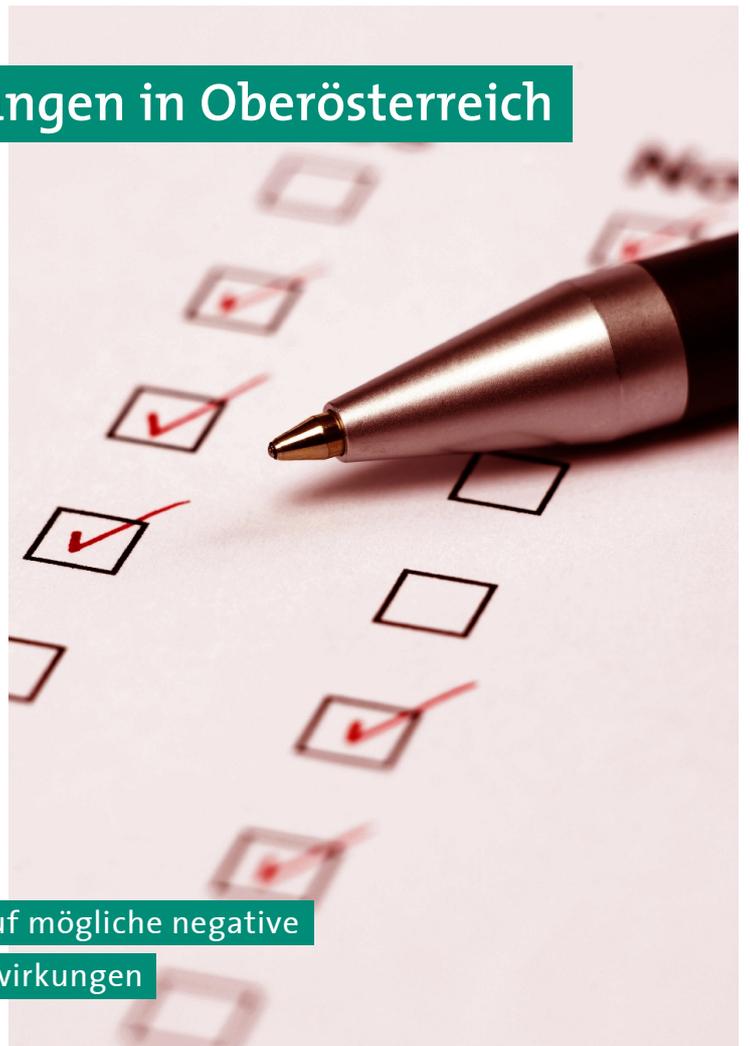


Förderungen in Oberösterreich

Screening auf mögliche negative
Umweltauswirkungen



FÖRDERUNGEN IN OBERÖSTERREICH

Screening auf mögliche negative Umweltauswirkungen

Katja Pazdernik
Jürgen Schneider
Elisabeth Süßenbacher
Gerhard Zethner

REPORT
REP-0329

Wien 2011

Inhaltliche Leitung

Jürgen Schneider

Projektleitung

Katja Pazdernik

AutorInnen

Katja Pazdernik

Jürgen Schneider

Elisabeth Süßenbacher

Gerhard Zethner

Lektorat

Maria Deweis

Satz/Layout

Ute Kutschera

Umschlagbild

© iStockphoto.com/imagestock

Weitere Informationen zu Umweltbundesamt-Publikationen unter: <http://www.umweltbundesamt.at/>

Impressum

Medieninhaber und Herausgeber: Umweltbundesamt GmbH
Spittelauer Lände 5, 1090 Wien/Österreich

Eigenvervielfältigung, gedruckt auf CO₂-neutralem 100 % Recyclingpapier.

