

Leitfaden

Bauland außerhalb des Einzugsbereiches des öffentlichen Verkehrs

Kurz und Bündig

Bauland soll grundsätzlich an jenen Standorten ausgewiesen werden, die es der Bevölkerung wirtschaftlich, schnell und unabhängig ermöglichen, ihre Grundbedürfnisse Wohnen – Arbeiten – Kommunikation – Bilden – Erholen – Versorgen zu befriedigen.

Der hohe Motorisierungsgrad der Bevölkerung (mittlerweile verfügen die Haushalte im Ländlichen Raum über durchschnittlich zwei Autos) führte und führt dazu, dass seitens der Bevölkerung Ziele der Raumplanung, wie die Bündelung der Bedürfnisse an einem Ort bzw. deren Erreichbarkeit auf schnellem Wege mit den Einrichtungen des Öffentlichen Verkehrs als Voraussetzung für eine Baulandausweisung, nicht akzeptiert werden. Viel zu oft wird der billige Baugrund unter der Prämisse der ohnehin vorhandenen Motorisierung einer guten Standortqualität vorgezogen. Würde man jedoch die durch den peripheren Standort täglich zurückzulegenden Wege zur Versorgung, zur Erholung, zum Arbeiten etc. in Kosten ausdrücken, so würde sich zeigen, dass das anfangs günstige Eigenheim langfristig gesehen nicht die kostengünstigste Alternative darstellt. Leider wird bei Standortentscheidungen auch zu wenig bedacht, dass sich Lebenssituationen ändern können. Oft genügen ein gebrochener Fuß und die damit verbundene Fahruntüchtigkeit, spätestens die Viele treffende Gebrechlichkeit im Alter, um uns bewusst zu machen, wie abhängig wir vom Auto geworden sind. Plötzlich werden der Öffentliche Verkehr und seine Erreichbarkeit zur Notwendigkeit. Er lässt uns unabhängig von allfälligen Mitfahrgelegenheiten Einrichtungen der täglichen Daseinsvorsorge erreichen

Aufgabe der Raumplanung ist es deshalb, jene Standorte für Entwicklungen vorzusehen, die für alle Bevölkerungsgruppen (ältere Personen, Jugendliche, Frauen, sozial schwächere Bevölkerungsgruppen, etc.) gleiche Ausgangsbedingungen für die Befriedigung ihrer Grundbedürfnisse schaffen.

Es sind aber nicht nur soziale Aspekte, sondern auch die Umweltaspekte, die nicht außer Acht bleiben dürfen. Mittlerweile ist bekannt, dass ein Durchschnittshaushalt ohne Auto in einem "normalen" Haus einen niedrigeren Energieverbrauch hat, als ein Energiesparhaus mit Auto (Energie sparendes Bauen ist daher vor allem Verkehr sparendes Bauen).

Hinzu kommen die zusätzlichen Infrastrukturkosten, die für periphere Siedlungen wesentlich teurer sind als zentrale Standorte. Diese Kosten werden zum überwiegenden Teil von der Allgemeinheit getragen, also auch von jenen Leuten, die kein Haus im Grünen haben. Darüber hinaus steigen mit der Weglänge die externen Kosten des Verkehrs (Unfallkosten, Gesundheitskosten, Staukosten, Klimakosten etc.), die zum größten Teil ebenfalls nicht von den Verursachern, sondern wiederum von der Allgemeinheit getragen werden.

Aus raumplanerischer Sicht sowie aus Gründen der Nachhaltigkeit muss deshalb das Ziel eine ganzheitliche Optimierung, und zwar nicht nur von den Einzelobjekten, sondern auch von den Siedlungseinheiten selbst (kompakte Siedlung mit möglichst kurzen Wegen) sein.

