

Bräuhausgasse 7-9

1050 Wien

T 01-893 26 97

F 01-893 24 31

E [vcoe@vcoe.at](mailto:vcoe@vcoe.at)

[www.vcoe.at](http://www.vcoe.at)

VCÖ-Barometer

# Flächenverbrauch und Bodenversiegelung des Verkehrs reduzieren

Wien, im August 2024

„Unsere Ideen von heute

sind die Basis für die

Mobilität von morgen.“

VCÖ – Mobilität mit Zukunft

# Inhalt

1. Einführung .....	3
2. Beteiligung am VCÖ-Barometer.....	4
3. Umfrage-Ergebnisse des VCÖ-Barometers.....	10
Frage 1: Was sind aus Ihrer Sicht die größten mit Bodenverbrauch und Versiegelung einhergehenden Probleme? .....	10
Frage 2: Wie gut haben Ihrer Einschätzung nach die unterschiedlichen Ebenen im vergangenen Jahrzehnt Maßnahmen gegen Bodenverbrauch und Versiegelung umgesetzt? .....	12
Frage 3: Was sind Ihrer Einschätzung nach die wichtigsten Gründe, warum Österreich die selbst gesetzten Ziele im Bereich Bodenverbrauch und Versiegelung nicht erreicht? .....	13
Frage 4: Welche konkreten Maßnahmen sollten Ihrer Einschätzung nach in Österreich umgesetzt werden, um weiterer Versiegelung im Verkehrsbereich effektiv entgegenzuwirken? .....	14
Frage 5: Wie groß schätzen Sie das Potenzial der folgenden Maßnahmenbereiche ein, um weitere Versiegelung im Verkehr zu reduzieren? .....	16
Frage 6: Welche konkreten Maßnahmen sollten Ihrer Einschätzung nach in Österreich umgesetzt werden, um Entsigelung im Verkehrsbereich effektiv voranzutreiben?.....	17
Frage 7: Wie groß schätzen Sie das Potenzial der folgenden Maßnahmenbereiche ein, um Entsigelung im Verkehr zu fördern? .....	18
Frage 8: Wen sehen Sie in der Hauptverantwortung, Maßnahmen bezüglich Versiegelung und Entsigelung umzusetzen? .....	19

# 1. Einführung

Die Versiegelung des Bodens in Österreich ist ein zunehmendes Problem. Durch die Versiegelung, also der Abdeckung des Bodens mit einer wasserundurchlässigen Schicht, verliert der Boden wichtige Funktionen – etwa die Fähigkeit Wasser zu speichern und zu verdunsten, Kohlenstoff zu binden sowie Lebensraum für Biodiversität zu sein.<sup>1</sup> Im Jahr 2022 betrug die gesamte Flächeninanspruchnahme in Österreich 5.648 Quadratkilometer, wovon rund 52 Prozent versiegelt sind. Von der versiegelten Fläche fallen 43 Prozent auf die Verkehrsflächen.<sup>2</sup>

In diesem Kontext stellen sich zahlreiche Fragen, etwa wie der zunehmenden Versiegelung in Österreich Einhalt geboten werden kann, welche Maßnahmen effektiv sind und wo das größte Potenzial zur Entsiegelung gesehen wird. Mit diesen und weiteren Fragen beschäftigt sich das **VCÖ-Barometer „Flächenverbrauch und Bodenversiegelung des Verkehrs reduzieren“**. An der Online-Umfrage im Juli 2024 haben mehr als 240 Fachleute aus über 180 Organisationen aus den Bereichen Forschung, Wirtschaft, Wissenschaft, Verwaltung und Zivilgesellschaft teilgenommen.

Die Ergebnisse sind im Folgenden sowie auf der Webseite [www.vcoe.at](http://www.vcoe.at) zusammengestellt. Zu Beginn werden die Institutionen, Universitäten, Forschungseinrichtungen und Organisationen der am **VCÖ-Barometer** teilnehmenden Personen dargestellt.

Danach werden die Ergebnisse der einzelnen Fragestellungen in einer Grafik mit schriftlicher Zusammenfassung der wesentlichen Erkenntnisse dargestellt. Bei jenen Fragen, bei denen es in der Umfrage einen offenen Teil für Ergänzungen gab, sind die wichtigsten und am häufigsten genannten Aspekte in einer kurzen Zusammenfassung schriftlich ergänzt.

---

<sup>1</sup> Umweltbundesamt: *Bodenverbrauch in Österreich*. URL <https://www.umweltbundesamt.at/news210624> - Stand 21.08.2024.

<sup>2</sup> ÖROK: *Flächeninanspruchnahme und Versiegelung in Österreich: Kontextinformationen und Beschreibung der Daten für das Referenzjahr 2022*. Wien: ÖROK, 2023 – Bericht.

## 2. Beteiligung am VCÖ-Barometer

Am VCÖ-Barometer haben sich mehr als 240 Fachleute aus diesen 182 Organisationen mit insgesamt 211 Abteilungen beteiligt	
3:0 Landschaftsarchitektur	Magistrat der Stadt Innsbruck Koordinationsstelle Fuß- und Radverkehr
AEA – Austrian Energy Agency	Magistrat der Stadt Innsbruck Stadtplanung, Stadtentwicklung und Integration
AIT – Austrian Institute Of Technology Transportation Infrastructure Technologies	Magistrat der Stadt Salzburg MA 5/00 – Raumplanung u. Baubehörde
Alpen Adria Universität Klagenfurt	Magistrat der Stadt Wien Ggr. Innovation, Stadtplanung u. Mobilität
Amt der Kärntner Landesregierung Abt. 9 – Straßen u. Brücken	Magistrat der Stadt Wien MA 18 - Referat Mobilitätsstrategien
Amt der Landeshauptstadt Bregenz Abt. 7 – Zukunftsservice u. Stadtentwicklung	Magistrat der Stadt Wien MA 19 – Architektur u. Stadtgestaltung
Amt der Niederösterr. Landesregierung Abt. ST3 – Landesstraßenplanung	Magistrat der Stadt Wien MA 21 – Stadtteilplanung u. Flächenwidmung
Amt der Oberösterr. Landesregierung Abt. Gesamtverkehrsplanung u. Öffentlicher Verkehr	Magistrat der Stadt Wien Md/Gber. Bauten u. Technik
Amt der Salzburger Landesregierung Referat 6/12 - ÖV und Verkehrsplanung	Magistrat der Stadt Wien Wiener Umweltanwaltschaft
Amt der Steiermärkischen Landesregierung Ref. 16/Gesamtverkehrsplanung	Magistrat Graz Abteilung für Grünraum und Gewässer
Amt der Tiroler Landesregierung Abt. Raumordnung u. Statistik	Marktgemeinde Perchtoldsdorf
Amt der Vorarlberger Landesregierung Abt. Verkehrspolitik	Marmara-IT GmbH & Co KG
Amt der Vorarlberger Landesregierung Abt. Vüa - Raumplanung und Baurecht	Medizinuniversität Wien Institut für Umwelthygiene
Arbeiterkammer Oberösterreich	Mobilcard Krenglbach
Architekturzentrum Wien	Mobilitätsagentur Wien GmbH
Ärztammer Tirol Referat für Umweltschutz	Modul 5 GmbH

