

### **Bericht und Abänderungsantrag**

des Finanz-, Budget- und Haushaltsausschusses über den selbständigen Antrag der Landtagsabgeordneten Regina Petrik und Wolfgang Spitzmüller auf Fassung einer EntschlieÙung (Beilage 449) betreffend Berücksichtigung von Mobilität in der Wohnbauförderung (Zahl 22 - 314) (Beilage 476).

Der Finanz-, Budget- und Haushaltsausschuss hat den selbständigen Antrag der Landtagsabgeordneten Regina Petrik und Wolfgang Spitzmüller auf Fassung einer EntschlieÙung betreffend Berücksichtigung von Mobilität in der Wohnbauförderung, in seiner 09. Sitzung am Mittwoch, dem 13. Jänner 2021, beraten.

Landtagsabgeordnete Claudia Schlager wurde zur Berichterstatterin gewählt.

Nach ihrem Bericht stellte Landtagsabgeordnete Claudia Schlager einen Abänderungsantrag.

Danach erfolgte eine Wortmeldung der Landtagsabgeordneten Mag.<sup>a</sup> Regina Petrik.

Bei der anschließenden Abstimmung wurde der von der Landtagsabgeordneten Claudia Schlager gestellte Abänderungsantrag einstimmig angenommen.

Der Finanz-, Budget- und Haushaltsausschuss stellt daher den Antrag, der Landtag wolle dem selbständigen Antrag der Landtagsabgeordneten Regina Petrik und Wolfgang Spitzmüller auf Fassung einer EntschlieÙung betreffend Berücksichtigung von Mobilität in der Wohnbauförderung, unter Einbezug der von der Landtagsabgeordneten Claudia Schlager beantragten und in der Beilage ersichtlichen Abänderungen, die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Eisenstadt, am 13. Jänner 2021

Die Berichterstatterin:  
Claudia Schlager eh.

Der Obmann-Stellvertreter:  
Gerhard Hutter eh.

*Frau  
Präsidentin des Burgenländischen Landtages  
Verena Dunst  
Landhaus  
7000 Eisenstadt*

Eisenstadt, am 13. Jänner 2021

### **Abänderungsantrag**

**der Landtagsabgeordneten Robert Hergovich, Kurt Maczek, Kolleginnen und Kollegen zum selbständigen Antrag, 22 – 314, welcher abgeändert wird wie folgt:**

Der Landtag wolle beschließen:

## **Entschließung**

### **des Burgenländischen Landtages vom .... betreffend Berücksichtigung von Mobilität in der Wohnbauförderung**

Im Klimaschutz spielt der Verkehrssektor eine Schlüsselrolle. Weltweit trägt er etwa 14 Prozent zu den gesamten, globalen Treibhausgasemissionen bei – mit steigender Tendenz.

Die fortschreitende Klimakrise erfordert eine weitgehende Umstellung unserer Mobilität auf Gehen, Radfahren, Öffentlichen Verkehr und auf alternative Antriebe. Der Anteil des Verkehrssektors an den österreichischen CO<sub>2</sub>-Emissionen liegt bei 27 Prozent. Eine zukunftsfähige Mobilität ist eine Mobilität der kurzen Wege und mit einem deutlich geringeren Verkehrsaufwand als heute. Wohnbau und Siedlungsentwicklung haben sehr großen Einfluss auf die Verkehrsentwicklung, wie eine am 12. November 2020 mit dem Titel „Mobilitätsfaktoren Wohnen und Siedlungsentwicklung“ veröffentlichte Publikation des Verkehrsclub Österreich (VCO) zeigt.

Während Zersiedelung in den Gemeinden zu höheren Mobilitätskosten und mehr Autoverkehr führt, vermeidet die Stärkung der Ortskerne Verkehr und ermöglicht es der Bevölkerung, mehr Alltagserledigungen zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu machen. Etwa 8 von 10 alltäglichen Wegen beginnen oder enden zu Hause. Dabei gilt im Wesentlichen: je zentraler der Wohnstandort, umso geringer der Motorisierungsgrad. In dünn besiedelten Bezirken wie dem Bezirk Güssing liegt der Motorisierungsgrad zum Beispiel bei über 700 Pkw pro 1.000 Personen gegenüber 566 Pkw im Durchschnitt Österreichs.

