

An die  
Präsidentin des Nationalrates  
Doris Bures  
Parlament  
1017 Wien

GZ. BMVIT-13.000/0009-I/PR3/2015  
DVR:0000175

Wien, am 27. Mai 2015

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Pock, Kollegin und Kollegen haben am 27. März 2015 unter der **Nr. 4438/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend das 2,5-Hektar-Ziel der Österreichischen Nachhaltigkeitsstrategie gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 15:

- Gemäß Leitziel 13 der gemeinsam mit allen Bundesländern erstellten Österreichischen Nachhaltigkeitsstrategie (BMLFUW 2002) sollte bis 2010 die tägliche Inanspruchnahme durch zusätzliche Bau- und Verkehrsflächen auf maximal 2,5 ha reduziert werden. Die Erreichung dieses Ziels wird weiterverfolgt, ein Zeithorizont wurde jedoch nicht festgelegt. Besteht seitens Ihres Ressorts ein Bekenntnis zur Mitwirkung an der Zielerreichung? (BMVIT, BMWFW, BKA)
  - a.Falls nein, weshalb sieht Ihr Ressort keine Mitverantwortung für die Erreichung des 2,5-Hektar-Ziels?
  - b.Falls ja, durch welche Maßnahmen seitens Ihres Ressorts erfolgt eine Mitwirkung zur Zielerreichung?
- Mit welchen Maßnahmen wird Ihr Ressort die bisherigen Maßnahmen so verstärken, dass das 2,5-Hektar-Ziel bis zum Jahr 2020 erreicht werden kann?

Zur Reduktion des Flächenverbrauchs bzw. der Bodenversiegelung stellen Raumordnungsinstrumente einen Teil der vielen Möglichkeiten dar. Der diesbezügliche Aufgabenbereich des Bundeskanzleramts umfasst gemäß Bundesministeriengesetz die Koordination der Raumordnung

und Regionalpolitik, ohne eine materiell rechtliche Kompetenz zu begründen. Das Verfassungsrecht überträgt dem Bund einzelne sektorale raumrelevante Planungskompetenzen. Somit liegt auch die Verantwortung für raumrelevante Planungsmaßnahmen mit allfälligen Zielsetzungen für Flächenverbrauchsreduktion bzw. gegen Bodenversiegelung bei den jeweils zuständigen Kompetenzträgern. Diese behandeln damit zusammenhängende Fragen der Raumordnung u.a. im Rahmen der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK), für deren Geschäftsstelle das Bundeskanzleramt als Träger fungiert.

Zu Frage 2:

- *Wie hoch ist der jeweilige tägliche Flächenverbrauch für die Jahre 2010 bis 2014, und mit welcher Flächenneuinanspruchnahme rechnet Ihr Ressort in jedem einzelnen Jahr bis 2020 insgesamt in Österreich?*

Ich verweise auf die Beantwortung der parlamentarischen Anfrage Nr. 4441/J durch den Herrn Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft.

Zu Frage 3:

- *Welche Maßnahmen hat Ihr Ressort bereits ergriffen, um die Zerschneidungswirkung von Infrastrukturmaßnahmen zu vermeiden?*
- Welche weiteren diesbezüglichen Maßnahmen sind seitens Ihres Ressorts geplant?*

Im Bereich des hochrangigen Straßennetzes werden für alle neuen Linienvorhaben Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren durchgeführt. Dabei werden u.a. die Auswirkungen auf den Menschen, den Siedlungs- und Erholungsraum, die Raumstruktur, die Ökologie und Landschaft mit betrachtet und bewertet. Überall dort, wo es aus fachlichen Gründen erforderlich erscheint, werden Grünbrücken und Einhausungen vorgesehen, um die Zerschneidungswirkung durch diese neuen Straßenstücke zu verringern.

Für Bauvorhaben von Hochleistungsstrecken abseits reiner Bestandsausbauten ist in der Regel eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVP-G) erforderlich. Hierzu ist vom Projektwerber eine Umweltverträglichkeitserklärung vorzulegen, aus der unter anderem auch der Bedarf an Grund und Boden während des Bauens und des Betriebes

hervorgeht (§ 24 Abs. 7 in Verbindung mit § 6 Abs. 1 Z 1 lit. a UVP-G). Diese Unterlagen werden von den behördlich bestellten Sachverständigen im Rahmen eines Umweltverträglichkeitsgutachtens überprüft. Diese Gesamtgutachten folgen im Schienennbereich weitgehend einem einheitlichen Schema (konkrete Beispiele unter <http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/verfahren/index.html>), und sind gewöhnlich in vier Fragenbereiche gegliedert:

- Alternativen, Trassenvarianten, Nullvariante
- Auswirkungen des Vorhabens auf Mensch, Boden, Wasser, Landschaft, Kultur- und Sachgüter inkl. Infrastruktur
- Auswirkung auf die Entwicklung des Raumes
- fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen

Im Rahmen des Fachbereiches 2 werden für die einzelnen Schutzgüter (z.B. Mensch, Tiere, Pflanzen, Lebensräume, Boden, Wasser, Luft/Klima, Landschaft, Sach- und Kulturgüter) jeweils auch Zerschneidungseffekte und Trennwirkungen geprüft.