ASFINAG	Naturhistorisches Museum Abt. Ökologie
Austriatech Mobilität im Kontext	NÖ Regional GmbH Mobilitätsmanagement Büro NÖ-Mitte
Austriatech Neue Mobilität In der Praxis	NÖVOG – NÖ Verkehrsorganisationsges. m.b.H.
BM f. Klimaschutz, Umwelt, Energie u. Mobilität Abt. II/3 – Infrastrukturplanung	ÖBB Infrastruktur AG Nachhaltigkeitsmanagement/EU-Taxonomie
BM f. Klimaschutz, Umwelt, Energie u. Mobilität Abt. II/4 – Personenverkehr	ÖBB-Holding AG CSR & Klimaschutz
BM f. Klimaschutz, Umwelt, Energie u. Mobilität Abt. II/6 – Aktive Mobilität u. Mobilitätsmanag.	ÖBB-Immobilienmanagement GmbH
BM f. Klimaschutz, Umwelt, Energie u. Mobilität Abt. IV/VS 1 – Planung, Betrieb u. Umwelt	ÖGUT Grünes Investment
BM f. Klimaschutz, Umwelt, Energie u. Mobilität Abt. V/11 –Anlbez. Umweltschutz, Luftreinhaltung	ÖGUT Partizipation
BM f. Klimaschutz, Umwelt, Energie u. Mobilität Abt. VI/1 – Allgemeine Klimapolitik	ÖGUT Ressourcen
BM f. Klimaschutz, Umwelt, Energie u. Mobilität Abt. VI/3 – Grüne Finanzen u. nachh. Wirtschaft	ÖIR GmbH
BM f. Klimaschutz, Umwelt, Energie u. Mobilität IV/Gr. Eisenbahn	Österreichische Akademie der Wissenschaften Institut für Stadt- und Regionalforschung
BM f. Klimaschutz, Umwelt, Energie u. Mobilität Sekt. VI – Klima u. Energie	Österreichische Postbus AG Regionalmanagement Ost
BM f. Klimaschutz, Umwelt, Energie u. Mobilität VI/Stabst. Dialog zu Energiewende u. Klimaschutz	Österreichischer Gemeindebund
Brenner-Managementberatung GmbH	Österreichischer Städtebund
Bsurance GmbH	ÖVG - Österr. Verkehrswissenschaftliche Gesells.

Bundeskanzleramt Abt. Iv/4 – Umwelt, Klima, Verkehr, Astv I	PGO Planungsgemeinschaft Ost
Burgenländischer Landtag	Plansinn Planung & Kommunikation GmbH
Cipra Österreich	POS Architekten
Cooperative Fahrrad Gesellschaft zur Förderung der Fahrradkultur GmbH	Querkraft Architekten ZT GmbH
Corp - Consulting Research Projects Multimediplan.At	Quintessenz Organisationsberatung GmbH
Council für Nachhaltige Logistik	R.U.S.Z Reparatur- und Servicezentrum
Di_Mann Ingenieurbüro für Raumplanung	Radlobby ARGUS
Bezirksvertretung Donaustadt	Raumwert
Bezirksvertretung Wieden	Region Villach Tourismus GmbH
Donau-Universität Krems Zentrum für Finance, Operations & Sustainability	Regionalmanagement Kärnten Dienstleistungs GmbH
Drexel Reduziert GmbH	Regionalverband Salzburger Seenland
E7 Energie Markt Analyse GmbH	Reiner Consult
Emobility Consulting	Ressourcen Forum Austria
Emrich Consulting Zt-GmbH	Rosinak & Partner ZT GmbH
Energieautarker Bauernhof Familie Löser	Schienen Control GmbH
Energieinstitut Vorarlberg	SCHIG - Schienen-Infrastruktur-Dienstleistungsges.
ENU – NÖ Energie- und Umweltagentur GmbH	SIR – Salzb. Inst. f. Raumordnung u. Wohnen GmbH
Eurosolar Austria	Stadt Dornbirn
Fachhochschule des Bfi Wien	Stadt Hohenems Stadt-, Raum- und Verkehrsplanung
Fachhochschule St. Pölten	Stadt Wien Gemeinderat
Factum Apptec Ventures GmbH	Stadtgarten Villach
Fahrgast Oberösterreich	Stadtgemeinde Althofen

Ferdinand Porsche Fernfachhochschule GmbH Institut für Wirtschaft & Psychologie	Stadtgemeinde Klosterneuburg
Fluidtime Data Services GmbH	Stadtgemeinde Kufstein Stadtwerke Kufstein GmbH
Foresight - Institute For Social Research And Analysis	Stadtgemeinde Leoben Abteilung Infratrstruktur und Technik
Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr Geschäftsstelle	Stadtgemeinde Ternitz
Fulbright Austria Austrian-American Educational Commission	Stadt-Umland-Management Sum Nord
Gemeinde Biedermansdorf	Stadt-Umland-Management Sum Süd
Gemeinde Vösendorf	Standort + Markt Beratungsgesellschaft M.B.H.
Gemeinde Weißensee Weissensee Tourismus	Stc-Swiss Town Consult Development GmbH
Gesundheitskasse Österreichs-Wien	tbw research Gesmbh
Gregori Consulting	Technische Universität Graz Institut für Städtebau
Gemeinderat Mödling	Technische Universität Wien Forschungsbereich Bodenpolitik und Bodenmanagement
Grünstattgrau Forschungs- u. Innovations GmbH	Technische Universität Wien Forschungsbereich für Bauphysik und Schallschutz
Hafen Wien GmbH	Technische Universität Wien Forschungsbereich Örtliche Raumplanung
Handelsverband	Technische Universität Wien Forschungsbereich Verkehrssystemplanung
HERRY Consult GmbH	Technische Universität Wien Future.Lab
Holding Graz - Kommunale Dienstleistungen GmbH	Technische Universität Wien Institut für Raumplanung
Holding Graz Linien Planungsmanagement und Infrastruktur	Technische Universität Wien Institut für Verkehrswissenschaften

