

Langenlois

Der Bahnhof Langenlois als multimodale Mobilitätsdrehscheibe und Eingangstor der Gemeinde



#Bahnhofstransformation #Mobilitätsdrehscheibe #Multimodalität

#Bahnhofsumfeld #CoPlanning #Beteiligung #KlimafitteMobilität

#Regionalbahnhof #Freiraumgestaltung #Bahn-Park

Der Pilot Langenlois untersuchte am Beispiel des Bahnhofs, wie Regionalbahnhöfe gemeinsam mit den relevanten Akteur:innen zu attraktiven, multimodalen Mobilitätsdrehscheiben und identitätsstiftenden Eingangstoren einer Gemeinde weiterentwickelt werden können.

Im Mittelpunkt stand dabei nicht nur die räumliche Gestaltung des Bahnhofs und seines Umfeldes, sondern vor allem die Frage, wie Abstimmungs-, Entscheidungs- und Planungsprozesse zwischen ÖBB, Land Niederösterreich, Gemeinde, VOR sowie lokalen Stakeholder:innen organisiert werden müssen, um integrierte und klimafreundliche Lösungen zu ermöglichen. Ausgangspunkt war die Modernisierung der Kamptalbahn, die zahlreiche Veränderungen im Bahnhofsbereich auslöste und gleichzeitig die Chance bot, den Bahnhof neu zu denken. Ziel war es, klimafreundliche Mobilität zu fördern, die Aufenthaltsqualität zu erhöhen, die Anbindung an das Stadtzentrum zu verbessern sowie den Bahnhof als attraktives Entree für Bewohner:innen, Pendler:innen und Tourist:innen weiterzuentwickeln. Neben der Erarbeitung eines Mobilitäts- und Freiraumkonzepts standen auch Fragen der Zusammenarbeit zwischen Institutionen, der Beteiligung der Bevölkerung und der Integration unterschiedlicher Nutzungsansprüche im Fokus. So entwickelte sich der Pilot von einem klassischen Infrastrukturvorhaben zu einem breit angelegten Transformationsprozess, in dem Mobilität, Freiraum, Tourismus, Ortsentwicklung und Beteiligung gemeinsam betrachtet wurden.

Die Transformation eines Bahnhofs ist nicht in erster Linie eine Bauaufgabe, sondern eine Aufgabe der Zusammenarbeit und Koordination zwischen Menschen, Organisationen und Interessen.



Abb. 1: Bahnhofsumfeld – Ausgangssituation



Abb. 2: Zugang zum Bahnhof vor der Umgestaltung



Abb. 3: Bahnsteigbereich Langenlois

PROBLEMSTELLUNG · MOTIVATION · HERAUSFORDERUNGEN

Bahnhöfe sind weit mehr als Verkehrsinfrastruktur. Sie sind Mobilitätsdrehscheiben, öffentliche Räume und vermitteln häufig den ersten Eindruck einer Gemeinde. Gleichzeitig treffen an ihnen unterschiedlichste Interessen, Zuständigkeiten und Planungen aufeinander. Im Fall von Langenlois kamen die Modernisierung der Kamptalbahn, kommunale Entwicklungsziele, touristische Anforderungen, Fragen der Klimaanpassung sowie die Erwartungen der Bevölkerung zusammen.

Eine wesentliche Herausforderung bestand darin, die unterschiedlichen Interessen und Planungen von ÖBB, Land Niederösterreich, Gemeinde, Verkehrsplanung, Freiraumplanung, Wirtschaft und Bevölkerung in einem gemeinsamen Prozess zusammenzuführen. Erschwert wurde dies durch komplexe Zuständigkeiten, begrenzte Budgets, lange Entscheidungswege und teilweise bereits laufende Planungen. Im Projektverlauf zeigte sich zudem, dass Kommunikations- und Beteiligungsprozesse eine wesentlich größere Rolle spielen als ursprünglich angenommen und entscheidend für Akzeptanz und Umsetzungserfolg sind.

Die größte Herausforderung bestand nicht in der Planung einzelner Maßnahmen, sondern darin, unterschiedliche Interessen, Zuständigkeiten und Entscheidungslogiken zu einem gemeinsamen Zukunftsbild zusammenzuführen.