Genehmigungen dürfen für derartige Vorhaben nur dann erteilt werden, wenn im Ermittlungsverfahren unter anderem nachgewiesen wurde, dass vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmende Interessen durch das Bauvorhaben nicht verletzt werden oder im Falle des Vorliegens einer Verletzung solcher Interessen, der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus der Verletzung dieser Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Vorhabens entsteht (§ 24f Abs. 1 und § 24 Abs. 1 UVP-G in Verbindung mit § 31f Z 2 Eisenbahngesetz).

#### Zu Frage 4:

- Welche Folgen sieht Ihr Ressort bei zusätzlichem Flächenverbrauch für die Gemeinden und ihre Infrastrukturfolgekosten?

Die Folgekosten für die bei der Aufschließung von Grundstücken erforderlichen infrastrukturellen Einrichtungen, die durch die Gemeinden hergestellt werden müssen, sind in unmittelbarem Zusammenhang mit den Widmungsaktivitäten auf örtlicher Ebene zu sehen.

Der in der Frage angesprochene Themenbereich fällt dabei allerdings in die Kompetenzen der Länder und auf örtlicher Ebene in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinden.

Entsprechend der im Gesamtverkehrsplan des bmvt angesprochenen Ziele der österreichischen Verkehrspolitik, arbeitet das Verkehrsressort verstärkt mit den Ländern an Lösungsansätzen hinsichtlich einer stärkeren Abstimmung zwischen Verkehrsplanung und Raumordnung. Konkret ist hier z.B. die bessere Verknüpfung der Siedlungsentwicklung mit der Angebotsplanung im Bereich des öffentlichen Verkehrs, der durch Bund und Land bestellt wird ein wichtiger Ansatzpunkt.

Im Auftrag der Landesverkehrsreferentenkonferenz beschäftigt sich die ÖREK Umsetzungspartnerschaft „Raumordnung und Verkehr“ unter der gemeinsamen Federführung des Landes Niederösterreich und des bmvt hierzu mit der Frage, wie die Erschließung mit Öffentlichem Verkehr (ÖV) und die Siedlungsentwicklung bestmöglich koordiniert werden können. Eine Berücksichtigung bestehender ÖV-Achsen bei den Planungen zur Siedlungsentwicklung (Nachverdichtung, Neuwidmung im Einzugsbereich von Haltestellen des ÖV) würde hier einerseits zu geringerem Flächenverbrauch aus der Baulandwidmung und andererseits zu einem effizient finanzierbaren ÖV Angebot beitragen.

#### Zu den Fragen 5 bis 9:

- *Mit welchen Maßnahmen unterstützt Ihr Ressort die Bundesländer bzw. in weiterer Folge die Gemeinden derzeit dabei vorausschauend Folgekosten für Flächenverbrauch zu ermitteln und in Planungen einzubeziehen?*
- *Welche weiteren Maßnahmen sind dazu geplant?*
- *Mit welchen Maßnahmen unterstützt Ihr Ressort flächensparendes Bauen von Siedlungen (z.B. Modellvorhaben, Forschungsvorhaben, Förderung)?*
- *Mit welchen Maßnahmen unterstützt Ihr Ressort flächensparendes Bauen von Verkehrswegen (z.B. Modellvorhaben, Forschungsvorhaben, Förderung)?*
- *Wie verteilt sich der Flächenverbrauch 2014 auf die verbrauchten Flächentypen Wald, landwirtschaftliche Nutzflächen, sonstige Flächen (bitte aufschlüsseln), und wie viel entfällt davon auf Siedlungs-, und wie viel auf Verkehrsflächen?*

Hinsichtlich der hochrangigen Verkehrsinfrastruktur orientiert sich die Planungsaktivität des Bundes entlang einer kleineren Zahl für die überregionale Erschließung erforderlicher Trassenbänder.

Alleine schon aufgrund der zunehmenden Zersiedlung nur mehr in geringem Ausmaß verfügbaren Trassenräume stellt der sparsame Umgang mit dem Boden ein zwingendes Prinzip in der Infrastrukturplanung dar.

