Dienstleistungen, sofern der Hauptzweck der betreffenden Gebäude in der Wohnnutzung liegt. Diese Nutzungen sind erlaubt, solange sie keine unzumutbare Gefährdung oder Belästigung der NachbarInnen oder eine übermäßige Belastung des Straßenverkehrs verursachen (vgl. § 33 Abs. 3 Z. 9 lit. a und b Bgld. RPG 2019).

4.4. Instrumente zur Baulandmobilisierung im Burgenland

In den letzten Jahren haben die Bundesländer unterschiedliche Instrumente und Maßnahmen in ihre Raumordnungssystematik integriert, um die Verfügbarkeit von Bauland zu erhöhen. Der planungsrechtliche Hintergrund für die weit verbreitete Baulandhortung lag in der bisherigen Systematik: Durch die Widmung von Bauland wurden lediglich planungsrechtliche Möglichkeiten zur Errichtung von Gebäuden geschaffen, jedoch keine Verpflichtung für die EigentümerInnen, diese auch umzusetzen (vgl. Gruber et al., 2018, S. 117).

Unter den Begriffen „aktive Bodenpolitik“ und „Baulandmobilisierung“ wurden ergänzende Maßnahmen für gewidmete Baulandflächen eingeführt, um eine rasche und widmungskonforme Umsetzung der planungsrechtlichen Vorgaben zu fördern. Diese Maßnahmen zur Steigerung der Bodenmobilität sind vielfältig und umfassen öffentlich-rechtliche Vorgaben, vertragsrechtliche Regelungen sowie informelle Ansätze zur Bewusstseinsbildung (vgl. ebd., S. 117).

Im Raumplanungsgesetz des Burgenlandes wird der sparsame Umgang mit Bauland als ein besonders wichtiges Planungsziel für die örtliche Raumplanung festgelegt. Dabei ist ein Bestand an Bauland, dessen Ausmaß den fünf- bis zehnjährigen Bedarf übersteigt, zu vermeiden (vgl. § 24 Abs. 1 Bgld. RPG 2019). Vorrangig zu nutzen ist bereits gewidmetes Bauland. Neuausweisungen von Bauland sind nur unter der Voraussetzung des Treffens von geeigneten Maßnahmen, die eine Mobilisierung bewirken, zulässig (vgl. § 24 Abs. 2 Bgld. RPG 2019).

Bei einer Baulandneuausweisung ist eine Befristung von fünf bis zehn Jahren festzulegen, vorausgesetzt, es sprechen keine besonderen raumplanungsfachlichen Interessen für eine längere oder unbefristete Widmung. Sofern dem Grundstück nach Ablauf der Frist keine Bebauung oder mit einer Bebauung im Zusammenhang stehende Nutzung zugeführt wurde, ist die Widmung innerhalb eines Jahres zu ändern. Entschädigungsansprüche von Seiten der GrundstückseigentümerInnen können dabei nicht geltend gemacht werden (vgl. § 24 Abs. 3 Bgld. RPG 2019).

Neben einer befristeten Widmung können Gemeinden auch privatwirtschaftliche Maßnahmen nach § 24 Abs. 4 Bgld. RPG 2019 setzen:

- > Vereinbarungen zwischen der Gemeinde und GrundstückseigentümerInnen zum Erwerb von Grundstücken, um den örtlichen Baubedarf zu decken (sogenannte Überlassungsverträge, die der Gemeinde ein bevorzugtes Erwerbsrecht einräumen).
- > Vereinbarungen, in denen sich GrundstückseigentümerInnen verpflichten, ihre Flächen innerhalb einer festgelegten Frist zu bebauen (sogenannte Verwendungsverträge), einschließlich der Regelungen zu den Konsequenzen bei Nichteinhaltung;
- > Vereinbarungen über die Kostenbeteiligung an der Erschließung von Grundstücken (sogenannte Aufschließungsverträge).

In Kapitel 3.5 wurden die Hintergründe für das Entstehen der Grundstücksstrukturen im Burgenland beschrieben. Tatsächlich verhindern Grundstückszuschnitte aufgrund ihrer ungünstigen Konfigurationen eine rasche Bebauung. Durch das Instrument der Baulandumlegung wird es ermöglicht Gebiete mit ungeeigneter Parzellenstruktur neu zu ordnen (vgl. Gruber et al., 2018, S. 122). Der Wortlaut im burgenländischen Raumplanungsgesetz lautet „Zusammenlegungsübereinkommen“. Rechtlich gesehen sind das Verträge zwischen den GrundstückseigentümerInnen und den Gemeinden, die das Ziel einer Verbesserung der Grundstücksstruktur verfolgen und aus einem Zusammenlegungsplan, der Zuweisung der Grundstücke, der Tragung der Kosten der Maßnahme und den Erschließungskosten bestehen (vgl. § 24 Abs. 5 Bgld. RPG 2019).

Für bereits vorhandenes Bauland haben Gemeinden ein laufendes Monitoring durchzuführen, dessen Ergebnis auch der Landesregierung vorzulegen ist (vgl. § 24b Abs. 2 Bgld. RPG 2019). Im Sinne der aktiven Bodenpolitik kann die Gemeinde Grundstücke erwerben, um ihren GemeindebürgerInnen leistbares Bauland zur Verfügung zu stellen. Der Kaufpreis darf dabei den von der Landesregierung per Verordnung festgesetzten Quadratmeterpreis nicht übersteigen (vgl. § 24b Abs. 3 Bgld. RPG 2019). Per Verordnung der Burgenländischen Landesregierung vom 16. Mai 2023 wurde der leistbare Kaufpreis für Baulandgrundstücke festgelegt. Der Quadratmeterpreis setzt sich aus zwei Parametern zusammen: Dem durchschnittlichen Preis für Grünflächen, die aus Sicht der Raumplanung Potenzial zur Umwidmung aufweisen und den durchschnittlichen Aufschließungskosten in der Gemeinde. Ersteres ist von Sachverständigen für Immobilienbewertung zu erheben (vgl. § 24b Abs. 5 Bgld. RPG 2019).

Neben den Gemeinden, die als Träger der örtlichen Raumplanung für den sparsamen Umgang mit Bauland und Maßnahmen zur Baulandmobilisierung zuständig sind, erhebt das Land Burgenland im Sinne einer gemeinschaftlichen Landesabgabe eine Baulandmobilisierungsabgabe, welche zu 50 % an das Land und zu 50 % an die Gemeinden fällt (vgl. § 24a Abs. 1 Bgld. RPG 2019). Eine ähnliche Abgabe sieht etwa § 77b des Salzburger Raumordnungsgesetzes vor, indem die Gemeinde ermächtigt wird, einen Infrastruktur-Bereitstellungsbeitrag als ausschließliche Gemeindeabgabe einzuhoben.

Die Baulandmobilisierungsabgabe im Burgenland sieht unbebaute Baulandgrundstücke bzw. Teile davon als abgabepflichtig, deren aktuelle Widmungsfestlegung vor mehr als fünf Jahren erfolgte. Vorausgesetzt, die Widmung entspricht der Kategorie gemäß § 33 Abs. 3 Z 1 bis 9 (vgl. § 24a Abs. 2 Bgld. RPG 2019). Im Sinne des Gesetzes gelten als unbebaut jene Grundstücke oder

Teile von Grundstücken, die weder widmungskonform genutzt noch widmungskonform bebaut sind bzw. keine Bauvorhabensmeldung vorhanden ist (vgl. § 24a Abs. 3 Bgld. RPG 2019).

Kein Abgabeananspruch entsteht in bestimmten Ausnahmefällen: während Bausperren oder der Kennzeichnung als Aufschließungsgebiet, bei befristeten Baulandwidmungen bis zum Ablauf der Frist, innerhalb der ersten drei Jahre nach Erwerb des Eigentums sowie während der vorhin beschriebenen privatwirtschaftlichen Maßnahmen nach § 24 Abs. 4. Weitere Ausnahmen bestehen, wenn die GrundstückseigentümerInnen eine nachträgliche Vereinbarung zur Baulandmobilisierung abschließen, ein Ansuchen auf Umwidmung in eine geeignete Grünfläche stellen oder bereits mit der Bebauung begonnen und der Baubehörde gemeldet haben (vgl. § 24a Abs. 2 Z. 1-8 Bgld. RPG 2019).

Zusätzlich gelten Ausnahmen für Baulandgrundstücke mit einer Fläche von bis zu 2.300 m² (für bestimmte Widmungskategorien) oder bis zu 10.000 m² (für andere Kategorien), wenn der/die EigentümerIn das 45. Lebensjahr noch nicht vollendet hat. Diese Ausnahmen gelten auch für Grundstücke, die für eigene Kinder oder Enkelkinder vorgesehen sind, die ebenfalls das 45. Lebensjahr noch nicht überschritten haben. Dabei ist pro Person, Kind oder Enkelkind jeweils ein Grundstück berücksichtigt, und bei Miteigentum gelten die Ausnahmen anteilig entsprechend dem Miteigentumsanteil (vgl. § 24a Abs. 2 Z. 9 lit. a-b Bgld. RPG 2019).

Für die Abgabepflicht muss das Grundstück bzw. die Widmungsfläche davon eine Mindestbreite von neun Metern aufweisen, außer nach dem Baugesetz ist eine offene Bauweise zulässig, dann gelten 15 Meter. Zusätzlich muss eine Mindesttiefe von zwölf Metern gegeben sein, ein Mindestausmaß von 300 m² und eine verkehrliche Erschließung vorhanden sein (vgl. § 24a Abs. 12 Z. 1-4 Bgld. RPG 2019). Unbebaute Baulandgrundstücke, die an bebaute Grundstücke angrenzen, gemeinsam genutzt werden und deren EigentümerInnen dieselben sind, gelten für die Baulandmobilisierungsabgabe als eine Einheit und somit als ein einziges Baulandgrundstück (vgl. § 24a Abs. 13 Bgld. RPG 2019).

Die Bemessungsgrundlage ist das Ausmaß der als Bauland gewidmeten unbebauten Fläche, die Anzahl an vollen Kalendermonaten, in denen keine der vorhin beschriebenen Ausnahmen vorliegt und der Grundstückswert. Der Grundstückswert wird unter Anwendung der Verordnung zu leistbaren Kaufpreisen für Baulandgrundstücke gemäß § 24b Abs. 5 festgelegt. Dieser Wert ist anzuwenden, sofern der Durchschnittswert der Statistik Austria für die betrachtete Gemeinde in den vergangenen fünf Jahren unter jener der Verordnung lag (vgl. § 24a Abs. 5 Z. 1-3 Bgld. RPG 2019).

Die Abgabe ist jährlich zu leisten und ergibt sich prozentuell aus dem Grundstückswert (§ 24a Abs. 6 Bgld. RPG 2019):

Flächenausmaß	Prozentsatz zur Berechnung der Abgabenhöhe
bis 800 m ²	0,5%
801 m ² bis 1.000 m ²	1,0%
1.001 m ² bis 1.200 m ²	1,5%
1.201 m ² bis 1.400 m ²	1,8%
1.401 m ² bis 1.600 m ²	2,0%
ab 1.601 m ²	2,5%

Tabelle 4 - Abgabenhöhe zur Baulandmobilisierungsabgabe (eigene Darstellung nach § 24a Abs. 6 Bgld. RPG 2019)

4.5. Zwischenfazit: Rechtlichen Grundlagen und Planungsinstrumente im Burgenland

Auf überörtlicher bzw. regionaler Ebene existiert mit dem LEP 2011 ein formelles Planungsinstrument für das gesamte burgenländische Landesgebiet. Dieses beinhaltet zwar standörtliche Festlegungen, aber keine, die Siedlungsentwicklung mit dem ÖPNV oder dessen Haltestelleneinzugsbereich in Zusammenhang bringen. Die darin standörtlichen Festlegungen beziehen sich auf das Gesamtgemeindegebiet. Anders ist es bei den relativ jungen Regionalen Entwicklungsprogrammen. Die beiden auf die Untersuchungsgemeinden zutreffenden gehen dabei sowohl auf die bestehende Gesamtverkehrsstrategie 2021 ein, indem sie auf deren Maßnahmen Bezug nehmen, als auch auf eine strategische Planung der Siedlungsentwicklung zur Verlagerung des Verkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel.

Daneben weisen die Regionalen Entwicklungsprogramme auf die Bestimmung im Raumplanungsgesetz zum Umgang mit Baulandreserven hin. Für die Planungsinstrumente auf örtlicher Ebene gibt es keine Bestimmungen, die Siedlungsentwicklung mit dem öffentlichen Verkehr in Zusammenhang setzen. Im Umgang mit Baulandreserven verpflichtet das Gesetz die Gemeinden, ein Monitoring durchzuführen. Daneben beinhaltet es auch Instrumente zur Baulandmobilisierung, sowohl für neu ausgewiesenes als auch für bestehendes Bauland, in Form einer landesweiten Baulandmobilisierungsabgabe.

Nach diesem Aufriss der baulandmobilisierenden Instrumente kann eine der Forschungsunterfragen beantwortet werden: *„Was sind die rechtlichen Möglichkeiten von Seiten der öffentlichen Hand, um eine widmungskonforme Nutzung zu erreichen?“*

Von Seiten der öffentlichen Hand wird im Bgld. RPG 2019 die vorrangige Nutzung von bestehendem Bauland vorgeschrieben. Dennoch gibt es für Baulandneuausweisungen Maßnahmen, die durch die örtliche Raumplanung ergriffen werden können, wie zum Beispiel befristete Widmungen oder privatwirtschaftliche Maßnahmen. Unter Letztere fallen diverse Vereinbarungen mit den GrundstückseigentümerInnen.

Für vorhandenes Bauland haben die Gemeinden neben der Durchführung eines Monitorings auch die Möglichkeit, im Sinne der aktiven Bodenpolitik Grundstücke zu erwerben und sie für die GemeindebürgerInnen zu einem leistbaren Preis zur Verfügung stellen. Der Kaufpreis dafür wird von der Landesregierung festgesetzt. Für den Umgang mit ungünstigen Grundstücksconfigurationen

können Zusammenlegungsübereinkommen getroffen werden. Daneben erhebt das Land für Baulandreserven mit bestimmten Ausnahmen eine Baulandmobilisierungsabgabe als gemeinschaftliche Landesabgabe, welche zum Teil an die Gemeinden ausbezahlt wird.

Um das Ganze für die Beantwortung zusammenzufassen: Das Burgenländische Raumplanungsgesetz 2019 ermöglicht der öffentlichen Hand unterschiedliche Möglichkeiten, um eine widmungskonforme Nutzung zu erreichen. Diese können sowohl für bereits bestehende Baulandreserven als auch Neuausweisungen auf unterschiedlichen Planungsebenen getroffen werden.

5. Erhebungsmethodik der Baulandreserven

Die im Untersuchungsraum vorhandenen Baulandreserven werden eigens erhoben. Die Vorgehensweise, die dabei angewendet wird, ist jener der Erhebung des Umweltbundesamtes und der des Landes Burgenland ähnlich. Der Unterschied liegt sowohl in der Datenverfügbarkeit als auch in der Detailtiefe der Berechnung. Für die Berechnung der Baulandreserven im Untersuchungsraum wurde die Software ArcGIS Pro 3.2.0 von Esri Inc. verwendet. Aufgrund der Vielzahl an Arbeitsschritten, die von der Datenaufbereitung bis hin zur Berechnung notwendig sind, wurde der ModelBuilder verwendet. Der ModelBuilder ist eine visuelle Programmiersprache in ArcGIS Pro zur Erstellung von Geoverarbeitungs-Workflows. In erster Linie wird das Tool zum Modellieren und Automatisieren von räumlichen Analysen und Datenverwaltungsprozessen verwendet (vgl. Esri, 2024). Der Vorteil liegt in der Nachvollziehbarkeit der GIS-Arbeitskette und der Flexibilität bei Veränderungen.

5.1. Daten

Der Berechnungsmethode für die Untersuchungsgemeinden liegen primär zwei digitale Datensätze zugrunde: die Digitale Katastralmappe (DKM) und digitale Flächenwidmungsdaten. Ergänzt werden diese um Flächen des bereits erwähnten ÖROK-Monitorings sowie Adresspunkte und Bauvorhabensmeldungen (Details siehe Tab. 5). Auf Basis der DKM ist es möglich, die Baulandreserven parzellenscharf zu berechnen. Das Land Burgenland stellt digitale Daten zur Flächenwidmung kostenlos und flächendeckend zum Download zur Verfügung. Etwas anders ist es in Niederösterreich, hier gibt es kein Format, das Flächenwidmungsdaten digital abrufen lässt. Da eine Gemeinde aus dem Analysegebiet (Bruck an der Leitha) außerhalb des Burgenlandes liegt, war es notwendig, alternative Lösungen zu finden. Das Land Niederösterreich bietet keine flächendeckenden Daten zu Widmungsinformationen an. Stattdessen wurden Umhüllende von ausgewählten Widmungen erfasst, bei denen geometrische und inhaltliche Generalisierungen vorgenommen wurden. Die starke Generalisierung bewirkt leider auch, dass Widmungsblöcke der gleichen Art über Verkehrswege hinaus geometrisch zu einem Objekt zusammengeführt wurden, was in der Analyse zu massiven Ungenauigkeiten führen kann (vgl. Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 2024). Für die Erhebung der Baulandreserven musste daher eine andere Datengrundlage gefunden werden und somit fiel die Wahl auf das ÖROK-Monitoring Flächeninanspruchnahme und Versiegelung. Daten, die das Ergebnis einer von der ÖROK in Auftrag gegebenen Studie in Zusammenarbeit mit dem Umweltbundesamt sind (siehe dazu auch Kap. 2.2.). Dabei wurde eine Methodik zur Bestimmung der Flächeninanspruchnahme für Verkehrs- und Siedlungszwecke erarbeitet (vgl. Banko et al., 2024, S. 3). Die Ergebnisse der Erhebung wurden auch als Geodaten veröffentlicht (vgl. ÖROK, 2024). Zusätzlich wurden die Daten der Verwaltungsgrenzen vom BEV benötigt, um die räumliche Abgrenzung vorzunehmen.

Daten	Detailbezeichnung	Datenquelle	Aktualitätsstand	Format
DKM – Grundstücke	Digitale Katastralmappe - Grundstücke	Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen	2024	SHP – Polygone
DKM – Nutzflächen	Digitale Katastralmappe - Nutzflächen	Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen	2024	SHP – Polygone
Widmungsflächen	Widmungsflächen des digitalen Flächenwidmungsplans	Land Burgenland	2024	SHP – Polygone
ÖROK-Monitoring	Geodaten zur Flächeninanspruchnahme und Versiegelung	Umweltbundesamt	2022	SHP - Polygone
Verwaltungsgrenzen	Verwaltungsgrenzen (VGD)	Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen	2024	SHP - Polygone
Adresspunkte und Bauvorhabens-meldungen	Adresspunkte und Bauvorhabensmeldungen	Land Burgenland	2024	SHP - Punkte

Tabelle 5 - Dateninformationen (eigene Darstellung)

5.2. Vorbereitung der Datengrundlagen

Die Festlegung auf die Analysegemeinden erfolgte bereits nach der beschriebenen Vorgehensweise in Kap. 3. Einige der Grundlagendaten aus Tab. 5 mussten auf diese zugeschnitten bzw. zusammengefasst werden. Nachdem die Daten aus der Digitalen Katastralmappe jeweils für eine Katastralgemeinde angegeben werden, ist es der Einfachheit halber sinnvoll, sie für die folgenden Bearbeitungsschritte zu einem Layer zusammenzufügen. Dasselbe wurde auch für die Nutzungsflächen der DKM durchgeführt. Das Ziel der Bearbeitung der DKM-Daten war es, einen einheitlichen Grundstücksdatensatz für den Verschnitt mit den Flächenwidmungsdaten aufzubereiten. Das bedeutet, dass von den Grundstücken jene Flächen abgezogen werden, die potenziell fälschlicherweise in einer Baulandwidmung liegen könnten und im Ergebnis als Baulandreserven gewertet werden könnten. Deshalb wurden die Nutzflächen Straßenverkehrsanlagen, Parkplätze, Forststraßen, Schienenverkehrsanlagen und Verkehrsrandflächen von den Grundstücken abgezogen. Damit sind die Grundstücke für den Verschnitt mit den Flächenwidmungsdaten vorbereitet. Zusätzlich wurden aus der DKM-Gebäude und Gebäudenebenen extrahiert, die in einem weiteren Schritt für die Feststellung der Bebauung verarbeitet werden.

Wichtig ist es hier vorweg hervorzuheben, dass lediglich Baulandwidmungen für Wohnnutzungen berücksichtigt werden. Die Problematik mit den unterschiedlichen Flächenwidmungsdaten in den Bundesländern bzw. der unzureichenden Verfügbarkeit im Bundesland Niederösterreich erfordert eine Lösung mit Hilfe der Monitoringdaten der ÖROK-Erhebung. Diese wurden für die niederösterreichische Gemeinde (Bruck an der Leitha) verwendet.

Widmungscode	Widmungsbezeichnung
10001	Bauland - Wohngebiet
10002	Bauland - Dorfgebiet
10006	Bauland - Gemischtes Baugebiet
10009	Bauland - Baugebiete für förderbaren Wohnbau
10011	Aufschließungsgebiet - Wohngebiet
10012	Aufschließungsgebiet - Dorfgebiet
10016	Aufschließungsgebiet - Gemischtes Baugebiet
10019	Aufschließungsgebiet - Baugebiete für förderbaren Wohnbau

Tabelle 6 - Wohnbaulandwidmungen (eigene Darstellung nach Planzeichenverordnung für Digitale Flächenwidmungspläne 2008)

In diesem Fall handelt es sich um generalisierte Flächenwidmungskategorien, die unter anderem in Wohnnutzung, gemischte bauliche Nutzung, betriebliche Nutzung und sonstige bauliche Nutzung unterteilt werden (vgl. Banko et al., 2024, S. 13 f.). Um auch hier eine gewisse Vereinheitlichung zu gewährleisten, wurden diese Widmungen den Codes der burgenländischen Widmungen angepasst. Die Codes aus der ÖROK-Erhebung 211 (Wohnnutzung) und 212 (gemischte bauliche Nutzung) wurden den Widmungen 10001 (Bauland Wohngebiet) bzw. 10006 (Bauland gemischtes Baugebiet) zugeschrieben, sodass eine einheitliche Widmungsklassifizierung innerhalb eines Datensatzes für die weitere Bearbeitung vorhanden war (siehe Tab. 6).

Der dritte Parameter in der Berechnung der Baulandreserven bildet die Bebauung. Um die Bebauung so genau wie möglich zu ermitteln, wurden vier verschiedene Variablen miteinbezogen: Gebäude aus der DKM, Gebäudenebenflächen aus der DKM, aktuelle Adresspunkte und Bauvorhabensmeldungen. Die letzten beiden wurden vom Referat GIS-Koordination der burgenländischen Landesregierung zur Verfügung gestellt und stammen vom Oktober 2024. Diese lagen bereits bei der Lieferung als Punktlayer vor. Nachdem anfänglich nur mit den Gebäudedaten aus der DKM gearbeitet wurde, brachte das eine wesentliche Verbesserung in den Ergebnissen. Alle Daten zu den Gebäuden wurden so aufbereitet, dass man jeweils einen Punktlayer als Output zur weiteren Verarbeitung hatte. Daten aus der DKM sind frei verfügbar und wurden bereits im ersten Schritt der Datenaufbereitung extrahiert (betrifft Gebäude und Gebäudenebenflächen).

Nachdem die Gebäudedaten aus den Nutzflächen der DKM zu einem Layer zusammengefügt wurden, war es notwendig, einen Filter zu setzen, sodass nur Gebäude mit mehr als 50 m² Grundfläche berücksichtigt werden. Bei diesem Wert handelt es sich um einen pragmatischen Zugang, um Gebäude zu identifizieren, die grundsätzlich für ganzjähriges Wohnen geeignet sind (vgl. Banko et al., 2024, S. 36). Damit später die Bebauung eines Grundstücks eruiert werden kann, ohne dabei fehlerhafte Gebäudezuweisungen zu den Grundstücken als Ergebnis zu bekommen, wurde mit den Gebäuden und den Grundstücken ein Clip durchgeführt. Der Hintergrund dafür sind Fehler bei der Zuweisung bei Gebäuden, die sich über mehrere Grundstücke erstrecken.

5.3. Berechnung der Wohnbaulandreserven

Mit diesen Schritten wurden somit alle Daten für die finale Berechnung aufbereitet. Den Grundstücksdaten wird die Flächenwidmungsinformation hinzugefügt, sodass Grundstücke mit und ohne Baulandwidmung vorhanden sind. Ab diesem Punkt wurden nur noch Grundstücke in Betracht gezogen, die eine Mindestgröße von mehr als 300 m². Dieser Wert orientiert sich an den Festlegungen zur Baulandmobilisierungsabgabe in § 24 des Burgenländischen Raumplanungsgesetzes 2019. Eine generelle Mindestbauplatzgröße wird weder im Burgenländischen Raumplanungsgesetz noch in der Burgenländischen Bauordnung festgelegt. Vielmehr wird das Ausmaß eines Bauplatzes nach § 47 Abs. 2 Z. 4 Bgld. RPG 2019 in den Inhalten des Bebauungs- bzw. Teilbebauungsplanes festgelegt. Den selektierten Grundstücken kann im folgenden Schritt die Bebauung hinzugefügt werden bzw. wird die Information für alle vier Bebauungsmöglichkeiten hinzugefügt. Trifft mindestens eine der vier Möglichkeiten zu (Gebäude aus der DKM, Gebäudenebenenflächen aus der DKM, Gebäude aus der DKM, Gebäudenebenenflächen aus der DKM, aktuelle Adresspunkte und Bauvorhabensmeldungen), so gilt das Grundstück als bebaut. In Abb. 11 sind die Ergebnisse der Baulandreservenerhebung beispielhaft für die Gemeinde Purbach am Neusiedler See dargestellt. Die berechneten Wohnbaulandreserven sind in einem transparenten Rot und die Gebäude in schwarz dargestellt.

Abbildung 12 (S. 53) stellt den Ablauf der Berechnung in Form einer GIS-Prozesskette dar. In Dunkelblau sind die Ausgangsdatensätze der vier Eingangsparameter Digitale Katastralmappe, Flächenwidmungsdaten, Daten aus dem Adress-, Gebäude- und Wohnungsregister und jene zur Lagebestimmung dargestellt. Die gelben Felder beschreiben die Arbeitsschritte und die hellblauen Rechtecke Zwischenergebnisse, bis man letztendlich die Wohnbaulandreserven mit den Lageparametern in bebaut und unbebaut (grün) als Ergebnis erhält.

Abbildung 11 - Ergebnis (eigene Darstellung nach A. d. B. Landesreg., 2024c; BEV, 2024b und Basemap.at, 2021)



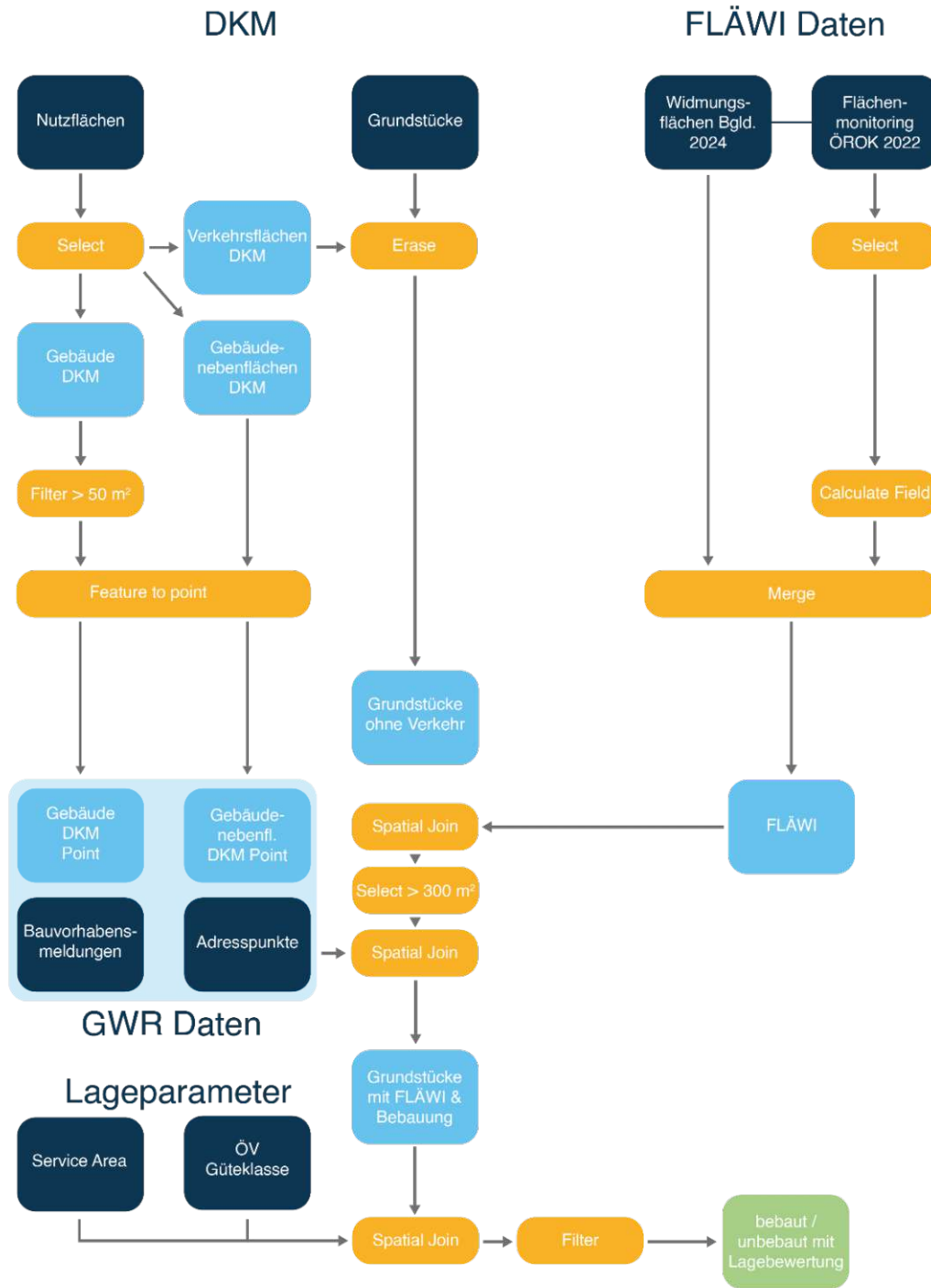


Abbildung 12 - GIS Prozesskette zur Baulandreservenerhebung (eigene Darstellung)

5.4. Zwischenfazit: Erhebungsmethodik der Baulandreserven

Die Genauigkeit dieser Methodik ist stark davon abhängig, wie aktuell die Katasterdaten sind, insbesondere mit Hinblick auf die Gebäudedaten. Sinnvoll ist daher auf jeden Fall das Verwenden weiterer Daten zur Bebauung, die nicht aus der DKM stammen, wie zum Beispiel aktuelle Adresspunkte und Bauvorhabensmeldungen, um Bebauungen noch präziser feststellen zu können. Was die DKM-Daten im Burgenland betrifft, sollten diese jedoch am aktuellsten Stand sein, denn nach § 27 Abs. 3 des Burgenländischen Baugesetzes 1997, besteht eine Einmesspflicht, die Folgendes besagt: *Bei der Neuerrichtung eines Gebäudes oder bei Zubauten [...] jeweils ab einer Größe von 20 m² der Fertigstellungsanzeige ein von einer hiezu berechtigten Person verfasster Plan über die genaue Lage des Gebäudes entsprechend der Vermessungsverordnung 2010, BGBl. II Nr. 115, in der Fassung BGBl. II Nr. 241/2010, vorzulegen [ist] [...]. Die Vermessungsdaten sind von der Baubehörde dem zuständigen Vermessungsamt bekanntzugeben.* Dadurch wird gewährleistet, dass das zuständige Vermessungsamt über die aktuellen Neuerrichtungen Bescheid weiß und daher auch der Gebäudebestand der DKM aktuell ist. Es kann aber trotzdem vorkommen, dass die DKM nicht immer auf dem tagesaktuellen Stand ist. Durch die Verfügbarkeit der Adresspunkte und Bauvorhabensmeldungen durch das Referat GIS-Koordination des Landes Burgenland konnten Fehler wie diese vermieden werden.