KONTEXT & HINTERGRÜNDE

Der Pilot Langenlois fand im Kontext der Modernisierung der Kamptalbahn statt. Dadurch waren viele infrastrukturelle und technische Rahmenbedingungen bereits definiert, während gleichzeitig neue Gestaltungsspielräume für Bahnhofsumfeld und Mobilitätsangebote entstanden. Der Pilot setzte genau an dieser Schnittstelle an und verknüpfte bestehende Planungen mit den Entwicklungszielen der Gemeinde sowie den Anforderungen unterschiedlicher Nutzer:innengruppen.

Charakteristisch für den Piloten war die Zusammenarbeit einer Vielzahl von Akteur:innen mit unterschiedlichen Aufgaben, Interessen und Entscheidungskompetenzen. Gemeinde, Land Niederösterreich, ÖBB, VOR, Tourismus, Wirtschaft, Planung und Bevölkerung mussten laufend abgestimmt werden. Hinzu kamen externe Einflüsse wie das Hochwasser 2024, das sowohl Ressourcen als auch Prioritäten veränderte.

DER PROZESS HIN ZUR UMSETZUNG

Zu Beginn des Projekts wurden relevante Akteur:innen identifiziert, Zuständigkeiten geklärt und ein gemeinsamer Wissensstand aufgebaut. Workshops, Abstimmungsgespräche und Begehungen dienten dazu, Herausforderungen rund um Mobilität, Freiraum, Tourismus und Bahnhofsentwicklung gemeinsam zu analysieren. Darauf aufbauend wurde ein Mobilitäts- und Freiraumkonzept erarbeitet, das unterschiedliche Entwicklungsmöglichkeiten für den Bahnhof und sein Umfeld aufzeigte.

Im weiteren Verlauf wurden zusätzliche Stakeholder:innen aus Tourismus, Wirtschaft und Regionalentwicklung eingebunden. Mit der Formierung einer Bürger:inneninitiative rückte die

Beteiligung der Bevölkerung stärker in den Fokus. Über Befragungen, Informationsveranstaltungen und Beteiligungsformate wurden Ideen gesammelt und in den Planungsprozess integriert.

Ein zentraler Meilenstein war die Entwicklung und Umsetzung eines Realexperiments: Gemeinsam mit Bevölkerung, Schule, Gemeinde und weiteren Akteur:innen wurde ein 1:1-Modell des geplanten Bahn-Parks errichtet und getestet. Die gewonnenen Erkenntnisse flossen direkt in die dauerhafte Gestaltung ein und machten den Prozess sichtbar und erlebbar.

ERGEBNIS DES PILOTEN: WAS IST ENTSTANDEN?

Der Pilot führte zu einer gemeinsamen fachlichen und organisatorischen Grundlage für die Weiterentwicklung des Bahnhofs Langenlois als Mobilitätsdrehscheibe.

Grafik zu den Zuständigkeiten

Im Rahmen der Abstimmungsprozesse wurde eine anpassbare Grafik zur Darstellung der sehr komplexen Zuständigkeiten bei Regionalbahnhöfen entwickelt, die bei zukünftiger Kommunikation helfen kann.

Zuständigkeiten Planung/Errichtung



Abb. 4: Zuständigkeiten Planung / Errichtung

Zuständigkeiten Betreuung/Instandhaltung



Abb. 5: Zuständigkeiten Betreuung / Instandhaltung

Mobilitäts- und Freiraumkonzept

Zentrales planerisches Ergebnis ist ein Mobilitäts- und Freiraumkonzept, das Anforderungen aus Mobilität, Freiraumgestaltung, Klimaanpassung, Tourismus und Ortsentwicklung zusammenführt. Darauf aufbauend wurden Varianten für die Gestaltung des Bahnhofsumfeldes, die Neuorganisation von Park&Ride- und Bike&Ride-Anlagen sowie Maßnahmen zur besseren Anbindung des Bahnhofs entwickelt.

