



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Dr. Hans Jürgen Fahn FREIE WÄHLER**
vom 13.01.2014

Flächenverbrauch in Bayern – ergänzende Fragen (siehe Drs. 17/335)

Ich frage die Staatsregierung:

1. Welche Konzepte hat die Staatsregierung, um neue Verkehrsflächen und die Neuausweisung von Bauland für Wohnen und Gewerbe zu vermeiden (bitte mit Nennung von konkreten Beispielen aus den letzten drei Jahren, wo dies bereits umgesetzt wurde)?
2. Hat die Staatsregierung einen Stufenplan, um das Ziel zu erreichen, den Flächenverbrauch auf null zu senken, und wenn nein, wie sehen die konkreten quantitativen Ziele bis 2015 bzw. 2020 aus?
3. Nachdem in Bayern der Flächenverbrauch 2012 6.231 ha betrug, frage ich die Staatsregierung, welche Ursachen (Verbrauch mehr als 100 ha) sind hier in den Landkreisen Landsberg am Lech, Rosenheim, Traunstein, Deggendorf, Landshut, Passau, Rottal-Inn, Dingolfing-Landau, Cham, Regensburg, Schwandorf, Bayreuth, Ansbach, Augsburg, Dillingen sowie im Unterallgäu dafür verantwortlich und welche Konzepte hat die Staatsregierung, diesen Flächenverbrauch nachhaltig zu reduzieren, um ihrem Ziel, den Flächenverbrauch auf null zu senken, nachzukommen?
4. Was sind die Ursachen für den Flächenverbrauch aller Gebietskörperschaften in Unterfranken und welche Konzepte hat die Staatsregierung, diesen Flächenverbrauch nachhaltig zu senken, um ihrem Ziel, den Flächenverbrauch auf null zu senken, nachzukommen?

Antwort

des **Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz**
vom 13.02.2014

Die Schriftliche Anfrage wird in Abstimmung mit dem Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr wie folgt beantwortet:

1. Welche Konzepte hat die Staatsregierung, um neue Verkehrsflächen und die Neuausweisung von Bauland für Wohnen und Gewerbe zu vermeiden (bitte mit Nennung von konkreten Beispielen aus den letzten drei Jahren, wo dies bereits umgesetzt wurde)?

a) Neue Verkehrsflächen Verkehrsträger Straße

Die Bayerische Straßenbauverwaltung betreibt die Erhaltung und Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur seit Langem auch vor dem Gesichtspunkt des Flächensparens, wobei dieses Ziel gegen andere – insbesondere dem der Verkehrssicherheit – im Einzelfall umfassend abgewogen werden muss. Mit dem Ansatz „Ausbau vor Neubau“ im Rahmen des verkehrlich Umsetzbaren wird eine möglichst geringe Inanspruchnahme von Flächen erreicht.

Zu diesem Ansatz erarbeitete Grundlagen wurden unter anderem in der Veröffentlichung „Kostenbewusstes Planen und Bauen – Planungshilfen für den Umbau einbahniger, nicht oder unzureichend ausgebaute Straßen“ vom Februar 2012 publiziert. Dort heißt es unter anderem, dass „bei einem Umbau (bestandsorientierter Ausbau) von einem deutlichen Kostenvorteil gegenüber einem Aus- oder Neubau auszugehen ist. Dies rechtfertigt auch Einbußen bei der Verkehrsqualität. Darüber hinaus hat dies in der Regel durch den geringeren Eingriff in Natur und Landschaft und die geringere Flächeninanspruchnahme weitere Vorteile“.

Unabhängig davon wurden auch bei der Einführung der „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL)“ in Bayern im Oktober 2013 für einzelne Entwurfsbereiche Regelungen vorgegeben, die einen gegenüber der Richtlinie reduzierten Flächenverbrauch verfolgen. So kann bei Straßen bei erwarteter geringer Schwerverkehrsstärke die Breite der Fahrstreifen reduziert werden. Da dies mit erheblichen Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit verbunden sein kann, ist jedoch dann gezielt zu prüfen, ob die daraus resultierenden Sicherheitsnachteile vertretbar sind.

Verkehrsträger Schiene

Beim Verkehrsträger Schiene tritt der Freistaat Bayern nicht als Bauherr auf, zuständig sind Bund und Bahn. Bayern schafft jedoch Rahmenbedingungen, um den Flächenverbrauch so gering wie möglich zu halten:

Die Bayerische Staatsregierung setzt klare Signale für die Veränderung des Modal Splits (Verteilung des Verkehrsaufkommens auf die verschiedenen Verkehrsmittel) zugunsten des öffentlichen Personennahverkehrs und der Schiene.

Die Zunahme des Güter- und Personenverkehrs kann allein mit dem Bau neuer Verkehrsinfrastrukturen weder finanziell noch ökologisch vertretbar bewältigt werden. Deshalb müssen die Strecken effizienter werden. Die Leistungssteigerung von bestehenden Strecken – durch moderne Leit- und Sicherungstechnik, gezielte Kapazitätserweiterungen wie Mehrgleisigkeiten und insbesondere durch die Elektrifizierung des Schienennetzes – genießt Vorrang gegenüber dem Neubau von Strecken. Dies leistet sowohl direkt als auch indirekt – durch die Verkehrsverlagerung von flächenintensiveren Verkehrsträgern auf die Schiene – einen Beitrag zur Reduzierung des Flächenverbrauchs.

Bei Überlegungen zu Trassenverläufen wird – soweit möglich – die Bündelung von Verkehrswegen und damit die Erhaltung unzerschnittener Räume angestrebt.