Aus der Berechnungsmethodik können sich noch weitere Fehler ergeben (Abb. 13). So kommt es zum Beispiel vor, dass Reserven als solche klassifiziert, werden aber von anderen bebauten Grundstücken umgeben sind, sodass keine eigene Erschließung gegeben ist. Große Grundstücke, die nur einen geringen Bebauungsgrad aufweisen werden, ebenfalls nicht als Reserveflächen klassifiziert. Im Rahmen dieser Methodik wurde eine Mindestgrundstücksgröße von 300 m² festgelegt. Dabei handelt es sich um einen Richtwert, der angenommen wurde, um eine mögliche Bebauung zuzulassen. Es gibt jedoch Grundstücke, die diesen Wert zwar erreichen, aber aufgrund ihrer Struktur keine sinnvolle Bebauung ermöglichen.

Abbildung 13 - Fehleranalyse (eigene Darstellung nach BEV, 2024b und Basemap.at, 2021)



In Anbetracht dieser kritischen Betrachtung der Ergebnisse lässt sich festhalten, dass eine computergestützte Erhebung von Baulandreserven eine gute, vielversprechende Grundlage für die weitere Bearbeitung in diesem Forschungsfeld ist und damit auch eine Forschungsunterfrage beantwortet werden kann: „*Wie können Baulandreserven im Laborraum erhoben werden?*“

Die Berechnungsmethodik basiert auf der Vorgehensweise nach (vgl. Banko et al., 2024) und wurde in einer vereinfachten Form angewendet. Entscheidend für die Qualität der Baulandreservenerhebung ist die Qualität der Ausgangsdatensätze. Wie das Beispiel der Gemeinde Bruck an der Leitha zeigt, sind Daten zur Flächenwidmung in Österreich nicht gleichermaßen vorhanden, was eine einheitliche Erhebung für den Korridor erschwerte. Weiters unterscheidet sich auch die Datenqualität der DKM. Trotz der Einmesspflicht sind diese nicht immer auf dem aktuellen Stand (vgl. Pinter, 2024). Zur Beantwortung der Frage: Die diskutierten Fehler zeigen, dass eine reine Analyse durch ein Computerprogramm zu ungenau ist und man sich darauf nicht vollkommen verlassen kann. Für die weitere Bearbeitung wird das Ergebnis herangezogen und Auswertungen werden damit getätigt, da Fehler nicht die Regel sind, sondern nur vereinzelt auftreten und das Gesamtergebnis nicht erheblich verfälschen. Somit wird für die Übersicht und zur weiteren Analyse mit diesen Ergebnissen weitergearbeitet. Bei Grundstücken, die nach der Lagebewertung ein hohes Flächenpotenzial haben, wird – im Falle einer beabsichtigten Entwicklung – eine weitere manuelle Prüfung vollzogen.

6. Baulandreserven in Bahnhofsumgebung

Nach dem Konzept des TOD werden die erhobenen Baulandreserven nach ihrer räumlichen Nähe zu den ÖV-Stationen selektiert und bewertet. Einige Studien und Programme verweisen dabei auf das Einbeziehen von ÖV-Güteklassen. Unter anderem auch die für die Untersuchungsgemeinden geltenden Regionalen Entwicklungsprogramme (vgl. dazu Kapitel 4.2.2.). Die ÖV-Güteklassen wurden zur besseren Abstimmung von Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschließung erarbeitet. Zwar wird in diesem System die fußläufige Erreichbarkeit mit den Stationen in Verbindung gebracht, jedoch wurden nicht nur Bahnhaltstellen, sondern auch Bushaltstellen miteinbezogen (vgl. dazu Kapitel 2.3.2.).

6.1. Einzugsbereich und ÖV-Güteklassen

Da der Fokus der Arbeit auf die vorhin dargestellten Gemeinden mit den darin sich befindenden Bahnhaltstellen liegt, ist es notwendig, den fußläufigen Einzugsbereich zur Bahnhaltstelle abzugrenzen und in einem zweiten Schritt die Bewertung nach den ÖV-Güteklassen hinzuzufügen. In der Literatur ist man sich uneinig, welche Distanz für die fußläufige Erreichbarkeit zumutbar ist. Die Entfernung wird dabei sowohl in Zeit als auch in Metern gemessen. Nach Schwab und Strasser kann beim Pendelverkehr von einer Geschwindigkeit zwischen 1,34 und 1,49 m/s (entsprechen 4,8 bzw. 5,3 km/h) ausgegangen werden. Bei der Erarbeitung der ÖV-Güteklassen wurde eine maximale Distanz von 1.250 Metern angenommen (vgl. ÖROK, 2022a, S. 13). Klima (2019) nimmt bei einem erweiterten Umfeld um den Bahnhof einen Radius von 1.200 Metern an. Eichhorn et al. (2021) nehmen in ihrer Berechnung eine maximale Gehzeit von 15 Minuten an.

Dazu muss hinzugefügt werden, dass die Durchführung der Studie in einem wesentlich dichter besiedelten Gebiet vorgenommen wurde als im betrachtete Laborraum. Man kann davon ausgehen, dass in dichter bebauten Umgebungen durch ein dichteres Straßennetz längere Wegzeiten bei gleichen Distanzen entstehen. Mit der Annahme von zwölf Minuten als zumutbare Wegzeit würde das bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit zwischen 1,34 und 1,49 m/s 965 bzw. 1.073 Meter entsprechen. Zwecks der Einfachheit wird für die Berechnung eine Wegdistanz von 1.000 Metern angenommen.

Die Entfernungen werden dabei entlang eines Netzwerkes gemessen. Im Vergleich zu festen Radien entspricht das einer realistischeren Abgrenzung der fußläufigen Einzugsbereiche (vgl. Eichhorn, 2021, S. 26). Die Unterschiede kann man auch der Abb. 14, S. 58 entnehmen.



Abbildung 14 - Gegenüberstellung Radius und Netzwerk (eigene Darstellung nach Basemap.at, 2021 und SRF, 2024)

Um die Entfernung so präzise wie möglich zu messen, wurden mittels Luftbildauswertung die Zugangspunkte ermittelt. Davon ausgehend konnte die Berechnung des Einzugsgebiets erfolgen. Abb. 14 dient lediglich der Veranschaulichung der Unterschiede von Radius und Entfernungen über ein Netzwerk. Ob die Baulandreserven innerhalb des fußläufigen Einzugsbereichs liegen, wurde mit Hilfe von Isochronen berechnet. Dieser Schritt der Abgrenzung ist notwendig, um die Wohnbaulandreserven den Einzugsbereichen der Bahnstationen zuzuordnen, da die Klassifizierung der ÖV-Güteklassen nicht nur Bahnstationen, sondern auch andere Transportmittel des öffentlichen Verkehrs miteinbezieht.

Nachdem die Baulandreserven in den Analysegemeinden nach der Vorgehensweise von Kapitel 5.3. berechnet worden waren und die Lageparameter aufbereitet waren, konnte die Lagebestimmung vorgenommen werden. Dieser Schritt erfolgte als letzter in der GIS-Analyse (siehe dazu auch Abb. 12, S. 53). Den ermittelten Reserveflächen wurden die Attribute des Einzugsbereichs von 1.000 Meter um den Bahnhof, sowie die ÖV-Güteklasse hinzugefügt. Abb. 15 (S. 59) stellt die Verteilung der ÖV-Güteklassen in der Analyseregion dar. Durch diese Darstellung wird ersichtlich, dass Güteklassen einer höheren Kategorie eher schwach vertreten sind. Das liegt daran, dass die Analysegemeinden in einem überwiegend ländlichen Raum liegen. Die höchsten Güteklassen (A und B) entsprechen einer städtischen Umgebung, welche großteils in den Bezirkshauptorten Bruck an der Leitha, Neusiedl am See, Eisenstadt und Mattersburg liegen (vgl. ÖROK, 2022a, S. 13). Daneben auch in den Gemeinden Parndorf und Bruckneudorf in unmittelbarer Nähe zu Neusiedl am See bzw. Bruck an der Leitha. Die Güteklassen C und D werden als städtisch/ländlich an ÖV-Achsen bzw. ÖV-Knoten bezeichnet, die übrigen Klassen E-G gelten als sehr gute Basiserschließung, gute Basiserschließung und Basiserschließung (vgl. ÖROK, 2022a, S. 13).

Sofern die Baulandreserven innerhalb des zuvor berechneten Einzugsbereichs von 1.000 Metern um eine Bahnstation liegen, wird eine Bewertung nach den Güteklassen hinzugefügt. Nach diesem letzten Schritt der Berechnung sind alle erforderlichen Attributwerte den Grundstücken hinzugefügt und können ausgewertet werden.

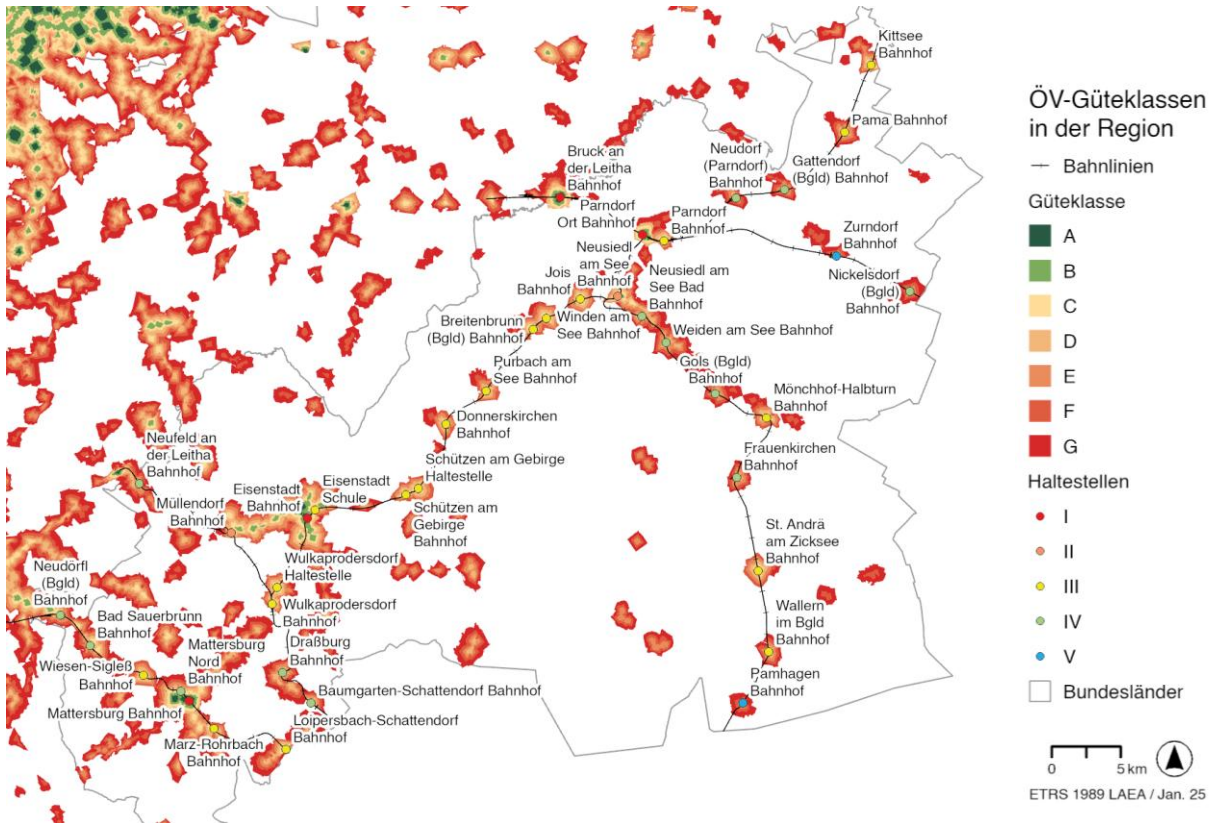


Abbildung 15 - ÖV Güteklassen (eigene Darstellung nach AustriaTech, 2023 und BEV, 2024c)

6.2. Allgemeine Ergebnisse aus der Erhebung

Bei der Baulandreservenerhebung wurde der Fokus auf Wohnbauland gelegt. Die betrachteten Widmungen wurden bereits in Kap. 5.2. erwähnt und näher erläutert. Insgesamt gibt es in den 45 Analysegemeinden einen Wohnbaulandbestand von rund 5.405 ha. Bei einem Dauersiedlungsraum von 87.007 ha sind das ca. 6,2%. Von den einbezogenen Widmungskategorien entfällt der größte Teil auf Bauland-Wohngebiet (2.456 ha) und Bauland-Mischgebiet (1.568 ha). Bauland Dorfgebiet folgt mit 999 ha und der kleinste Anteil fällt auf die Widmungskategorie Bauland - Baugebiete für förderbaren Wohnbau mit 2,8 ha. Die fehlende Differenz verteilt sich auf Aufschließungsgebiete zu den entsprechenden Widmungskategorien.

Nach Anwendung der Vorgehensweise, wie sie in Kap. 5.3. beschrieben ist, ergeben sich in den Gemeinden Baulandreserven in einem Gesamtausmaß von rund 1.504 ha. In Relation gesetzt bedeutet das einen Anteil an Baulandreserven von 38,5 % für alle Analysegemeinden. Betrachtet man die Reserven kategorisiert nach den Widmungen, so kann man feststellen, dass auch im Bauland-Wohngebiet die meisten Reserven vorhanden sind (28 % davon sind unbebaut). Den geringsten Anteil an Reserven weist die Kategorie Bauland-Dorfgebiet mit ca. 16 % an unbebauten Flächen auf (siehe dazu auch Abb. 16, S. 60).

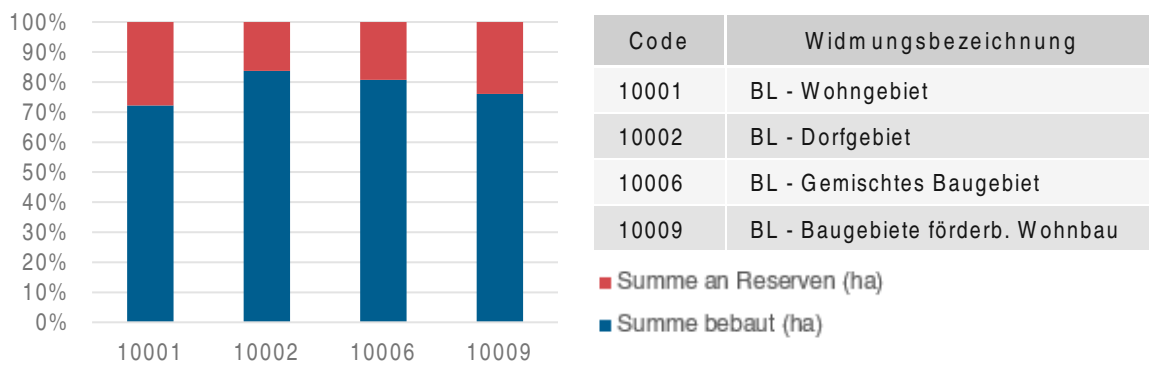


Abbildung 16 - Anteil bebauter und unbebauter Flächen nach Widmungskategorien (eigene Darstellung nach eigener Berechnung)

Die Menge an Wohnbaulandreserven in den Gemeinden ist heterogen. Die Werte liegen zwischen 10,6 % (Gemeinde Bruckneudorf) und 42,5 % (Marktgemeinde Pötsching). In 17 der 45 Analysegemeinden liegt der Wert über 30 % und nur in sechs Gemeinden unter 20 %. Die Bezirkshauptorte Mattersburg, Eisenstadt und Neusiedl am See verfügen über Baulandreserven im Ausmaß von 32,7 %, 29,7 % und 31,0 % und befinden sich damit in der oberen Hälfte verglichen mit den restlichen Analysegemeinden.

Die Gesamtanzahl an Baulandreserven verschafft somit einen ersten Überblick über die Analysegemeinden. Interessanter ist jedoch die Lage der Reservens in Bezug auf die Bahnhaltstellen und die Bewertung nach den ÖV-Güteklassen. Flächen im Umkreis des fußläufigen Einzugsbereichs von 1.000 Metern wurden durch die ÖV-Güteklassen bewertet. Die Ergebnisse zwischen den Gemeinden sind sehr unterschiedlich. Abb. 17 (S. 61) stellt den Anteil an Baulandreserven innerhalb des Einzugsbereichs auf Gemeindeebene dar. So befinden sich beispielsweise in der Gemeinde (9) Schützen am Gebirge 97,7 % aller Baulandreserven innerhalb von 1.000. Metern um den Bahnhof, während es in der Gemeinde Oslip (7), Schattendorf (21), Sigleß (22), Antau (24), Baumgarten (25) und Zagersdorf (12) 0 % sind. Insgesamt gibt es acht Gemeinden, bei denen dieser Wert bei 0 % liegt. Erstaunlicherweise sind es elf Gemeinden, bei denen mehr als 50 % der Reservens innerhalb des genannten Bereichs liegen. In den Gemeinden Draßburg (13), Jois (31) und Bad Sauerbrunn (20) sind es über 70 %. Ein räumliches Muster lässt sich dabei nicht erkennen und auch ein Zusammenhang mit der Gemeindegröße kann nicht allgemein festgestellt werden. Die genannten Gemeinden sind jedoch eher klein im Vergleich zu den anderen.

In absoluten Zahlen betrachtet ist es die Stadtgemeinde Neusiedl am See (34), die mit 30,3 ha die größte Fläche an Reservens im Einzugsbereich hat, gefolgt von Bad Sauerbrunn (20) mit 27,7 ha und Mattersburg (16) mit 25,9 ha.

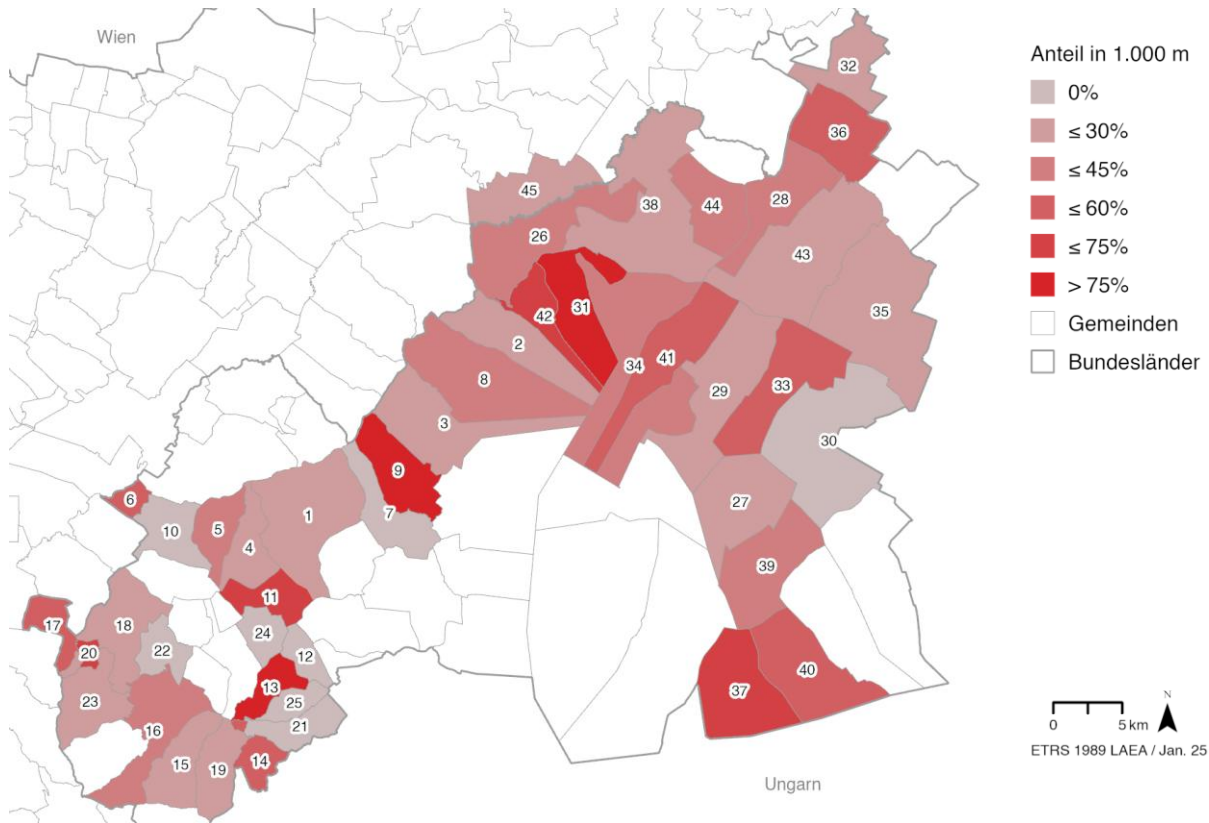


Abbildung 17 - Anteil an Baulandreserven innerhalb des Einzugsbereichs von Bahnhaltstellen (eigene Darstellung nach eigener Berechnung auf Basis von BEV, 2024c)

Die Bewertung der Flächen innerhalb des 1.000-Meter-Einzugsbereichs wurde mit den ÖV-Güteklassen vorgenommen. In der Analyseregion sind alle Klassen des ÖV-Klassifizierungssystems zu finden, jedoch findet man nicht in allen Gemeinden das volle Spektrum aller Klassen von A-G. Hinzu kommt, dass ÖV-Güteklassen nicht nur Bahnhaltstellen, sondern auch andere Haltestellen des öffentlichen Verkehrs berücksichtigen, weshalb auch vorweg der 1.000 Meter weite fußläufige Einzugsbereich berechnet wurde (Näheres dazu wurde bereits in Kap. 6.1. ausführlich beschrieben).

Zwar kann man behaupten, dass Wohnbaulandreserven innerhalb des Einzugsbereichs bereits in einer vorteilhaften Lage sind, das Konzept der Güteklassen verpasst dem Ganzen noch eine Abstufung und berücksichtigt auch andere Faktoren als nur die Distanz, indem andere Parameter einbezogen werden (siehe dazu auch Kap. 2.3.2.). Nimmt man eine Klassifizierung innerhalb der 1.000 Meter liegenden Reserven nach den Güteklassen vor, wird eine geringe Fläche an den besonders hochwertigen A- und B-Flächen deutlich. Insgesamt sind es in der Region nämlich nur 8 ha an Baulandreserven in der Güteklasse A und 31 ha in der Güteklasse B – das sind 0,5 bzw. 2,1 Prozent gemessen an der Gesamtbaulandreserve. Etwas höher ist die Menge in der Güteklasse C und D mit 74,1 ha (4,9 %) und 104,8 ha (7,0 %). Anhand von Abb. 18 (S. 62) kann man auch erkennen, dass ein großer Anteil an Flächen der Güteklasse E zugeordnet wird, welche in die Basiserschließung fällt (vgl. ÖROK, 2022a, S. 13).

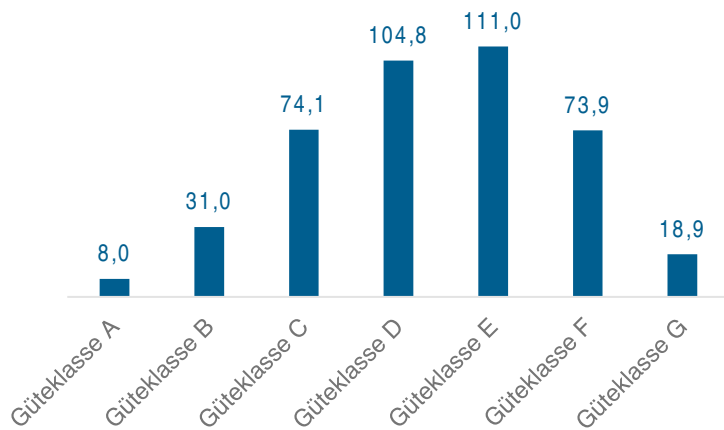


Abbildung 18 - Baulandreserven in den ÖV-Güteklassen (eigene Darstellung nach eigener Berechnung)

Während man beispielsweise in der Landeshauptstadt Eisenstadt Klassifizierungen der Flächen in die Kategorien A-E vorfindet, sind es in der Gemeinde Pamhagen nur jene der Kategorie E-G. Die Verteilung der klassifizierten Flächen ist unterschiedlich. Reserven in der Güteklasse A findet man lediglich in den Zentren von Eisenstadt (1), Mattersburg (16), Bruckneudorf (26), Neusiedl am See (34) und Bruck an der Leitha (45). Etwas höher ist der Anteil an Gemeinden mit Güteklasse-B-Flächen. Erkennen kann man die Verteilung der Wohnbaulandreserven auf die Güteklassen der Gemeinden in der Abb. 19 (S. 63).

Den höchsten Absolutwert an Baulandreserven in der Kategorie A hat die Stadtgemeinde Mattersburg (16) mit 2,5 ha. Hohe Bestände an Kategorie-B-Flächen findet man ebenfalls in der Gemeinde Mattersburg (16) mit über 7 ha und in Neusiedl am See (34) 4,1 ha, Eisenstadt (1) 2,4 ha, Neudörfel (17) 1,8 ha und Loipersbach im Burgenland (14) 1,8 ha. In Abb. 19 (S. 63) wurde der Fokus bewusst auf die Reserven in den höherwertigen Güteklassen A-D gelegt.

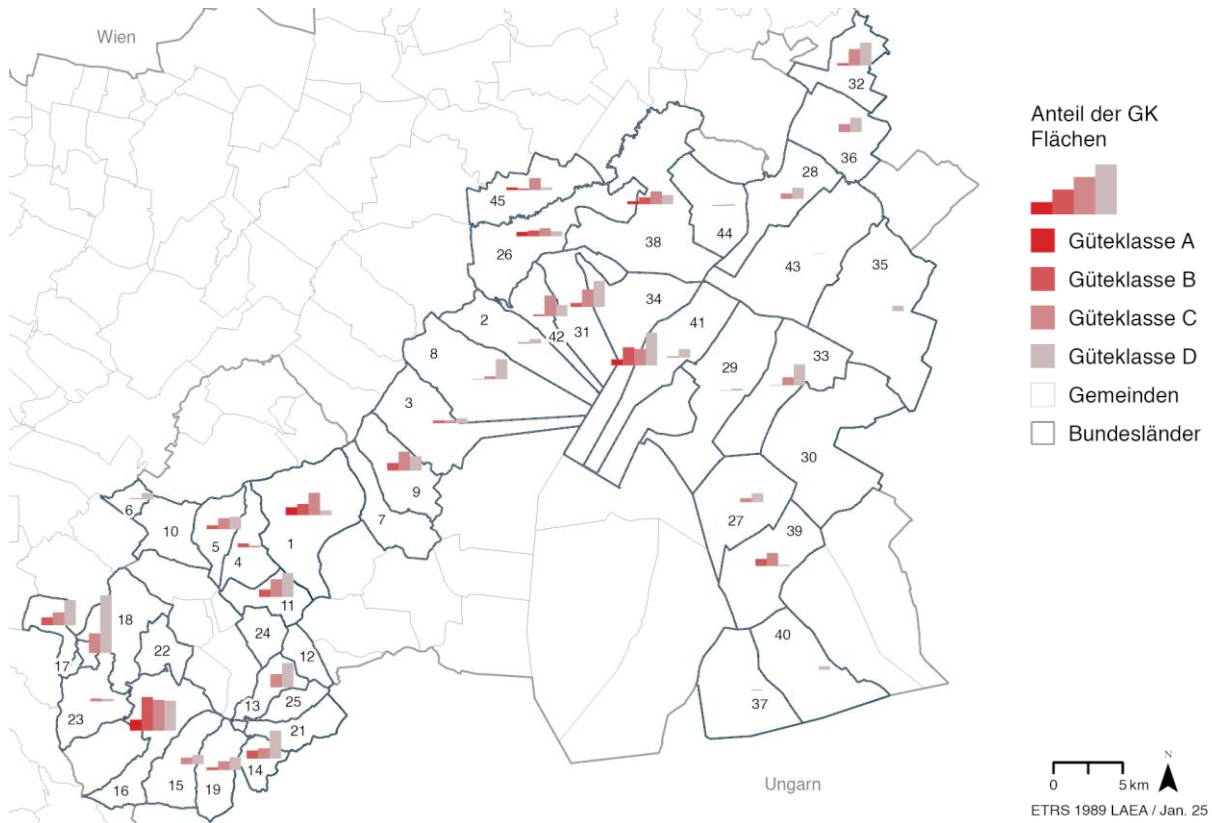


Abbildung 19 - Baulandreserven in den ÖV-Güteklassen A-D (eigenen Darstellung nach eigener Berechnung)

6.3. Vertiefende Bewertung

Wie die Ergebnisse zeigen, ist die Lage der Wohnbaulandreserven hinsichtlich der Erreichbarkeit des Bahnhofs in den Gemeinden heterogen. Einige Gemeinden besitzen ein hohes Ausmaß an Wohnbaulandreserven, die sich in unmittelbarer Erreichbarkeit des Bahnhofs befinden. Unmittelbare Erreichbarkeit wird in diesem Zusammenhang im Bereich der Güteklassen A-D verstanden. In diesen Bereichen wird neben der räumlichen Nähe auch eine gewisse Versorgungsqualität und Frequenz gewährleistet.