Nutzungskonzept 1:500

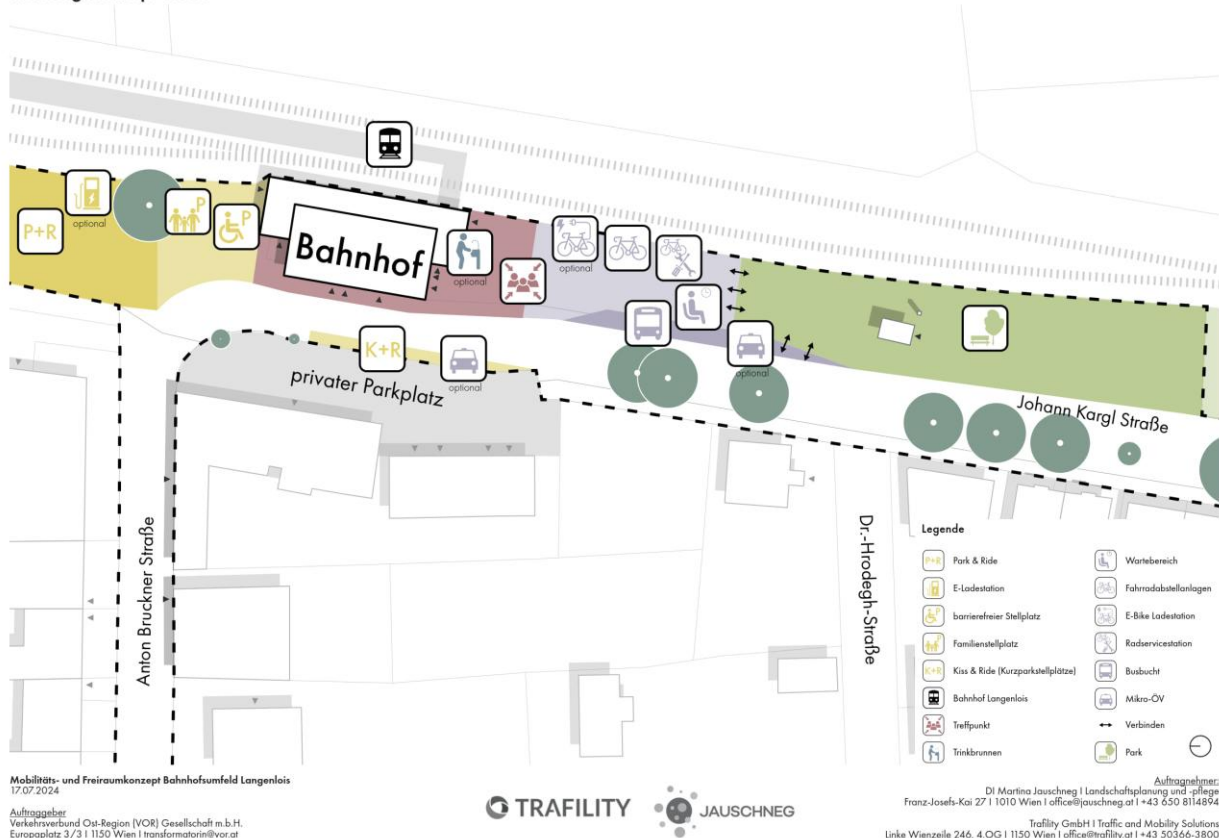


Abb. 6: Nutzungskonzept Bahnhofsumfeld, Maßstab 1:500

Bahn-Park

Ein sichtbares Ergebnis des Prozesses ist der gemeinsam entwickelte Bahn-Park. Aus einem Beteiligungsprozess mit integriertem Realexperiment entstand ein dauerhaftes Gestaltungskonzept für die Grünfläche beim Bahnhof. Erste Maßnahmen wie Baumpflanzungen, die Errichtung einer Trockensteinmauer und die Herstellung von Wegen wurden bereits umgesetzt beziehungsweise begonnen.



Abb. 7: Bahn-Park – erste umgesetzte Maßnahmen

Darüber hinaus entstanden wichtige Erkenntnisse zur integrierten Bahnhofsentwicklung, zur Zusammenarbeit zwischen unterschiedlichen Organisationen sowie zu Kommunikation und Beteiligung bei komplexen Infrastrukturprojekten.

LEARNINGS

Die folgenden Erfahrungen aus dem Piloten lassen sich auf vergleichbare Bahnhofs- und Mobilitätsprojekte übertragen.

WAS SICH BEWÄHRT HAT

Formate und Arbeitsweisen, die den Prozess spürbar vorangebracht haben.