Die Ziele und Grundsätze des Raumordnungsgesetzes, die Widmungsgebote und das Landesentwicklungsprogramm bringen die obigen Erwägungen zum Ausdruck. Ausnahmen von der Orientierung der Siedlungseinheiten am öffentlichen Verkehr sind gemäß dem Landesentwicklungsprogramm nur in besonders begründeten Fällen möglich. Der vorliegende Leitfaden beschäftigt sich mit der Frage, unter welchen Voraussetzungen von einem solchen Fall ausgegangen werden kann.

Rechtliche Grundlagen / ROG 2009

§ 2 (2) ROG 2009 Raumordnungsgrundsätze:

Orientierung der Siedlungsentwicklung an den Einrichtungen des Öffentlichen Verkehrs und sonstigen Infrastruktureinrichtungen unter Beachtung größtmöglicher Wirtschaftlichkeit dieser Einrichtungen. (Ziffer 7)

§ 28 ROG 2009 Widmungsgebote und –verbote

Als Bauland dürfen Flächen nicht ausgewiesen werden, die keine ausreichende Erschließung mit technischer oder sozialer Infrastruktur aufweisen. (Ziffer 3)

Als Bauland sollen nur Flächen ausgewiesen werden, die der geplanten hauptsächlichen Verwendung entsprechend mit öffentlichen Verkehrsmitteln ausreichend erschlossen sind. (Ziffer 2)

Landesentwicklungsprogramm 2004

Landesentwicklungsprogramm Kapitel B. Siedlungswesen

B. Siedlungsentwicklung und Standortkriterien

Ziele:

1. Erhaltung bzw. Schaffung kompakter Siedlungen mit klar definierten Grenzen zum Außenraum und haushälterische Nutzung von Grund und Boden
2. Konzentration der Siedlungsentwicklung an geeigneten Standorten möglichst im Bereich leistungsfähiger ÖV-Systeme
3. Sicherstellung der Verfügbarkeit geeigneter Baulandflächen in ausreichendem Umfang
4. Schutz der Bevölkerung vor Umweltschäden, -gefährdungen und –belastungen
5. Vermeidung von Nutzungskonflikten

Maßnahmen:

Ökologische Planungskriterien sollen insbesondere im Siedlungswesen berücksichtigt werden.

Die künftige Siedlungsentwicklung soll vorrangig im Anschluss an bereits bestehende geeignete Siedlungen erfolgen.

Außerhalb des ÖV-Einzugsbereichs soll eine Baulandwidmung nur mit besonderer Begründung und nur dann erfolgen, wenn die notwendige Infrastruktur (Wasserversorgung, Abwasserentsorgung, Energieversorgung u. dgl.) vorhanden ist.

Besondere Begründung:

Die nachfolgende Checkliste dient als Grundlage für die Aufstellung, Revision oder Änderungen von Flächenwidmungsplänen und Räumlichen Entwicklungskonzepten. Die Argumente sind beispielhaft. Sie dienen in erster Linie zur Abbildung der erforderlichen Begründungsqualität und können durch gleichwertige Argumente ersetzt werden.

Checkliste

VORAUSSETZUNGEN

- Eine dem Stand der Technik entsprechende technische Infrastruktur (Wasserversorgung, Abwasserentsorgung, Energieversorgung) ist bereits vorhanden.