Zunächst gilt es zu identifizieren, ob es einen Teilraum bzw. Korridor gibt, in dem die Menge an Wohnbaulandreserven in den Güteklassen A-D besonders hoch ist. Tab. 7, S. 64 zeigt jene Gemeinden, die in den ÖV-Güteklassen A-D die meisten Wohnbaulandreserven im Vergleich zu den anderen haben. Wie auch schon in Abb. 17, S. 61 veranschaulicht wurde, haben die Gemeinden Mattersburg, Bad Sauerbrunn und Neusiedl am See besonders hohe Reserven in diesen Bereichen. Aber auch in kleinen Gemeinden wie Schützen am Gebirge ist das Ausmaß nicht gerade gering. Ordnet man die Gemeinden nach den Bahnlagen in Korridoren zu, ergibt sich ein klares Bild, wonach vier Gemeinden dem Korridor der Mattersburger Bahn (Neudörfel – Loipersbach-Schattendorf) und fünf dem Korridor der Pannoniabahn (Parndorf Ort – Wulkaprodersdorf) zugeordnet sind. Die Gemeinde Kittsee ist ein Ausreißer aus dem Korridor Richtung Bratislava. Die anderen Gemeinden in diesem Korridor stehen mit höherrangigen Güteklassen nicht besonders hervor.

PG	A-D
Mattersburg	23,54
Bad Sauerbrunn	17,18
Neusiedl am See	16,62
Wulkaprodersdorf	11,14
Jois	10,63
Eisenstadt	10,34
Loipersbach im Burgenland	10,28
Neudörfel	10,25
Kittsee	9,38
Schützen am Gebirge	9,07

Tabelle 7 - Gemeinden mit den meisten Baulandreserven in den Klassen A-D (eigene Darstellung nach eigener Berechnung)

Nachdem die Gemeinden im Korridor Pannoniabahn durch die Menge an Wohnbaulandreserven in den Klassen A-D besonders hervorstechen, wird diesen in der weiteren Bearbeitung vertiefte Aufmerksamkeit geschenkt. Neben der bereits erfolgten Bewertung anhand der ÖV-Güteklassen wird zusätzlich die Raum+-Methode in einer vereinfachten Form angewendet. Diese manuelle Bewertungsmethode dient als sachliche Grundlage für eine nach innen gerichtete Siedlungsentwicklung (Grams, 2015, S. 9).

In der Regel setzt man in dieser Erhebungsmethode stark auf das Wissen von lokalen AkteurInnen im Zuge von Erhebungsgesprächen (vgl. Professur für Raumentwicklung, 2010, S. 11). Aufgrund der zeitlichen Ressourcen wurden dabei nur die ersten Schritte der Raum+-Methode angewendet. Das bedeutet eine Klassifizierung der Wohnbaulandreserven durch eine Luftbildauswertung in die Kategorien Baulücken, Innenentwicklungspotenziale und Außenreserven. Nach diesem Schritt sind die Reserveflächen nicht nur nach deren Lage zur Bahnstation bewertet, sondern auch nach deren Stellung im Siedlungsgefüge klassifiziert. Was wiederum einen weiteren Lageparameter für die Bewertung liefert. Dieser Parameter ist insofern von Bedeutung, als ansonsten Innenentwicklungspotenziale, die fern der Bahnstation liegen, in der späteren Bewertung der Entwicklungspriorität nur gering bewertet würden.

Abschließend werden alle Lagebewertungskriterien in Kombination gesetzt, um eine Gesamtbewertung zu erhalten. Schließlich ist auch die Bewertung „Innenentwicklungspotenzial“ nach Raum+ eine Kategorie, auf den Entwicklungen genauso zu priorisieren sind, wie jene Flächen in den höherwertigen Güteklassen.

Dafür wurde ein Punktesystem ausgearbeitet, das es ermöglicht für jede erhobene Wohnbaulandreserve eine Punkteanzahl zwischen 0 und 12 zu erreichen (Tab. 8). Wobei 0 (niedrig) der geringste und 12 (hoch) der höchste Wert, also jener, bei dem eine Entwicklung jedenfalls forciert werden sollte, ist. Punkte werden nach Widmung, Einzugsbereich, ÖV-Güteklassen und Klassifizierung nach Raum+ vergeben. Die tatsächliche Gewichtung erfolgt in der Lagebewertung, also den beiden letzten Kriterien. Reserven innerhalb der Güteklassen A und B werden mit Reserven in der Kategorie „Innenentwicklungspotenzial“ gleichgestellt. So auch die Klassen B und C mit den „Baulücken“. Weniger von Priorität sind die Flächen in den Güteklassen E-G (Basiserschließung) und Außenreserven. Bevorzugt werden auch vollwertige

Baulandwidmungen gegenüber Aufschließungsgebieten sowie jene, die im Einzugsbereich von 1.000 Metern um die Bahnstation liegen. Die Abb. 20, S. 66-67 zeigt den betrachteten Korridor mit der finalen Bewertung der Wohnbaulandreserven. Hervorgehoben werden darin drei Gemeinden. Beispielhaft für jene Gemeinden, die in Tabelle 7, S. 64 eine große Menge an A-D-Flächen aufweisen, aber von unterschiedlicher Größe sind. Hervorgehoben sind die Stadtgemeinde Neusiedl am See, die Marktgemeinde Wulkaprodersdorf und die Gemeinde Schützen am Gebirge.

Ersichtlich wird durch diese Darstellung auch die unterschiedliche Verteilung an Wohnbaulandreserven mit hohen Entwicklungsprioritäten. Städte wie Eisenstadt und Neusiedl am See haben ein großes Ausmaß an Flächen hoher Priorität (grün dargestellt), unabhängig davon, ob diese nahe des Bahnhofareals sind oder nicht. Auch in den Gemeinden Schützen am Gebirge und Wulkaprodersdorf liegt eine beachtliche Menge an Wohnbaulandreserven hoher Priorität in der Umgebung des Bahnhofareals.

Widmungscode	Widmungsbezeichnung	Punkte
10001	Bauland - Wohngebiet	1
10002	Bauland - Dorfgebiet	
10006	Bauland - Gemischtes Baugebiet	
10009	Bauland - Baugebiete für förderbaren Wohnbau	
10011	Aufschließungsgebiet Wohngebiet	0,5
10012	Aufschließungsgebiet Dorfgebiet	
10016	Aufschließungsgebiet - Gemischtes Baugebiet	
10019	Aufschließungsgebiet - Baugebiete für förderbaren Wohnbau	

Einzugsbereich	Innerhalb	Punkte
0	NEIN	0
1	JA	1

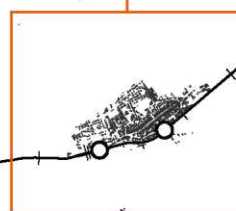
ÖV-Güteklassen	Bezeichnung ÖV-Güteklassen	Punkte
A	Höchstrangige ÖV-Erschließung	5
B	Hochrangige ÖV-Erschließung	5
C	Sehr gute ÖV-Erschließung	2
D	Gute ÖV-Erschließung	2
E	Sehr gute Basiserschließung	1
F	Gute Basiserschließung	1
G	Basiserschließung	1

Klassifizierung	Bezeichnung nach Raum +	Punkte
IP	Innenentwicklungspotenzial	5
BL	Baulücken	2
AR	Außenreserven	1

Tabelle 8 - Parameter des Bewertungssystems (eigene Darstellung)



Schützen am Gebirge



Wulkaprodersdorf [66]

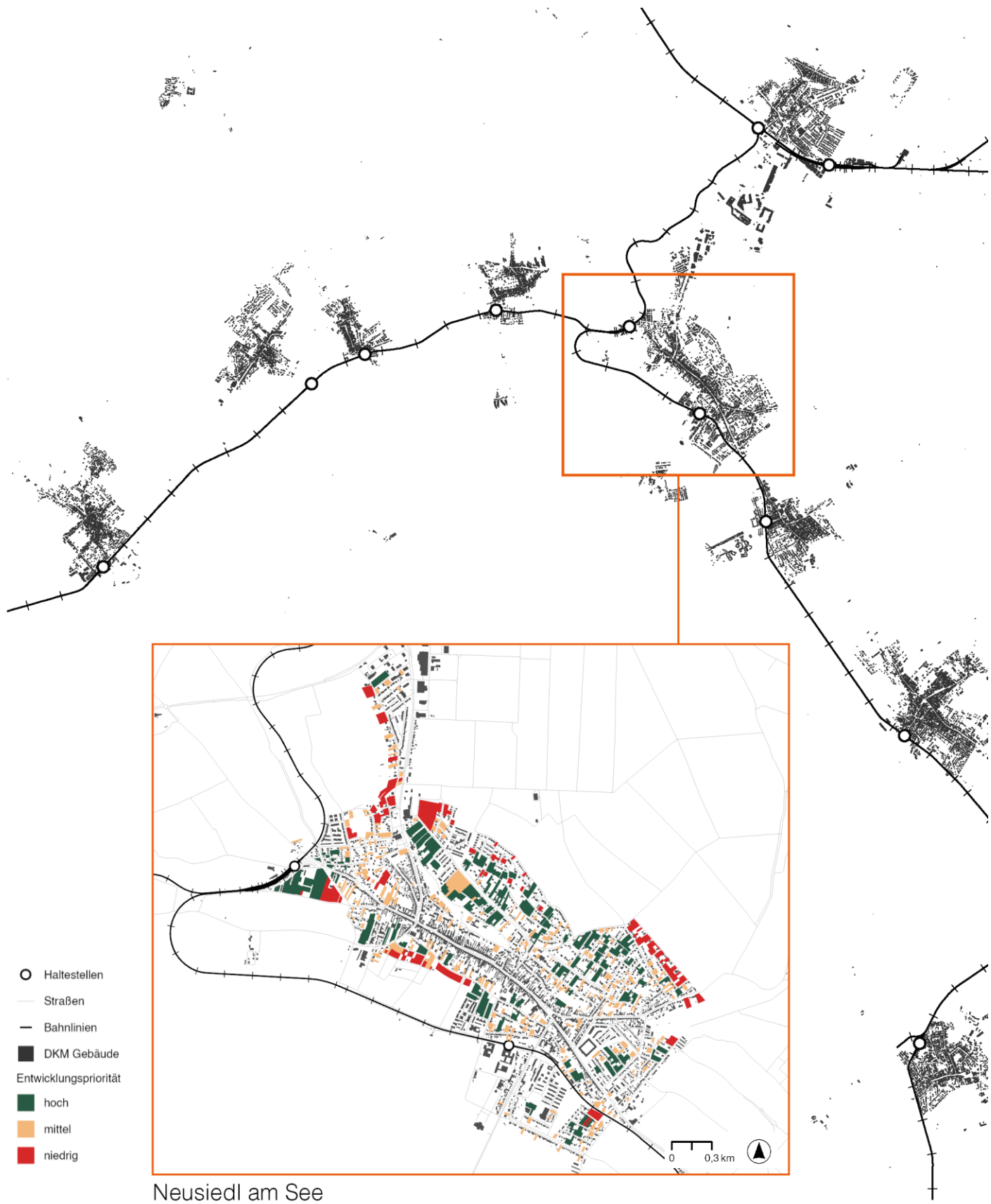


Abbildung 20 – Finale Bewertung der Wohnbaulandreserven mit drei hervorgehobenen Gemeinden aus dem Korridor (eigene Darstellung auf Basis eigener Berechnung und Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2024b & 2024c; BEV, 2024b und SRF, 2024)

6.4. Zwischenfazit: Baulandreserven in Bahnhofsumgebung

Die Ergebnisse aus der Baulandreservenerhebung ergeben ein allgemeines Bild über die Verteilung der Wohnbaulandreserven in der Region. Damit wird keinesfalls eine 100-prozentige Genauigkeit gewährleistet. Eine genauere Bearbeitung würde mehr Zeit in Anspruch nehmen und kann durch eine vollautomatisierte Analyse wie sie in diesem Fall durchgeführt wurde, nicht realisiert werden. Die Ergebnisse sollten jedenfalls kritisch gesehen werden.

Klassifiziert nach den Widmungskategorien stellt Bauland-Wohngebiet den höchsten Anteil an Reserveflächen dar. Man kann nicht verallgemeinern, in welcher räumlichen Lage diese Widmungskategorie angewendet wird, aber traditionell sind es eher die Neubaugebiete am Ortsrand, die damit versehen werden. Während Bauland-Dorfgebiet, tendenziell eher im Ortszentrum zu finden ist. Der hohe Reservenbestand in den neu gewidmeten Wohngebieten würde damit die Aussage aus Kap. 3.5 bestätigen, indem von großzügigen Neuausweisungen und Baulandhortung ab den 1960er Jahren die Rede ist.

Die Gesamtmenge an Wohnbaulandreserven auf Ebene der Gemeinden zeigt den höchsten Anteil in der Gemeinde Pötsching mit 42,5 % im Vergleich zu den anderen Gemeinden. Dabei stellt sich die Frage, woraus sich das ergibt. Wie bereits mehrmals erwähnt, wurden neben den gewöhnlichen Wohnbaulandflächen auch deren Aufschließungsgebiete in die Erhebung miteinbezogen. Erfahrungsgemäß sind das größere zusammenhängende Flächen als jene der tatsächlichen Baulandwidmungen. Nach einer kurzen Betrachtung der Widmungsflächen konnte festgestellt werden, dass man in der Marktgemeinde Pötsching hohe Anteile an Aufschließungsgebiet Wohngebiet vorfindet, woraus der hohe Wert resultiert. So könnte man für jede Gemeinde eine Erklärung finden und durch vertiefende Analysen den Widmungspraktiken der Gemeinden auf den Grund gehen. Das Erklären der Hintergründe für einen hohen Wohnbaulandüberhang ist jedoch nicht die Intention dieser Analyse. Vielmehr geht es darum, erhobene Reserveflächen für die weitere Verarbeitung und die Identifikation von Entwicklungsmöglichkeiten zu verwenden.

Hinsichtlich der Fragestellung „*Wie steht es um die Erreichbarkeit des gewidmeten nicht bebauten Baulandes?*“ wurde zunächst der Fokus auf den Einzugsbereich von 1.000 m um die Haltestellen gelegt und anschließend mit den ÖV-Güteklassen bewertet. Welche Menge an Baulandreserven im Einzugsbereich liegt, ist stark davon abhängig, in welcher Lage zum Siedlungsgebiet sich der Bahnhof befindet. Auch hier kann man keine Verallgemeinerung treffen, aber tendenziell skizziert das Schema der Siedlungsentwicklung im Burgenland nach Polster et al. (2022) – welches in Kap. 3.5. näher erläutert wurde – ein realitätsnahes Szenario. Demnach befindet sich der Bahnhof eher außerhalb der Ortskerne, wohin sich das Siedlungsgebiet bis in die Gegenwart mehr oder weniger entwickelt hat. In diesem Fall wäre es spannend, einen Zusammenhang zwischen der Entfernung des Bahnhofs zum Ortszentrum und der sich um ihn befindenden Menge an Reserven zu untersuchen. In manchen Fällen ist jedoch eindeutig zu sehen, dass der Bahnhof weit entfernt des Siedlungskerns liegt. Sonderfälle sind zum Beispiel der Bahnhof Wiesen-Siegleß, welcher auf dem Gemeindegebiet von Mattersburg, aber auch nahe an der Gemeinde von Pötsching liegt. Der anfängliche Verdacht, es könnten auch in diesem Umfeld Wohnbaulandreserven liegen, unabhängig davon, welche Gemeinde man betrachtet, wurde durch diese Analyse nicht bestätigt. Logischerweise können damit auch keine Reserven in diesem Umfeld nach den Güteklassen kategorisiert werden.

Die Klassifizierung nach den ÖV-Güteklassen bildet das Bewertungsschema nach Lage und Kategorie der Haltestelle. Nur ein geringer Teil der Wohnbaulandreserven im Einzugsbereich kann der Kategorie A bzw. B zugeordnet werden. Nach der ÖROK (2022a) werden diese beiden Klassen dem städtischen Bereich zugeschrieben. Wie schon weiter oben beschrieben findet man diese Klassifizierungen im betrachteten Laborraum nur selten. Etwas höher ist die Menge in C- und D-Bereichen, wobei die ÖROK (2022a) die räumliche Zuordnung städtisch/ländlich an ÖV-Achsen bzw. ÖV-Knoten vergibt. Sowohl Wohnbaulandreserven in den Kategorien A und B als auch C und D bieten sich aufgrund der Nähe zu den ÖV-Stationen für eine mögliche Entwicklung an. Betrachtet man die räumliche Verteilung der A-D-Kategorien in Abb. 19 (S. 63), kann man feststellen, dass diese in den östlichen Untersuchungsgemeinden eher gering sind. Hingegen ist der Anteil in Gemeinden, die weiter westlich liegen, höher. Was wiederum auch die Grundvoraussetzung für die weitere Bearbeitung ist und damit die besondere Betrachtung des Pannoniakorridors in den Vordergrund stellt.

Zur Beantwortung der Forschungsunterfrage „*Welche Flächen haben aufgrund ihrer Lage hinsichtlich der Erschließung besonders großes Potenzial, als Wohnbauland widmungskonform genutzt zu werden?*“ bietet das finale Bewertungsschema eine Grundlage. Es priorisiert die Kategorien Innenentwicklung sowie Reserveflächen in den ÖV-Güteklassen A und B. Deutlich wird das auch durch Abb. 20 (S. 66-67). Innerhalb des bebauten Gebiets kommen kaum Flächen mit geringer Entwicklungspriorität vor. Dasselbe gilt auch für jene in der Nähe der Bahnstationen. Die geringe Gewichtung von Außenreserven wird auch in der finalen Bewertung ersichtlich – diese Flächen befinden sich vermehrt am Rande des Siedlungsgebiets. Die hervorgehobenen Gemeinden in Abb. 20 (S. 66-67) zeigen eine beachtliche Fläche an Wohnbaulandreserven mit hoher Entwicklungspriorität in der unmittelbaren Umgebung des Bahnhofareals.

Zusammengefasst zeigt diese Analyse eine mögliche Vorgehensweise für die Erhebung und Bewertung von Wohnbaulandreserven in einem Korridor. Eine anfängliche allgemeine Erhebung kann einen groben Überblick über das Ausmaß an Reserveflächen im Korridor verschaffen. Lagebewertungen lassen sich sowohl auf automatisierter als auch auf manueller Basis durchführen. Für Letztere ist es empfehlenswert, sich auf einen Teilraum oder Abschnitt des Korridors zu fokussieren, da diese mit erhöhtem Arbeitsaufwand verbunden sind.

7. Entwicklungsmöglichkeiten

Wohnbaulandreserven mit hoher Entwicklungspriorität im Korridor sind die Grundlage für tiefgreifende Untersuchungen im folgenden Abschnitt. Untersuchungen sind in diesem Fall Erkundungen von Entwicklungsmöglichkeiten durch das Durchführen von Testentwürfen in den zuvor bereits hervorgehobenen Gemeinden. Die vorgeschlagenen Entwürfe zeigen eine Entwicklung in einer möglichst dichten Bauweise mit Bezugnahme auf regionsspezifische Typologien, die sich im Laufe der Jahrhunderte in der Region etablierten. Das punktuelle Aufzeigen von Möglichkeiten im Korridor soll zum Nachdenken über eine mögliche Gesamtentwicklung von Entwicklungen im Korridor anregen.

7.1. Regionsspezifische Verdichtungsformen

Besonders im ländlichen Raum ist die Siedlungsentwicklung in zunehmendem Maße durch Verlust an Gestaltungsqualität geprägt. Ein allgemeiner Verlust an Baukultur zeigt sich durch Tendenzen der Zersiedelung, visuelle Beeinträchtigung des Orts- und Landschaftsbildes und damit einen Verlust der Identität. Damit gehen auch regionsspezifische Haus- und Siedlungsformen verloren, die über Jahrhunderte die Vielfalt und Unverwechselbarkeit der österreichischen „Hauslandschaft“ geprägt haben. Bei einem Rückblick über mehrere Jahrzehnte kann man erkennen, dass eine große Menge an neuen Gebäuden errichtet worden ist, aber keine neue Stadt oder ein neues Dorf im Sinne eines gestalteten Lebensraumes (vgl. Moser et al., 1988, S. 9).

Spricht man von regionsspezifischen Haus- und Siedlungsformen, stellt sich grundsätzlich die Frage der Region, die man in Betracht zieht. Im Zusammenhang dieser Arbeit wurden unter Kapitel 3.5. grundlegende Aussagen zur Siedlungsstruktur und deren Entstehung getroffen. Für eine mögliche Anwendung in Form von Verdichtungsformen lohnt es sich, die Grundzüge zu vertiefen. Die überwiegend flache bzw. hügelige Landschaft des nördlichen Burgenlandes wird geprägt von Gewinnfluren, deren Breite von der landwirtschaftlichen Nutzung geprägt wurde. Die sich dadurch ergebende Hof- und Siedlungsform umfasst großteils Streckhöfe. Bei etwas breiteren Grundstücken können auch Hacken- und Zwerchhöfe vorkommen. Je nach vorherrschender landwirtschaftlicher Prägung kommen auch Drei- oder Vierseithöfe vor. Die Aneinanderreihung der unterschiedlichen Hofformen ergibt Siedlungsformen wie Straßen- und Angerdörfer mit Sonderformen. Charakteristisch für die Erschließung im Falle dieser vorherrschenden Dorfformen ist eine lineare Erschließungsform. Höfe und Wohngebäude werden entweder über die Hauptstraße oder den (falls vorhanden) Anger erschlossen. Vielfältig ist die Gestaltung der Außenräume. Diese reicht vom öffentlich zugänglichen Anger oder Straße bis hin zum privaten Innenhof. Dazwischen liegt der halböffentliche Vorgarten. Im Wesentlichen sind das die Grundzüge, die das Ortsbild des Burgenlandes prägen (vgl. ebd. S. 61 ff.). Nun stellt sich die Frage, in welcher Form die Grundzüge dieser Charakteristik angewendet werden können und welche Entwicklungsmöglichkeiten sich daraus für die erhobenen Wohnbaulandreserven mit Entwicklungspriorität ergeben.

Nach dem Vorbild des „verdichteten Flachbaus“ wird versucht, der Charakteristik der regionsspezifischen Haus- und Siedlungsformen Rechnung zu tragen. Diese Bebauungsform ist

eine mögliche Alternative sowohl zum Geschosswohnbau als auch zum freistehenden Einfamilienhaus. Sie ermögliche eine Kombination der Vorteile aus den beiden Formen, nämlich die ökonomische Bodennutzung bei gleichzeitiger Herstellung einer kleinen Gartenfläche im unmittelbaren Wohnumfeld (vgl. ebd. S. 17). Die wichtigsten Merkmale dieser Bebauungsform sind (vgl. ebd. S. 17):

- > Jedem Eigenheim ist ein privater Außenraum in Form eines Gartens oder dgl. zugeordnet.
- > Eine nutzbarer öffentlicher bzw. halböffentlicher Außenraum in der Umgebung.
- > Eine konzentrierte Anordnung der Eigenheime in Form von Reihung, Gruppierung oder flächenhafter Verdichtung.
- > Eine beschränkte Geschossanzahl auf maximal 2-3 Geschosse.
- > Eine Nettowohndichte von ca. 150-200 EinwohnerInnen pro Hektar Nettobauland.
- > Eine mittlere Geschossflächendichte von ca. 0,3 bis 0,7

Unter diesen Gesichtspunkten wird für jeweils einen Bereich mit hoher Entwicklungspriorität der drei zuvor hervorgehobenen Gemeinden ein Entwicklungsvorschlag in Form eines Testentwurfs aufgezeigt. Dabei sollen mögliche Szenarien aufgezeigt werden, die eine Vorbildfunktion einnehmen könnten und einen regionalen Beitrag leisten. Zunächst wird der Testentwurf unabhängig von den Verwaltungsstrukturen und rechtlichen Vorgaben angefertigt. Es geht dabei weniger um das Ausarbeiten eines Realisierungsvorschlags oder einer Lösung, sondern eher um das Aufzeigen eines ganzheitlichen Gestaltungsansatzes, der auf ökologische und ökonomische Forderungen eingeht. Dadurch können Antworten auf die eingangs erwähnte Siedlungsproblematik aufgezeigt werden, sowie auch ein Beitrag zur erhöhten Akzeptanz verdichteter individueller Wohnformen bei allen Beteiligten geleistet werden.

Ein aktuelles Beispiel zur Bauform des verdichteten Flachbaus befindet sich in der Stadtgemeinde Purbach am Neusiedler See, die sich ebenfalls im betrachteten Korridor befindet.

Abbildung 21 – Südlicher Teil des Wohngebiets Kirchäcker II (eigene Aufnahme)



Das als Kirchacker II bezeichnete Wohngebiet ist 2,5 ha groß und befindet sich momentan in der Errichtungsphase. Aus dem Erläuterungsbericht des Teilbebauungsplanes geht hervor, dass sich die GrundstückseigentümerInnen zu einer Aufschließungsgemeinschaft zusammengeschlossen haben und mit einer Wohnbaugesellschaft einen Optionsvertrag abschlossen, der die Entwicklung ermöglichte.

Somit entstehen auf dem neuen Wohngebiet vier Wohnhäuser mit 46 geförderten Wohneinheiten, 13 geförderten Maisonetten, 27 geförderten Reihenhäusern und vier privaten Grundstücken, die für eine Einfamilienhausbebauung vorgesehen sind (vgl. Mühlbacher, 2020, S. 2).

Die von Seiten der Gemeinde vorgegebenen Ziele spiegeln unter anderem die Grundlagen des verdichteten Flachbaus wider und greifen dabei auch die Charakteristik der regionsspezifischen Haus- und Siedlungsformen auf. Beispielsweise sind die Schaffung von leistbarem Wohnraum in Form eines verdichteten Wohnbaus und die Neuinterpretation traditioneller Baustrukturen unter den Zielen (vgl. Mühlbacher, 2020, S. 9). Ersichtlich sind diese Vorhaben auch im Bebauungsplan sowie in Abb. 21 (S. 72), die den südlichen Teil des Wohngebiets zeigt. Satteldächer und ein zur Straße orientierter Giebel erinnern an die Charakteristik eines Streckhofs.

Dieses Beispiel kann als Referenz für die folgenden drei Entwicklungsmöglichkeiten gesehen werden. Es kombiniert die Grundzüge des verdichteten Flachbaus mit den regionstypischen Charakteristiken in der Bauweise.

7.2. Oberes Seefeld in Neusiedl am See

Eine der Entwicklungsmöglichkeiten liegt in der Umgebung des Bahnareals in der Stadtgemeinde Neusiedl am See. Die Stadtgemeinde ist nach der Landeshauptstadt Eisenstadt die bevölkerungsreichste Stadt im Burgenland mit 8.945 EinwohnerInnen. Besonders seit den 1980er Jahren kann die Stadt einen starken Bevölkerungsanstieg verbuchen (vgl. Statistik Austria, 2025). Nach dem LEP 2011 ist die Stadt ein zentraler Standort der Stufe 2. Demnach bildet die Stadt einen sozialen, kulturellen und wirtschaftlichen Mittelpunkt der Region und stellt einen Versorgungsstandort mit Gütern und Dienstleistungen des gehobenen Bedarfs dar. Für die zukünftige Entwicklung sind diese regionalen Aufgaben zu berücksichtigen (vgl. LEP, 2011, S. 50).

Abbildung 22 - Luftbildervergleich Bahnhof Neusiedl am See 1957 und 2022 (Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2025)



allem wenn man das Areal rund um den Bahnhof betrachtet, kann man feststellen, dass auch in diese Richtung eine Entwicklung stattgefunden hat. Eine Gegenüberstellung der Orthofotos aus den Jahren 1957 und 2022 zeigt eine Entwicklung in Richtung des Bahnhofs (Abb. 22). Nordwestlich davon wurden Mehrparteienhäuser und Reihenhäuser errichtet. Südlich von diesen befinden sich Einfamilienhäuser. Entlang der Eisenstädter Straße findet man heute Hackenhöfe vor, die im Jahr 1957 auch schon vorhanden waren. Ergänzt wurde die sich dahinter befindende Einfamilienhausbebauung.