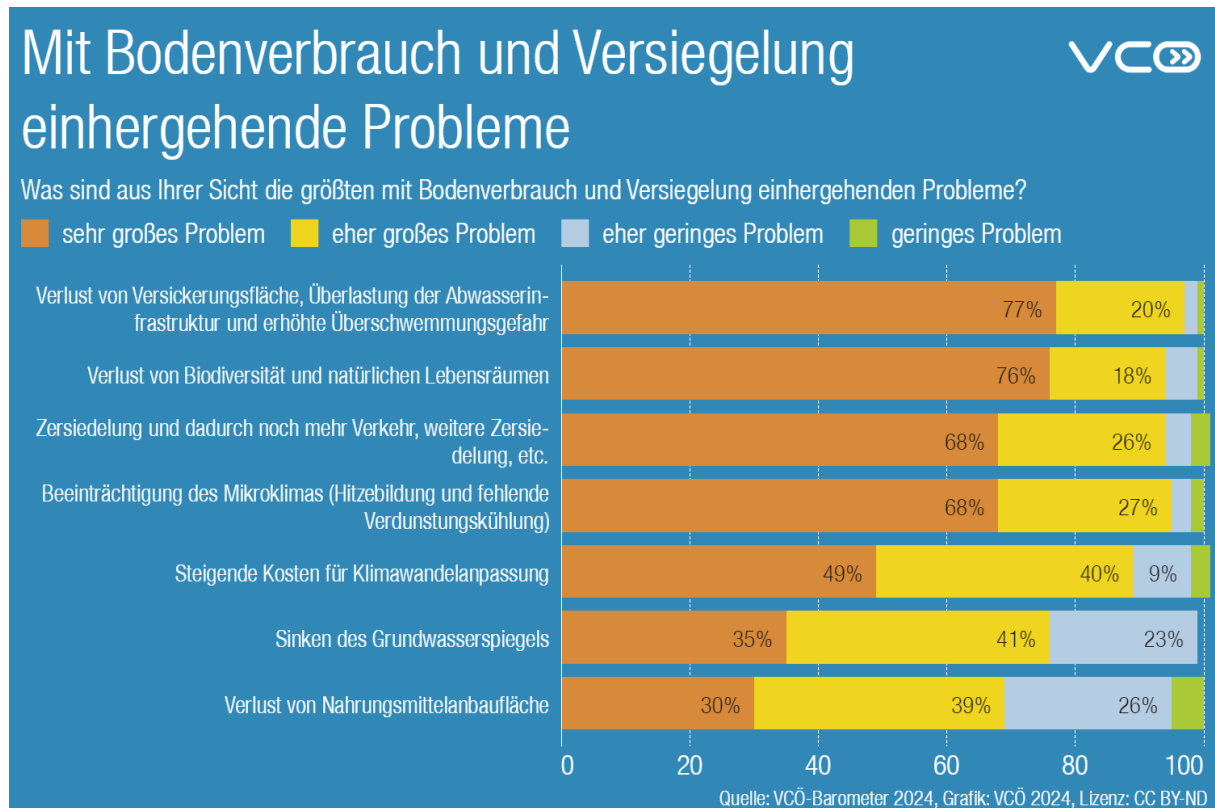
HTBL Klagenfurt	UIV Urban Innovation Vienna GmbH Energy Center
IFZ Interdisziplinäres Forschungszentrum Forschungsbereich Energie & Klima	Umwelt Management Austria
IFZ Interuniversitäres Forschungszentrum Für Technik, Arbeit und Kultur	Umweltbundesamt Biologische Vielfalt & Naturschutz
Institut für Freizeit- und Tourismusforschung	Umweltbundesamt Boden & Flächenmanagement
Institut für Verkehrspädagogik Ivp	Umweltbundesamt Industrie & Energieaufbringung
Joanneum Research Zukunftsfähige Energiesysteme	Umweltbundesamt Klimawandelanpassung
Jobrad Österreich GmbH	Umweltbundesamt Mobilität
Johannes Kepler Universität Linz Forschungsinstitut für Bankwesen	Umweltdachverband
Julius Blum GmbH Nachhaltigkeit und Mobilitätsmanagement	Universität für Bodenkultur Inst. f. Bodenforschung
KAIROS OG Mobilitäts- und Kommunikationslösungen	Universität für Bodenkultur Inst. f. Soziale Ökologie
Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien Kommunalpolitik und Wohnen	Universität für Bodenkultur Inst. f. Verkehrswesen
Kammer für Arbeiter und Angestellte Wien Abt. Klima, Umwelt & Verkehr	Universität für Bodenkultur Zentrum f. Globalen Wandel u. Nachhaltigkeit
Karl-Franzens-Universität Graz Wegener Center für Klima und Globalen Wandel	Universität Graz - RCE Graz-Styria Regionales Zentrum für Nachhaltigkeit
Katholische Sozialakademie	Universität Graz Institut für Physikalische Chemie
Klar! - Klimawandel-Anpassungsmodellregion Klar! „Terra Future“	Universität Wien Inst. f. Aerosol und Umweltphysik
Klima- und Energie Modellregion KEM Neusiedler See - Seewinkel	Universität Wien Institut für Geologie
Klima- und Energie Modellregion KEM Stadtlandsee	Universität Wien Institut für Sportwissenschaften



Klima- und Energiefonds	Verbund Energy4business GmbH
Klimabündnis Oberösterreich	Verein Arche Noah
Klimabündnis Österreich GmbH	Verein Austria Guides For Future
Klimabündnis Tirol	Verkehrplus GmbH
Klimabündnis Vorarlberg	Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH
Knoll Traffic & Touristic Solutions	Verkehrsverbund Tirol GesmbH
Kommunalkredit Public Consulting GmbH	Vitale Betriebe
Komobile Gmunden GmbH	Wiener Linien GmbH & Co KG Abt. K35 Angebot und Mobilität
Konrad-Lorenz-Forschungsstelle	Wiener Linien GmbH & Co KG Referat Multimodale Mobilität
KONTEXT Institut	Wiener Lokalbahnen GmbH
Kordina und Riedmann ZT GesmbH	WIFO - Österr. Institut für Wirtschaftsforschung
Landesumweltschutzbehörde Steiermark	Wirtschaftsagentur Wien
LTE Logistik- & Transport-GmbH	Wirtschaftsuniversität Wien
LTW Intralogistics GmbH	Wirtschaftsuniversität Wien Inst. f. Multi- Level Governance And Development
Magistrat der Stadt Graz A14 – Stadtplanungsamt	Wirtschaftsuniversität Wien Inst. f. Soziologie und Empirische Sozialforschung
Magistrat der Stadt Graz Abteilung für Verkehrsplanung	Wohnbund:Consult Wien Büro für Stadt.Raum.Entwicklung
Magistrat der Stadt Graz Nachhaltige Entwicklung, Ökoprotit	WWF Österreich
Magistrat der Stadt Graz Straßenamt - Verkehrsreferat	Zumtobel Group AG

### 3. Umfrage-Ergebnisse des VCÖ-Barometers

Frage 1: Was sind aus Ihrer Sicht die größten mit Bodenverbrauch und Versiegelung einhergehenden Probleme?