MÖGLICHE ARGUMENTE FÜR EINE BESONDERE BEGRÜNDUNG VON STANDORTEN

- Die Baulandausweisung dient der Schaffung kompakter Siedlungen (im Bauland) mit klar definierten Grenzen zum Außenraum – ZB in Form einer Arrondierung.
- Die Gemeinde verfügt nachweislich (Nachweis über Gespräche mit Grundbesitzern, Bürgerinformation, etc.) über keine geeigneten Alternativstandorte.
- Der Standort wird von einem Bedarfsbus oder Sammeltaxi erschlossen.
- Der Standort weist nachweislich im Vergleich zum übrigen Gemeindegebiet eine sehr hohe Umweltqualität auf (keine Lärmbelastung, gute Besonnung, etc.).
- Die Baulandausweisung liegt im fußläufigen Einzugsbereich (500 m – Gehzeit max. 5 bis 7 min) einer sozialen Infrastruktur (ZB Volksschule) und fördert deren Erhaltung.
- Der Standort liegt im fußläufigen Einzugsbereich (500 m – Gehzeit max. 5 bis 7 min) von sonstigen Einrichtungen der Grundversorgung (ZB Nahversorger) und fördert deren Erhaltung.
- Der Standort liegt im fußläufigen Nahbereich zu Arbeitsplatzzentren¹ (1000 m, max. Gehzeit 15 min)
- Eine fußläufige Erreichbarkeit liegt zwar geringfügig außerhalb der im LEP formulierten Entfernungen, es handelt sich jedoch um Haltestellen leistungsfähiger ÖV-Systeme (Kategorie der Bedienung A bis C gemäß Landesmobilitätskonzept).

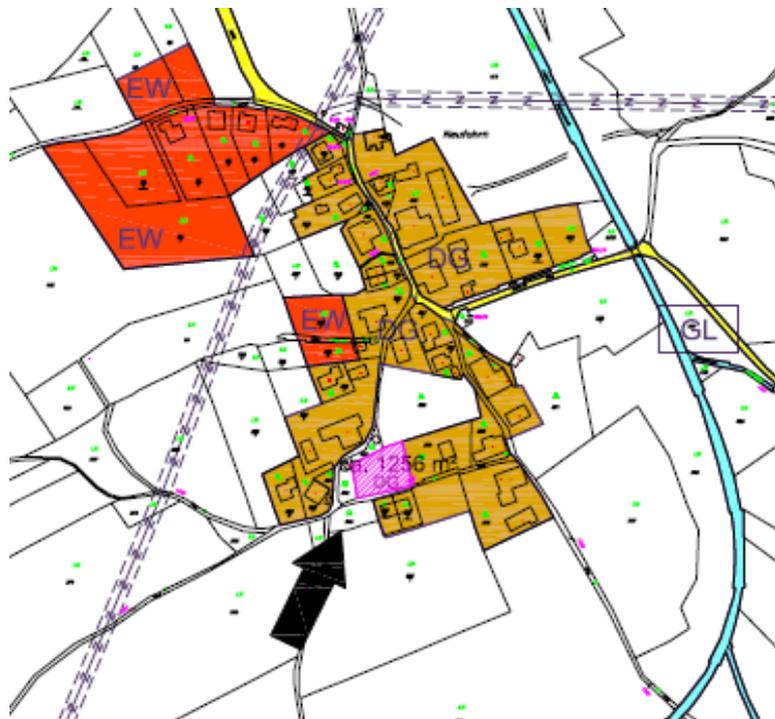
¹ Bestehende Betriebe im Grünland sind nicht geeignet als Arbeitsplatzzentrum bezeichnet zu werden. Als Orientierungswert ist von mindestens 100 Arbeitsplätzen an dem nahegelegenen Standort auszugehen.

- ☑ Eine fußläufige Erreichbarkeit liegt zwar geringfügig außerhalb der im LEP formulierten Entfernungen, eine verkehrssichere Erreichbarkeit des Ortszentrums durch Fuß- und Radweg ist jedoch gegeben.
- ☑ Das Verhältnis zwischen Innen- (innerhalb des/der Siedlungsschwerpunkte(s)) und Außenentwicklung (außerhalb des/der Siedlungsschwerpunkte(s)) liegt innerhalb eines Betrachtungszeitraumes von 5 bis 10 Jahren nachweislich bei ca. 2:1. Ausnahmen davon können von der Struktur der Gemeinde abhängig gemacht werden. Setzen jedoch diesen Nachweis voraus.
- ☑ Das Räumliche Entwicklungskonzept beinhaltet eine eindeutig zuordenbare positive Aussage zur Erweiterung des Standortes. Im Rahmen der zusammenfassenden Begutachtung des REK wurden keine negativen Stellungnahmen dazu abgegeben.