7.2.1. Facts und Bestand

Aus der Baulandreservenerhebung geht hervor, dass im gesamten Gemeindegebiet 85,2 ha (31,0 Prozent) des Wohnbaulandbestandes unbebaut sind. In der Gemeinde befinden sich zwei Bahnhaltstellen, Neusiedl am See Bahnhof, und Neusiedl am See Bad Bahnhof mit der Haltestellenkategorie II bzw. IV. Im Einzugsbereich rund um diese Bahnhöfe findet man ein Ausmaß an Flächen in A-D-Güteklassen von 16,6 ha. Bedeutet eine Menge an Baulandreserven in optimaler Lage zu den Bahnhöfen. Auch im betrachteten Areal, welches als „Oberes Seefeld“ bezeichnet wird, stechen Wohnbaulandreserven mit hoher Bewertung hervor, und das, obwohl die Reserven nach Raum+ als Außenreserven klassifiziert wurden (Abb. 23, S. 75).

Für die Ermittlung des Gebäudebestandes in der Umgebung und auf dem betrachteten Areal wurden in erster Linie eine Luftbilddauswertung, die DKM und bestehende Planungsdokumente verwendet. Begrenzt wird das Obere Seefeld von der Bahnstraße im Westen und Norden, die in die L257 (Eisenstädter Straße) endet. Im Osten bildet ein kleiner Bach bzw. der Bachweg die Grenze und im Süden die Seefeldgasse. Die Bebauung der Umgebung aus heutiger Sicht wurde beim Vergleich mit dem Luftbild aus dem Jahr 1957 schon kurz angeschnitten. So befinden sich die bestehenden Höfe entlang der Hackenhöfe nach wie vor entlang der Eisenstädter Straße. Nördlich der Eisenstädter Straße ist die Bebauungsstruktur aufgelockert mit halboffenen und offenen Bauweisen. Vereinzelt findet man Betriebsgebäude vor. Geschoßwohnbauten und Reihenhäuseranlagen befinden sich ca. 200 Meter nördlich des betrachteten Bereichs und bilden keinen Bezugspunkt (vgl. Schmidtbauer et al., 2020, S. 7). Nördlich und westlich von der Bahnstraße befindet sich der Gleiskörper bzw. der Bahnhof mit den dazugehörigen P+R-Anlagen. Noch weiter westlich liegen ein Gewerbebetrieb und landwirtschaftlich genutzte Ackerflächen. Südlich des Oberen Seefelds findet man ausschließlich landwirtschaftliche Nutzungen sowie Weinbau vor.

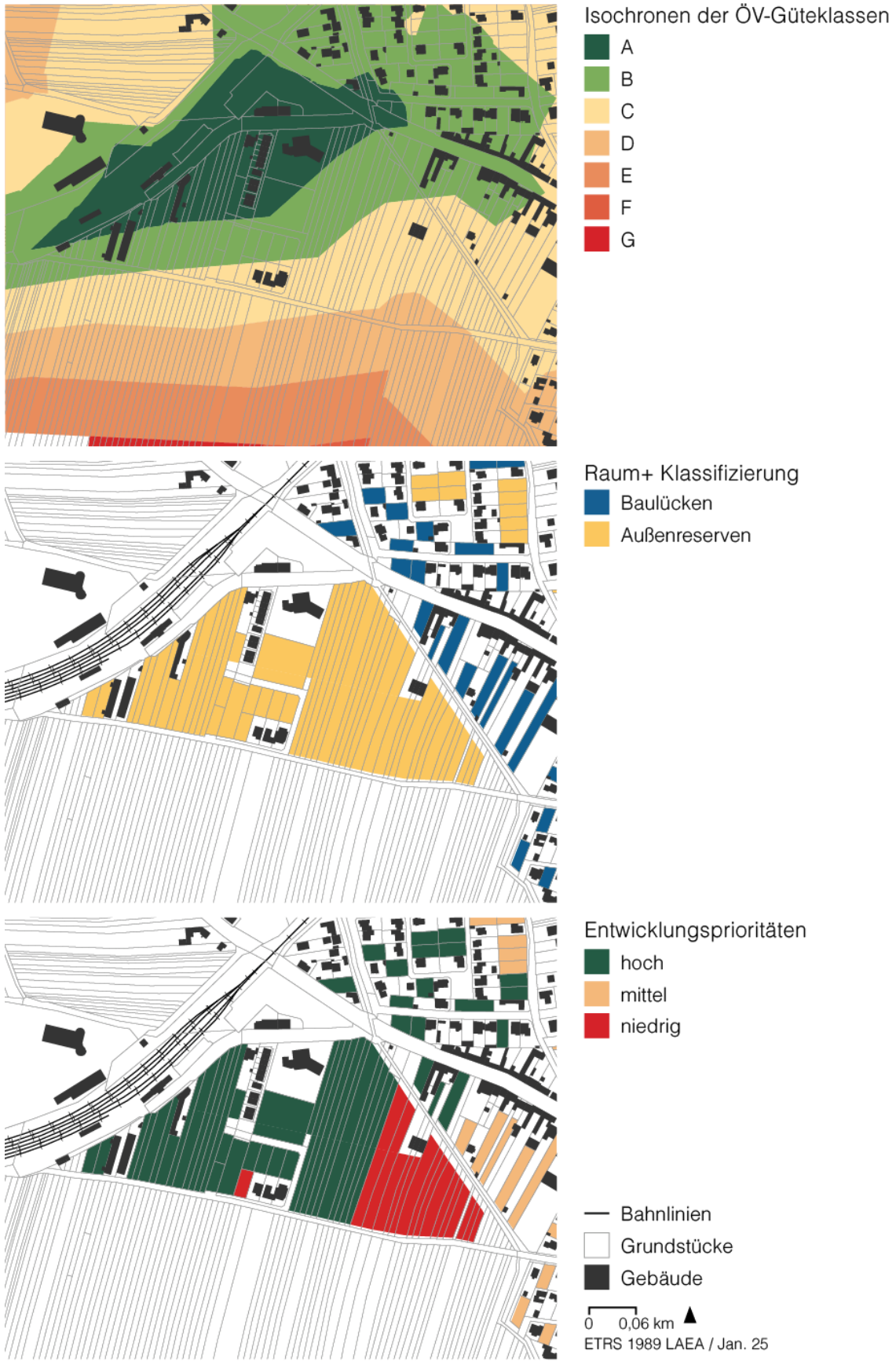


Abbildung 23 – Bewertung der Flächen am Oberen Seefeld (eigene Darstellung auf Basis eigener Berechnung und Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2024c; BEV, 2024b und SRF, 2024).

Ein Großteil des betrachteten Areals selbst besteht aus unbebauten, langgestreckten und schmalen Fluren. Lediglich jene, die etwas breiter sind, würden eine sinnvolle Bebauung ermöglichen. Die vorhandene Bebauung besteht meist aus ein bis zwei oberirdischen Vollgeschossen. Manche Bereiche des Bestandes weisen eine offene Charakteristik, andere eher geschlossene Strukturen auf. Die bestehenden Reihenhäuseranlagen wurden in einer geschlossenen (nördlicher Teil) und halboffenen Bauweise (südlicher Teil) errichtet. Sie sind zweigeschossig und mit einem Pultdach gedeckt. Der geplante Kindergarten wurde bereits im September 2022 eröffnet (vgl. Gmasz, 2022). Er steht in keinem Bezug zur umgebenden Bebauung. Weiter südlich innerhalb des Areals findet man Grundstücksstrukturen vor, die auf eine beabsichtigte Einfamilienhausbebauung hindeuten. Auf den Grundstücken 1528/8, 1528/4 und 1529/2 wurden kürzlich Einfamilienhäuser errichtet (Abb. 24, S. 78). Diese wurden im Januar des Jahres 2024 in das Adresregister eingetragen. Die aktuelle Nutzung der unbebauten Grundstücke gleicht jener südlich des Areals. Die schmalen Flure werden vorwiegend für den Weinbau oder anderweitig landwirtschaftlich genutzt. Auf den Grundstücken westlich der bestehenden Reihenhäuserbebauung befindet sich aktuell eine Pferdekoppel.

7.2.2. Planungsrechtliche Vorgaben

Nach dem Landesentwicklungsplan 2011 ist die Stadtgemeinde Neusiedl am See ein zentraler Standort der Stufe 2. Um eine geordnete Siedlungsentwicklung zu gewährleisten, bedeutet das für eine mögliche Siedlungserweiterung die Erstellung eines (Teil-) Bebauungsplanes. Damit im Zusammenhang steht die Erstellung eines Gestaltungskonzeptes (vgl. Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2012, S. 69). Ein weiteres Planungsinstrument auf überörtlicher Ebene für den betrachteten Teilraum ist das Regionale Entwicklungsprogramm Neusiedler See – Parndorfer Platte. Demnach gibt es aber keine wesentlichen Bestimmungen. Abgesehen von den Instrumenten der Raumplanung trifft auch die Gesamtverkehrsstrategie 2021 Vorgaben. Dieser zufolge ist der Bahnhof Neusiedl am See eine multimodale Drehscheibe, für die mögliche Zusatzangebote wie z. B. ein Kindergarten oder ein Supermarkt vorgesehen sind (vgl. ebd. S. 34 f.). Das betrifft die funktionale Gliederung des Areals und damit die Bebauungsstruktur.

Auf örtlicher Ebene befindet sich laut Auskunft des Bauamtes der Stadtgemeinde Neusiedl am See zum aktuellen Zeitpunkt ein Stadtentwicklungsplan (STEP 2030+) im Sinne eines Örtlichen Entwicklungskonzeptes nach § 26 Bgld. RPG 2019 in Ausarbeitung.

Der Flächenwidmungsplan unterteilt das Areal größtenteils in Bauland - gemischtes Baugebiet (§ 14 Abs. 3 lit. f) und Aufschließungsgebiet - gemischtes Baugebiet (§ 14 Abs. 2), durchzogen von Gemeindestraßen, die als Verkehrsflächen gewidmet sind. Südlich angrenzend befindet sich eine landwirtschaftlich genutzte Grünfläche (§ 16 Abs. 1). Im Westen grenzt das Areal der Eisenbahnschienen an bzw. nordwestlich und nördlich an die Landesstraße L 257. Über diese hinaus ist Bauland - Wohngebiet (§ 14 Abs. 3 lit. a) gewidmet. Die Abgrenzung im Westen bildet ein schmaler Bach mit einem dahinterliegenden Bauland - Dorfgebiet (§ 14 Abs. 3 lit. b).

Damit bei einer möglichen Siedlungserweiterung eine geordnete Siedlungsentwicklung vorstättgehen kann, wurden für das betrachtete Areal Bebauungsrichtlinien erstellt. Erstmals wurde eine Neugestaltung bzw. Konzeption mit innerer Straßenführung inklusive Grundteilung, Grünflächen etc. im Jahr 2016 angedacht (vgl. Koch et al. 2016, S. 5).

Aufgrund geänderter Grundvoraussetzungen und rechtlicher Rahmenbedingungen war es im Jahr 2020 notwendig, die im Jahr 2016 erstellten Bebauungsrichtlinien anzupassen. Nach wie vor

handelt es sich hierbei nicht um einen Teilbebauungsplan, sondern lediglich um Bebauungsrichtlinien. Die Überführung in einen Teilbebauungsplan soll erst nach Klärung der endgültigen Straßenführung im südlichen Bereich (derzeit Aufschließungsgebiet – Gemischtes Baugebiet § 33 Abs. 2 Bgl. RPG 2019) erfolgen. Damit könnten auch Straßenfluchtlinien, Mindestbauplatzgrößen und Wohneinheiten je Bauplatz festgelegt werden. Ein Teilbereich an der Bahnstraße wurde bewusst aus dem Geltungsbereich ausgenommen. Zum Zeitpunkt der Erstellung der Bebauungsrichtlinien plante die Gemeinde die Errichtung eines Kindergartens in diesem Bereich. Man wollte dadurch hinsichtlich eines Wettbewerbs flexibel bleiben (vgl. Schmidtbauer et al., 2020, S. 5).

Die Bebauungsrichtlinien sehen für den noch unbebauten Bereich am Oberen Seefeld eine offene und halboffene Bauweise bei einer maximalen Bebauungsdichte von 0,4 vor. Für die weiteren Vorgaben wird zwischen Gebäuden mit Steildächern mit maximal einem oberirdischen Geschoß mit Dachgeschoß und Gebäuden mit flachgeneigten Dächern mit maximal zwei oberirdischen Geschoßen unterschieden. Für erstere wird eine maximale Gebäudehöhe von 5,5 und eine maximale Firsthöhe von 9,5 Metern bei einer maximalen Dachflächenneigung von 45 Grad festgelegt. Für Zweitere gilt eine maximale Gebäudehöhe von sieben Metern und maximale Firsthöhe von acht Metern bei einer maximalen Dachflächenneigung von 22 Grad. Zusätzlich werden auch vordere und hintere Baulinien festgelegt, sowie Bestimmungen über die äußere Ausgestaltung der Gebäude (vgl. ebd., S. 14 f.).

Der sich aktuell in Ausarbeitung befindende Stadtentwicklungsplan beinhaltet ein Gestaltungskonzept. Diese sieht für das Obere Seefeld eine „Zone F“ vor, was „Einfamilienhäuser (überwiegend offen bebaut)“ bedeutet. Die aktuelle Verordnung zu den Bebauungsrichtlinien greift dieses Vorhaben auf. Dementsprechend sind die Bauweisen halboffen bzw. offen vorgesehen. Die verordnete maximale Bebauungsdichte ist mit 0,5 im Bereich der bereits bestehenden Reihenhäuser und 0,4 für den übrigen Bereich gering (vgl. ebd., S. 14 f.).

Die aktuell geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen deuten weniger auf verdichtete Bauweisen, sondern eher auf eine locker homogen genutzte Einfamilienhausbebauung mit geringen Dichtewerten hin. Im Sinne der Grundsätze des verdichteten Flachbaus wären andere Voraussetzungen zu treffen. Der folgende Testentwurf auf dem Oberen Seefeld ist dafür gedacht, das Areal so effizient, aber raumverträglich wie möglich zu nutzen und damit Verdichtungspotenziale aufzuzeigen.

7.2.3. Testentwurf Oberes Seefeld

Der Testentwurf zeigt auf, wie das Obere Seefeld im Sinne eines verdichteten Flachbaus und der Berücksichtigung regionsspezifischer Bebauung genutzt werden kann. Anstatt auf die vorgesehene Bauweise von Einfamilienhäusern mit geringer Dichte zu setzen forciert er verdichtete Bauweisen wie Maisonetten und Reihenhäuser. Ähnlich wie beim weiter oben beschriebenen Beispiel in der Stadtgemeinde Purbach am Neusiedlersee soll am Oberen Seefeld eine Mischung aus Wohnhäusern, Reihenhäusern, Maisonetten und Einfamilienhäusern entstehen. Wobei Letztere bereits bestehen und Neuerrichtungen in eingeschränkter Form vorgesehen sind. Das Obere Seefeld wird dabei in fünf Baufelder unterteilt, für die insgesamt 40 Wohneinheiten vorgesehen sind.



Abbildung 24 - Grundstücksstruktur am Oberen Seefeld (eigene Darstellung nach Basemap.at, 2021 und BEV, 2024b)

Der Testentwurf sieht für Baufeld 1 eine Wohnhausbebauung im Norden des Areals vor, auf dem Teil, der dem Bahnhof am nächsten ist. Dieses Gebäude ist nicht nur für den Wohnbau gedacht, sondern auch für eine mögliche Mischnutzung vorgesehen, indem im Erdgeschoss die Räumlichkeiten für einen Nahversorger oder einem Supermarkt reserviert werden. Darüber befinden sich fünf Wohneinheiten. Da die Gesamtverkehrsstrategie 2021 diesen Bahnhof als Mobilitätsdrehscheibe vorsieht, wären damit die gewünschten Funktionen gemeinsam mit dem bestehenden Kindergarten erfüllt. Außerdem wäre damit auch die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs für die BewohnerInnen innerhalb von fußläufiger Erreichbarkeit.

Auf dem zweiten Baufeld befinden sich ausschließlich Reihenhausbebauungen, welche in Anlehnung an die bereits bestehenden gestaltet werden sollen. Insgesamt sind es elf Wohneinheiten auf diesem Baufeld. Erschlossen werden die Wohneinheiten über eine Erschließungsstraße. Die Bauweise ist halboffen bzw. geschlossen im zentralen Bereich. Maximale Gebäudehöhen können aus dem bestehenden Bebauungsplan übernommen werden. Auch die Dachform entspricht der der bestehenden Reihenhäuser, nämlich dem Pultdach mit einer maximalen Neigung von 45 Grad. Ausnahmen bilden wiederum die drei Reihenhäuser im Zentrum, für die ein Satteldach vorgesehen ist. Bezugnehmend auf die Typologie eines Streckhofes sind die Gebäude giebelseitig zur Erschließungsstraße ausgerichtet.

Ähnliches gilt auch für den Testentwurf auf Baufeld 3, welches ausschließlich mit einer halboffenen Bebauung versehen wird. Zwei Stichstraßen stellen die Erschließung her und bilden eine Grünfläche im Zentrum. Alle Gebäude sind giebelseitig zu diesen Straßen ausgerichtet, mit Ausnahme der alleinstehenden Maisonette im Norden des Baufeldes, hier ist ein Satteldach vorgesehen.



Abbildung 25 - Testentwurf am Oberen Seefeld (eigene Darstellung auf Basis von BEV, 2024b)



Abbildung 26 – Gestaltungsplan und Nutzungen am Oberen Seefeld (eigene Darstellung auf Basis von BEV, 2024b)

Baufeld 4 beinhaltet acht Wohneinheiten des Typs Reihenhaus im zentralen Bereich und vier Maisonetten im südlichen und nördlichen Teil. Die Bauweise ist halboffen und die Gebäude werden durch eine zentrale Straße erschlossen. Die Maisonetten sind so gestaltet, dass der Hauptteil des Gebäudes mit einem Satteldach gedeckt ist, dessen Giebel zur Straße hin ausgerichtet ist.

Im 5. Baufeld wurden im Testentwurf auch die bestehenden Einfamilienhäuser berücksichtigt. Damit dem aktuellen Vorhaben aus dem Gestaltungskonzept und den geltenden Bebauungsbestimmungen auch Rechnung getragen wird, ist dieses Baufeld für eine Einfamilienhausbebauung vorgesehen. Zu berücksichtigen sind dabei jedenfalls Fluchtlinien aus den bestehenden Einfamilienhäusern und auch jene der vorgesehenen im Testentwurf.

Das Gesamtkonzept des Testentwurfs sieht die Erschließungsformen als Stichstraßen vor, sodass kein Durchgangsverkehr ermöglicht wird. Außerdem wird durch das Herstellen zentraler öffentlicher Grünräume das Konzept des Angerdorfes wieder aufgegriffen. Diese Anger bilden den Mittelpunkt und werden von den Straßen bzw. Gebäuden begrenzt. Ergänzend zu den ohnehin verfügbaren privaten Gärten ist er das Zentrum des öffentlichen Lebens. Details des Testentwurfs sind den Abbildungen 25 (S. 79) und 26 (S. 80) zu entnehmen.

Betrachtet man den Geltungsbereich der aktuellen rechtskräftigen Bebauungsbestimmungen, stellt man fest, dass dieser sich über ein größeres Areal erstreckt, als der Testentwurf reicht. Der Hintergrund des kleineren Abdeckungsbereichs hat zwei Gründe. Wie schon weiter oben beschrieben wurde, besteht auf den Grundstücken 1540, 1541, 1543 und 1544 aktuell eine Pferdekoppel (Abb. 24, S. 78). Diese entspricht zwar nicht einer widmungskonformen Nutzung des Bauland – gemischtes Baugebiet, jedoch kann dieser Bereich temporär als Übergangsbereich gesehen werden und vielleicht etwas später einer der Widmung entsprechenden Nutzung zugeführt werden. Der zweite Grund für die Verkleinerung des betrachteten Bereichs ist durch Naturgefahren begründet. Abb. 27 (S. 82) kann man entnehmen, dass der östliche Teil des Oberen Seefelds vom Hochwassereinzugsbereich betroffen ist, sowohl vom 100-jährigen als auch vom 30-jährigen. Bemerkenswert ist auch der Umstand, dass der zuletzt errichtete Kindergarten und der nördliche Teil der bestehenden Reihenhaubebauung auch davon betroffen sind. Nach § 33 Abs. 5. Bgld. Rplg 2019 sind als Bauland gewidmete Flächen, die innerhalb der 30-jährlichen Hochwasseranschlagslinie liegen – worunter auch die bestehende Widmung Bauland - gemischtes Baugebiet fällt – von der Gemeinde in Grünland umzuwidmen. Alternativ dazu kann laut § 33 Abs. 6 Bgld. Rplg 2019 für das betroffene Bauland auch eine Bausperre von maximal fünf Jahren erlassen werden, sofern bereits ein Projekt zur Herstellung von Hochwasserfreiheit eingeleitet wurde. Aus diesen beiden Gründen wurde auf den östlich gelegenen Grundstücken kein Bebauungsvorschlag im Sinne eines Testentwurfs durchgeführt.

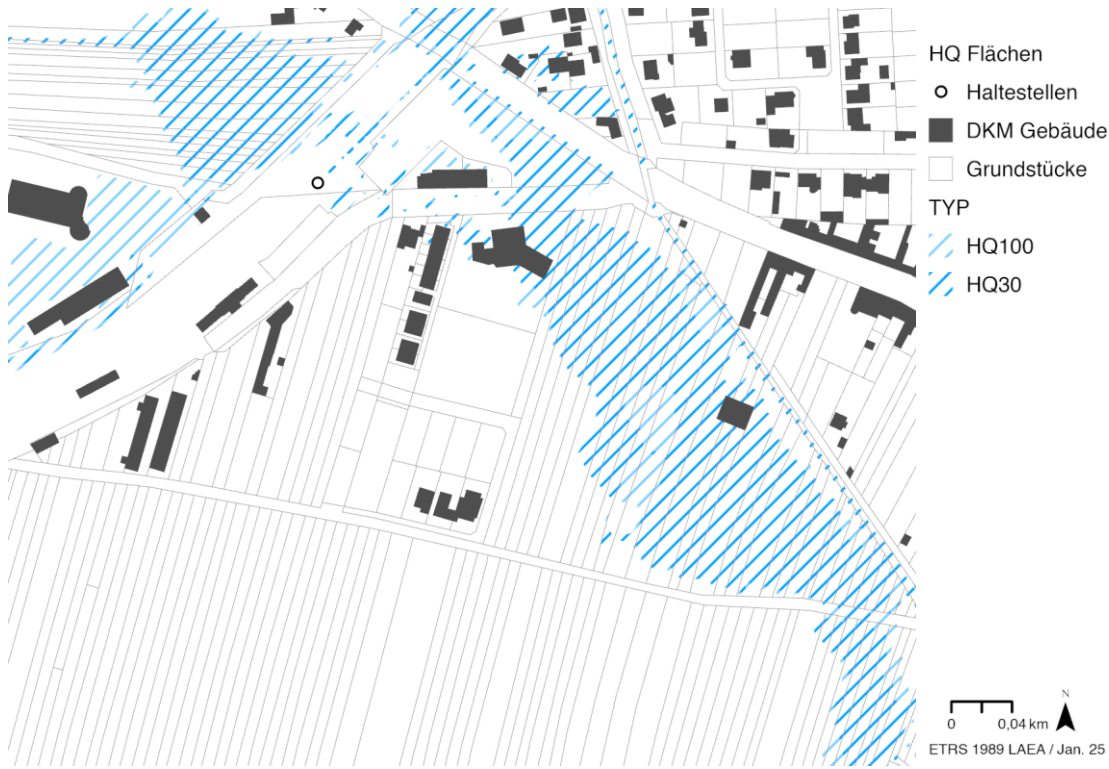


Abbildung 27 - Gefahrenzonen am Oberen Seefeld (eigene Darstellung auf Basis von Amt d. Bgld. Landesreg., 2024b; 2024c und BEV, 2024b)

Der Testentwurf am Oberen Seefeld zeigt, dass es neben der im Stadtentwicklungsplan (ÖEK) vorgesehenen Einfamilienhausbebauung auch eine mögliche Alternative in Form eines verdichteten Flachbaus gibt. Da sich der Stadtentwicklungsplan aktuell in Erarbeitung befindet, könnte man hinsichtlich dessen diese Festlegung nochmal überdenken. Auch Planungen auf einer Ebene darunter – dem Flächenwidmungsplan – zeigen Anpassungsbedarf, vor allem, was den als Bauland – gemischtes Baugebiet im HQ30- und HQ100-Bereich betrifft.

Für den restlichen Teil könnte man sich die Frage stellen, ob nicht eine Wohngebiet-Widmung passender wäre, da die Wohnnutzung im Vordergrund steht und eine Mischnutzung nur im Bereich der Schule und der im Testentwurf vorgesehenen Erdgeschossnutzung an der Bahnstraße vorliegt. Der skizzierte Testentwurf würde jedenfalls den rechtskräftigen Bebauungsrichtlinien widersprechen, sowohl was die Bauweise als auch die Bebauungsdichte betrifft. Eine Anpassung wäre notwendig. Für eine Umsetzung müsste auch die Grundstückszusammensetzung überarbeitet werden. Zum einen damit die Bebauung gewährleistet werden kann und zum anderen damit diese erschlossen werden kann. Dazu braucht es jedenfalls die Zusammenarbeit mit den GrundstückseigentümerInnen und das Zustandekommen eines Zusammenlegungsübereinkommens zur Verbesserung der Grundstücksstruktur nach § 24 Abs. 5 Bgld. RPG 2019. Damit wären zumindest die Voraussetzungen für die Entwicklung einer Bebauung in Form des Testentwurfs am Oberen Seefeld gegeben.

7.3. Strassäcker Süd in Schützen am Gebirge

Eine ähnliche Entwicklungsmöglichkeit wie jene in Neusiedl am See zeigt die Erhebung auch in Schützen am Gebirge auf. Anders als bei der Stadtgemeinde Neusiedl am See handelt es sich hierbei mit 1.447 EinwohnerInnen (Stand 01. Januar 2024) um eine wesentlich kleinere Gemeinde. Schützen am Gebirge war ursprünglich ein Schmalangerdorf, welches sich durch Erweiterungen und die Errichtung von Einfamilienhäusern nach außen entwickelte. Bauliche Entwicklungen sind auch rund um das Areal des Bahnhofs zu erkennen. Die Gegenüberstellung des Luftbilds aus dem Jahr 1957 und dem Jahr 2022 zeigt diese Entwicklung auf (Abb. 28). Während es 1957 nur eine Parallelstraße zum Geleiskörper mit wenigen Höfen gab, hat sich das Straßennetz erweitert. Nach 1957 kamen sowohl Hakenhöfe als auch Einfamilienhäuser und Mehrparteienhäuser im Norden hinzu.



Abbildung 28 - Luftbildvergleich Bahnhof Schützen am Gebirge 1957 und 2022 (Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2025)

7.3.1. Facts und Bestand

Die Entwicklung der Bevölkerungszahl war in den letzten 20 Jahren mit einem Plus von 5 % durchaus positiv. Nach dem Landesentwicklungsprogramm 2011 handelt es sich um keinen zentralen Standort. Darauf deutet auch der Anteil an AuspendlerInnen hin, dieser ist mit 84,2 % überdurchschnittlich hoch. Der Anteil an Baulandreserven ist nach eigener Erhebung geringer als der Durchschnitt aller Analysegemeinden mit 19,2 % (13,6 ha). Davon liegen 13,2 ha im Einzugsbereich von 1.000 Metern um den Bahnhof.

In der Gemeinde befinden sich die zwei Bahnhaltstellen „Schützen am Gebirge Bahnhof“ und „Schützen am Gebirge Haltestelle“. Erstere ist jene, dessen Umgebung in der Bearbeitung näher betrachtet wird. Diese ist als Haltestelle der Kategorie III klassifiziert und hat die Güteklassen B, C, D, E und F um sich. Die Bewertung der Wohnbaulandreserven nach den Güteklassen ergab einen hohen Anteil in den Klassen C und D. Nach der Kategorisierung von Raum+ befinden sich Baulücken und große Flächen an Innenentwicklungspotenzialen im nördlichen Umfeld des Bahnhofs. Das wiederum führt in Kombination mit hochrangigen ÖV-Güteklassen zu einer hohen Gesamtbewertung des betrachteten Areals (Abb. 29, S. 84).