Die größten Probleme, die mit dem Bodenverbrauch und der Versiegelung einhergehen, sehen die Fachleute mit 77 Prozent als Einstufung eines sehr großen Problems und 20 Prozent als eher großes Problem, in dem Verlust von Versickerungsfläche, der Überlastung der Abwasserinfrastruktur und der erhöhten Überschwemmungsgefahr. Auch der Verlust von Biodiversität und natürlichen Lebensräumen wird von 76 Prozent als ein sehr großes Problem eingestuft.

Mit einer Einstufung von je 68 Prozent als sehr großes Problem, wurden die Beeinträchtigung des Mikroklimas (Hitzebildung und fehlende Verdunstungskühlung) sowie Zersiedelung und dadurch noch mehr Verkehr, weitere Zersiedelung, etc. von den Fachleuten bewertet.

Auch die steigenden Kosten für Klimawandelanpassung werden von 49 Prozent als sehr großes Problem gesehen. Als etwas geringeres, jedoch immer noch mehrheitlich als großes oder sehr großes Problem eingestuft, werden das Sinken des Grundwasserspiegels und der Verlust von Nahrungsmittelanbaufläche gesehen.

Allgemein zeigt sich, dass alle genannten Themen mehrheitlich als großes oder sehr großes Problem angesehen werden und von wenig bis keinem der Fachleute als geringes Problem eingestuft wird.

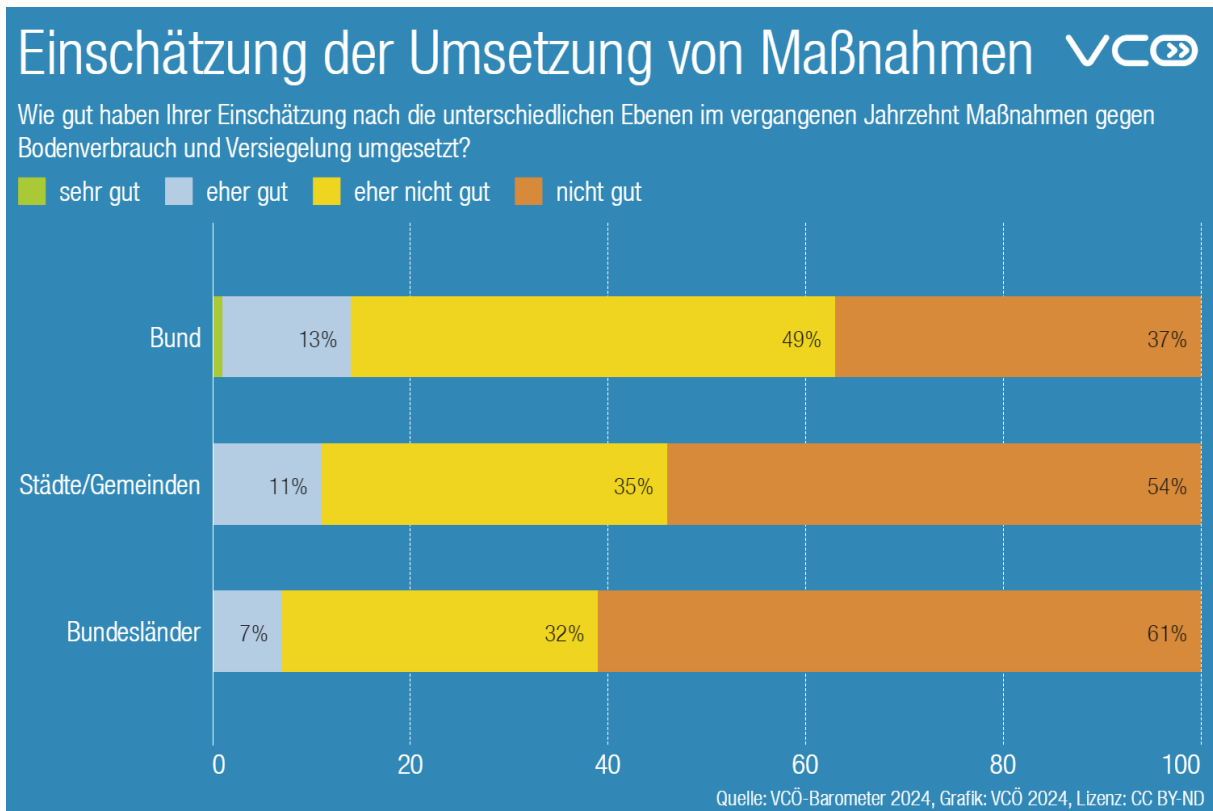
### Offene Frage nach sonstigen Problemen:

Von den Expertinnen und Experten werden viele weitere Probleme genannt, die mit dem Bodenverbrauch und der Versiegelung einhergehen. Von vielen werden beispielsweise negative Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild genannt und somit auch eine Beeinträchtigung der Erholungsfunktion sowie Entfremdung von der Natur. Ein weiteres häufig genanntes Problem im Zusammenhang mit Zersiedelung ist der soziale Aspekt, wie eine steigende Vereinsamung und zunehmender Leerstand, was zu ausgestorbenen Ortskernen und einer Festigung der sozialen Ungleichheit in der Raumnutzung führt.

Auch negative Auswirkungen auf Ökosysteme werden genannt, wie zum Beispiel der Verlust von CO<sub>2</sub>-Speicherfähigkeit sowie zunehmende Bodenerosion statt Regeneration. Ein weiterer von den Fachleuten genannter Punkt sind sowohl Kosten, als auch der hohe Material- und Ressourcenverbrauch für die Herstellung und Instandhaltung von Infrastrukturen – die sowohl bei der Errichtung, als auch bei der Instandhaltung anfallen. Von manchen Fachleuten wird auch genannt, dass dadurch weitere Wege verursacht werden und somit schlechtere Bedingungen für Gehen und Radfahren entstehen.

Ein weiterer genannter Aspekt ist die negative Auswirkung auf die Gesundheit und damit einhergehende steigende Kosten des Gesundheitssystems durch Hitzetote oder Bewegungsmangel durch den Verlust von Bewegungsräumen.

Frage 2: Wie gut haben Ihrer Einschätzung nach die unterschiedlichen Ebenen im vergangenen Jahrzehnt Maßnahmen gegen Bodenverbrauch und Versiegelung umgesetzt?



Von den Fachleuten wurde die Umsetzung von Maßnahmen gegen Bodenverbrauch und Versiegelung im vergangenen Jahrzehnt mehrheitlich als eher nicht gut und nicht gut eingeschätzt.

Die Umsetzung durch den Bund wurde von 1 Prozent als sehr gut eingestuft, die Städte/Gemeinden und die Bundesländer bekamen hier keine Stimmen. 13 Prozent finden die Umsetzung von Maßnahmen durch den Bund als eher gut, 49 Prozent jedoch als eher nicht gut und 37 Prozent als nicht gut.

