
43/A(E) XXVI. GP

Eingebracht am 20.12.2018

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

**der Abgeordneten Michael Bernhard, Kolleginnen und Kollegen
betreffend grundlegende Reform der Raumordnung**

Flächenfreihaltung sollte im Rahmen einer grundlegenden Reform der Raumordnung ein wesentlicher Punkt sein.

Bereits im Regierungsprogramm 2008 - 2013 ist zu lesen: "Um dem öffentlichen Interesse an hochrangiger Infrastruktur Rechnung zu tragen, sowie Planungs- und Genehmigungsverfahren zu beschleunigen, bedarf es Verhandlungen mit den Ländern über eine Reform der Raumordnung, mit dem Ziel einer Rahmenkompetenz des Bundes (Korridorplanung)." Im aktuellen Arbeitsprogramm der Regierung 2013 - 2018 findet sich eine sehr ähnliche Formulierung: "Die raumwirksame Planung zwischen Bund und Ländern soll verstärkt und verbindlich koordiniert werden, die bestehende Zusammenarbeit ist zu fördern. Um dem öffentlichen Interesse an hochrangiger Infrastruktur Rechnung zu tragen sowie Planungs- und Genehmigungsverfahren zu beschleunigen, bedarf es Verhandlungen mit den Ländern über eine Reform der Raumordnung mit dem Ziel einer Rahmenkompetenz des Bundes (Korridorplanung)."

Eine umfassende Reform der Raumordnung ist demnach offenbar Konsens, die tatsächliche Umsetzung aus Sicht von NEOS auch dringend geboten. Es braucht nicht nur eine neue Kompetenzzuordnung, sondern auch eine verstärkte Kooperation zwischen den Ländern, um mehr Sicherheit für Unternehmen sowie Transparenz für Bürger_innen in der Planung sowie der Umsetzung von Infrastrukturprojekten zu gewährleisten. Zudem müssen Instrumente und Maßnahmen entwickelt werden, die den anhaltend hohen Flächenverbrauch entsprechend eindämmen, und damit einen nachhaltigen Umgang mit dem knapper werdenden Grund und Boden sicherstellen. Die fehlende perspektivische Kenntlichmachung und die Freihaltung von Trassenkorridoren, uneinheitliche Verfahrens- und Umsetzungsregelungen sowie fehlende Fachplanungsinstrumente führen aktuell zu langwierigen Verfahren, entsprechenden Mehrkosten sowie regelmäßigen Konflikten mit diversen Anspruchsgruppen, wie etwa betroffenen Anrainer_innen.

Zusätzlich ist eine umfassende vorausblickende Raumplanung essentiell für eine funktionierende Verkehrs- und Infrastrukturpolitik: Die Interaktion von Mobilität und Siedlungsstruktur muss mitgedacht werden. Die Entwicklung des Verkehrs und der Verkehrsstrukturen gehen damit Hand in Hand. Die zunehmende Zersiedelung belastet die Haushalte der Kommunen mit hohen Erschließungs- und Erhaltungskosten und erschwert die Anbindung ans öffentliche Verkehrsnetz.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

Das Bauen in der Fläche überwälzt vor allem auch hohe Kosten auf die Allgemeinheit, denn bei jedem neuen Gebäude fallen Infrastrukturkosten für Straße sowie Anschließungskosten für Wasser-, Gas- und Kanalanschlussgebühren an. Aktuell wird der größte Teil dieser Anschließungskosten durch Förderungen von Bund, Ländern und Gemeinden getragen.

Nicht zuletzt ist eine integrierte Raumordnung auch eine wesentliche Stellschraube, um die gesteckten Klimaschutzziele der Bundesregierung zu erreichen. Bis zum Jahr 2050 möchte die EU die Treibhausgas-Emissionen des Verkehrs um 60 Prozent gegenüber dem Jahr 1990 verringern. Klimafreundliche Mobilität wird in Zukunft noch wichtiger werden. Allerdings sind die CO₂-Emissionen im Sektor Verkehr seit 1990 um 83 Prozent gestiegen. Der Anteil des Verkehrs am Gesamt-Endenergieverbrauch beträgt rund 32% (Statistik Austria 2012), womit der Sektor Verkehr Hauptverursacher von CO₂-Emissionen ist (gefolgt vom produzierenden Sektor mit einem Anteil von 30% und privaten Haushalten mit 25%). Bei Haushalten mit Auto entfallen durchschnittlich 45 Prozent des Energieverbrauchs auf die Mobilität, ohne Auto sind es nur 15 Prozent. In zentral gelegenen Geschloßwohnbauten wird pro Person nur halb so viel Energie verbraucht wie in peripherer gelegenen Einfamilienhäusern, was auf weniger Heizbedarf und ein anderes Mobilitätsverhalten zurückzuführen ist.

Entsprechende Reformmaßnahmen im Bereich der Raumordnung könnten zahlreiche Konflikte präventiv vermeiden, Transparenz und Planungssicherheit erhöhen sowie eine raschere Abwicklung von Planungs- und Realisierungsprozessen ermöglichen.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgenden

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

Der Nationalrat wolle beschließen:

"Die Bundesregierung, insbesondere der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, der Bundesminister für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft sowie der Bundeskanzler werden dazu aufgefordert, folgende übergreifende Maßnahmen unmittelbar in Angriff zu nehmen:

- Der Bundesgesetzgeber soll durch eine Rahmenkompetenz die Möglichkeit haben, grundsätzliche Bestimmungen über Planungsmaßnahmen der überörtlichen und kommunalen Raumplanung zu regeln und damit die Länder an bestimmte Mindestanforderungen zu binden. Ziele dabei sind die Beseitigung der Kompetenzsplitterung bei überregionalen Infrastrukturprojekten sowie die Vorgabe von Leitlinien zur Eindämmung der fortschreitenden Zersiedelung.
- Über 15a-Vereinbarungen zwischen Bund und Ländern sollen verstärkte, wechselseitige Informations-, Koordinations- und Kooperationsverpflichtungen eingegangen werden. Die Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK) als Koordinationsorgan muss gestärkt werden und die neun unterschiedlichen landesspezifischen Raumordnungsgesetze vereinheitlicht werden.
- Maßnahmen für mehr Sicherheit in der Planung mittels rechtlicher Absicherung von geeigneten Standorten, Flächen und Korridoren für "enkelfitte" und bedarfsorientierte Infrastrukturen sind umzusetzen."

In formeller Hinsicht wird die Zuweisung an den Verkehrsausschuss vorgeschlagen.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.