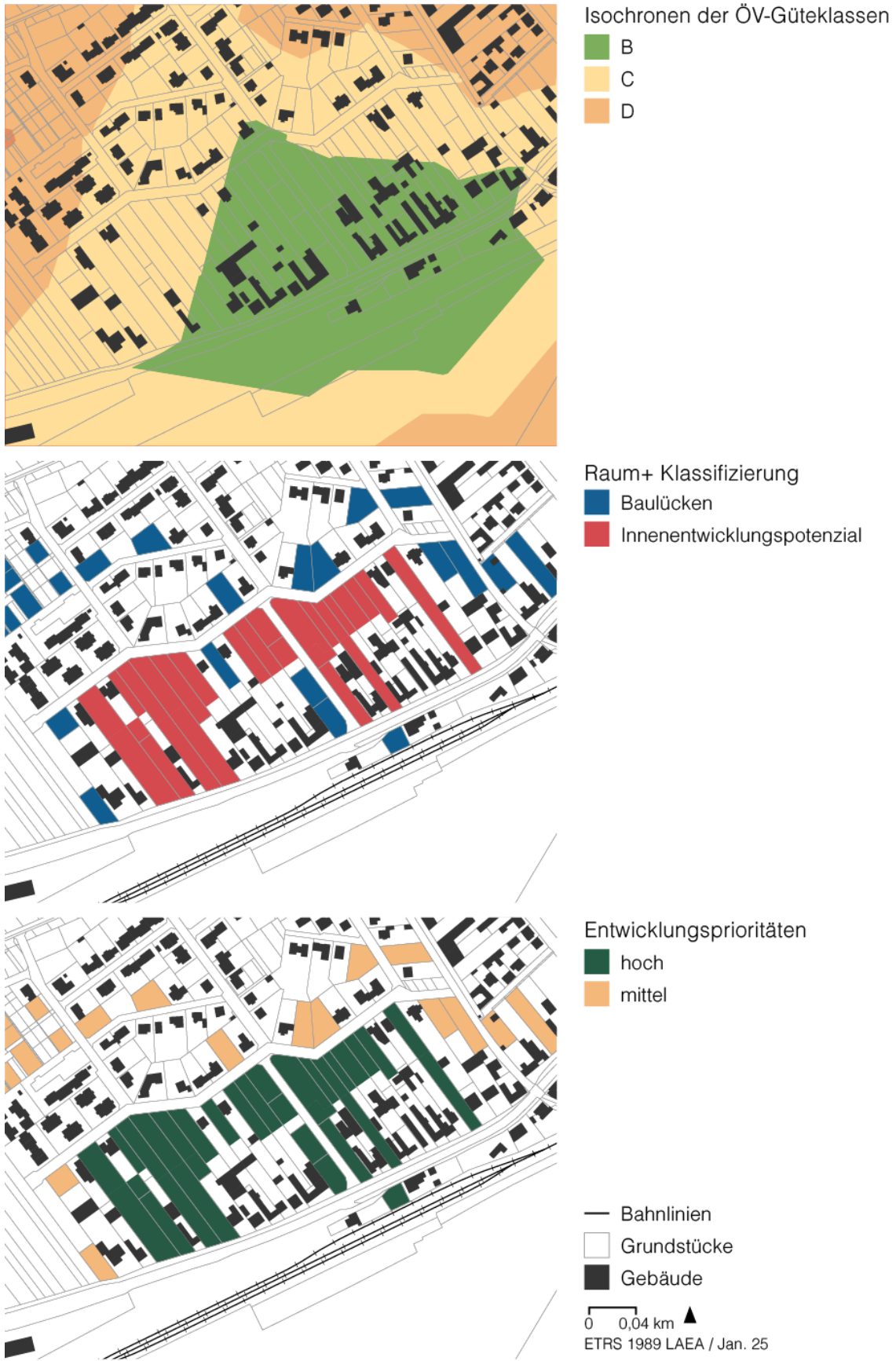


Abbildung 29 – Bewertung der Flächen auf den Strassäckern Süd (eigene Darstellung auf Basis eigener Berechnung und Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2024a; BEV, 2024b und SRF, 2024).

Es besteht aus den Grundstücken 4812/39, 4813/7 und 4814/3 (Abb. 30, S. 87). Zum aktuellen Zeitpunkt werden diese landwirtschaftlich genutzt. Im Gegensatz zum Oberen Seefeld sind diese Grundstücke wesentlich breiter und lassen eine Bebauung zu. Im Süden bildet die Eisenstädter Straße L273 die Begrenzung. Im Osten sind es das bebaute Grundstück 4812/8 und das teilweise unbebaute Grundstück 4812/13. Im Westen das bebaute 4815/8 und das unbebaute 4815/53. Im Norden ist es die Gemeindestraße „Am Strassäcker“, die das Areal abgrenzt. Die Bebauungsstruktur der Umgebung ist heterogen. Südlich der Eisenstädter Straße befindet sich die Gleisanlage. Der südöstliche Bereich bis zur Bahngasse ist mit Einfamilienhäusern und Hakenhöfen dicht bebaut. Nordöstlich ist die Struktur aufgelockert mit nur zwei Einfamilienhäusern. Nördlich über die Gemeindestraße „Am Strassäcker“ hinaus findet man einen Bereich mit einer offenen Einfamilienhausbebauung und einen weiteren mit mehrgeschossigen Wohnbauten, welche beide keinen Bezug zur bestehenden Bebauung weiter südlich nehmen. Die Bebauung westlich der betrachteten Grundstücke besteht aus Einfamilienhäusern und Hakenhöfen jedoch ist sie weniger dicht bebaut als jene Bereiche im östlichen Bereich. Am westlichen Rand dieses Bereichs wurden kürzlich auch Reihenhäuser erreicht welche noch nicht in der DKM eingetragen, aber auf dem Luftbild bereits ersichtlich sind.

In der Gesamtbetrachtung kann der Bereich, welcher von den Straßen Am Strassäcker, Bahngasse und Eisenstädter Straße begrenzt wird, durch die Bebauungsstruktur in einen nördlichen und einen südlichen Teil unterteilt werden. Der südliche Teil erinnert mit teilweisen Hofstrukturen und einer dichteren Bebauung als im Norden an regionsspezifische Bebauungsformen mit Hakenhöfen. Hingegen ist der nördliche Teil offen mit Einfamilienhäusern bebaut.

7.3.2. Planungsrechtliche Vorgaben

Nachdem es im Landesentwicklungsprogramm 2011 keine standörtlichen und zonalen Festlegungen gibt und auch im Regionalen Entwicklungsprogramm Eisenstadt und Umgebung keine relevanten Vorgaben getroffen werden, sind lediglich Planungsinstrumente auf örtlicher Ebene relevant.

Hierarchisch betrachtet wären die Vorgaben des Örtliche Entwicklungskonzeptes primär zu beleuchten. Nach Recherchen und Auskunft der Amtsleitung der Gemeinde Schützen am Gebirge befindet sich ein ÖEK zum aktuellen Zeitpunkt in Bearbeitung und kurz vor der Finalisierung. Es handelt sich dabei um eine Ersterstellung. Der Flächenwidmungsplan verordnet für die Strassäcker Süd die Baulandwidmungen Bauland - gemischtes Baugebiet (§ 14 Abs. 3 lit. f) und Bauland - Wohngebiet (§ 14 Abs. 3 lit. a). Eine Trennung, wie sie zuvor bei den baulichen Strukturen genannt wurde, findet man auch in der Flächenwidmung wieder. Der südliche Teil ist als Bauland – gemischtes Baugebiet und der nördliche Teil als Bauland – Wohngebiet gewidmet. Das setzt sich auch auf den Grundstücken weiter östlich fort. Nördlich davon wurde nur Bauland – Wohngebiet gewidmet und im Westen befinden sich landwirtschaftliche Flächen als Grünland - landwirtschaftlich genutzte Grünfläche (§ 16 Abs. 1).

Für das gesamte Ortsgebiet der Gemeinde wurden nach § 50 des Bgld. Raumplanungsgesetzes 2019 Bebauungsrichtlinien erlassen. Für den Bereich nördlich der Straße Am Strassäcker wurde ein Teilbebauungsplan nach § 46 erlassen. Die Bebauungsrichtlinien für das gesamte Ortsgebiet

wurden erstmalig im Jahr 2006 beschlossen. Seither gab es vier Änderungen, die letzte im Jahr 2021. Änderungsanlass waren neue rechtliche Voraussetzungen in Verbindung mit den Planungsabsichten der Gemeinden. In der sogenannten „Urfassung“ aus dem Jahr 2006 wurde das Gemeindegebiet in einem Örtlichen Gestaltungskonzept nach Gebietstypen unterteilt. Definiert wurden die Bereiche: *Innerer Ortskern, Äußerer Ortskern und überwiegend geschlossene oder halboffene Baustruktur, Unterschiedliche Baustruktur/Übergangsbereich, Offene Baustruktur, Hintausbereich und Betrieblich genutztes Gebiet, Sondergebiet* (vgl. Koch et al., 2021, S. 5).

Die Strassäcker Süd sind in zwei Baublöcke unterteilt. Die Teilung entspricht den Widmungsgrenzen. Beiden Baublöcken wurde der Gebietstyp „Unterschiedliche Baustruktur/Übergangsbereich“ zugeteilt. Demnach ist ein geschlossener Bebauungseindruck nur mehr teilweise gegeben. Als allgemeines Ziel für diesen Gebietstyp wird unter anderem die Bewahrung einer aufgelockerten Struktur vorgesehen (vgl. Koch et al., 2006, S 17 f.). Konkret festgelegt wurde eine maximal zulässige prozentuelle bauliche Ausnutzbarkeit von 75 %. Für den Teil mit der Widmung Bauland – Gemischtes Baugebiet sind eine offene, halboffene oder geschlossene Bauweise und eine maximale Geschossanzahl von einem Geschoss verordnet. Dächer sollen als Walm- oder Satteldach errichtet werden – Flachdächer sind nur bei untergeordneten Bauteilen zulässig – und die Bebauung an einer zwingenden Baulinie mit einem Abstand von fünf bis acht Metern von der Straßenfluchtlinie vorgenommen werden (vgl. Koch et al., 2021, S. 17).

Ähnliche Bestimmungen gelten für den Bereich im Bauland-Wohngebiet. Laut den geltenden Bebauungsbestimmungen sind hier nur offene oder halboffene Bauweisen mit Sattel- oder Walmdach vorgesehen. Auch hier gilt eine zwingende Baulinie von fünf bis acht Metern von der Straßenfluchtlinie (vgl. ebd. S. 23).

7.3.3. Testentwurf

Für die Strassäcker Süd wurde im Zuge der Baulandreservenerhebung und -bewertung eine hohe Entwicklungspriorität festgestellt. Auf Basis dieser Erkenntnis wurde mithilfe der Methode Testentwurf eine Möglichkeit aufgezeigt, wie man einen Teil des Baublocks möglichst flächensparend und mit einer hohen Dichte nutzen kann. Wie auch schon beim Testentwurf am oberen Seefeld besteht auch hier kein Anspruch auf eine Lösungsmöglichkeit, es geht lediglich um das Aufzeigen von Möglichkeiten durch Skizzen und Visualisierungen.

Aus der Bestandsanalyse gingen teilweise regionsspezifische Bebauungsstrukturen in Form von Hakenhöfen im südlichen Bereich hervor. Die Hauptfirstrichtung ist größtenteils parallel zur Straße und es wird ein Abstand zur Straßenfluchtlinie eingehalten, der eine Vorgartennutzung ermöglicht. Im Testentwurf wird für den südlichen Bereich der Grundstücke 4813/7 und 4814/3 (Baufeld 1) eine zweigeschossige Wohnhausbebauung in Anlehnung an die Typologie eines Hakenhofes vorgeschlagen. Bezugnehmend auf die bestehende Bebauung ist ein Satteldach mit Firstrichtung parallel zur Straße vorgesehen, welches im hinteren Bereich senkrecht zur Straße steht. Die Abstände zur Straßenfluchtlinie werden nur teilweise eingehalten, die Vorgartenwirkung ist dennoch gegeben. Hinter den beiden Hakenhöfen sind zwei weitere Wohnhäuser in zweigeschossiger Ausfertigung vorgesehen. Gedeckt mit einem Satteldach als Anspielung auf einen Streckhof sind sie das Bindeglied zur dahinter liegenden Reihenhausbebauung. Die Stellung der Haken- und Streckhöfe ermöglicht die Ausgestaltung eines Innenhofes, welcher sich nach hinten öffnet.



Abbildung 30 - Grundstücksstruktur auf den Strassäckern Süd (eigene Darstellung nach Basemap.at, 2021 und BEV, 2024b)



Abbildung 31 - Testentwurf auf den Strassäckern Süd (eigene Darstellung auf Basis von BEV, 2024b)

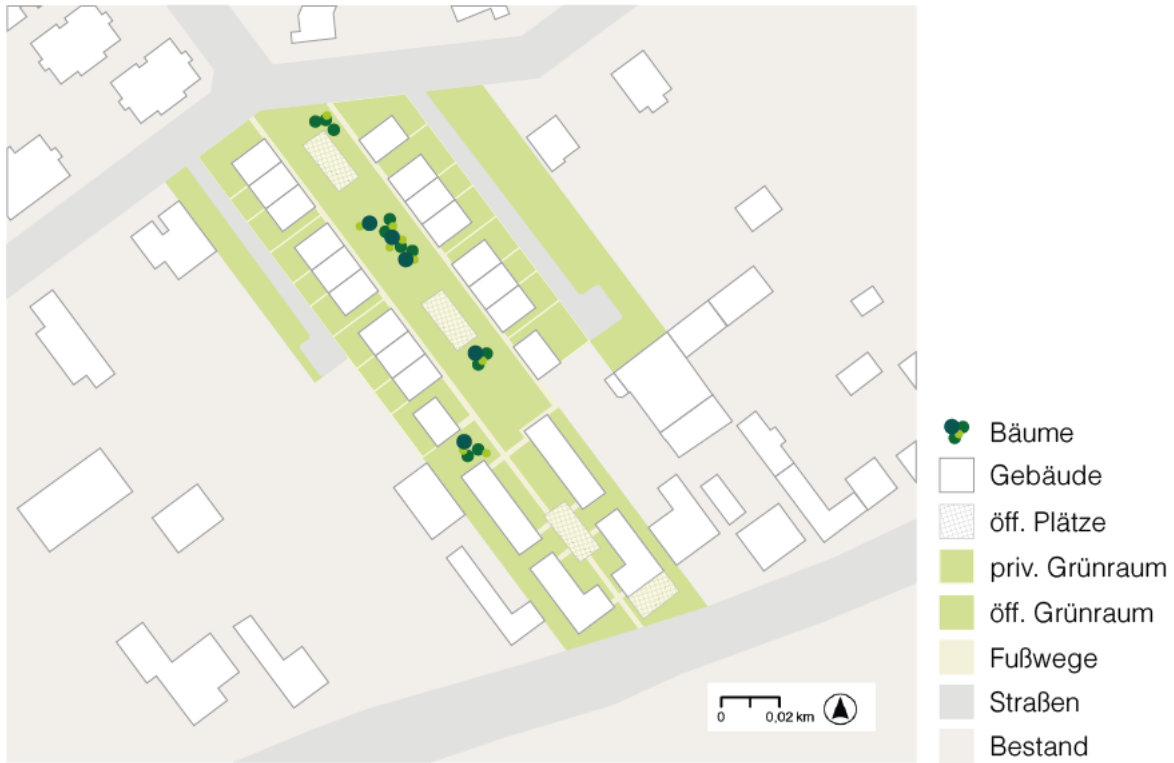


Abbildung 32 - Gestaltungsplan und Nutzungen auf den Strassäckern Süd (eigene Darstellung auf Basis von BEV, 2024b)

Für den hinteren Bereich (Baufeld 2 und 3) der Grundstücke in Richtung Am Strassäcker sieht der Testentwurf eine Bebauung nach dem Konzept des verdichteten Flachbaus vor. Zwei alleinstehende Maisonetten bilden den Übergang von den Streckhöfen zu den Reihenhäusern. Die Firstrichtung der Maisonetten orientiert sich an jener der Streckhöfe, jene der dahinter liegenden Reihenhäuser ist parallel zur Straße. Die Stellung der Reihenhäuser bildet einen Anger in deren Mitte, welcher vom MIV freigehalten werden sollte und als grüne Mitte mit Aufenthaltsqualität funktioniert. Durch diese angerähnliche Grünfläche und den begrünten Innenhof besteht ausreichend Grünraum innerhalb des Wohnquartiers. Die Erschließung erfolgt durch Stichstraßen über die Grundstücke 4815/53 und 4812/13. Hier sollten auch Abstellmöglichkeiten vorgesehen werden. Eine fußläufige Erschließung erfolgt auch über die Eisenstädter Straße. Dadurch wird der MIV so gut wie möglich außerhalb des Wohngebiets gehalten. Details sind den Abb. 31 (S. 88) und 32 (S. 89) zu entnehmen.

Durch diesen Bebauungsvorschlag könnten 36 Wohneinheiten auf einer Fläche von ca. 6.875 m² ermöglicht werden. Der Testentwurf greift dabei das Konzept des verdichteten Flachbaus auf und kombiniert es mit regionsspezifischen Bebauungsformen.

Im Vergleich zum Testentwurf am Oberen Seefeld werden mit diesem Vorschlag nur fünf Grundstücke in Anspruch genommen, welche aber auch einer Teilung nach § 24 Abs. 5 Bgld. RPG 2019 unterzogen werden sollten, in erster Linie, was den Bereich der Reihenhausbauung betrifft. Die festgelegten Widmungen im Flächenwidmungsplan würden dem Vorhaben entsprechen. Nachgebessert müsste in den Bebauungsrichtlinien werden. Diese sehen für den gesamten Bereich nur eine eingeschossige Bebauung vor. Sowohl der entworfene mehrgeschossige Wohnbau an der Eisenstädter Straße als auch die Reihenhäuser und Maisonetten sind zweigeschossig. Je nach Definition der Baublöcke müsste in den Bebauungsrichtlinien eine geschlossene Bauweise ermöglicht werden.

7.4. Mauselwiesen in Wulkaprodersdorf

Aus der Bewertung der Wohnbaulandreserven stechen auch Bereiche mit hoher Entwicklungspriorität in der Umgebung des Bahnhofs Wulkaprodersdorf hervor. Wie auch in den anderen beiden Gemeinden gibt es auch in dieser Gemeinde zwei Bahnhaltstellen – Wulkaprodersdorf Bahnhof und Wulkaprodersdorf Haltestelle. Die in Erwägung gezogenen Wohnbaulandreserven befinden sich in der Umgebung von ersteren.

Die Marktgemeinde Wulkaprodersdorf ist mit 1.947 EinwohnerInnen (Stand 1. Januar 2024) etwas bevölkerungsreicher als die Gemeinde Schützen am Gebirge. Im regionalen Kontext gesehen liegt sie zwischen dem Bezirkshauptort Mattersburg und der Landeshauptstadt Eisenstadt. Die ursprüngliche Dorfform von Wulkaprodersdorf war ein Straßendorf. Die Entwicklung über diese ursprüngliche Form hinaus im Sinne von Siedlungserweiterung durch Einfamilienhäuser wird auch durch die Bebauung in Richtung Bahnhaltstelle deutlich. Wie es das Schema der Dorfentwicklung in Kap. 3.5 beschreibt, entstanden dadurch sogenannte „Arbeitergassen“, welche in Wulkaprodersdorf tatsächlich so benannt ist, im Fall Richtung Wulkaprodersdorf Haltestelle.



Abbildung 33 - Luftbildvergleich Bahnhof Schützen am Gebirge 1957 und 2022 (Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2025)

Wohnbaulandreserven mit hoher Entwicklungspriorität liegen in der Umgebung von Wulkaprodersdorf Bahnhof. Die Entwicklung der Bebauung rund um diesen Bahnhof dürfte erst ab den 1970er Jahren ihren Lauf genommen haben. Wie man anhand des Luftbildes (Abb. 33) aus dem Jahr 1971 erkennen kann, gab es zu diesem Zeitpunkt kaum Bebauungen auf diesem Areal. Bis heute entstanden auf dem Bereich östlich des Bahnhofs fast ausschließlich Einfamilienhäuser.

7.4.1. Facts und Bestand

Wie auch die Gemeinde Schützen am Gebirge konnte Wulkaprodersdorf ein moderates Bevölkerungswachstum von +3 % im Vergleichszeitraum 2004-2024 verzeichnen. Die Wohnbaulandreserven in den Gemeinden haben ein Ausmaß von 24,5 ha (24,4 %). Davon liegen über 65 Prozent in der fußläufigen Erreichbarkeit der beiden Bahnhaltestellen. Die Haltestelle Wulkaprodersdorf Bahnhof ist insofern interessant, als zwei Bahnlinien zusammenlaufen. Hier treffen sich bzw. trennen sich die Mattersburgerbahn und die Pannoniabahn. In der Klassifizierung der ÖV-Güteklassen ist dem Bahnhof die Kategorie III zugeteilt. Die Bewertung der Wohnbaulandreserven nach den ÖV-Güteklassen ordnet die Klassen B-F zu, wobei Reserven in den Klassen C und D den größten Anteil ausmachen. Nach der Raum+-Klassifizierung ergeben sich in der Umgebung des betrachteten Bahnhofs Baulücken zwischen dem Bestand und größere zusammenhängende Flächen als Innenentwicklungspotenziale. Als Gesamtbewertung ergeben sich daraus einige Reserveflächen mit hoher Entwicklungspriorität (Abb. 34, S. 93)

Betrachtet man das gesamte Umfeld aus einer höheren Perspektive, stellt man fest, dass der Bahnhof Wulkaprodersdorf südwestlich des historischen Straßendorfs von Wulkaprodersdorf liegt. Für das Aufzeigen von Entwicklungsmöglichkeiten im Zuge eines Testentwurfs werden die Grundstücke 816/6, 816/7, 817/2, 817/3 und 817/9 herangezogen (Abb. 35, S. 95). Gemeinsam bilden sie eine zusammenhängende Fläche, die im Sinne der Innenentwicklung in der Nähe einer Bahnhaltestelle bebaut werden könnte. Begrenzt wird das Areal im Norden von der Weidengasse und im Süden vom Hotterweg. Im Osten und Westen von der bestehenden Bebauung. Auch die Grundstücke nördlich der Weidengasse und südlich des Hotterwegs sind bebaut.

Anders als bei den Testentwürfen am Oberen Seefeld oder Strassäcker Süd ist die Umgebung geprägt von einer Einfamilienhausbebauung. Diese ist überwiegend offen, außer auf den Grundstücken südlich des Hotterweg ist sie teilweise halboffen. Alle Gebäude in der Umgebung sind zweigeschossig und halten einen Abstand zur Straßenfluchtlinie ein, sodass ein Vorgartenbereich entsteht. Die direkt angrenzenden Gebäude haben unterschiedliche Dachformen. Entlang der Weidengasse sind es Sattel-, Walm- und Flachdächer. Am Hotterweg sind es Pult-, Sattel-, Flach und Walmdächer mit teils stark ausgebauten Gaupen. Die betrachteten Grundstücke weisen weder eine geringfügige Bebauung noch eine andere Nutzung auf, sie sind lediglich begrünt.

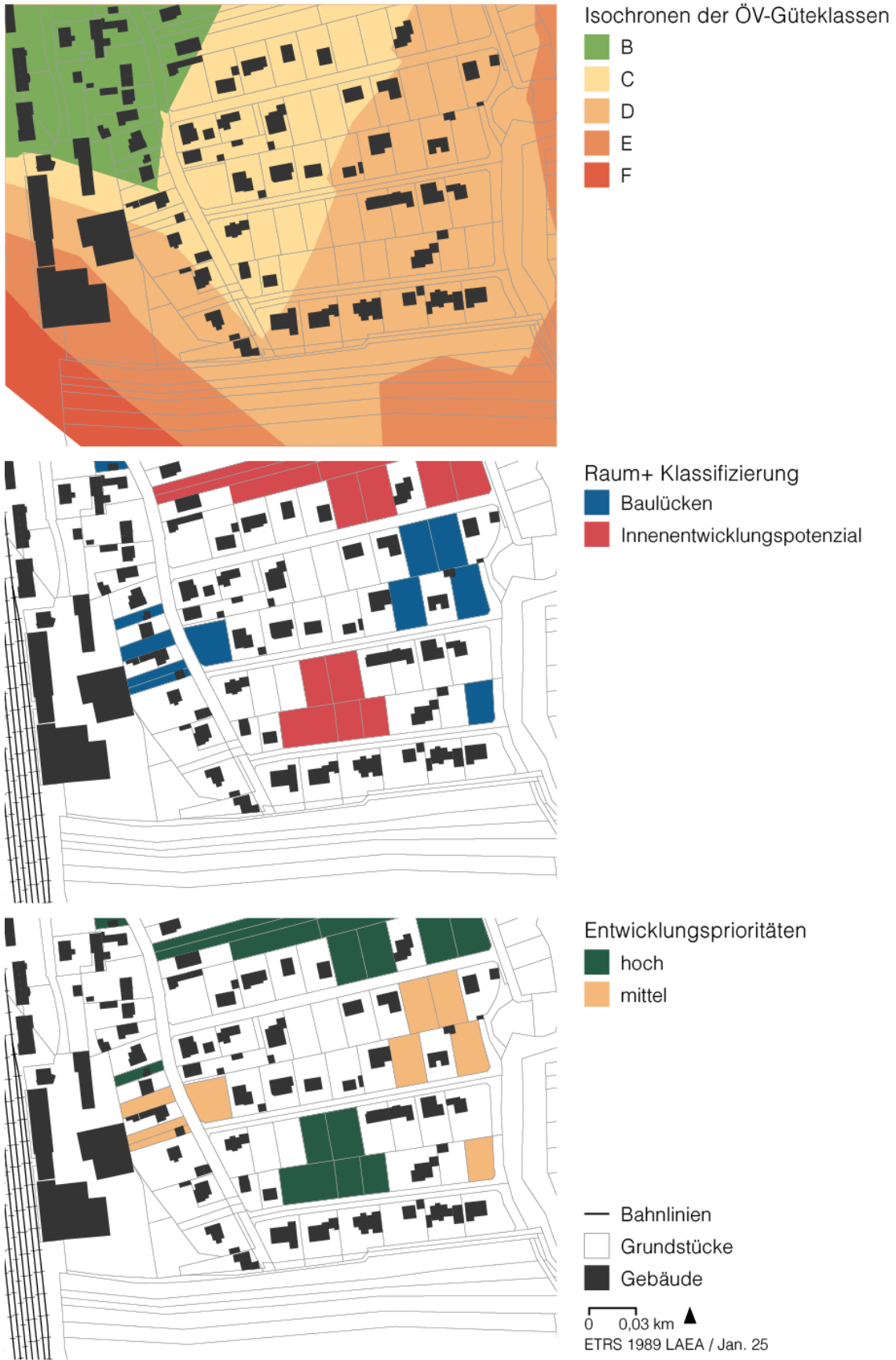


Abbildung 34 - Bewertung der Flächen auf den Mautelwiesen (eigene Darstellung auf Basis eigener Berechnung und Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2024a; BEV, 2024b und SRF, 2024).

7.4.2. Planungsrechtliche Vorgaben

Aus Sicht der überörtlichen Raumplanung gibt es Vorgaben für die Marktgemeinde Wulkaprodersdorf und den betrachteten Standort. Das Landesentwicklungsprogramm 2011 legt die Gemeinden Antau, Hirm und Wulkaprodersdorf als gemeinsamen Gewerbe- und Industriestandort der Stufe 1 fest (vgl. LEP, 2011, S. 52). Eine standörtliche Festlegung, die in erster Linie die Gebiete westlich des Bahnhofs betrifft. Darüber hinaus wurden in diesem Planungsinstrument keine weiteren standörtlichen Festlegungen getroffen. Hingegen legt das Regionale Entwicklungsprogramm Eisenstadt und Umgebung für die bestehende Bebauung überörtliche Siedlungsgrenzen am östlichen und südlichen Siedlungsrand fest. Das REP nimmt auch Bezug auf die aktuelle Gesamtverkehrsstrategie 2021, worin der Bahnhof als Multimodale Drehscheibe festgelegt ist, sowie auch der Bahnhof in Neusiedl am See.

Von Seiten der örtlichen Raumplanung verordnet der Flächenwidmungsplan für das betrachtete Areal die Widmung Bauland-Wohngebiet. Darüber hinaus gibt es keine weiteren Vorgaben seitens der örtlichen Raumplanung. Weder ein Teilbebauungsplan noch Bebauungsrichtlinien wurden verordnet.

7.4.3. Testentwurf

Im Gegensatz zu den bereits durchgeführten Testentwürfen auf dem Oberen Seefeld und den Strassäckern Süd findet man auf den Mauselwiesen weniger Anhaltspunkte für die Bebauung. Mit dem Entwicklungsvorschlag wird durch einen Testentwurf versucht, einen Kompromiss zwischen der bestehenden aufgelockerten Bebauung und Verdichtung zu finden.

Die vorgeschlagene Bebauung sieht neun Wohneinheiten in Form von drei Doppelhäusern und drei Maisonetten vor. Die bestehende Grundstücksstruktur mit einer Einfamilienhausbebauung würde hingegen nur fünf Wohneinheiten ermöglichen. Da es keine Vorgaben in Form von Bebauungsrichtlinien oder eines Teilbebauungsplanes gibt, orientiert sich der Testentwurf an der Anordnung der benachbarten Gebäude und greift deren Fluchtlinien auf. Vorgesehen ist eine zweigeschossige Bebauung mit Pultdächern. Die Erschließung erfolgt über die beiden Straßen Weidengasse und Hotterweg.

Bei den beiden zuvor durchgeführten Testentwürfen in Neusiedl am See und Schützen am Gebirge kann man von einem Gesamtkonzept im Sinne der dreifachen Innenentwicklung sprechen. Bebauung, Grünraum und Erschließung wurden dabei in der Konzeption berücksichtigt. Beim Testentwurf auf den Mauselwiesen ist das etwas anders. Auch wenn es keinen Teilbebauungsplan oder Bebauungsrichtlinien gibt, deutet der Zuschnitt der Grundstücksstruktur auf eine beabsichtigte Bebauung mit Einfamilienhäusern hin. Mit dem Testentwurf in Anlehnung an den verdichteten Flachbau wird versucht, eine Verdichtung zu erreichen, die sich möglichst in die Umgebung einfügt. Details sind den Abb. 36 (S. 96) und 37 (S. 97) zu entnehmen



Abbildung 35 - Grundstücksstruktur auf den Mauselwiesen (eigene Darstellung nach Basemap.at, 2021 und BEV, 2024b)

Für eine Umsetzung bedürfte es keiner Änderung im Flächenwidmungsplan. Die vorgeschlagene Bebauung im Testentwurf könnte mit einem Teilebauungsplan oder Bebauungsrichtlinien ermöglicht werden. Darin wären die aus dem Bestand entnommenen Fluchtlinien als Baulinien und eine halboffene Bebauung festzulegen. Für das Festlegen von eindeutigen Eigentumsverhältnissen könnte man auch eine Grundstücksteilung vornehmen.