Die Umsetzung durch Städte und Gemeinden im vergangenen Jahrzehnt wurde von 11 Prozent als eher gut, von 35 Prozent als eher nicht gut und von 54 Prozent als nicht gut eingestuft. Die Einschätzung der Fachleute der Umsetzung durch Bundesländer ist mit sieben Prozent als eher gut, 32 Prozent als eher nicht gut und 61 Prozent als nicht gut, am schlechtesten ausgefallen.

Allgemein lässt sich sagen, dass die Mehrheit der Fachleute die Umsetzung von Maßnahmen gegen Bodenverbrauch und Versiegelung als eher nicht gut oder nicht gut bewertet.

Frage 3: Was sind Ihrer Einschätzung nach die wichtigsten Gründe, warum Österreich die selbst gesetzten Ziele im Bereich Bodenverbrauch und Versiegelung nicht erreicht?

Zu den von den Fachleuten am häufigsten genannten Gründen, warum Österreich die gesetzten Ziele im Bereich Bodenverbrauch und Versiegelung nicht erreicht, zählen der Föderalismus und eine fehlende überregionale Planung mit derzeit zu starken Kompetenzen in den Gemeinden und bei der Bürgermeisterin bzw. dem Bürgermeister. Viele der befragten Personen finden, dass die Kompetenzen zu den Themen Raumordnung und Flächenwidmung eher auf Bezirks- und Landesebene liegen sollte und bemängeln eine fehlende Entscheidungsbefugnis des Bundes. Dazu wird auch oft der bestehende Interessenskonflikt mit anderen Anliegen, wie der Wunsch nach Bauland und Arbeitsplätzen, genannt und das im Vordergrundstehen von kurzfristigen wirtschaftlichen und politischen Einzelinteressen. Einige Fachleute meinen, dass die Flächenwidmung in Gemeinden als Geschäft gesehen wird und ein Wettbewerb auch zwischen den Gemeinden besteht, um Abwanderung entgegenzuwirken. Andere Meinungen waren auch, dass die Gemeinden fachlich überfordert sind.

Auch eine fehlende Verbindlichkeit und keine ausreichenden Strategien für das Erreichen der Vorgaben des Bundes wird von vielen der Fachleute genannt. Hierbei fehlen einigen der Fachleute auch Sanktionsmöglichkeiten bei mangelnder Zielerreichung.

Weitere häufig genannte Punkte sind der Lobbyismus und der Druck des Bau- und Immobiliengewerbes. Viele Fachleute sehen auch generell das kapitalistische Wachstumsparadigma und das Überwiegen von wirtschaftlichen Interessen gegenüber Umweltschutzthemen als Gründe. Hier wurden vereinzelt auch fehlende Leerstandsmobilisierung und das Überwiegen der Einzelinteressen der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer genannt.

Ein weiterer Punkt, der von einigen Fachleuten genannt wird, ist der Verkehr. Beispielsweise durch den Straßenbau für motorisierte Fahrzeuge und die weiterhin starke Fokussierung auf den Kfz-Verkehr in der Verkehrs- und Siedlungspolitik. Auch der Bau von Ortsumfahrungen und Einkaufszentren wurde einige Male als Gründe für den Bodenverbrauch genannt.

Von einigen der befragten Personen wurde auch die Politik genannt. Hintergründe dafür wären beispielsweise der fehlende Wille und der mögliche Verlust von Wählerstimmen, weshalb Prestige und Einnahmen als Interessen im Vordergrund stehen.

Weitere Gründe, die genannt wurden, sind die Steuerpolitik und falsche Steueranreize, wie beispielsweise das Pendelpauschale. Manche der Fachleute erwähnen auch die Förderung vom Einfamilienhaus als Wohnform für Familien und dass der Traum vom freistehenden Eigenheim der gesellschaftlichen Norm entspricht.

Des Weiteren wurde von einigen der befragten Personen auch ein fehlendes Bewusstsein für die Problematik und keine Wertschätzung für das Gut Boden genannt.

Frage 4: Welche konkreten Maßnahmen sollten Ihrer Einschätzung nach in Österreich umgesetzt werden, um weiterer Versiegelung im Verkehrsbereich effektiv entgegenzuwirken?

Als konkrete Maßnahmen um weiterer Versiegelung im Verkehrsbereich effektiv entgegenzuwirken, wurde von einer Vielzahl der befragten Fachleute eine genauere Überprüfung neuer Straßenbau-Projekte bis hin zu einem völligen Baustopp vorgeschlagen. Insbesondere wurde dies oft im Zusammenhang mit dem hochrangigen Straßennetz und dem Ausbau von zusätzlichen Fahrbahns Spuren erwähnt. Des Weiteren wurde, als konstruktive Maßnahme, auch oft der Rückbau von Straßen erwähnt.

Eine weitere Maßnahme, die von einem Großteil der befragten Personen genannt wurde, ist das Ausbauen und die Förderung des Öffentlichen Verkehrs. Oftmals wurde hier der Ausbau des Schienennetzes erwähnt und eine Verflechtung der Themen Raumordnung und Verkehrsplanung. Zu dem Thema Öffentlicher Verkehr wurde von vielen vorgeschlagen, die Preise niedriger zu machen und die Attraktivität zu erhöhen, sowie mehr Maßnahmen im Bereich Bewusstseinsbildung durchzuführen, um mehr Personen dazu zu bringen, auf den Öffentlichen Verkehr umzusteigen. Viele wollen mehr Priorität für den Öffentlichen Verkehr und die aktive Mobilität, durch einen Ausbau von Rad- und Fußwegen. Die generelle Förderung von umweltverträglicheren Mobilitätsformen, die vor allem auch weniger Flächenverbrauch pro Person brauchen, wurde auch von einigen der Fachleute angesprochen. Vereinzelt wurden auch Maßnahmen wie intelligente Verkehrserschließungskonzepte und die Forcierung von Car-Sharing in diesem Zusammenhang vorgeschlagen. Dazu wurde auch ein Einschränken des privaten Pkw-Verkehrs häufig genannt und vor allem die Reform oder Abschaffung des Pendelpauschales.

Auch raumplanerische Maßnahmen wurden von vielen Fachleuten genannt, hierbei vor allem die Einbremsung der Zersiedelung, das Verdichten von Ortskernen und eine Reduktion von Einkaufszentren in der Peripherie.