© Umweltbundesamt GmbH, Wien 2011

Alle Rechte vorbehalten

ISBN 978-3-99004-131-4

INHALT

	ZUSAMMENFASSUNG	5
1	EINLEITUNG	7
2	ANGEWANDTE METHODEN	8
2.1	Screening der Förderungen	8
2.1.1	Schritt 1 – Screening der Themenbereiche	8
2.1.2	Schritt 2 – Screening der Förderungen	9
2.2	Auswahl der Förderungen	10
3	AUSGEWÄHLTE FÖRDERUNGEN IM DETAIL	12
3.1	Beihilfe für Fernpendlerinnen und Fernpendler	12
3.1.1	Inhalt der Förderung	12
3.1.2	Umweltauswirkungen der Förderung	12
3.1.3	Beurteilung der Förderung	13
3.1.4	Vorschlag/Lösungsansatz	13
3.2	Förderblock Bauen und Wohnen	13
3.2.1	Inhalt der Förderungen	14
3.2.2	Umweltauswirkungen der Förderungen	14
3.2.3	Beurteilung der Förderungen	16
3.2.4	Vorschläge/Lösungsansätze	16
3.3	Förderblock Tourismus	17
3.3.1	Inhalt der Förderungen	17
3.3.2	Umweltauswirkungen der Förderungen	17
3.3.3	Beurteilung der Förderungen	18
3.3.4	Vorschläge/Lösungsansätze	19
3.4	Investitionsförderung – Modernisierung landwirtschaftlicher Betriebe	19
3.4.1	Inhalt der Förderung	19
3.4.2	Umweltauswirkungen der Förderung	20
3.4.3	Vorschläge/Lösungsansätze	22
3.5	Verkehrerschließung ländlicher Gebiete	23
3.5.1	Inhalt der Förderung	23
3.5.2	Umweltauswirkungen der Förderung	23
3.5.3	Beurteilung der Förderung	25
3.5.4	Vorschläge/Lösungsansätze	25
4	LITERATURVERZEICHNIS	26

ZUSAMMENFASSUNG

Die durch das Land Oberösterreich gewährten Förderungen, Beihilfen und Zuschüsse wurden auf ihre potenzielle umweltschädliche Wirkung geprüft.

Bei der Mehrzahl der Förderungen wird mit keinen Auswirkungen auf die Umwelt gerechnet, mit vielen der Förderungen ist ein klarer Umweltnutzen verbunden. Nur bei einigen Förderungen können negative Auswirkungen auf die Umwelt nicht ausgeschlossen werden.

In Abstimmung mit dem Auftraggeber wurden fünf Förderungen (Einzelförderungen und Förderblöcke) für eine nähere Analyse ausgewählt.

Die **Beihilfe für FernpendlerInnen** wird als umweltkontraproduktiv beurteilt. Sie begünstigt v. a. den Pkw-Verkehr und wirkt dadurch dem Klimaschutz entgegen. Darüber hinaus trägt sie zur Belastung mit Luftschadstoffen und Lärm bei. Weitere umweltschädliche Wirkungen sind durch die Flächeninanspruchnahme infolge der Ausweitung von Siedlungs- und Verkehrsflächen sowie durch Zersiedelung zu erwarten. Eine Möglichkeit zur Verminderung der umweltkontraproduktiven Effekte ist die Knüpfung der Fördergelder an die Benützung öffentlicher Verkehrsmittel (z. B. Bus, Bahn).

Beihilfe für FernpendlerInnen ist kontraproduktiv

Obwohl durch die Förderbedingungen (z. B. Energieeffizienzkriterien) beim **Neubau von Eigenheimen** bereits einige, aber durchaus bedeutsame „umweltkontraproduktive“ Aspekte des Neubaus abgeschwächt werden (z. B. hinsichtlich Energiebedarf), ist diese Fördermaßnahme ohne entsprechende (v. a. raumplanerische) Ausgestaltung als potenziell umweltkontraproduktiv einzuschätzen. Wesentlich wäre hier insbesondere eine verstärkte Berücksichtigung von Raumordnungskriterien bei der Förderung anstelle eines regional undifferenzierten Ansatzes.

Neubau von Eigenheimen ist potenziell kontraproduktiv

Die **Tourismusförderungen** umfassen Maßnahmen zur Attraktivierung des Touristikangebots in Oberösterreich. Insbesondere durch den (Neu-)Bau von Unterbringungsmöglichkeiten und Infrastrukturen werden verstärkt Flächen in Anspruch genommen und Touristenströme angelockt. Durch eine erhöhte Tourismusintensität wird zusätzlicher Druck auf die Umwelt ausgeübt (Beeinträchtigungen der Ökosysteme, Luftemissionen und Lärmbelastung) und der Energieverbrauch und somit auch Treibhausgasemissionen werden erhöht. In Abhängigkeit von der Art der geförderten Maßnahmen, insbesondere jedoch ohne entsprechende nachhaltige Orientierung der Förderung sowie der dadurch forcieren/initiierten Maßnahmen, können mit den geförderten Maßnahmen negative Umweltauswirkungen verbunden sein. Zu forcieren wäre eine Bindung der Landesförderungen an ökologisch orientierte Kriterien (Umwelt- und Nachhaltigkeitskriterien), z. B. Sicherstellung einer Anbindung an den Öffentlichen Verkehr (bei Neuerrichtungen).