Zahlreiche Güterverkehrszentren und Umschlagterminals sorgen für eine bessere Auslastung der Verkehrsträger und helfen dadurch, Verkehr zu vermeiden.

b) Neuausweisung von Bauland für Wohnen und Gewerbe

In der Beantwortung von Frage 3 („Welche Konzepte hat die Staatsregierung, den Flächenverbrauch zu reduzieren?“) der Schriftlichen Anfrage vom 13.11.13 (Drs. 17/335) sind bereits die Konzepte der Staatsregierung benannt, den Flächenverbrauch im Bereich der Neuausweisung von Bauland für Wohnen und Gewerbe zu reduzieren. Dazu noch nachfolgende ergänzende Hinweise des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr:

Städtebauförderung

In o. g. Beantwortung der Schriftlichen Anfrage ist bereits angeführt, dass die Städtebauförderung 2013 rund 620 Kommunen in Bayern unterstützt hat. Eine Aufzählung konkreter Beispiele der letzten 3 Jahre würde hier den Rahmen sprengen.

Die in der Stellungnahme vom 16.12.2013 benannten Handlungsfelder der Städtebauförderung zur Begrenzung des Flächenverbrauchs von Wohn- und Gewerbeflächen und zur Förderung einer kompakteren Ortsentwicklung sind unter dem Internetauftritt

<http://www.innenministerium.bayern.de/buw/staedtebaufoerderung/foerderprogramme/index.php> ausführlich dargelegt.

Weiter finden sich hier auch die Maßnahmenlisten zum Bund-Länder-Programm „Stadtumbau“ http://www.innenministerium.bayern.de/assets/stmi/buw/staedtebaufoerderung/iic_stadtumbauwest_massnahmenliste.pdf (2013: 102 Gemeinden mit insgesamt 11 Maßnahmen) sowie der Förderschwerpunkte „Revitalisierung von Industrie- und Gewerbebrachen“

http://www.innenministerium.bayern.de/assets/stmi/buw/staedtebaufoerderung/iic_foerpr_industrie_gewerbebrachen_2013.pdf (2013: 24 Gemeinden mit insgesamt 26 Maßnahmen gefördert) und „Militärkonversion“

http://www.innenministerium.bayern.de/assets/stmi/buw/staedtebaufoerderung/iic_foerpr_sopro_militaer_2013.pdf (2013: 18 Gemeinden mit insgesamt 19 Maßnahmen gefördert) im Rahmen des Bayerischen Städtebauförderungsprogramms, die einen Überblick über konkrete Beispiele vermitteln.

Planungszuschüsse

Wie bei der Beantwortung der Schriftlichen Anfrage vom 13.11.2013 bereits dargelegt, sind insbesondere vor dem

Hintergrund der demografischen Entwicklung und des Klimaschutzes, Flächensparen (im Bereich der Baulandausweisung) und Innenentwicklung zentrale Handlungsfelder einer zukunftsorientierten Siedlungsentwicklung, bei der Kommunen mit Planungszuschüssen des Staates unterstützt werden. Ausführliche Informationen und ausgewählte Förderprojekte hierzu finden sich unter

<http://www.innenministerium.bayern.de/buw/staedtebau/planungszuschuesse/index.php>, insbesondere in den einzelnen Handlungsfeldern wie Flächenmanagement, Flächenrecycling, Innenentwicklung.

Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass die tatsächliche Ausweisung von Bauland im Rahmen der Bauleitplanung (Flächennutzungsplan, Bebauungsplan) stattfindet und somit der Planungshoheit der Kommunen unterliegt.

2. Hat die Staatsregierung einen Stufenplan, um das Ziel zu erreichen, den Flächenverbrauch auf null zu senken, und wenn nein, wie sehen die konkreten quantitativen Ziele bis 2015 bzw. 2020 aus?

Die Bayerische Staatsregierung hat in ihrer Nachhaltigkeitsstrategie festgelegt, dass der Flächenverbrauch deutlich reduziert werden soll. Langfristig ist eine Flächenkreislaufwirtschaft ohne weiteren Flächenneuverbrauch anzustreben. Hierzu bestehen keine konkreten quantitativen Ziele.

3. Nachdem in Bayern der Flächenverbrauch 2012 6.231 ha betrug, frage ich die Staatsregierung, welche Ursachen (Verbrauch mehr als 100 ha) sind hier in den Landkreisen Landsberg am Lech, Rosenheim, Traunstein, Deggendorf, Landshut, Passau, Rottal-Inn, Dingolfing-Landau, Cham, Regensburg, Schwandorf, Bayreuth, Ansbach, Augsburg, Dillingen sowie im Unterallgäu dafür verantwortlich und welche Konzepte hat die Staatsregierung, diesen Flächenverbrauch nachhaltig zu reduzieren, um ihrem Ziel, den Flächenverbrauch auf null zu senken, nachzukommen?

Eine Erfassung konkreter flächenverbrauchender Maßnahmen wird nicht durchgeführt. Die zuständigen Vermessungsämter melden zum Stichtag 31. Dezember lediglich die rein quantitativen Änderungen der Siedlungs- und Verkehrsfläche an das Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung. Zu den Konzepten siehe Antwort zu Frage 1.

4. Was sind die Ursachen für den Flächenverbrauch aller Gebietskörperschaften in Unterfranken und welche Konzepte hat die Staatsregierung, diesen Flächenverbrauch nachhaltig zu senken, um ihrem Ziel, den Flächenverbrauch auf null zu senken, nachzukommen?

Siehe Antwort zu Frage 3.