Abseits baulicher Maßnahmen zielen Maßnahmen des bmvit im Bereich der intelligenten Verkehrssysteme auf eine bessere Ausnutzung bereits bestehender Infrastrukturangebote, und senken durch deren effizientere Nutzung den Bedarf an zusätzlichen Flächen. Auch Maßnahmen, die der verbesserten Information der Nutzer und damit zu einer optimierten Nutzung des öffentlichen Verkehrs beitragen, wären hier anzuführen. Die entsprechende Strategie des Bundes ist hierzu im IVS-Aktionsplan Österreich, der durch das bmvit erstellt und veröffentlicht wurde, dokumentiert

([http://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/gesamtverkehr/downloads/ivsaktionsplan2011\\_lang.pdf](http://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/gesamtverkehr/downloads/ivsaktionsplan2011_lang.pdf)).

Darüber hinaus verweise ich auf die Beantwortung der parlamentarischen Anfrage Nr. 4441/J durch den Herrn Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft.

Zu den Fragen 10 bis 12:

- *In welchem Umfang wurden Flächen für Bundesverkehrsprojekte in den Bereichen Straße und Schiene zwischen den Jahren 2005 und 2015 verbraucht bzw. versiegelt?*
- *Wie hoch ist der Flächenverbrauch für Bundesverkehrsprojekte im Jahr 2014, und mit welchem Verbrauch rechnet die Bundesregierung in jedem einzelnen Jahr bis zum Jahr 2020?*
- *Inwiefern findet das 2,5-Hektar-Ziel bei der Planung von Verkehrsprojekten, z.B. im Rahmen des Gesamtverkehrsplans, Berücksichtigung?*

Eine Statistik über den Flächenverbrauch des Infrastrukturausbaus liegt nicht vor, auch fehlen genaue Definitionen, ab wann von Verbrauch einer Fläche gesprochen werden kann, etwa bei Flächen, die nur während der Bauphase benötigt werden.

In vielen Fällen erfordern die Auflagenbescheide der Behörde im Rahmen der im Regelfall für derartige Vorhaben erforderlichen Umweltverträglichkeitsprüfung, dass eine Inanspruchnahme durch Gegenmaßnahmen auszugleichen ist.

Auch wären etwa Eisenbahnstrecken, die an die Länder übergeben und dort stillgelegt und zum Teil auch abgebaut wurden, in den Betrachtungen zu berücksichtigen.

Die Nutzung von Boden stellt immer eine Abwägung zwischen verschiedenen Nutzungspotentialen dar. Im Hinblick auf die ökologischen Funktionen des Bodens ist dazu auch anzumerken, dass eine Inanspruchnahme keinesfalls bedeutet, dass diese Flächen vollständig versiegelt oder dem Naturhaushalt gänzlich entzogen sind.

Ein sparsamer und bewusster Umgang mit wertvollem Boden ist jedenfalls ein wesentliches Prinzip innerhalb der Planungsprozesse des Bundes.

Zu Frage 13:

- *Welche Fördermittel und Maßnahmen setzt Ihr Ressort ein um Flächenrecycling zu unterstützen?*

Ich verweise auf die Beantwortung der parlamentarischen Anfrage Nr. 4441/J durch den Herrn Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft.

Zu Frage 14:

- *Welche Anreize, Instrumente, Modell- und Forschungsvorhaben plant oder unternimmt Ihr Ressort zum Thema Entsiegelung sowie zum Thema Umwidmung von nicht benötigten Siedlungs- und Verkehrsflächen?*

Der in dieser Frage angesprochene Bereich fällt in den Wirkungsbereich der Länder.

Zu Frage 16:

- *Welche Bundesministerien beschäftigen sich aktuell anhand welcher Fragestellungen mit der Reduzierung bzw. Entwicklung der Flächeninanspruchnahme, und wo liegt die Federführung?*

Die Beantwortung dieser Frage ist abhängig von der jeweils zu treffenden Maßnahme und kann daher nicht allgemein beantwortet werden.