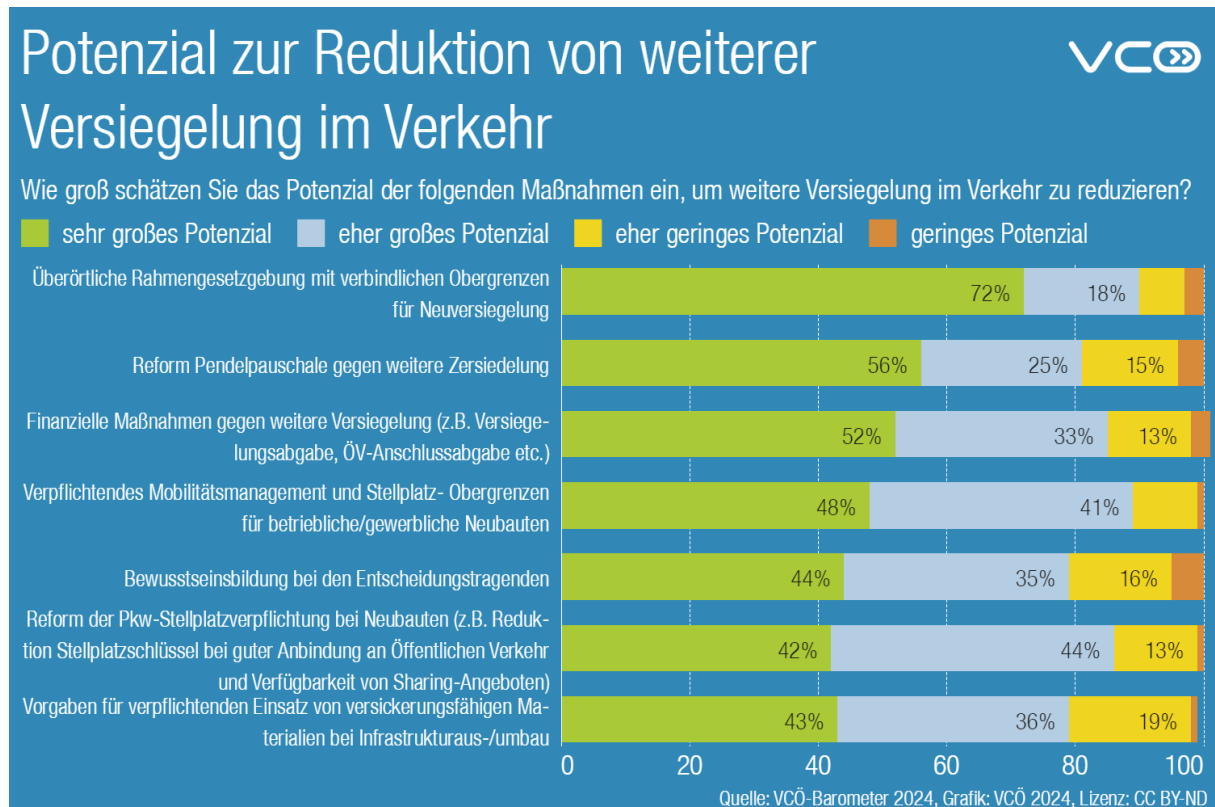
Weitere Maßnahmen, die sehr oft genannt wurden, betreffen das Parkraummanagement. Hier wurde beispielsweise die Verringerung von Pkw-Stellplätzen und ein generelles Eindämmen der Parkflächen erwähnt, aber auch eine Entsiegelung und Begrünung sowie die Möglichkeit der Mehrfachnutzung. Andere genannte konkrete Maßnahmen sind eine Obergrenze für die Errichtung neuer Abstellplätze und die Reduktion von Stellplatzverpflichtungen im Neubau. Häufig wurde auch das Erhöhen von Parkgebühren genannt.

Generell wurde von vielen der befragten Fachleute vorgeschlagen, die gesetzlichen Rahmenbedingungen zu ändern, die Versiegelung dadurch zu limitieren und verpflichtende Bundesmaßnahmen und Obergrenzen einzuführen, die bei Nichteinhaltung auch sanktioniert werden könnten. Manche haben hierzu auch angegeben, dass die Flächenwidmung den Gemeinden entzogen werden sollte und eine überregionale Raumplanung eingeführt wird.

Maßnahmen, die weniger oft genannt wurden, waren niedrigere Tempolimits, eine Citymaut und ein genereller Einbezug von Bodenschutz und Klimaschutz in Verkehrsprojekte. Andere Vorschläge betrafen etwa die teilweise Begrünung von versiegelten Flächen im Straßenverkehr, wie beispielsweise Straßenbahntrassen, und die Entsiegelung von nicht mehr erforderlichen befestigten Flächen.

Generell wurde von manchen eine klare planerische Grundlage und eine klare Umsetzung und Evaluierung dieser gefordert, sowie ein verstärktes Überprüfen von geplanten Projekten. Dazu wurden auch die Besteuerung von Baulandreserven und Leerständen, die Nutzung von Bestandsimmobilien und mehr Sanierung statt Neubau genannt. Von manchen wurde auch ein ambitioniertes Renaturierungsgesetz vorgeschlagen.

Frage 5: Wie groß schätzen Sie das Potenzial der folgenden Maßnahmenbereiche ein, um weitere Versiegelung im Verkehr zu reduzieren?



Die meisten Angaben zu einem sehr großen Potenzial wurden von den Fachleuten zu dem Maßnahmenbereich überörtliche Rahmengesetzgebung mit verbindlichen Obergrenzen für Neuversiegelung mit 72 Prozent gemacht. Weitere 18 Prozent schätzten das Potenzial dieser Maßnahme als eher groß ein. 18 Prozent schätzten das Potenzial als eher gering und drei Prozent als gering ein. Das Potenzial der Maßnahmen Reform Pendelpauschale gegen weitere Zersiedelung und finanzielle Maßnahmen gegen weitere Versiegelung wurde von der Mehrheit der Fachleute mit je 56 bzw. 52 Prozent als sehr groß bewertet.

Das Potenzial für den Maßnahmenbereich verpflichtendes Mobilitätsmanagement und Stellplatz-Obergrenzen für betriebliche/gewerbliche Neubauten wurde von knapp der Hälfte der Fachleute als sehr groß und weiteren 41 Prozent als eher groß eingeschätzt. Knapp gefolgt von Maßnahmen im Bereich Bewusstseinsbildung, die von 44 Prozent als sehr groß, 35 Prozent als eher groß eingeschätzt wurden. Die Maßnahme Reform der Pkw-Stellplatzverpflichtung bei Neubauten wurde von 42 Prozent mit einem sehr großen, von 44 Prozent mit einem eher großen, von 13 Prozent mit einem eher geringen Potenzial und von einem Prozent als gering eingeschätzt. Verhältnismäßig am wenigsten Potenzial sehen die Fachleute bei Vorgaben für verpflichtenden Einsatz von versickerungsfähigen Materialien bei Infrastrukturaus-/umbau: 43 Prozent sehen das Potenzial als sehr groß, 36 Prozent als eher groß, 19 Prozent als eher, ein Prozent als gering ein.

Generell wurde das Potenzial aller Maßnahmenbereiche von der Mehrheit der Fachpersonen als eher groß oder sehr groß eingeschätzt. Bei allen Maßnahmenbereichen liegt der Prozentsatz der Bewertungen für sehr groß und eher groß auf über 75 Prozent.



Frage 6: Welche konkreten Maßnahmen sollten Ihrer Einschätzung nach in Österreich umgesetzt werden, um Entsiegelung im Verkehrsbereich effektiv voranzutreiben?