Im Rahmen der Einzelfallbeurteilung ist das Vorhandensein mehrerer Kriterien (mind. 5 inklusive technischen Voraussetzungen) erforderlich.

Fallbeispiel:

Beispiel Neumarkt Neufahrn
(680 m Luftlinie) außerhalb des fußläufigen Einzugsbereiches eines öffentlichen Verkehrsmittels.



- Es handelt es sich bei der nächstgelegenen Haltestelle um die Haltestelle einer sehr leistungsfähigen Buslinie (Regionalbusse auf der B1, zusätzlich noch eigene Schülerbuslinie).
- Eine verkehrssichere Erreichbarkeit des Ortszentrums durch einen bestehenden Fußweg mit Unterführung unter der B1 ist gegeben.
- Das Verhältnis der Baulandneuausweisungen im Zentrum samt den angrenzenden Bereichen zu jenen in Außenbereichen betrug in den letzten Jahren 2:1. Der Schwerpunkt der Siedlungsentwicklung lag somit eindeutig im Bereich des Hauptortes.
- Bei der vorliegenden Baulandausweisung handelt es sich um eine Lückenfüllung innerhalb bestehender Bebauung, die zur Schaffung eines geschlossenen Siedlungskörpers beiträgt. Damit wird eine andere Zielsetzung des LEP unterstützt.
- Die am Seeufer gelegenen Freizeit- und Erholungseinrichtungen der Gemeinde sind von Neufahrn her wesentlich besser erreichbar als vom Zentrum aus (fußläufig etwa 15 min). Auf noch kürzerem Weg ist ein Gasthaus sowie eine Tankstelle mit Shop erreichbar.

Begriffserklärung:

Arrondierung

Unter Arrondierung versteht man die Abrundung einer Kante dergestalt, dass eine kürzere Außengrenze entsteht (dh die Summe der bestehenden Siedlungskanten ist größer als die neu entstehende Außengrenze).

Wesentlich für die Beurteilung ist der Verlauf der Baulandgrenzen.

Beispiel:



ÖV- Einzugsbereich

Als ÖV-Einzugsbereich wird der Nahbereich zu Haltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs verstanden. Als Richtgröße gelten die im Landesentwicklungsprogramm definierten Größen. Diese Haltestellen müssen eine ausreichende Bedienungsqualität aufweisen und von der Bevölkerung zu Fuß in zumutbarer Zeit erreicht werden können.