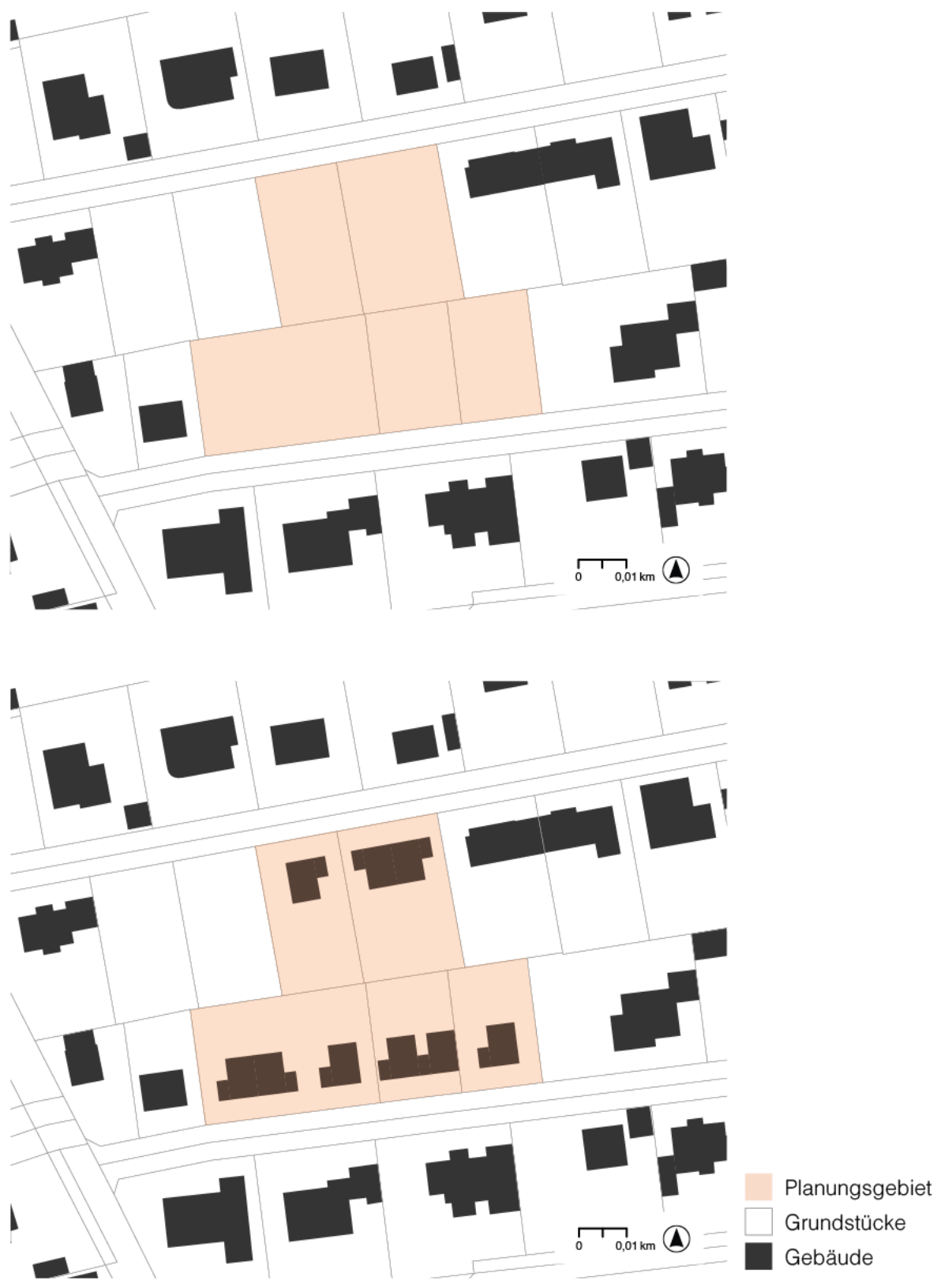


Abbildung 36 – Testentwurf auf den Mauselwiesen (eigene Darstellung auf Basis von BEV, 2024b)

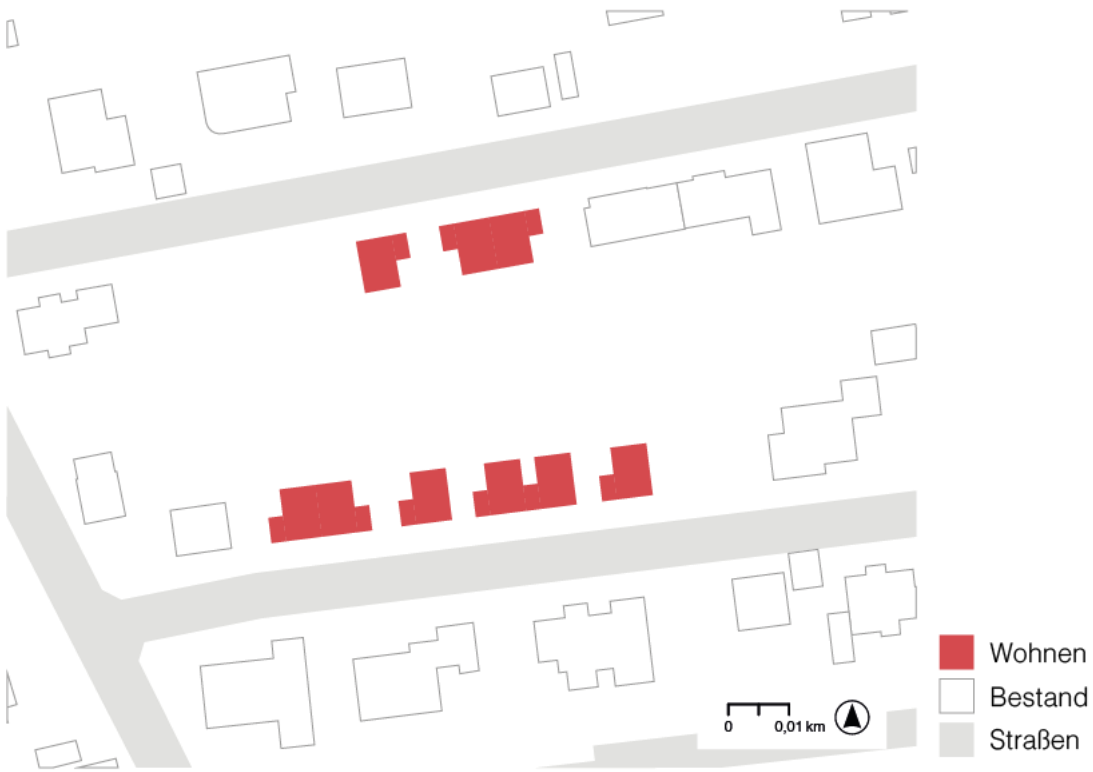


Abbildung 37 - Gestaltungsplan und Nutzungen auf den Mausewiesen (eigene Darstellung auf Basis von BEV, 2024b)

7.5. Flächen mit geringer Entwicklungspriorität

Beim Oberen Seefeld wurde schon angedeutet, dass bei manchen Flächen aufgrund ihrer Lage eine Entwicklung weniger forciert werden sollte und möglicherweise eine andere Nutzung und damit auch eine andere Widmung sinnvoller wäre. Das ergab sich aber nicht aus der Erhebung und Bewertung durch die Analyse, sondern durch die genauere Betrachtung im Zuge der Erarbeitung des Testentwurfs.

Darüber hinaus gibt es auch Wohnbaulandreserven, die aufgrund ihrer Lage mit einer geringen Entwicklungspriorität bewertet wurden. Das betrifft vor allem jene, die sich in Randlage befinden und nach Raum+ als Außenreserve klassifiziert wurden. Wie das Beispiel am Oberen Seefeld zeigt, können auch Außenreserven – wenn sie in der Umgebung einer Bahnhaltestelle sind – eine hochwertige Entwicklungsmöglichkeit sein. Ist das nicht der Fall, handelt es sich meist um eine Erweiterung des Siedlungsgebiets nach außen und führt damit zu einem Vorantreiben der Zersiedelung. Zur Abgrenzung der Thematik wird der Fokus damit auf großflächige Außenreserven am Siedlungsrand gelegt. Reserven im Siedlungsverbund sind in diesem Zusammenhang weniger interessant und wurden meist ohnehin mit einer höheren Entwicklungspriorität bewertet.

Große zusammenhängende Flächen an Baulandreserven findet man zum Beispiel in der Gemeinde Wulkaprodersdorf als Aufschließungsgebiet Bauland – Gemischtes Baugebiet am nordöstlichen Siedlungsrand. Bei einer Umwidmung in vollwertiges Bauland – gemischtes Baugebiet – und der Herstellung der Infrastruktur könnte dabei klar von einer Außererweiterung die Rede sein. Ähnliches zeigt sich auch in den Gemeinden Winden am See und Jois – Reserveflächen im Aufschließungsgebiet – Wohngebiet und Dorfgebiet. Aktuell werden diese Flächen landwirtschaftlich genutzt. Dadurch wäre eine andere Widmung, die der Nutzung entspricht und damit die Siedlungserweiterung nach außen vermeidet, sinnvoll. Konkret würde das eine Rückwidmung der Aufschließungsgebiete im Bauland in eine entsprechende Grünlandwidmung bedeuten.

Vor dem Hintergrund der Thematik rund um Rückwidmungen von Bauland in Grünland hat die Planungsgemeinschaft Ost (PGO) einen Rechtsüberblick und Empfehlungen im Umgang damit in Auftrag gegeben. Onz et al. (2017, S. 6) untersuchten *die rechtlichen Voraussetzungen für Rückwidmungen von Bauland in Grünland - und zwar in Fällen, in denen die objektive Eignung der gewidmeten Flächen zur bebauung nach wie vor gegeben ist und denkbare rechtliche Grundlagen für Entschädigungsansprüche, die den betroffenen Grundeigentümern zukommen*.

Für eine Rückwidmung von Bauland in Grünland müsste zunächst der Flächenwidmungsplan geändert werden, was nur aus einem objektiven Änderungsanlass erfolgen kann, da dem Flächenwidmungsplan eine erhöhte Bestandskraft zugeschrieben wird (vgl. Onz et al., 2017, S. 10). Unabhängig davon, wie groß diese Flächen sind, ist das Vorhandensein von Baulandreserven keine Rechtfertigung für eine Rückwidmung von Bauland in Grünland. Nach Onz et al. (2017, S. 35) muss für rechtmäßige Rückwidmungen in Grünland eine Begründung auf Basis entsprechender raumplanungsfachlicher Nachweise als Grundvoraussetzung gegeben sein. Diese Nachweise müssen aufgrund des Baulandreservenbestands neu entstandene strukturelle Probleme in der Gemeinde aufweisen. Für eine rechtmäßige Rückwidmung sind in Vorbereitung von den OrtsplanerInnen eine Vielzahl an Daten zu erheben und auszuwerten, um das strukturelle

Problem zu unterstreichen und die Rückwidmung nicht als Sanktion für die nicht widmungskonforme Nutzung wahrgenommen wird (vgl. Onz et al., 2017, S. 35 f.).

Im Fall von Rückwidmungen sieht das Burgenländische Raumplanungsgesetz 2019 auch Entschädigungen vor. In § 53 wird das Wort Rückwidmung zwar nicht wörtlich erwähnt, aber im indirekten Sinn: *Durch die Wirkung des Flächenwidmungsplanes oder des Bebauungsplanes (Teilbebauungsplanes) die Bebauung eines im Sinne des § 33 Abs. 1 (Anm. ein als Bauland geeignetes Grundstück) geeigneten Grundstückes verhindert wird und dadurch eine Wertminderung entsteht [...].* Für Aufwendungen der Baureifmachung, welche im Vertrauen auf die Rechtslage getätigt wurden, ist eine Entschädigung zu gewähren. Eine Wertminderung ist nach dem Wortlaut Burgenländischen Raumordnungsgesetz 2019 nicht zu ersetzen (vgl. Onz et al., 2017, S. 36.).

Durch die genannten Baulandreserven an den Siedlungsändern in Jois, Winden am See und Wulkaprodersdorf wurde aufgezeigt, dass diese aufgrund ihrer Lage weniger einer Entwicklung im Sinne einer Siedlungserweiterung forciert werden sollten, sondern über eine andere Widmung nachgedacht werden kann. Ob die Voraussetzungen für eine Rückwidmung von Bauland zu Grünland, so wie sie von Onz et al. (2017) zusammengefasst wurden, gegeben sind, wäre Gegenstand einer weiteren Untersuchung und öffnet das Thema Lage von Baulandreserven für weitere Forschungsarbeiten.

7.6. Zwischenfazit: Entwicklungsmöglichkeiten

Die durchgeführten Testentwürfe sind dafür da, um aufzuzeigen, welche Entwicklungsmöglichkeiten sich auf den zuvor bewerteten Wohnbaulandreserven realisieren lassen könnten. Nach dem Grundsatz Innen- vor Außenentwicklung und dem Ziel einer verdichteten Bauweise mit Bezug auf die Umgebung und regionsspezifische Bauweisen wurde für die drei unterschiedlichen Areale ein Testentwurf erstellt.

Die rechtlichen Rahmenbedingungen von Seiten der überörtlichen und örtlichen Raumplanung wurden auf der einen Seite aufgegriffen und berücksichtigt, auf der anderen Seite aber auch darüber hinweggesehen. Das Aufzeigen von Entwicklungsmöglichkeiten außerhalb des vorgegebenen Rahmens soll eine Diskussion eröffnen.

Hinsichtlich der Forschungsunterfrage „*Welche Entwicklungsmöglichkeiten bieten sich auf den am besten bewerteten Flächen?*“ kann man keine allgemeingültige Antwort für den untersuchten Korridor geben. Mit den als hohe Entwicklungspriorität bewerteten Wohnbaulandreserven am Oberen Seefeld zeigt sich, dass auch Außenreserven aufgrund ihrer Lage zu hochrangigen ÖV-Stationen eine Bestbewertung erreichen können. Ob man in diesem Fall von Innenentwicklung die Rede sein kann, ist umstritten. Nach Auskunft des Referats für Örtliche Raumplanung ist die Definition von Innenentwicklung nicht immer eindeutig (vgl. Steiner, 2024). Die Definition, die für den Rahmen dieser Arbeit festgelegt und auch in anderen wissenschaftlichen Arbeiten angewendet wird, sieht Entwicklungen in unmittelbarer Umgebung der Bahnhofareale jedenfalls als Innenentwicklung.

Zur Beantwortung der Frage kann man auf die durchgeführten Testentwürfe verweisen. Die Entwicklungsmöglichkeiten hängen stark von der umgebenden Struktur und den festgelegten

Zielen der Gemeinde für das betrachtete Areal ab. Planungsrechtliche Vorgaben und Grundstücksstrukturen können angepasst werden. Der Bestand hingegen ist ein Parameter, mit dem umgegangen werden muss, um eine Entwicklung voranzutreiben, die für die Umgebung möglichst verträglich ist.

Daneben hat auch die Hierarchie des Bahnhofs einen Einfluss auf mögliche Entwicklungen. Eine Mobilitätsdrehscheibe wie jene in Neusiedl am See beeinflusst auch die Bebauung in der Umgebung, da die Ansprüche an die Nutzung des Raumes andere sind als bei einem kleineren Bahnhof. Allgemein kann man die vorgeschlagene Bebauung durch die Testentwürfe als Verdichtungsmöglichkeiten innerhalb von aufgelockerten Strukturen bezeichnen, bei denen die Charakteristik der Umgebung und regionsspezifische Bauweisen berücksichtigt wurden.

Für Flächen mit geringer Entwicklungspriorität stellt sich die Frage: „*Welche Wohnbaulandreserven eignen sich aufgrund ihrer Lage und Form eher weniger und sollten möglicherweise einer anderen Widmung zugeschrieben werden?*“ Durch das Bewertungsschema aus Kap. 6.3 stellte sich heraus, dass es Wohnbaulandreserven in Randlage außerhalb des Einzugsbereichs von Bahnhöfen sind, die mit geringer Entwicklungspriorität bewertet wurden. Wie die genannten Beispiele in Jois, Winden am See und Wulkaprodersdorf zeigen, sind dies meist größere zusammenhängende Flächen. Wie es zu großflächigen Baulandwidmungen wie diesen kommen konnte, ist unklar und liegt vermutlich an den Planungsgrundsätzen der Gemeinde. Eine kurze Analyse hat ergeben, dass Rückwidmungsvorhaben mit hohem Aufwand verbunden sind und Entschädigungsansprüche geltend gemacht werden können.

Dieses Kapitel erhebt nicht den Anspruch, Rückwidmungsvorschläge zu machen oder gar deren Legitimität zu untersuchen. Viel mehr ging es darum, auf den hoch bewerteten Flächen Entwicklungsmöglichkeiten aufzuzeigen und auch jene Wohnbaulandreserven in Betracht zu ziehen, die weniger forciert werden sollten und über die nachgedacht werden könnte, ob eine andere Widmung sinnvoll wäre.

Mit der Hypothese, dass Entwicklungen in einem Korridor wie jenem der Pannoniabahn großräumiger gedacht werden sollten und Testentwürfe ein Anlass für Entwicklungsmöglichkeiten sein sollen, vertieft das nächste Kapitel Umsetzungsmöglichkeiten in Form von strategischen Entwicklungen.

8. Strategische Entwicklung

Schließlich geht es in diesem Kapitel darum, die Testentwürfe als Lösungshypothese für eine strategische Entwicklung zu sehen. Zunächst muss das Vorhandensein von Wohnbaulandreserven im Korridor jedoch als gemeinsames Problem erkannt und in die Aufgabentypen der Raumplanung eingeordnet werden. Woraufhin über einen Klärungsprozess zum letztendlichen strategischen Entwicklungsprozess übergeleitet wird.

8.1. Erkennen eines gemeinsamen Problems

Planungsinstrumente aus dem Burgenländischen Raumplanungsgesetz 2019 und ergänzende, für Korridore relevante Konzepte wie die GVS21 legen gewisse Vorgaben fest, die Innen- vor Außenentwicklung vorsehen, Prioritäten an Verkehrsknotenpunkten setzen und gewünschte Bebauungen festlegen können. Auch sind im geltenden Raumplanungsgesetz Möglichkeiten zur Baulandmobilisierung vorgesehen. Viele Vorgaben, die nebeneinander existieren, greifen für Entwicklungsmöglichkeiten, wie sie im vorigen Kapitel aufgezeigt wurden, nicht weit genug. Damit stellt sich die Frage, wie man zwischen gewünschten Entwicklungen und den bestehenden formellen Verfahren eine Brücke schlagen kann. Dafür wird die Hypothese aufgestellt, dass ein informelles Verfahren auf regionaler Ebene als vorangehender Schritt vor den formellen Instrumenten ein Hilfsmittel sein kann.

Um das zu ermöglichen und Entwicklungen im Korridor großräumig zu denken, ist es notwendig, das Vorhandensein von Wohnbaulandreserven als gemeinsames Problem zu erkennen. Nach dem Prinzip „problems first“ kann man ein planerisches Problem nämlich nur dann lösen, wenn man auch weiß, was das Problem eigentlich ist (vgl. Schönwandt, 2011, S. 292). Nur gemeinsam anerkannte Probleme stärken die Zusammenarbeit. Zur Entwicklung eines Problembewusstseins unter den Beteiligten braucht es das Erkennen eines Handlungsbedarfs und der Handlungsdruck muss ausreichend groß sein (vgl. Grams, 2015, S. 32).

Für einen Planungsprozess, der die widmungskonforme Verwendung von Wohnbaulandreserven forciert, ist das gemeinsam anerkannte Problem der Ausgangspunkt. Mit dem „problems first“-Ansatz gelangt dieses raumbedeutsame Problem in den Vordergrund (vgl. Grams, 2015, S. 53). Planungen, die diesen Ansatz verfolgen, haben nach Schönwandt (2011, S. 294) einen spezifischen Anwendungsbereich, welcher besonders in langfristigen, übergeordneten Planungen im Vorfeld formeller Planungen liegt und deshalb vor allem der Vorbereitung und Ausrichtung formeller Planungen dient. Das spiegelt auch die aufgestellte Hypothese wider.

Das zugrundeliegende Planungsmodell ist jenes der „Dritten Generation“. Es zeichnet sich dadurch aus, dass es Prozesse der Planung nicht als strikt lineare Abfolge betrachtet, sondern als einen zyklischen Vorgang. Dabei werden sowohl das Umfeld der beteiligten AkteurInnen als auch die gedankliche Perspektive der PlanerInnen einbezogen. In der Planungswelt der „Dritten Generation“ bewegen sich PlanerInnen als „Professional Community“. Das erfolgt zunächst in der Planung und sucht Rückkoppelungen in der Realität. Die Planungswelt ist umgeben von der Alltagswelt und umfasst alle AkteurInnen, die der Planungsprozess betrifft (Politik, Verwaltung, GrundstückseigentümerInnen usw.) (vgl. Grams, 2015, S. 57).

8.2. Aufgabentypen

Die Integration der relevanten AkteurInnen in informelle Verfahren als Vorstufe zu den formellen Instrumenten fordert der Klärungsprozess, nach der Aktionsplanung von Scholl (1995). Bei der Aktionsplanung steht vor allem die gezielte Klärung der grundlegenden Entscheidungs- und Handlungsmöglichkeiten sowie deren Auswirkungen und Folgen im Mittelpunkt. Aktionsplanung zeigt ihre Stärke besonders beim Analysieren, Klären und Bewältigen komplexer Schwerpunktaufgaben. Bevor über eine Vorgehensweise entschieden wird, muss Klarheit über den Aufgabentyp herrschen (Tab. 9). Eine zentrale Herausforderung in der Raumplanung besteht darin, regelmäßig zu beurteilen, welche Aufgaben durch Routinen gelöst werden können und welche spezielle Vorgehensweisen erfordern (vgl. Grams, 2015, S. 59). In der Raumplanung hat sich die Unterscheidung in Routine-, Projekt- und komplexe Schwerpunktaufgaben bewährt (vgl. Scholl, 2011, S. 289).

Routineaufgaben

Wiederkehrende Aufgaben lassen sich mithilfe etablierter Methoden und Strukturen bewältigen. Solche Aufgaben werden als Routineaufgaben bezeichnet und innerhalb bestehender Routineorganisationen bearbeitet. Besonders im öffentlichen Sektor sind diese Organisationen aufgrund der langfristigen Natur ihrer Aufgaben oft von beständiger Dauer. Ein typisches Beispiel ist die Genehmigung von Bauvorhaben, bei der routinemäßig festgelegte Methoden wie beispielsweise Verfahrensvorschriften angewendet werden (vgl. Scholl, 2011, S. 290).

Projektaufgaben

Lassen sich sowohl Herausforderungen als auch Ergebnisse und zeitliche Abläufe im Vorhinein möglichst weitgehend bestimmen, haben sich Projektorganisationen wie zum Beispiel beim Planen und Realisieren von Bauwerken als effektiv erwiesen. Im Gegensatz zu Routineorganisationen sind sie zeitlich befristet und bestehen nur für die Dauer der Projektumsetzung. Für solche Aufgaben werden Fachleute aus relevanten Disziplinen unter der Anweisung einer externen Projektleitung entsendet. Viele entscheidende Maßnahmen müssen dabei mit der entsendenden „Heimatinstitution“ abgestimmt werden (vgl. ebd., S. 290).

Komplexe Schwerpunktaufgabe

Steigt die Komplexität – sei es in Bezug auf Umfang, Problemstellung, Entwicklungszeitraum oder beteiligte Akteure – oder handelt es sich um weitreichende, raumwirksame Aufgaben, bei denen unklar bleibt, welche Probleme durch welche Projekte gelöst werden können, spricht man von „Schwerpunktaufgaben“ (vgl. Tschirk, 2022, S. 2).

Die Klärung komplexer Fragestellungen, die Setzung von Schwerpunkten, die Prüfung und Eingrenzung möglicher Lösungen sowie die Vorbereitung von Entscheidungsgrundlagen können nicht im Voraus festgelegt werden, sondern müssen selbst Teil des Untersuchungsprozesses sein. Weder Routine- noch Projektorganisationen sind für solche Vorhaben geeignet, da Probleme, Lösungsansätze und Zuständigkeiten oft unklar bleiben. Dies betrifft beispielsweise die Entwicklung von Räumen und Bahnnetzen auf regionaler, nationaler und europäischer Ebene, den Ausbau von Flughäfen in dicht besiedelten Gebieten, die Begrenzung der Siedlungsfläche sowie zentrale Fragen des Hochwasserschutzes, der langfristigen Trinkwasserversorgung und der Energieversorgung (vgl. Scholl, 2011, S. 290).

Die Einordnung von Problemen in spezifische Aufgabentypen ermöglicht einen effizienten Einsatz der stets begrenzten Ressourcen wie Personal, finanziellen Mitteln und Zeit. Sie bildet die grundlegende Strategie zur Steuerung der räumlichen Entwicklung (vgl. Scholl, 1995, S. 33).

Die Entwicklung von Wohnbaulandreserven in hochrangigen Infrastrukturkorridoren, wie jener der Pannoniabahn, stellt eine solche komplexe Schwerpunktaufgabe dar. Bedingt durch die Komplexität der Aufgabe werden die beteiligten AkteurInnen in den Klärungsprozess miteinbezogen, worin Konflikte ausgetragen werden und auf neue Informationen reagiert werden kann (vgl. Grams, 2015, S. 61).

Tabelle 9 - Aufgabentypen in der Raumplanung (eigene Darstellung nach Grams, 2015, S.60)

Aufgabentyp	Merkmale	Beispiel
Routineaufgabe	<ul style="list-style-type: none"> > Problem, Ablauf und Lösung sind bekannt > Instrumente und verantwortliche AkteurInnen sind vorgegeben 	<ul style="list-style-type: none"> > Bewilligung von einfachen Bauvorhaben > Formelle Verfahrensabläufe
Projektaufgabe	<ul style="list-style-type: none"> > Problem, Ablauf und Lösung sind weitgehend bekannt > Instrumente und zuständige AkteurInnen sind weitgehend bekannt > Organisation wird zeitlich begrenzt eingerichtet 	<ul style="list-style-type: none"> > Neubau einer Brücke für den Langsamverkehr > Planung und Erschließung neuer Siedlungsgebiete
Komplexe Schwerpunktaufgabe	<ul style="list-style-type: none"> > Problem ist unklar; Lösung ist unbekannt, hohe Komplexität > Ablauf, Instrumente, AkteurInnen sind unbekannt 	<ul style="list-style-type: none"> > Brachflächenumnutzung > Nachverdichtung > Innenentwicklung

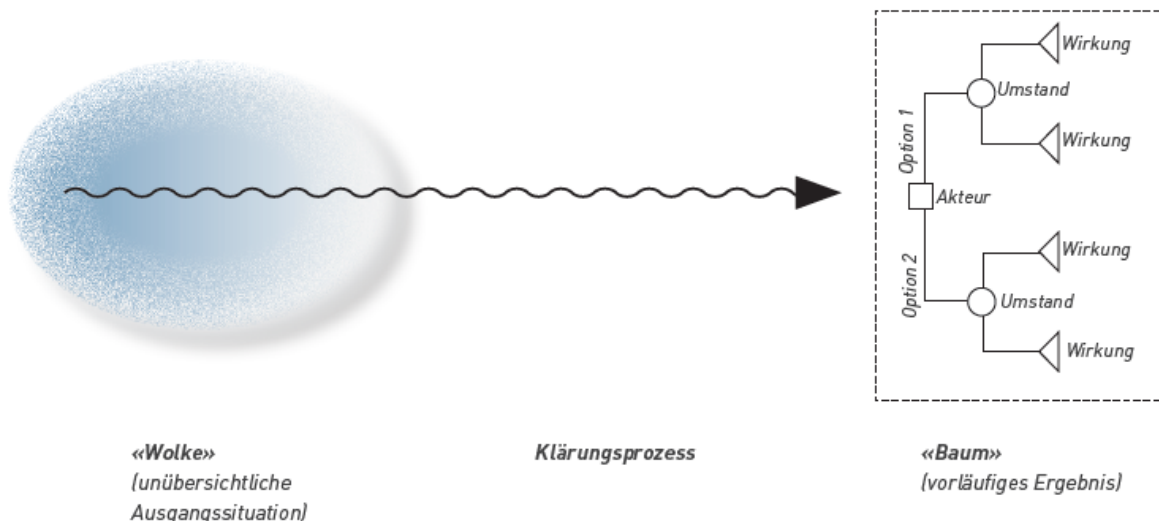
8.3. Der Klärungsprozess

Am Beginn des Klärungsprozesses steht meist die Entscheidung, auf welches der anstehenden Probleme man den Schwerpunkt setzen möchte. In der Literatur wird der Klärungsprozess mit der „Wolke“ zum „Baum“-Metapher beschrieben (vgl. Singer, 2011, S. 310 f.). Weiter oben wird die Aufgabe der Entwicklung von Wohnbaulandreserven in Infrastrukturkorridoren als komplexes Problem beschrieben. Darin sind Einzelfallabwägungen erforderlich, die sowohl auf die Akzeptanz der GrundstückseigentümerInnen als auch der EntscheidungsträgerInnen angewiesen sind (vgl. Grams, 2015, S. 63).

Im Falle der angestrebten Entwicklungen geht es nicht darum, eine Zusammenarbeit anzustreben, weil es in den Instrumenten vorgesehen ist, sondern darum, das Problem als ein gemeinsames zu erkennen, so wie die Problemorientierung in Kap. 8.1. beschrieben wurde. Erst das gemeinsam anerkannte Problem kann zu einer Zusammenarbeit über administrative Grenzen hinweg orientieren (vgl. Grams, 2015, S. 64). Der hier angestoßene Klärungsprozess ist Teil der angestrebten Strategie für Entwicklungen im Korridor der Pannoniabahn, wie sie in den Testentwürfen vorgeschlagen wurden. Wie weiter oben wurde bereits beschrieben, gibt es keine allgemeingültige Antwort auf die Frage: „*Welche Entwicklungsmöglichkeiten bieten sich auf den am besten bewerteten Flächen?*“ Es bedarf daher maßgeschneiderter Vorgehensweisen.