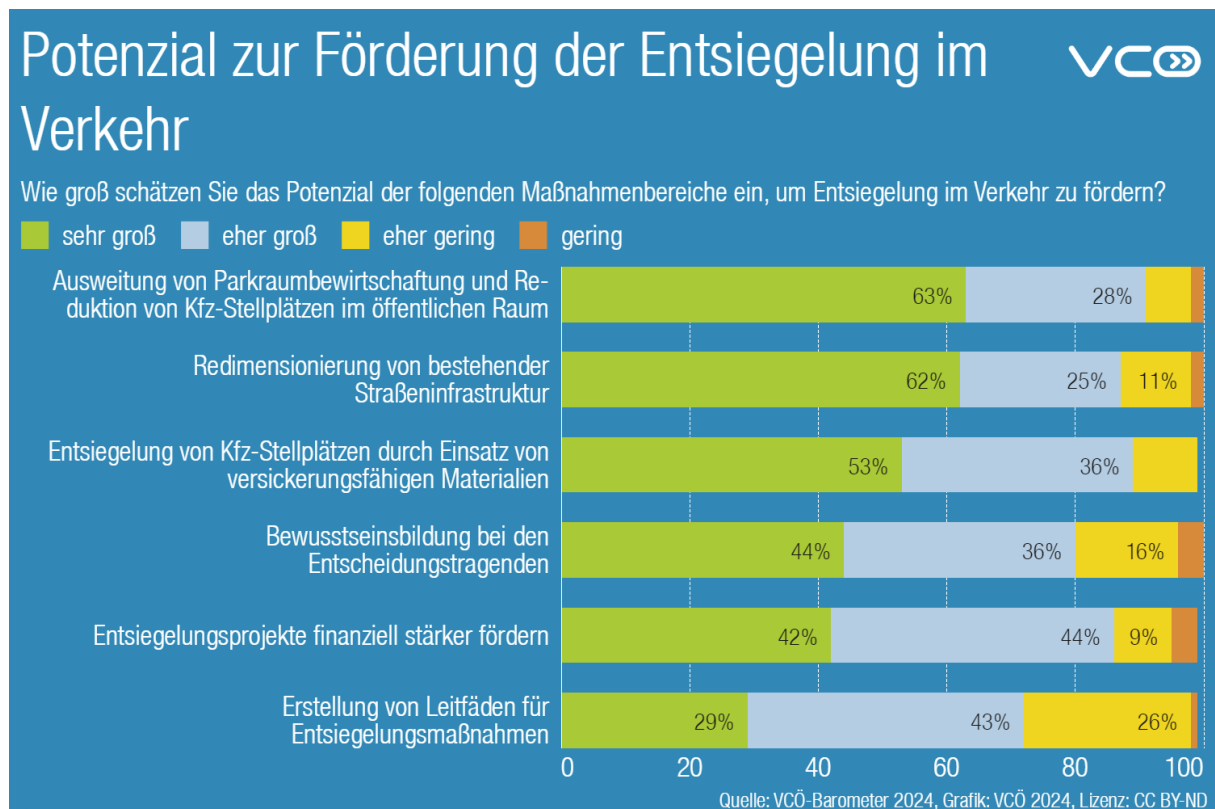
Sehr häufig wurde als konkrete Maßnahmen für die effektive Vorantreibung von Entsiegelung im Verkehrsbereich von den Fachleuten Änderungen bezüglich der Abstellplätze genannt. Viele schlagen eine Reduktion von Kfz-Abstellflächen und die Entsiegelung der Flächen durch eine Änderung des Oberflächenmaterials vor, insbesondere im Einzelhandel, wie vor Supermärkten, Baumärkten und Einkaufszentren. Mehrmals kam auch die stärkere Nutzung von mehrstöckigen Parkhäusern, besonders in städtischen Bereichen. Häufig genannt wurden auch eine multifunktionale Nutzung der Parkflächen, Baumpflanzungen und das Anbringen von Photovoltaik-Anlagen. Mehrmals wurde als Maßnahme auch das Erhöhen von Parkgebühren und die Entsiegelung der durch Parkraumbewirtschaftung freiwerdenden Flächen vorgeschlagen. Des Weiteren wurde sehr häufig die Verteilung des öffentlichen Raumes und eine Neuaufteilung der Straßenflächen zugunsten Radfahrender und Gehender vorgeschlagen. Viele der Fachleute erwähnten hier den Rückbau von Verkehrsflächen für den Kfz-Verkehr oder die Änderung von Kfz-Fahrbahnspuren in Radwege. Generell wurde von den Fachleuten sehr häufig die Priorisierung von Gehen, Radfahren und Öffentlichem Verkehr und eine Reduktion des Kfz-Verkehr genannt, sowie ein Ausbau des Öffentlichen Verkehrs und der Radinfrastruktur. Häufig wurden als Maßnahmen auch die Umgestaltung des öffentlichen Raumes in Städten und die Attraktivierung von Innenstädten genannt. Dazu kamen von manchen der befragten Personen weitere Vorschläge wie Verkehrsberuhigung, die Einführung eines Schwammstadtprinzips, eine Stadt der kurzen Wege und die Redimensionierung von Straßen.

Sehr häufig wurden auch Förderungen und finanzielle Anreizsysteme genannt, wie beispielsweise eine Entsiegelungsprämie oder Entsiegelungswettbewerbe. Mehrere Male wurde auch ein Leitfaden für Entsiegelungsmaßnahmen mit konkreten Zuständigkeiten vorgeschlagen sowie verbindliche Zielvorgaben für Entsiegelung. Von manchen der Fachleute wurde vorgeschlagen, dass eine Widmung nur dort erfolgt, wo eine gute Erreichbarkeit des Öffentlichen Verkehrs herrscht.

Von manchen der Fachleute wurde auch die Prüfung der Notwendigkeit von Neubau-Projekten sowie existierenden versiegelten Verkehrsflächen als Maßnahme genannt. Hierzu wurde auch vorgeschlagen, dass als Maßnahme für jede Entsiegelung eine verpflichtende Entsiegelung oder ein verpflichtender Grünraumanteil als Ausgleich eingeführt wird. Von vielen wurde auch eine Entsiegelung von Verkehrsflächen zum Beispiel durch Grüngleise und die Nutzung von versickerungsfähigen Belägen wo immer möglich, besonders bei Abstellflächen, genannt. Auch ein kompletter Rückbau nicht notwendiger Straßen wurde von mehreren der Fachleute als mögliche Maßnahme vorgeschlagen.