Besonders erfolgreich war der Aufbau eines gemeinsamen Wissensstandes zwischen den beteiligten Organisationen. Formate wie der Reality Check, gemeinsame Begehungen und Workshops ermöglichten Perspektivwechsel und trugen dazu bei, Anforderungen, Rahmenbedingungen und Handlungsbedarfe besser zu verstehen.

Ebenfalls bewährt hat sich das Co-Planning im Kernteam. Die kontinuierliche Zusammenarbeit zwischen Gemeinde, Land Niederösterreich, ÖBB und VOR schuf die Grundlage für das Mobilitäts- und Freiraumkonzept sowie für die spätere Umsetzung konkreter Maßnahmen. Visualisierungen und Planentwürfe erwiesen sich dabei als besonders hilfreiche Kommunikationsinstrumente.

Im Beteiligungsprozess zeigte sich, dass niederschwellige Dialogangebote und konkrete Mitgestaltungsmöglichkeiten sehr wirksam sind. Formate wie das wandernde Parkbankerl, Informationsveranstaltungen vor Ort und die gemeinsamen Bautage bauten Vertrauen auf und erhöhten die Akzeptanz für Veränderungen. Besonders das Realexperiment machte geplante Veränderungen unmittelbar erlebbar. Die Bevölkerung wurde nicht nur informiert, sondern erhielt die Möglichkeit, Ideen einzubringen, Planungen mitzugestalten und Lösungen vor Ort zu erproben.

WORAUF ES ANKOMMT - EMPFEHLUNGEN FÜR VERGLEICHBARE PROJEKTE

Punkte, die von Beginn an mitgedacht werden sollten, damit ein solcher Prozess trägt.

Bahnhofsprojekte benötigen von Beginn an eine abgestimmte und kontinuierliche Kommunikation. Lange Phasen ohne sichtbare Fortschritte führen rasch zu Unsicherheit und Vertrauensverlust. Regelmäßige Informationen und klar kommunizierte Zeitpläne sind daher essenziell.

Ebenso wichtig ist die frühzeitige Klärung von Zuständigkeiten, Rollen und Entscheidungsspielräumen. Beteiligte müssen verstehen können, wer wofür verantwortlich ist und bei welchen Themen tatsächlich Mitgestaltung möglich ist. Ein transparentes Erwartungsmanagement verhindert falsche Erwartungen und reduziert Konflikte.

Für vergleichbare Projekte empfiehlt sich eine neutrale Prozess- und Kommunikationsstelle, die Informationen bündelt und als Vermittlerin zwischen den Organisationen fungiert. Die Erfahrungen in Langenlois zeigen zudem, dass ausreichend Zeit- und Personalressourcen für Koordination, Kommunikation und Beteiligung eingeplant werden müssen.

Der Pilot Langenlois zeigt, dass die integrierte Entwicklung von Bahnhöfen dann besonders erfolgreich ist, wenn technische Planung, Organisationsentwicklung, Kommunikation und Beteiligung von Beginn an gemeinsam gedacht werden.

PROJEKTINFORMATIONEN

Pilotgemeinde	Langenlois, Niederösterreich – Kamptal
Laufzeit	2023 – 2026
Projektpartner:innen	Gemeinde Langenlois, Land Niederösterreich, ÖBB, VOR, lokale Stakeholder:innen
Themenfelder	Bahnhofstransformation, Mobilitätsdrehscheibe, Freiraumgestaltung, Beteiligung
Kontakt	Katja Arzberger, Projektleitung; katja.arzberger@vor.at
Bildnachweis	Abb. 1-3 & 7: VOR, Abb. 4-5: Viktor Solt-Bittner, Abb. 6: Trafility & Jauschneg

Das Forschungsprojekt Trans|formator:in setzt sich mit der Beschleunigung und Prozessoptimierung der Umgestaltung öffentlicher Räume auseinander. Die Pilotgemeinden erproben gemeinsam mit Wissenschaft und Praxis neue Wege der Zusammenarbeit bei der Transformation von Mobilitäts- und Freiräumen.

Gefördert im Rahmen des Programms Mobilität der Zukunft.

 Bundesministerium
Innovation, Mobilität
und Infrastruktur