**Zu den Fragen 17 bis 19:**

- Welche Entwicklungen nimmt Ihr Ressort auf europäischer globaler Ebene beim Thema Flächeninanspruchnahme zur Kenntnis, auch vor dem Hintergrund des demografischen Wandels, der Industrialisierung der Landwirtschaft und der Verstädterung?
- In der Publikation „ÖREK-Partnerschaft Energieraumplanung – Ergebnispapier der ExpertInnen“ aus dem Jahr 2011 heißt es: „Wohnbauförderung und weitere finanzielle Anreizsysteme: Bei der Vergabe von Förderungen sollten (energie-) raumplanerische Kriterien zur Anwendung gebracht werden. Damit soll sichergestellt werden, dass Förderungen dazu beitragen, Funktionsmischung, Dichte und Innenentwicklung umzusetzen. Dies betrifft nicht nur die Modifizierung der Wohnbauförderung, sondern u.a. auch der Wirtschaftsförderungen, Strukturmittel, Pendlerpauschale, etc. im Sinne der Energieraumplanung, für deren Treffsicherheit möglichst Förderzielgebiete abgegrenzt werden sollten.“
  - a. Teilt Ihr Ressort die Auffassung und die Kritik der ExpertInnen? Falls nein, warum nicht?
  - b. Welche Maßnahmen hat Ihr Ressort seither ergriffen, um die oben genannte Kritik zu entkräften?
  - c. Welche Maßnahmen sind derzeit in Umsetzung oder in Planung, um diesem Missstand entgegenzuwirken?
  - d. Sollten weder Maßnahmen bisher umgesetzt, noch geplant sein: Warum nicht?
  - e. Welche Kenntnisse liegen Ihrem Ressort vor, inwieweit die Vergabe der Wohnbaufördergelder Kriterien der Funktionsmischung, Dichte und Innenentwicklung berücksichtigt (bitte um Aufgliederung nach Bundesländern)?
- In der ÖROK-Empfehlung zur Siedlungsentwicklung (Nr. 50) aus dem Jahr 2000 bzw. 2001 heißt es: „Solche Großprojekte (Anmerkung: Einkaufszentren, Freizeitgroßanlagen, Bürokomplexe) sollen nur zulässig sein, wenn sie mit den Interessen der überörtlichen Raumplanung übereinstimmen, die durch sektorale Raumordnungsprogramme der Länder festgelegt werden können. Dabei sollen Zersiedlungstendenzen, erhebliche zusätzliche Infrastruktur-, insbesondere Verkehrsbelastungen, erhebliche Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes, des Landschafts- oder Ortsbildes sowie im Zusammenhang mit Einkaufszentren eine Beeinträchtigung der Nahversorgung und Schwächung der Ortskerne vermieden und die Anbindung an den öffentlichen Verkehr sichergestellt werden.“
  - a. Welche Maßnahmen hat Ihr Ressort seither ergriffen, um diese Empfehlungen umzusetzen?
  - b. Welche weiteren Maßnahmen sind Ihrem Ressort bekannt, die seither ergriffen wurden, um diese Empfehlung umzusetzen?

Ich verweise auf die Beantwortungen der parlamentarischen Anfragen Nr. 4441/J durch den Herrn Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft und Nr. 4440/J durch den Herrn Bundesminister für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft.

**Zu Frage 20:**

- In der Publikation „ÖREK-Partnerschaft Energieraumplanung – Ergebnispapier der ExpertInnen“ aus dem Jahr 2011 heißt es: „Eine verbindliche österreichische Mobilitätsentwicklungsplanung, die alle Verkehrsmittel berücksichtigt, fehlt derzeit. Lediglich in der Strategischen Prüfung Verkehr sind Planungen der Verkehrsinfrastruktur verkehrsträgerübergreifend zu prüfen. Damit fehlen der nominellen Raumplanung wesentliche Planungsgrundlagen für Handlungsfeld 2.4 – Abstimmung von Nutzungsentwicklung und Mobilitätsangebot [...].“
- a. Teilt Ihr Ressort die Auffassung und die Kritik der ExpertInnen? Falls nein, warum nicht?
- b. Welche Maßnahmen hat Ihr Ressort seither ergriffen, um die oben genannte Kritik zu entkräften?
- c. Welche Maßnahmen sind derzeit in Umsetzung oder in Planung, um diesem Missstand entgegenzuwirken?
- d. Sollten weder Maßnahmen bisher umgesetzt, noch geplant sein: Warum nicht?

Die Kritik kann nicht nachvollzogen werden. Der Gesamtverkehrsplan des bmvit stellt die strategischen Vorgaben für die Verkehrspolitik des Bundes und ihrer langfristigen Ausrichtung dar, und umfasst alle Verkehrsmittel.

Mit dem Bundesstraßengesetz und dem Zielnetz 2025+ liegen Zielevorgaben für die Entwicklung der Verkehrsnetze in der Zuständigkeit des Bundes vor. Für darüber hinausgehende Mobilitäts- und Infrastrukturkonzepte auf regionaler und lokaler Ebene ist keine Zuständigkeit des Bundes gegeben.

Alois Stöger

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	Datum	2015-05-27T15:22:58+02:00
Aussteller-Zertifikat	Seriennummer	1536119
Signaturwert	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: <a href="https://www.signaturpruefung.gv.at/">https://www.signaturpruefung.gv.at/</a>	