Einige Male wurde auch vermehrte Bewusstseinsbildung, beispielsweise für aktive Mobilität und weniger Kfz-Verkehr, genannt und steuerliche Maßnahmen, wie eine Verteuerung des Tankens und die Begünstigung von Kleinwagen. Mehrmals wurde auch eine Reduktion von breiten Straßen und die Einführung von Tempolimits vorgeschlagen. Dazu wurde mehrmals erwähnt, dass durch die Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen Straßen kleiner dimensioniert werden könnten und die entstehenden Flächen entsiegelt oder der aktiven Mobilität zur Verfügung gestellt werden können. Mehrmals wurde auch der allgemeine Rückbau von Infrastruktur und eine Begrünung durch Pflanzen und Bäume genannt.

Frage 7: Wie groß schätzen Sie das Potenzial der folgenden Maßnahmenbereiche ein, um Entsiegelung im Verkehr zu fördern?

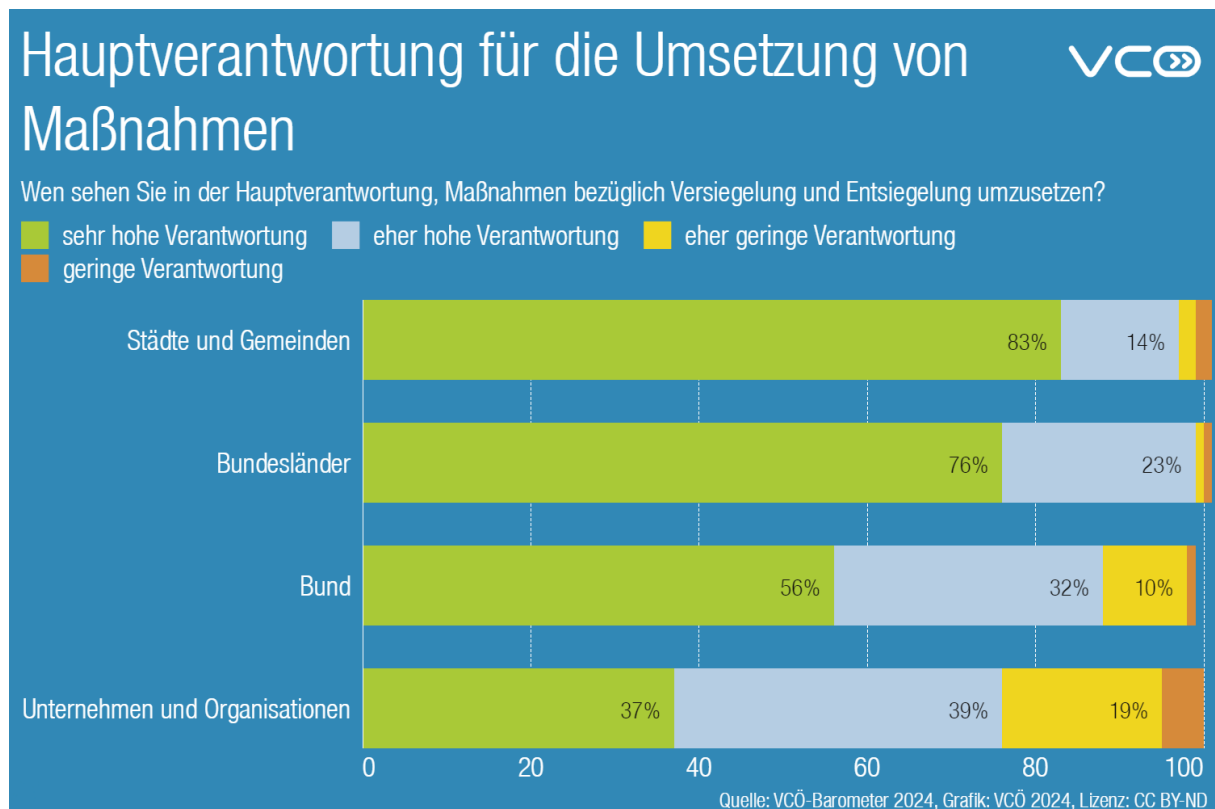


Das Potenzial des Maßnahmenbereichs Ausweitung von Parkraumbewirtschaftung und Reduktion von Kfz-Stellplätzen im öffentlichen Raum wurde von 63 Prozent der Fachleute als sehr groß und von 28 Prozent als eher groß bewertet. Ähnlich ist es mit der Redimensionierung von bestehender Straßeninfrastruktur: 62 Prozent schätzen das Potenzial als sehr groß, 25 Prozent als eher groß und elf Prozent als eher gering ein.

Das Potenzial der Entsiegelung von Kfz-Stellplätzen durch den Einsatz von versickerungsfähigen Materialien wurde von 53 Prozent der Fachleute als sehr groß und von 36 Prozent als eher groß eingeschätzt. Die Maßnahme der stärkeren finanziellen Förderung von Entsiegelungsprojekten wurde von 42 Prozent als sehr groß und von 44 Prozent als eher groß bewertet.

44 Prozent der Fachleute bewerten die Maßnahme der Bewusstseinsbildung bei den Entscheidungsträgern als sehr groß, 36 Prozent als eher groß und 16 Prozent als eher gering. Auch das Potenzial der Erstellung von Leitfäden für Entsiegelungsmaßnahmen wurde noch mehrheitlich als groß eingeschätzt, mit einer Einstufung von 29 Prozent als sehr groß, 43 Prozent als eher groß und 26 Prozent als eher gering.

Frage 8: Wen sehen Sie in der Hauptverantwortung, Maßnahmen bezüglich Versiegelung und Entsiegelung umzusetzen?



Der höchste Anteil mit 83 Prozent der Fachleute stufte die Verantwortung in der Umsetzung von Maßnahmen bezüglich Versiegelung und Entsiegelung der Städte und Gemeinden als sehr hoch ein. Weitere 14 Prozent empfinden sie als eher hoch.

Die Verantwortung der Bundesländer bewerteten 76 Prozent der befragten Personen als sehr hoch und 23 Prozent als eher hoch.

Etwas geringer ist es beim Bund: 56 Prozent sehen die Verantwortung des Bundes als sehr hoch und 32 Prozent als eher hoch. Zehn Prozent meinen auch, dass die Verantwortung des Bundes eher gering ist.

Bei Unternehmen und Organisationen wird von 37 Prozent eine sehr hohe Verantwortung gesehen, von 39 Prozent eine eher hohe, von 19 Prozent eine eher geringe und von fünf Prozent eine geringe Verantwortung.

### Frage nach sonstigen:

Als weitere Verantwortliche für die Umsetzung von Maßnahmen wurden von vielen der Fachleute Privatpersonen beziehungsweise die Bürgerinnen und Bürger genannt, insbesondere durch die Versiegelung von Stellplätzen und Hauseinfahrten. Mehrmals wurden auch die Planungs- und Zivilingenieurbüros genannt. Wenige sehen die Hauptverantwortung auch bei der EU und den Medien und Bildungseinrichtungen. Vereinzelt wurden noch die Baugenossenschaften, die Immobilienindustrie und die Landwirtschaft erwähnt.