Dies unordentliche, wirre Situation, als die sich diese komplexe Schwerpunktaufgabe darstellt, wird als Wolke bezeichnet (Abb. 38.), die nicht durch eine routinemäßige Abhandlung bewältigt werden kann und daher eine Klärungsprozess bedarf. Am Ende dessen steht ein Argumentarium, mit welchem das Problem behoben bzw. vermieden werden kann (vgl. Grams, 2015, S. 64).

Abbildung 38 - Wolke-Baum Metapher (Grams, 2015, S.64)



Die im vorigen Kapitel durchgeführten Testentwürfe zeigen nicht nur Entwicklungsmöglichkeiten auf, sondern sind auch eine Hypothese in Form einer Vermutung oder Abschätzung. Er zielt darauf ab, eine komplexe, noch ungelöste Fragestellung zu veranschaulichen. Ein spezifischer Raum wird hinsichtlich seiner Bebauung, Probleme, Konflikte und relevanten Zusammenhänge analysiert, um fundierte Entscheidungsgrundlagen für tiefgreifende Eingriffe zu schaffen. Durch einen überschaubaren zeitlichen und ressourcenschonenden Aufwand entstehen dadurch erste Lösungshypothesen (vgl. Schnepper, 2012, S. 18, 86, 90). Wie auch schon weiter oben erwähnt wurde, soll dieser zum Vorausdenken anregen und erhebt keinen Anspruch darauf, eine Lösung zu präsentieren. Diese Lösungshypothesen können von den betroffenen AkteurInnen als Diskussionsgrundlage benutzt werden (vgl. Grams, 2015, S. 65).

Eine zentrale Funktion des Testentwurfs besteht darin, die Aufgabenstellung so vorzubereiten, dass sie nahtlos in ein anschließendes Simultanverfahren überführt werden kann und somit als vorläufiges Ergebnis dasteht. Er dient auch dazu, die im Rahmen der Entwicklung von Baulandreserven in Korridoren anfallenden Planungsaufgaben den passenden Aufgabentypen zuzuordnen. Zudem bietet er ein visuell untermauertes Argumentarium, das als Grundlage für strategische Entscheidungen der Politik dient. Dadurch wird ersichtlich, auf welche Gebiete sich die politischen Schwerpunkte konzentrieren sollen (vgl. ebd., S. 65).

Am Ende verkörpert der Klärungsprozess das strategische Denken zur Entwicklung von Wohnbaulandreserven im betrachteten Korridor. Dieser unterteilt sich in die Teiletappen Problemformulierung und Lösungshypothesen, Strategieentwicklung und Umsetzung. Abläufe finden nicht hintereinander ablaufend, sondern simultan statt.

8.3.1. Problemformulierung und Lösungshypothese

Ein wesentlicher Aspekt des strategischen Denkens ist der sinnvolle und bewusste Umgang mit der knappen Ressource Zeit (vgl. Scholl, 2005, S. 1124). Damit der Prozess der Strategieentwicklung so zeiteffizient wie nur möglich ablaufen kann, wird auf ein Simultanverfahren gesetzt, nachdem die Problemformulierung und die Lösungshypothesen aufgestellt wurden.

Die Relevanz des Erkennens eines gemeinsamen Problems wurde bereits ausführlich weiter oben skizziert. Nun geht es darum, die Erkenntnisse aus den vorherigen Kapiteln und das theoretische Wissen in Kontext zu setzen und für mögliche Entwicklungen im Korridor eine Strategie zu formulieren. Ein informelles Verfahren als Vorstufe zu den formellen Instrumenten wird dabei durch eine für die regionale Planung verantwortliche Stelle initiiert. Vorab wird der Laborraum festgelegt, indem der überregionale, regionale und lokale Perimeter mitbeachtet werden (vgl. Grams, 2015, S. 68). Das Labor in der Raumplanung ist der reale Raum und im konkreten Anwendungsfall der Korridor der Pannoniabahn.

Die Problemformulierung und Bestimmung des Laborraums erfolgen durch die verantwortliche und im Verfahren leitende Stelle, die regionale Raumplanung, welche in weiterer Folge die Funktion der Projektleitstelle einnimmt. Damit das Problem an die adressierten Gemeinden herangetragen werden kann, wird zunächst eine Übersicht erstellt, wie es in Kap. 6.3. vorgenommen wurde. Hier gilt es, eine Zusammenstellung zu verfassen, die wesentliche

Probleme für den Laborraum in Form von quantitativen und qualitativen Angaben zu Demographie, Flächen, Nutzungen und Reserven sammelt (vgl. Maurer, 1995, S. 55). Durch das Visualisieren in Karten und Diagrammen kann die Projektleitstelle das Problem einfacher kommunizieren. Dabei geht es nicht darum, eine Vielzahl von Aspekten zu erkennen, sondern die für die Lösung des Problems wesentlichen. Durch das Identifizieren von Wohnbaulandreserven im Korridor und die Bewertung der Lage kann die Projektleitstelle eine erste Übersicht für sich selbst und die in weiterer Folge betroffenen AkteurInnen erstellen. Durch die Bewertung wird eine Lagebeurteilung vorgenommen (vgl. Grams, 2015, S. 69).

Diese Vorarbeit dient der Formulierung des Problems und ist zugleich die Aufgabenstellung für das weitere Vorgehen. Ab diesem Zeitpunkt ist es unerlässlich, weitere beteiligte AkteurInnen in die Entwicklung der Strategie miteinzubeziehen. Nachdem Ergebnisse der Lagebeurteilung vorliegen, sind Flächen mit hoher Entwicklungspriorität bereits identifiziert. Die Aufgabe der Projektleitstelle ist es nun, die Ergebnisse an die betroffenen Gemeinden zu kommunizieren. In einem Pilotverfahren werden drei Gemeinden – wie zum Beispiel jene in Kap. 6.3. für die vorgeschlagenen Entwicklungsmöglichkeiten – ausgewählt.

Die Projektleitstelle tritt dabei an die Pilotgemeinden heran und schlägt Entwicklungsschwerpunkte für die weitere Bearbeitung vor. In diesem ersten Herantasten können durch lokales Wissen auch andere Entwicklungsschwerpunkte in den Fokus gerückt werden. Im Zuge dieser Planungsgespräche zwischen der Projektleitstelle und den Pilotgemeinden werden auch die Rollen im darauffolgenden Simultanverfahren geklärt. AkteurInnen in den Planungsgesprächen sind neben der Gemeindepolitik – vertreten durch die jeweiligen BürgermeisterInnen – lokale VerwaltungsexpertInnen, wie zum Beispiel die Leitung des Bauamtes, die betroffenen GrundstückseigentümerInnen und die für die Gemeinden zuständigen OrtsplanerInnen. Die Planungsgespräche werden mit drei Gemeinden geführt und können auch in Form von Begehungen stattfinden. Das Ziel ist es, die lokalen AkteurInnen für das Problem zu sensibilisieren und sie zur Ausarbeitung eines Entwicklungsvorschlages zu bewegen.

Zugleich sind das im Verfahren die Schlüsselgrundstücke, die als Leuchtturmprojekte wirken und gute Beispiele für die Möglichkeiten der Korridorentwicklung darstellen (vgl. Grams, 2015, S. 142). So wird aus der anfänglich größeren Flughöhe nach dem Konzentrationsentscheid ein Teilraum oder mehrere Teilräume festgelegt, die sich in der Lagebeurteilung als besonders entwicklungsträchtig herausgestellt haben.

8.3.2. Strategische Entwicklung

Nach der Ausarbeitung der Testentwürfe in den Pilotgemeinden werden diese in einer gemeinsamen Auftaktveranstaltung mit allen elf Gemeinden des Pannoniakorridors vorgestellt. Zudem wird die vorangehende Lagebeurteilung den restlichen Gemeinden präsentiert, um das Problem auch für diese ins Bewusstsein zu rücken. Im Zuge dieser Auftaktveranstaltung wird der Verfahrensablauf skizziert und die Rollenverteilung für weitere beteiligte AkteurInnen vergeben.

Der restliche Klärungsprozess für die Entwicklung einer Strategie erfolgt in Form eines Simultanverfahrens. In der Begriffsklärung wurde im Zuge der Definition für Strategie das „Wiener Modell“ bereits genannt. Die in diesem Modell stattfindenden quartalsweisen „Kupplungen“

finden in der Entwicklung einer Strategie für den Pannoniakorridor Eingang. Nach der Auftaktveranstaltung geht es für die Pilotgemeinden in die zweite Bearbeitungsphase der Testentwürfe. Für die restlichen Gemeinden besteht die Aufgabe, die Lagebeurteilung der Projektleitstelle für eine Prioritätenreihung der bewerteten Wohnbaulandreserven vorzunehmen. Die Ergebnisse aus den parallel ablaufenden Bearbeitungsschritten werden in einer weiteren Veranstaltung zusammengetragen und beurteilt. Diese Veranstaltungen - „Ideenkopplungen“ genannt – dienen dazu, die konkreten Ideen entgegenzunehmen und zu diskutieren.

In den Ideenkoppelungen übernehmen die Projektleitung gemeinsam mit einem ExpertInnengremium, das Beurteilungsgremium. Das ExpertInnengremium bezieht weitere AkteurInnen in den Prozess mit ein. Dieses Gremium bildet eine fachliche Unterstützung und besteht aus VerwaltungsexpertInnen und FachexpertInnen. Erstere sind drei Personen aus der Landesverwaltung und Zweitere sind drei Fachleute zum Beispiel aus dem Bereich der Architektur, Immobilienentwicklung und Mobilitätsplanung. Darüber hinaus hat auch die zivile Bevölkerung die Möglichkeit, sich in den Bearbeitungsschritten der einzelnen Gemeinden einzubringen. Damit besteht die Möglichkeit für die Bevölkerung, sich so früh wie möglich im Prozess zu äußern und nicht erst bei eventuell darauffolgenden Änderungsverfahren auf örtlicher Ebene (vgl. Grams, 2015, S. 146).

Zwischen der Auftaktveranstaltung und der Abschlussveranstaltung finden zwei Ideenkoppelungen statt. Die Auftaktveranstaltung leitet den Prozess der strategischen Entwicklung ein. Das Prinzip der drei Durchgänge besagt, dass dieser so strukturiert sein sollte, dass die Aufgabe in drei etwa gleich langen Phasen bearbeitet wird (vgl. Scholl, 1995, S. 105). Gleichzeitig ist die Veranstaltung der Auftakt für den ersten Durchgang der Bearbeitung. Zu diesem Zeitpunkt stehen mutige Ideen und eine breite Vielfalt an Perspektiven im Vordergrund. Scheinbar unrealistische oder kostspielige Lösungen sowie vage Ansätze und grobe Schätzungen sind erlaubt. Am Ende des ersten Durchgangs entsteht eine Übersicht der möglichen Lösungsansätze, die als Grundlage für die Entscheidung einer Richtung dient, mit der der zweite Durchgang startet (vgl. Grams, 2015, S. 71). Bedeutet konkret für die Pilotgemeinden eine erste Überarbeitung der Lösungshypothesen nach der Bewertung durch das Beurteilungsgremium. Für die restlichen Gemeinden ist dieser Durchgang ein Ordnen der vorgestellten Lagebewertung und das Einarbeiten von lokalem Wissen.

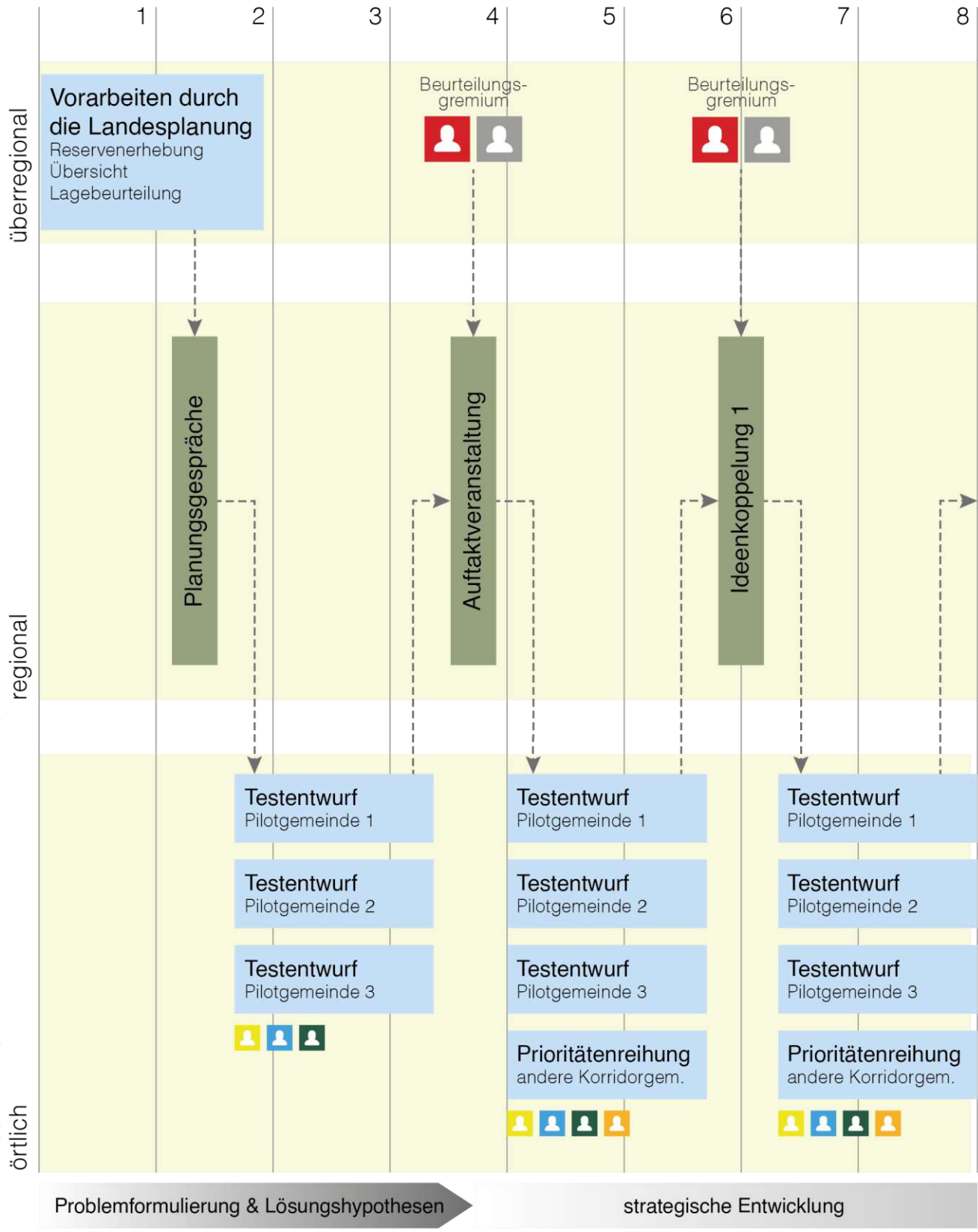
Die im ersten Durchgang eingegrenzten Lösungsrichtungen werden in der ersten Ideenkoppelung auf ihre Auswirkungen, Konsequenzen und Stabilität geprüft (vgl. Scholl, 2011, S. 288). Für die zweite Bearbeitungsrunde ist es entscheidend, dass die Vorschläge auch unter veränderten Rahmenbedingungen relevant bleiben. Optionen, die sich als nicht weiterverfolgungswürdig erweisen, werden ausgeschlossen. Dennoch werden verworfene Ideen dokumentiert, um sie bei Bedarf als Argumentationsgrundlage nutzen zu können (vgl. Grams, 2015, S. 71). Neben den Pilotgemeinden ist dieses Zusammentreffen für die restlichen Korridor-gemeinden von großer Bedeutung. Es ermöglicht eine regionale Abwägung der lokal betrachteten Lagebeurteilung und das regionale Koordinieren von Entwicklungsschwerpunkten.

Nach der zweiten Ideenkoppelung werden die zentralen Elemente einer möglichen Lösung eingehender analysiert und die gewählte Richtung wird gegebenenfalls angepasst. Am Ende des dritten Durchgangs lässt sich fundiert begründen, warum eine bestimmte Option gegenüber anderen bevorzugt wird (vgl. Grams, 2015, S. 71).

Das Ergebnis der strategischen Entwicklung sind Empfehlungen, die in den darauffolgenden möglichen formellen Verfahren berücksichtigt werden. Für die Pilotgemeinden sind das konkrete Umsetzungsvorschläge im Sinne von Testentwürfen. Für die Umsetzung auf örtlicher Ebene bedeutet das eine mögliche Anpassung der bestehenden Planungsinstrumente. Testentwürfe wie jene in den Pilotgemeinden können auch für die restlichen Korridorgemeinden ein Anstoß sein. Am Ende dieses strategischen Prozesses soll das Ergebnis eine regional abgestimmte Prioritätenreihung zur Entwicklung der Wohnbaureserven sein, welche wiederum Eingang auch in deren Planungsinstrumente finden. Im Zuge des Prozesses können sich nicht nur Empfehlungen für die örtliche Planung ergeben, sondern auch für die überörtliche. Nach Auskunft des Landes Burgenland ist aktuell ein Landesentwicklungsprogramm in Ausarbeitung – hier könnten sich Synergien ergeben. Darüber hinaus können die Empfehlungen durchaus Eingang in begleitende Fachplanungen finden. So kann sich zum Beispiel ergeben, dass auch eine Änderung der Fahrpläne des ÖV aufgrund veränderter Kapazitätsanforderungen ergibt, was wiederum für die Mobilitätsplanung und deren AkteurlInnen relevant ist.

Zusammenfassend ist der Klärungsprozess im Sinne einer strategischen Entwicklung für die Gemeinden des Pannoniakorridors ein Vorschlag, wie man von der Wolke als komplexer Schwerpunktaufgabe zu einer geordneten Entwicklung als Baum kommen kann. Unter Berücksichtigung von früh im Verfahren integrierten Testentwürfen werden alle Gemeinden in den Prozess miteinbezogen. So bildet dieser eine geordnete Vorgehensweise mit dem Ergebnis eines informellen Verfahrens als Vorstufe zu formellen Verfahren. Dieser Ablauf wird in Abb. 39 (S. 110 -111) grafisch dargestellt.

Dauer in Monaten



- Projektleitstelle
- Vertretung der Gemeinde
- Zivilbevölkerung
- FachexpertInnen
- OrtsplanerInnen
- GrundstückseigentümerInnen
- Planungsebene
- Arbeitsschritt
- Kupplung
- Ergebnis

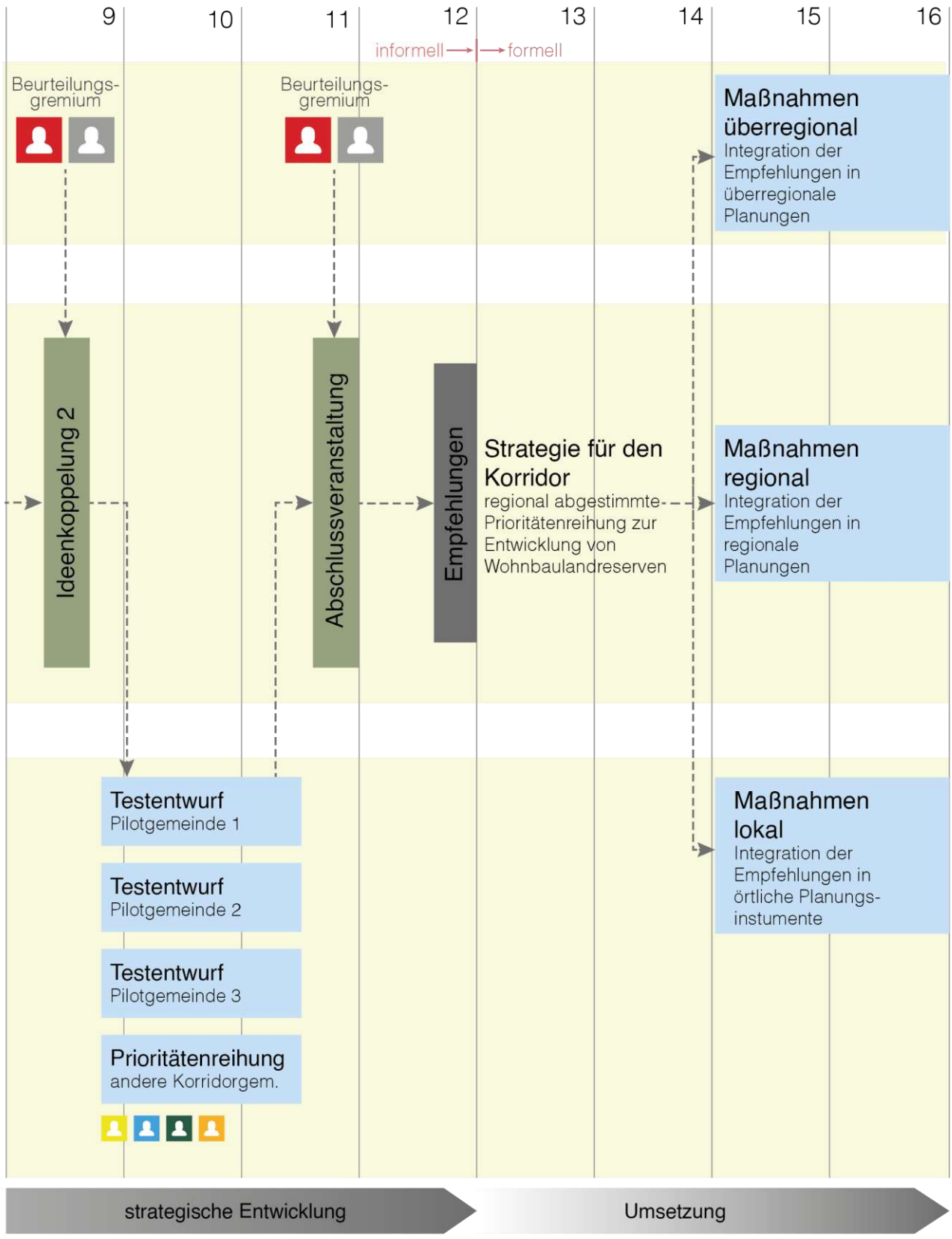


Abbildung 39 - Prozess zur strategischen Entwicklung (eigene Darstellung)

8.4. Zwischenfazit: Strategische Entwicklung

Am Anfang des Kapitels wurde darauf eingegangen, dass keines der Planungsinstrumente im Burgenland konkret auf die Entwicklung von Infrastrukturkorridoren eingeht. Wie Kap. 4 zeigt, setzen diese teilweise Maßnahmen, um Siedlungsentwicklung und öffentlichen Verkehr in Verbindung zu setzen. Für die Entwicklung auf Ebene eines Infrastrukturkorridors wurde die Hypothese aufgestellt, dass ein informelles Verfahren auf regionaler Ebene als Vorstufe vor den formellen Instrumenten ein Hilfsmittel sein kann. Mit Abschluss dieses Kapitels kann eine weitere Forschungsunterfrage beantwortet werden: *„Welche Strategien lassen sich in einem Infrastrukturkorridor entwickeln?“*

Mit dem entwickelten strategischen Prozess wurde eine Möglichkeit nach dem Simultanverfahren aufgezeigt. In der Ausführung bezieht es sich auf das Wiener Modell, wie es Scholl (2020) beschreibt, und auf einen Verfahrensansatz für Verdichtung in kleinen und mittleren Gemeinden von Grams (2015). Beide wenden das Simultanverfahren auf unterschiedliche Weise an. Das Prinzip ist jedoch dasselbe: Abläufe nicht in hintereinander ablaufenden Schritten zu denken, sondern simultan.

Wie der strategische Entwicklungsprozess für den Pannoniakorridor zeigt, setzt die Initiative einer regionalen oder überregionalen Leitstelle voraus, welche im laufenden Verfahren die Projektleitstelle übernimmt. Diese initiiert mehr oder weniger den Entwicklungsprozess und geht mit dem Problem auf die Gemeinden zu. Die Problemmunikation ist ein wesentlicher Punkt am Beginn des Verfahrens, denn nur wenn auch alle Korridorgemeinden mitmachen, macht es Sinn. Indem direkt vor der Auftaktveranstaltung auf drei Pilotgemeinden zugegangen wird und gemeinsam mit ihnen Lösungshypothesen in Form von Testentwürfen entwickelt werden, ist es auch einfacher, andere Gemeinden mit ins Boot zu holen und eine Zusammenarbeit auf Ebene des gesamten Korridors zu erzielen.

Zusammengefasst ist es eine Strategie, die versucht, unter Berücksichtigung der bestehenden Planungsinstrumente eine Richtschnur für Gemeinden zur Verwirklichung von Zielen vorzugeben. Unter Berücksichtigung aller im Korridor beteiligten AkteurInnen koordiniert und initiiert eine Projektleitstelle den Prozess und entwickelt im Sinne von Testentwürfen Lösungshypothesen.

Diskussion und Schlussfolgerung

Zum Abschluss dieser Arbeit werden die wesentlichen Erkenntnisse zusammengefasst, die Übertragbarkeit der Ergebnisse geprüft und darauf aufbauende Forschungsmöglichkeiten aufgezeigt. In den Hauptkapiteln wurde jeweils ein Zwischenfazit zu den wesentlichen Erkenntnissen verfasst, indem auf die Forschungsunterfragen eingegangen wurde. Diese werden nun in Kürze zusammengefasst, um am Ende die Hauptforschungsfrage zu beantworten.

Die in Kap. 4 erläuterten Planungsinstrumente im Burgenland sowie die vorgesehenen Baulandmobilisierungsmöglichkeiten nehmen wenig Bezug auf die Lage der Reserven bzw. deren Erreichbarkeit. Lediglich die Regionalen Entwicklungsprogramme und die GVS21 setzen Siedlungsentwicklung und öffentlichen Verkehr in Zusammenhang. Die Tatsache, dass dieses Vorhaben auf örtlicher Ebene kaum thematisiert wird, rückt die Relevanz des Themas auf regionaler Ebene in den Vordergrund.

Zunächst ist es daher wichtig, über den Bestand von Wohnbaulandreserven in den Raumkorridoren Bescheid zu wissen. Die angewandte Methode zur Erhebung ist eine Möglichkeit, die nicht nur für die Raumkorridore angewendet werden kann, sondern je nach Datenverfügbarkeit auch für andere Laborräume. Besonders vorteilhaft scheint sie für das Burgenland zu sein, da die Datenverfügbarkeit auf einem recht hohen Niveau liegt und die DKM aufgrund der Einmesspflicht auf einem aktuellen Stand sein sollte. Wie die Berechnung aber auch zeigt, wird es komplizierter, wenn man die Erhebung bundesländerübergreifend durchführen möchte. Die unterschiedliche Datenverfügbarkeit erschwerte den Prozess. Das Einbeziehen der niederösterreichischen Gemeinden in die Berechnung war nicht nur aufgrund der Lage des Bahnhofs sinnvoll, sondern auch ein Versuch einer grenzüberschreitenden Baulandreservenerhebung im Korridor. Dabei stellte sich heraus, dass die unterschiedliche Verfügbarkeit von Daten, aber auch die unterschiedlichen Widmungskategorien ein Hindernis sind. Dennoch liefert die Berechnung brauchbare Ergebnisse, die jedoch mit vereinzelt Fehlern behaftet sind. Als Schlussfolgerung zur Erhebungsmethodik kann man somit festhalten, dass diese sehr wohl eine geeignete Möglichkeit ist, wenn es darum geht, Übersichten zu generieren, nicht aber, wenn es um Detailfragen geht. In diesem Fall bedarf es einer genaueren Betrachtung, wie es in weiteren Kapiteln aufgezeigt wurde.

Für die Bewertung der Lage wurden zwei Parameter in die weitere Berechnung miteinbezogen. Die Klassifizierung der Wohnbaulandreserven nach Raum+ und den ÖV-Güteklassen. Im Zuge eines Bewertungsschemas wurden die beiden in Kombination gesetzt, was letztendlich zur Beantwortung der Forschungsfrage führt:

Wie können Wohnbaulandreserven aufgrund ihrer Lage im Korridor bewertet werden und welche Entwicklungsmöglichkeiten und Strategien ergeben sich daraus?

Die beiden Klassifizierungen haben unterschiedliche Herangehensweisen zur Bewertung der Lage. Die Methode Raum+ unterteilt die erhobenen Wohnbaulandreserven nach deren Lage und Größe im Siedlungsverbund und ist eine manuelle Bewertung. Hingegen ist die Klassifizierung nach den ÖV-Güteklassen eine Bewertung der Flächen nach deren fußläufiger Erreichbarkeit einer Haltestelle und deren Bedienungsqualität. Der Vorteil darin liegt in der automatisierten Anwendung innerhalb eines GIS-Programms. Nachdem die beiden in einem Bewertungsschema (in Kap. 6) zusammengefasst wurden, entstand eine Bewertung der Wohnbaulandreserven nach de-

ren Entwicklungspriorität. Der Grund für die Anwendung beider Methoden liegt unter anderem in der räumlichen Lage des Bahnhofs in den Gemeinden. Diese wurde bereits mehrmals als Herausforderung dargestellt. Liegt dieser nämlich außerhalb des Siedlungsgebiets, werden die Wohnbaulandreserven nach der Raum+-Methode als Außenreserven klassifiziert und Flächen im Siedlungsgebiet nicht von den ÖV-Güteklassen erfasst. Daher wurde als Kompromiss eine Kombination in Form eines Bewertungsschemas angewendet, welches Innenentwicklungspotenziale nach Raum+ und Flächen innerhalb der Güteklassen A-B priorisiert. Damit kann man für den ersten Teil der Forschungsfrage zusammenfassen, dass eine Kombination der Bewertungsmethoden aufgrund der spezifischen räumlichen Gegebenheiten sinnvoll erscheint und eine Prioritätenreihung hinsichtlich der Entwicklung von Wohnbaulandreserven zum Vorschein bringt.