Das Ergebnis der VCO-Publikation ist eindeutig: „Da in den meisten Gemeinden bei der Siedlungserweiterung immer noch Außen- vor Innenentwicklung praktiziert wird, steigen der Bodenverbrauch und Nutzung des Pkw weiterhin an. Zersiedelung bedeutet nicht nur einen verschwenderischen Zugriff auf den Boden, sondern fördert auch die Abhängigkeit vom Auto.“

Da die Infrastrukturkosten mit der Bebauungsdichte sinken, können Innenentwicklung und Nachverdichtungsmaßnahmen ein gutes Mittel sein, Flächen effizienter zu nutzen. Reihenhäuser und Geschoßwohnbauten bedeuten im Gegensatz zum Einfamilienhaus geringere Infrastrukturkosten für Gemeinden und damit mehr Spielräume für andere Maßnahmen, die der Allgemeinheit dienen. Zielgerichtete Maßnahmen eines Mobilitätsmanagements und ergänzende Angebote wie Car- oder Bikesharing für mehrgeschossige Wohnbauten helfen, die Abhängigkeit vom Pkw zu reduzieren.

Aber nicht nur die Ausgaben der Gemeinden für Infrastruktur und Mobilität steigen mit dem Zersiedelungsgrad, es besteht auch ein räumlicher Zusammenhang von privaten Mobilitätsausgaben und Gemeindegröße sowie Wohnstandort. Es gibt

auch wesentlich große Unterschiede zwischen unterschiedlichen sozioökonomischen Gruppen und Regionen.

Haushalte mit geringerem Einkommen, die auf die Nutzung des Autos angewiesen sind, haben prozentuell deutlich höhere Ausgaben für Mobilität als Haushalte mit höherem Einkommen und guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Die Steuerung der Siedlungsentwicklung in der Nähe von gut ausgebauten Infrastrukturen für den Öffentlichen Verkehr und Radverkehr – etwa durch die Berücksichtigung von Mobilitätskriterien in der Wohnbauförderung – ist daher die Grundlage für leistbare Mobilität. „Wird ein Niedrigenergiehaus auf der grünen Wiese errichtet und braucht dieser Haushalt zwei Autos, dann ist der Gesamtenergieverbrauch höher als jener eines autofreien Haushalts in einer Altbauwohnung. Um die Klimaziele erreichen zu können, ist der Fokus nicht nur auf Energiesparhäuser, sondern auch auf „Verkehrsparhäuser“ zu legen, lautet das Fazit des VCÖ.

Um das Ziel der Klimaneutralität zu erreichen, braucht es im Bereich des Wohnbaus und der Siedlungsentwicklung Maßnahmen, die die klimaverträgliche Mobilität fördern. Zentral ist der Stopp der gemeindeinternen Zersiedelung und die Stärkung der Ortskerne und der Nahversorgung. Eine Gestaltungsmöglichkeit hat die Landesregierung im Rahmen der Wohnbauförderung, daher sind in die Wohnbauförderung verstärkt Mobilitätskriterien aufzunehmen.

Der Landtag hat beschlossen:

Die Landesregierung wird aufgefordert

- im Rahmen der Wohnbauförderung bauliche Maßnahmen zur Nachverdichtung im Ortskern zu berücksichtigen;
- bei der Förderung von mehrgeschossigen Wohnbauten, auf die Lage im Ortsgebiet, auf die Verknüpfung mit Einrichtungen zur Stärkung der Infrastruktur, sowie auf Maßnahmen die ökologische Nachhaltigkeit betreffend, zu achten;
- die bestehenden Fördermaßnahmen zur Attraktivierung der E-Mobilität beizubehalten und im Sinne einer diesbezüglichen Förderoffensive zu ergänzen.