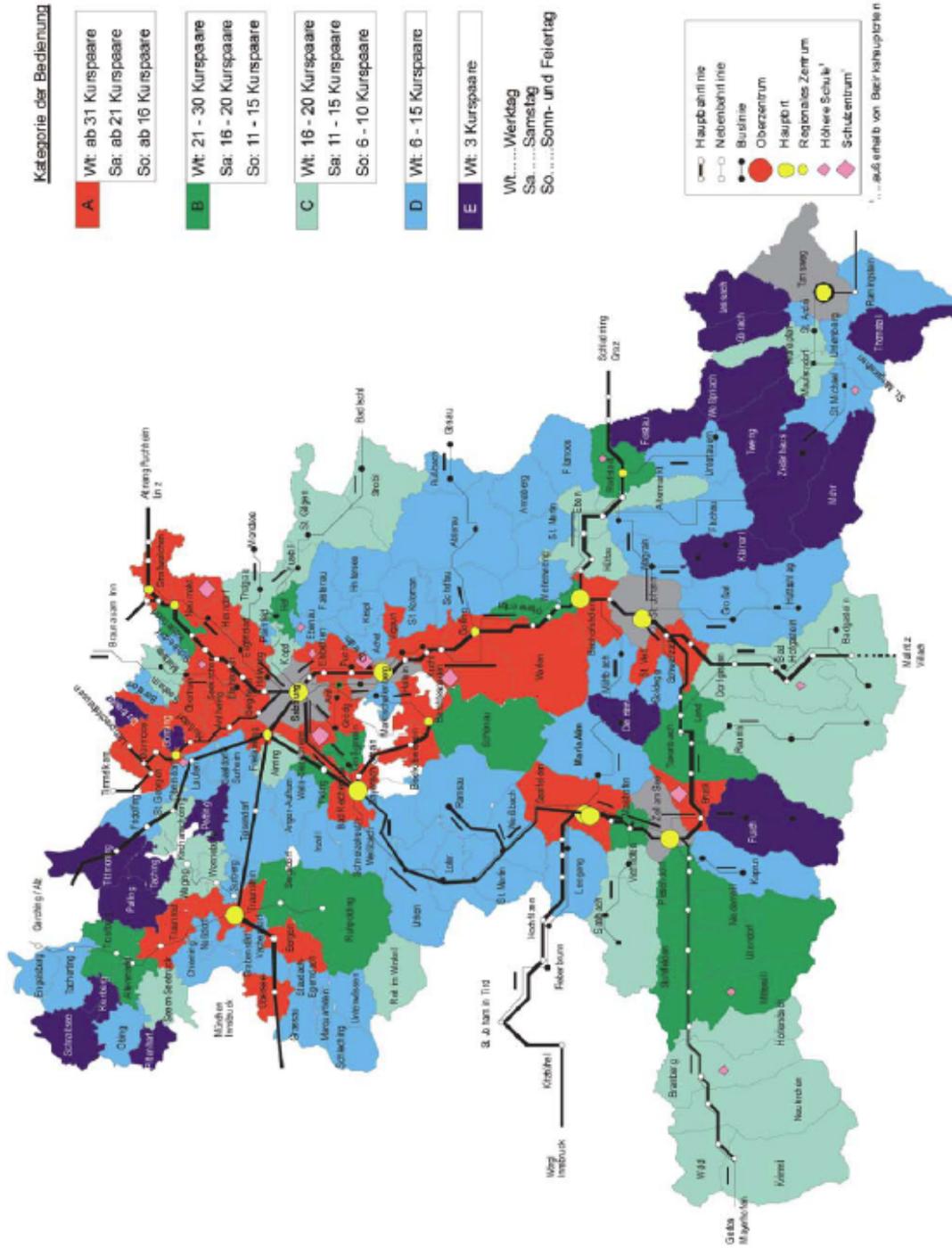
Im LEP findet sich die Richtgröße von 500 m bei Bushaltestellen (entspricht ungefähr einer Gehzeit von 5 bis 7 Minuten).

Die Richtgröße von 1000 m bei Bahnhaltstellen entspricht ungefähr einer Gehzeit von 10 bis 15 min. Topographische Gegebenheiten sind bei der Festlegung der Einzugsbereiche also zu berücksichtigen.

Ausreichende Bedienstungsqualität

Unter ausreichender Bedienstungsqualität ist der im Landesmobilitätskonzept definierte Mindestbedienstungsstandard für Bahn und Bus zu verstehen.

Abbildung 7.1: Bahn/Bus - Bedienstungsstandard (Kurspaare/Tag) zwischen Gemeindezentrum und Hauptort 2005



Siedlungsschwerpunkte

Als Siedlungsschwerpunkte gelten die Hauptorte der Gemeinden. Darüber hinaus können Siedlungsschwerpunkte festgelegt werden, wenn sie folgenden Kriterien entsprechen:

- Bestehendes Siedlungsgebiet
- Potenzial zur Innenverdichtung oder zur Erweiterung
- Vorhandensein von mehreren Einrichtungen der Daseinsvorsorge in fußläufiger Entfernung
- Fußläufige Erreichbarkeit eines leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsmittels

Siedlungsschwerpunkte sind im Rahmen einer Überarbeitung des Räumlichen Entwicklungskonzeptes abzugrenzen.