Aufbauend auf den Ergebnissen aus der Bewertung kann der zweite Teil der Forschungsfrage beantwortet werden. Die Ergebnisse dazu wurden in den Kapiteln 7 und 8 ausgearbeitet. Für die Ausarbeitung der Entwicklungsmöglichkeiten wurden drei Gemeinden innerhalb eines Korridors ausgewählt und konkrete Entwicklungsvorschläge auf den als „hoch“ bewerteten Flächen in Form von Testentwürfen durchgeführt. Regionsspezifische Verdichtungsformen stellen einen Alternativvorschlag zu den bestehenden Planungsvorgaben dar. Durch die Ausarbeitung der Testentwürfe wird nicht nur die generelle, sondern auch eine verdichtete, flächensparsame Entwicklungsmöglichkeit aufgezeigt. Die Heterogenität der betrachteten Standorte zeigt sich in den ausgearbeiteten Testentwürfen. Das führt dazu, dass die Beantwortung hinsichtlich der Entwicklungsmöglichkeiten von unterschiedlichen Faktoren abhängt. Einer der Parameter, der am ehesten berücksichtigt wurde, sind Strukturen des Bestands, sodass die Entwicklungsvorschläge sich möglichst in die Umgebung einfügen. Einen weiteren Einfluss nimmt die Hierarchie des Bahnhofs. Dadurch entstehen unterschiedliche Nutzungsansprüche an den Raum. Zusammengefasst kann man festhalten, dass sich abhängig von unterschiedlichen Faktoren Möglichkeiten für eine widmungskonforme Verwendung von Wohnbaulandreserven in Gunstlagen ergeben. So wird durch die Testentwürfe die Machbarkeit einer Nachverdichtung demonstriert. Dies hebt die Relevanz des Themas hervor und liefert eine fundierte Grundlage für strategische Planung.

Schließlich befasst sich der letzte Teil der Forschungsfrage mit der strategischen Umsetzung im Korridor. Die ausgearbeiteten Testentwürfe tragen dazu bei, die Relevanz des Themas in den Vordergrund zu rücken und fließen als Lösungshypothese in einen strategischen Entwicklungsprozess für den gesamten Korridor ein. Mit dem vorgeschlagenen Simultanverfahren wurde eine Möglichkeit auf regionaler Ebene in Form eines informellen Verfahrens als Vorstufe zu den formellen Instrumenten vorgestellt. Kurz gefasst handelt es sich um eine Strategie, die unter Einbeziehung der bestehenden Planungsinstrumente eine Richtschnur für Gemeinden zur Umsetzung ihrer Ziele bietet. Eine Projektleitstelle koordiniert und initiiert den Prozess in Abstimmung mit allen beteiligten AkteurInnen im Korridor. Die Relevanz für ein Vorverfahren auf regionaler Ebene liegt sowohl in den rechtlichen Rahmenbedingungen als auch in den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen um die Bahnhaltstellen.

Zusammengefasst stellt die Arbeit eine Möglichkeit zur Erfassung und Bewertung von Wohnbaulandreserven in Korridoren dar. Durch die entworfene Methode können Entwicklungsprioritäten identifiziert werden und Lösungshypothesen in Form von Testentwürfen vorgeschlagen werden. Diese fließen wiederum in ein informelles Verfahren ein, welches als Vorstufe für die etablierten formellen Instrumente in der burgenländischen Raumplanung fungiert.

Die anfangs erwähnte Lücke in der Forschung zur ganzheitlichen Betrachtung von Infrastrukturkorridoren im Zusammenhang mit der Entwicklung und widmungskonformen Nutzung von Baulandreserven, konnte mit dieser Arbeit geschlossen werden. Sie zeigt die Relevanz einer gesamtheitlichen Betrachtung von Korridoren im Umgang mit Wohnbaulandreserven. Darüber hinaus liefert die Arbeit wichtige Erkenntnisse für die Planungspraxis, wenn es darum geht, interkommunale Planung voranzutreiben, öffnet aber auch Türen für weitere Forschungsmöglichkeiten.

Nachdem in der Arbeit nur Wohnbaulandreserven berücksichtigt wurden, ist es naheliegend, auch weitere Baulandreserven in der Analyse zu berücksichtigen. So könnten beispielsweise auch eine Analyse von Betriebsbaulandreserven durchgeführt werden und mögliche Entwicklungs- oder Umwidmungsvorschläge aufgezeigt werden. Was die Bewertungsmethode betrifft, könnte man weitere Gewichtungsfaktoren hinzufügen und auch Naturgefahren berücksichtigen. Die Erhebung eröffnet somit viele Möglichkeiten, um die Vorgehensweise zu präzisieren. Ebenso vertieft werden könnten die Entwicklungsmöglichkeiten, indem Szenarien entworfen werden, die Bevölkerungszuwächse durch die Entwicklungsmöglichkeiten prognostizieren. Wenn es um die strategische Entwicklung geht, besteht jedenfalls das Potenzial, Simultanverfahren wie das Vorgeschlagene auf ihre Wirksamkeit zu untersuchen.

Quellen

Literaturquellen

Amt der Burgenländischen Landesregierung (2012): Landesentwicklungsprogramm Burgenland – LEP 2011, Mit der Natur zu neuen Erfolgen, Eisenstadt.

Amt der Burgenländischen Landesregierung (2021): GVS21 Gesamtverkehrsstrategie Burgenland Zukunftsthemen der Mobilität, Eisenstadt.

Amt der Burgenländischen Landesregierung (2022a): Regionalentwicklungsprogramm. Gemeinsam mehr Horizont, Region Eisenstadt und Umgebung – Mattersburg, Leitbild, Eisenstadt.

Amt der Burgenländischen Landesregierung (2022b): Regionalentwicklungsprogramm. Gemeinsam mehr Horizont, Region Neusiedler See – Parndorfer Platte, Leitbild, Eisenstadt.

Andritz, I., (2014): Burgenland, in: Pálffy, A., Hrsg. (2014) Village Textures, Schlebrügge.Editor, Wien, S. 16-29.

Banko, G.; Weiß, M.; Umweltbundesamt (2016): Gewidmetes, nicht bebautes Bauland Erstellung von Auswertungen für Österreich Technischer Bericht, Wien.

Banko, G.; Weiß, M.; Umweltbundesamt (2019): Update gewidmetes, nicht bebautes Bauland Auswertung von Baulandreserven 2014 und 2017 in Österreich Technischer Bericht, Wien.

Banko, G.; Offenthaler, I.; Wannemacher, K.; Weiß, M.; Umweltbundesamt (2024): Methodenentwicklung und -Anwendung für ein Monitoring der Flächeninanspruchnahme und Versiegelung in Österreich Tätigkeitsbericht 2022 + 2023, Wien.

Bock, S.; Hinzen, A.; Libbe, J. (Hrsg.) (2011): Nachhaltiges Flächenmanagement Ein Handbuch für die Praxis Ergebnisse aus der REFINA-Forschung, Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH (Difu), Berlin.

Bose, M. (1994): Wirkungsanalyse eines stadtreionalen Siedlungsstrukturkonzeptes und Ansätze für eine Neuorientierung. Das Entwicklungsmodell für Hamburg und sein Umland. Hamburg. = Harburger Berichte zur Stadtplanung 4.

Clausen, S. (2021): Wie kann die ÖV-orientierte Siedlungsentwicklung weitergedacht werden?, in: Flächennutzungsmonitoring XIII: Flächenpolitik – Konzepte – Analysen – Tools, Rhombos-Verlag, Berlin, S. 59-67.

Diller, C.; Eichhorn, S., (2021): Transit-Oriented Development, Eine internationale Literaturlauswertung, in: pnd - rethinking planning, Band 2021 Heft 2, S. 164-185.

Doan, N. (2019): Evaluierung des Einsatzes von Baulandmobilisierungsmaßnahmen in den österreichischen Bundesländern, in: Der öffentliche Sektor – The Public Sector, Vol. 45(2), S. 79-95.

Eichhorn, S.; Gerten, C.; Diller, C. (2021): Bewertung und Klassifizierung von Bahnhaltdepunkten in Nordrhein-Westfalen: Ein methodischer Ansatz zur Operationalisierung von ‚Transit-Oriented Development‘, in: Raumforschung und Raumordnung, Bd. 79, Nr. 1, 2021, S. 21–38.

Grams Dietziker, A. C. I, (2015): Spielräume für Dichte, Problemorientierter Verfahrensansatz für Verdichtung als Element der Innenentwicklung dargestellt am Beispiel kleiner und mittlerer Gemeinden im Schweizer Mittelland, Diss. ETH Nr. 23065.

Gruber, M.; Kanonier A.; Pohn-Weidinger S.; Schindelegger A. (2018): Raumordnung in Österreich und Bezüge zur Raumentwicklung und Regionalpolitik. ÖROK (Hrsg.), Wien: ÖROK. (= ÖROK-Schriftenreihe 202).

Hanika, A. (2022): Kleinräumige Bevölkerungsprognose für Österreich 2021 bis 2050, in: Österreichische Raumordnungskonferenz ÖROK-Regionalprognosen 2021 bis 2050: Bevölkerung, Schriftenreihe Nr. 212, Wien.

Hiess, H., (2017): Entwicklung eines Umsetzungskonzeptes für österreichweite ÖV Güteklassen Abschlussbericht, in Zusammenarbeit mit der ÖREK Partnerschaft „Plattform Raumordnung & Verkehr“, Geschäftsstelle der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK) Hrsg. (2017), Wien, S. 9.

Ibraeva, A.; Homem de Almeida Correia, G.; Silva, C.; Pais Antunes, A. (2020): Transit-Oriented Development: A Review of Research Achievements and Challenges, in: Transportation Research. Part A, Policy and Practice, vol. 132, 2020, S. 110–130.

Kanonier, A. (2020): Baulandmobilisierung, Aktive Bodenpolitik, Arbeitsunterlage zur VO „Boden- und Raumordnungsrecht 2“, Technische Universität Wien, Wien.

Kistenmacher, H. (2005): Achsenkonzepte, in: Handwörterbuch der Raumordnung, S. 18–25, Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL).

Klima, P. (2019): Bahnhöfe als Kristallisationspunkte der Innenentwicklung. Entwicklungspotential kleinerer Bahnhöfe am Beispiel zweier Korridore im Raum Bern. Thesis im MAS-Programm in Raumplanung ETH Zürich. Zürich.

Koch; Schandl; Schmidtbauer (2006): Gemeinde Schützen am Gebirge, Bebauungsrichtlinien für das gesamte Ortsgebiet, AIR Kommunal- und Regionalplanung GmbH, Eisenstadt.

Koch; Schmidtbauer; Szalay (2016): Stadtgemeinde Neusiedl am See, Bebauungsrichtlinien Oberes Seefeld, Beschlussexemplar, Erläuterungsbericht mit Plandarstellung, AIR Kommunal- und Regionalplanung GmbH, Eisenstadt.

Koch; Prieler; Schmidtbauer (2021): Gemeinde Schützen am Gebirge, Bebauungsrichtlinien für das gesamte Ortsgebiet, 5. Änderung, AIR Kommunal- und Regionalplanung GmbH, Eisenstadt.

Maurer, J. (1995): Maximen für Planer. Schriften des Instituts für Orts-, Regional- und Landesplanung ETH Zürich. Nr.47. Zürich.

Moser, F.; Frei, W.; Voigt, A. (1988): Wohnbau im Ortsbild: regionsspezifische Verdichtungsformen zwischen Tradition und Transformation, Picus-Verlag, Wien.

Mühlbacher, S. (2020): Stadtgemeinde Purbach am Neusiedler See, Erläuterungsbericht Teilbebauungsplan Kreuzacker II, BESCHLUSSEXEMPLAR, Knollconsult Umweltplanung ZT GmbH.

Musil, R.; Pindur, P. (2012): Baulandpotenzialanalyse als Instrument zur Umsetzung nachhaltiger Siedlungsentwicklung – das Fallbeispiel Biosphärenpark Wienerwald. Raumforschung und Raumordnung, vol. 70, no. 5, 2012, S. 393–409.

Onz, C.; Mendel, M. (2017): Rückwidmungen von Bauland in Grünland im Burgenland und in Niederösterreich – Rechtliche Voraussetzungen und Folgen, Rechtsgutachten im Auftrag der Planungsge-meinschaft Ost, Wien.

ÖROK (2022a): Österreichische Raumordnungskonferenz, Die Österreichweiten ÖV-Güteklassen, Rahmen, Struktur & Beispiele, Heft 10, Wien.

ÖROK (2022b): Österreichische Raumordnungskonferenz, Exposé zu Baulandreserven.

Perry, C. A. (1929): City Planning for Neighborhood Life, in: Social Forces 8, 1, S. 98-100.

Polster, G.; Bachkönig, W.; Brettl, H.; Dreiszker, M.; Floiger, M.; Fröhlich, M.; Gruber, K.; Huber, H.; Leonhardt, U.; Schatovich, R.; Szorger, D.; Tiefenbacher, J. (2022): Historischer Atlas Burgenland, Amt der Burgenländischen Landesregierung (Hrsg.), Abteilung 7 – Landesmuseum, Eisenstadt.

Professur für Raumentwicklung, ETH Zürich (Hrsg.) (2010): Siedlungsflächenpotenziale für eine Siedlungsentwicklung nach innen – Modellvorhaben Raum+ Schwyz, Zürich.

Prokop; G.; Umweltbundesamt (2018): Bodenverbrauch in Österreich Status quo Bericht zur Reduktion des Bodenverbrauchs in Österreich, Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus, Wien.

Reiß-Schmidt, S. (2018): Innenentwicklung, in Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung, S. 995-1000, Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL), Hannover.

Renne, J. L. (2009): From Transit-Adjacent to Transit-Oriented Development, in: Local Environment, vol. 14, no. 1, 2009, S. 1–15.

Schedlmayer, H. (2016): Baulandreserven als „Altlast“ der Gemeinden Niederösterreichs, Schriftenreihe Recht und Finanzen für Gemeinden, MANZ'sche Verlags- und Universitätsbuchhandlung GmbH, Wien, S. 67-79.

Schmidtbauer; Szalay; Welz-Käsznar (2020): Stadtgemeinde Neusiedl am See, Bebauungsrichtlinien Oberes Seefeld, 1. Änderung, Erläuterungsbericht mit Plandarstellung, AIR Kommunal- und Regionalplanung GmbH, Eisenstadt.

Schnepper, M. (2012): Testentwurf – eine Methode zur Erkundung von Potenzialen der Innenentwicklung in Städten und Metropolregionen – dargestellt an den Beispielen Wien und Zurich, Wien.

Scholl, B. (1995): Aktionsplanung. Zur Behandlung komplexer Schwerpunktaufgaben in der Raumplanung, ORL-Bericht 98, Zürich.

Scholl, B. (2005): Strategische Planung, in: Handwörterbuch der Raumordnung, S. 1122–1129, Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL).

Scholl, B., (2011): Methoden, Einordnung sowie Denkmuster für Einsatz und Umgang in der Raumplanung, in: Grundriss der Raumordnung und Raumentwicklung, S. 281–291, Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL), Hannover.

Scholl, B. (2020): Was das Wiener Modell mit dem internationalen Doktorandenkolleg „Forschungslabor Raum“ zu tun hat, in: Dillinger/Getzner/Kanonier/Zech (Hrsg.), 50 Jahre Raumplanung an der TU Wien studieren – lehren – forschen. Jahrbuch des Instituts für Raumplanung der TU Wien 2020, Band 8, S. 149-161.

Schönwandt, W. (2011): Probleme als Ausgangspunkt für die Auswahl und den Einsatz von Methoden, in: Grundriss der Raumordnung und Raumentwicklung, S. 291-310, Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL), Hannover.

Thalinger, M. (2019): Wohnbaulandreserven und deren gemeindefiskalische Wirkung, Der öffentliche Sektor – The Public Sector, Vol. 45(1), S.27-34.

Tschirk, W. (2022): Theoretische und Methodische Grundlagen, Leseheft, LVA Kommunale Entwicklungsplanung, TU Wien – Forschungsbereich Örtliche Raumplanung, Wien.

Weyl, H. (1976): Räumliches Entwicklungspotenzial, Eine Grobübersicht, in: Raumforschung und Raumordnung, Vol. 34 No. 6, S. 238-245.

Zech, S.; Bork, H.; Müllechner, S.; Berger, M.; Dorner, F.; Emberger, G.; Shibayama, T.; Platzer, M.; Groessl, S.; Selz, E. (2017): BahnRaum - Schienenorientierte Siedlungsentwicklung und Erreichbarkeitsoptimierung, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) ÖBB Infrastruktur AG.

Webquellen

Amt der Burgenländischen Landesregierung (2024a): Das Burgenland, <https://www.burgenland.at/verwaltung/land-burgenland/> (9. Dezember 2024), Eisenstadt.

Amt der NÖ Landesregierung (2024): Widmungsumhüllende Niederösterreich, https://www.noel.gv.at/noel/OGD_Detailseite.html?id=81a23612-9823-4a61-95cb-09aea8242db8 (26. September 2024), St. Pölten.

Atlas-Burgenland (2022): Dörfliche Siedlungen, http://www.atlas-burgenland.at/index.php?option=com_content&view=article&id=517 (04. Dezember 2024).

ESRI (2024): ArcGIS Pro, What is ModelBuilder?, <https://pro.arcgis.com/de/pro-app/latest/help/analysis/geoprocessing/modelbuilder/what-is-modelbuilder-.htm>, (26. September 2024).

Gmasz, C. (2022): Kindergarten „Storchennest“ in Neusiedl am See eröffnet, Landesmedienservice Burgenland, www.burgenland.at, Eisenstadt.

Kühn, M. (2008): Strategische Stadt- und Regionalplanung. Raumforschung und Raumordnung, 66(3), 230-243, https://www.researchgate.net/publication/225544412_Strategische_Stadt-_und_Regionalplanung, (2. Oktober 2024).

ÖROK (2024): Österreichische Raumordnungskonferenz, Statistische Daten zur Flächeninanspruchnahme und Versiegelung, <https://www.oerok.gv.at/monitoring-flaecheninanspruchnahme/daten>, (26. September 2024), Wien.

Planungsgemeinschaft Ost (2024): Stadtregion+, <https://www.planungsgemeinschaft-ost.at/die-region/stadtregion#:~:text=Die%20Stadtregion%2B%20ist%20Teil%20der,nieder%C3%B6sterreichische%20und%2063%20burgenl%C3%A4ndische%20Gemeinden> (23. September 2024), Wien.

Randelhoff, M. (2018): ÖPNV-orientierte Siedlungsentwicklung: Transit Oriented Development (TOD) vs. Transit Adjacent Development (TAD), in: Zukunft Mobilität, <https://www.zukunft-mobilitaet.net/166082/analyse/oepnv-orientierte-siedlungsentwicklung-transit-oriented-development-tod-vs-transit-adjacent-development-tad/>, (11. Januar 2025), Hamburg.

Raum+ (2024): ETH Zürich Institut für Raum- und Landschaftsentwicklung Planung von Landschaft und Urbanen Systemen – PLUS, Methodik, <https://www.raumplus.ethz.ch/de/methodik/> (27. August 2024), Zürich.

Statistik Austria (2024): Bevölkerung zu Jahres-/Quartalsanfang, www.statistik.at (November 2024), Wien.

VOR (2024): Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH, <https://www.vor.at/befoerderung/downloads> (25. November 2024), Wien.

Rechtsquellen

Gesetz vom 17. Dezember 2008 über die Raumordnung im Land Salzburg (Salzburger Raumordnungsgesetz 2009 - ROG 2009), LGBl Nr 30/2009.

Landesgesetz über die Raumplanung im Burgenland 2019 (Burgenländisches Raumplanungsgesetz 2019 - Bgld. RPG 2019), LGBl. Nr. 49/2019 idF LGBl. Nr. 3490/2023.

Verordnung der Burgenländischen Landesregierung, mit der das Landesentwicklungsprogramm 2011 erlassen wird (LEP 2011), LGBl. Nr. 71/2011.

Entwicklungsprogramm für die Region „Neusiedler See - Parndorfer Platte“ (2023), Verordnung der Burgenländischen Landesregierung vom 7. Februar 2023, mit der ein Entwicklungsprogramm für die Region „Neusiedler See - Parndorfer Platte“ erlassen wird, LGBl. Nr. 10/2023.

Verordnung der Burgenländischen Landesregierung vom 16. Mai 2023, mit der leistbare Kaufpreise für Baulandgrundstücke im Burgenland festgelegt werden, LGBl. Nr. 40/2023.

Verordnung der Burgenländischen Landesregierung vom 31. März 2009, mit der die Form der Flächenwidmungspläne geregelt wird (Planzeichenverordnung für Digitale Flächenwidmungspläne 2008), LGBl. Nr. 33/2009.

Datenquellen

Amt der Burgenländischen Landesregierung (2024b): Fachdaten - Haltestellen, www.bglld.gv.at (September 2024), Eisenstadt.

Amt der Burgenländischen Landesregierung (2024c): Fachdaten - Widmungsflächen, www.bglld.gv.at (September 2024), Eisenstadt.

Amt der Burgenländischen Landesregierung (2025): GeoDaten Burgenland, geodaten.bglld.gv.at (Januar 2025), Eisenstadt.

AustriaTech – Gesellschaft des Bundes für technologiepoltische Maßnahmen GmbH (2023): OEV-Gueteklassen, files.austriatech.at (September 2024), Wien.

Basemap.at (2021): Orthofoto, Wien.

Bundesamt für Eich und Vermessungswesen – BEV (2024a): DLM-Verkehr - Digitales Landschaftsmodell - Verkehr, www.bev.gv.at (September 2024), Wien.

Bundesamt für Eich und Vermessungswesen – BEV (2024b): Kataster Grafik SHP Stichtag, data.bev.gv.at (September 2024), Wien.

Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen – BEV (2024c): Verwaltungsgrenzen (VGD) BEV Stichtag 01.04.2024, data.bev.gv.at (September 2024), Wien

Data.gv.at (2018): CORINE-Landbedeckung 2018, Wien.

Forschungsbereich Stadt- und Regionalforschung – SRF (2024): GIP-Verkehrsnetz (September 2024), Wien.

OEBB Open Data (2024): Geo Netz, data.oebb.at (September 2024), Wien.

ÖROK (2023): Österreichische Raumordnungskonferenz, Statistische Daten zur Flächeninanspruchnahme und Versiegelung, www.oerok.gv.at (September 2024), Wien.

Statistik Austria (2024a): Abgestimmte Erwerbsstatistik, ww.statistik.at (September 2024)

Statistik Austria (2024b), Bevölkerung zu Jahresbeginn nach administrativen Gebietseinheiten (Bundesländer, NUTS-Regionen, Bezirke, Gemeinden) seit 2002, www.statistik.at (Dezember 2024), Wien.

Experteninterviews

Bindreiter, Stefan (2024): Expertengespräch zum Thema *Baulandreservenerhebung*, 23. Oktober 2024, Videocall.

Pinter, Michael (2024): Expertengespräch zum Thema *Baulandreservenerhebung und Baulandmobilisierung im Burgenland*, 29. Oktober 2024, Eisenstadt.

Steiner, Florian (2024): Expertengespräch zum Thema *Umgang mit Baulandreserven im Burgenland*, 29. Oktober 2024, Eisenstadt.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 - Bahnlinien im Untersuchungsraum (eigene Darstellung nach Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2024b; BEV, 2024c; Data.gv.at, 2018 und OEGB Open Data, 2024)	22
Abbildung 2- Haltestellenkategorien (eigene Darstellung nach Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2024b; BEV, 2024b; BEV, 2024c und OEGB Open Data, 2024).....	23
Abbildung 3 - Analysegemeinden (eigene Darstellung nach BEV, 2024c).....	24
Abbildung 4 - Bevölkerungsentwicklung in den Bezirken des Burgenlands (eigene Darstellung nach Hanika, 2022).....	25
Abbildung 5 - Bevölkerungsveränderung in den Untersuchungsgemeinden (eigene Darstellung nach BEV, 2024c und Statistik Austria, 2024b)	26
Abbildung 6 - Bevölkerungsdichte in den Untersuchungsgemeinden (eigene Darstellung nach BEV, 2024c; ÖROK, 2023 und Statistik Austria, 2024b)	27
Abbildung 7 - Anteil der AuspendlerInnen (eigene Darstellung nach BEV, 2024c und Statistik Austria, 2024a).....	28
Abbildung 8 - Dorf- und Hofformen im Burgenland (eigene Darstellung nach Polster et al, 2022)	30
Abbildung 9 - Struktur der Streckhöfe (Andritz, 2014)	31
Abbildung 10 – Schema der Dorfentwicklung im Burgenland (Polster et al., 2022).....	33
Abbildung 11 - Ergebnis (eigene Darstellung nach A. d. B. Landesreg., 2024c; BEV, 2024b und Basemap.at, 2021)	52
Abbildung 12 - GIS Prozesskette zur Baulandreservenerhebung (eigene Darstellung)	53
Abbildung 13 - Fehleranalyse (eigene Darstellung nach BEV, 2024b und Basemap.at, 2021) ...	54
Abbildung 14 - Gegenüberstellung Radius und Netzwerk (eigene Darstellung nach Basemap.at, 2021 und SRF, 2024)	58
Abbildung 15 - ÖV Güteklassen (eigene Darstellung nach AustriaTech, 2023 und BEV, 2024c).....	59
Abbildung 16 - Anteil bebauter und unbebauter Flächen nach Widmungskategorien (eigene Darstellung nach eigener Berechnung)	60
Abbildung 17 - Anteil an Baulandreserven innerhalb des Einzugsbereichs von Bahnhaltstellen (eigene Darstellung nach eigener Berechnung auf Basis von BEV, 2024c).....	61
Abbildung 18 - Baulandreserven in den ÖV-Güteklassen (eigene Darstellung nach eigener Berechnung)	62
Abbildung 19 - Baulandreserven in den ÖV-Güteklassen A-D (eigene Darstellung nach eigener Berechnung).....	63
Abbildung 20 – Finale Bewertung der Wohnbaulandreserven mit drei hervorgehobenen Gemeinden aus dem Korridor (eigene Darstellung)	67
Abbildung 21 – Südlicher Teil des Wohngebiets Kirchäcker II (eigene Aufnahme)	72
Abbildung 22 - Luftbildvergleich Bahnhof Neusiedl am See 1957 und 2022 (Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2025)	73
Abbildung 23 – Bewertung der Flächen am Oberen Seefeld (eigene Darstellung auf Basis eigener Berechnung und Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2024c; BEV, 2024b und SRF, 2024).....	75
Abbildung 24 - Grundstücksstruktur am Oberen Seefeld (eigene Darstellung nach Basemap.at, 2021 und BEV, 2024b)	78
Abbildung 25 - Testentwurf am Oberen Seefeld (eigene Darstellung auf Basis von BEV, 2024b)	79

Abbildung 26 – Gestaltungsplan und Nutzungen am Oberen Seefeld (eigene Darstellung auf Basis von BEV, 2024b).....	80
Abbildung 27 - Gefahrenzonen am Oberen Seefeld (eigene Darstellung auf Basis von Amt d. Bgld. Landesreg., 2024b; 2024c und BEV, 2024b).....	82
Abbildung 28 - Luftbildervergleich Bahnhof Schützen am Gebirge 1957 und 2022 (Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2025).....	83
Abbildung 29 – Bewertung der Flächen auf den Strassäckern Süd (eigene Darstellung auf Basis eigener Berechnung und Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2024a; BEV, 2024b und SRF, 2024).	84
Abbildung 30 - Grundstücksstruktur auf den Strassäckern Süd (eigene Darstellung nach Basemap.at, 2021 und BEV, 2024b).....	87
Abbildung 31 - Testentwurf auf den Strassäckern Süd (eigene Darstellung auf Basis von BEV, 2024b).....	88
Abbildung 32 - Gestaltungsplan und Nutzungen auf den Strassäckern Süd (eigene Darstellung auf Basis von BEV, 2024b).....	89
Abbildung 33 - Luftbildervergleich Bahnhof Schützen am Gebirge 1957 und 2022 (Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2025).....	91
Abbildung 34 - Bewertung der Flächen auf den Mauselwiesen (eigene Darstellung auf Basis eigener Berechnung und Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2024a; BEV, 2024b und SRF, 2024).	93
Abbildung 35 - Grundstücksstruktur auf den Mauselwiesen (eigene Darstellung nach Basemap.at, 2021 und BEV, 2024b).....	95
Abbildung 36 – Testentwurf auf den Mauselwiesen (eigene Darstellung auf Basis von BEV, 2024b).....	96
Abbildung 37 - Gestaltungsplan und Nutzungen auf den Mauselwiesen (eigene Darstellung auf Basis von BEV, 2024b).....	97
Abbildung 38 - Wolke-Baum Metapher (Grams, 2015, S.64).....	104
Abbildung 39 - Prozess zur strategischen Entwicklung (eigene Darstellung).....	111

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 - Klassifizierung nach Raum+ (Raum+, 2024).....	14
Tabelle 2 - Haltestellenkategorien (ÖROK, 2022a).....	18
Tabelle 3 - ÖV Güteklassen I bis VIII (ÖROK, 2022a).....	19
Tabelle 4 - Abgabenhöhe zur Baulandmobilisierungsabgabe (eigene Darstellung nach § 24a Abs. 6 Bgld. RPG 2019).....	47
Tabelle 5 - Dateninformationen (eigene Darstellung).....	50
Tabelle 6 - Wohnbaulandwidmungen (eigene Darstellung nach Planzeichenverordnung für Digitale Flächenwidmungspläne 2008).....	51
Tabelle 7 - Gemeinden mit den meisten Baulandreserven in den Klassen A-D (eigene Darstellung nach eigener Berechnung).....	64
Tabelle 8 - Parameter des Bewertungssystems (eigene Darstellung).....	65
Tabelle 9 - Aufgabentypen in der Raumplanung (eigene Darstellung nach Grams, 2015, S.60).....	103