Tourismusförderung ist potenziell kontraproduktiv

Im Rahmen der **landwirtschaftlichen Investitionsförderung** werden bauliche Anlagen und technische Einrichtungen am landwirtschaftlichen Betrieb gefördert. Eine umfassende Bewertung der ökologischen Auswirkungen ist hier besonders anspruchsvoll, da umweltkontraproduktive, aber auch umweltentlastende Effekte möglich sind. Hier erscheint somit eine starke Verankerung von ökologischen Aspekten in den Förderrichtlinien zielführend.

Im Zuge der **Förderung der Verkehrserschließung ländlicher Gebiete** wird die Errichtung von Wegen oder der Umbau von Wegen, die dem Stand der Technik nicht entsprechen, unterstützt. Zum Großteil handelt es sich dabei um Erweiterungen bzw. Befestigungen des landwirtschaftlichen Wegenetzes und Almerschließungen. Auch hier fällt die Bewertung zwiespältig aus. Einerseits stellt die Verkehrserschließung durch den ländlichen Wegebau einschließlich der Wegerhaltung eine wichtige Grundlage für die Entwicklung des ländlichen Raums dar. Andererseits kann Flächenverbrauch, Ausbau versiegelter Flächen etc. zu Verlust und Zerschneidung von Lebensräumen führen. Durch die wachsende Verkehrsinfrastruktur kann ein verstärktes Verkehrsaufkommen induziert werden, welches zu erhöhten Emissionen von Treibhausgasen und anderen Schadstoffen führen kann. Auf diese Aspekte sollte in der konkreten Ausgestaltung der Förderungen verstärkt Rücksicht genommen werden.

1 EINLEITUNG

Bund und Länder setzen Subventionen als Steuerungsinstrument ein, um bestimmte politisch erwünschte Aktivitäten, Techniken und Produkte zu fördern. Dabei werden jedoch nicht selten auch umweltkontraproduktive Entwicklungen begünstigt und das Problem der externen Umweltkosten verschärft. Von einem Abbau bzw. einer stärker nachhaltigen Ausgestaltung dieser Subventionen würden jedoch sowohl die öffentlichen Haushalte als auch die Umwelt stark profitieren (UMWELTBUNDESAMT DEUTSCHLAND 2008).

Die durch das Land Oberösterreich gewährten Förderungen, Beihilfen und Zuschüsse (siehe Kapitel 2.1.2) wurden im Rahmen dieses Vorhabens auf potenzielle umweltschädliche Wirkung – insbesondere auf Luft, Klima, Boden, Wasser, Ökosysteme, Biodiversität und Landschaft – geprüft, wobei der Fokus auf folgenden Förderungen lag:

- Beihilfe für FernpendlerInnen
- Errichtung und Beschaffung von Eigenheimen (Ein- und Zweifamilienhäuser, Reihenhäuser)
- Tourismusförderungen (Privatzimmervermietung, Tourismusimpulsprogramme)
- Verkehrserschließung ländlicher Gebiete
- Investitionsförderung – Modernisierung landwirtschaftlicher Betriebe

Das Ausmaß der umweltschädlichen Wirkungen hängt vielfach sowohl von der Ausgestaltung der Förderungen als auch von der tatsächlichen Inanspruchnahme der Fördermittel (realisierte Projekte/Maßnahmen) ab. Aus diesem Grund kann in einigen Fällen kein detaillierter Zusammenhang zwischen Förderung und Umweltauswirkung hergestellt, sondern mögliche Umweltauswirkungen können nur allgemein beschrieben werden.

Da einer Integration von Umwelt- und Nachhaltigkeitsaspekten in die Subventionspolitik große Bedeutung zukommt (UMWELTBUNDESAMT DEUTSCHLAND 2008), werden im Rahmen dieses Vorhabens auch erste Lösungsansätze gegeben.

**ausgewählte
Förderungen**

2 ANGEWANDTE METHODEN

Folgendes Kapitel beschreibt die Herangehensweise beim Screening der Förderungen sowie bei der Auswahl der näher betrachteten Förderungen.

2.1 Screening der Förderungen

In einem ersten Schritt wurden die auf der Website des Landes Oberösterreich aufgelisteten Themenbereiche grob auf ihre Umweltrelevanz geprüft. Hierzu wurde Prüfschritt 1 der Klimaverträglichkeitsprüfung (KVP) von Regelungsvorhaben angewandt.

Danach erfolgte ein weitergehendes Screening auf Förderebene hinsichtlich potenzieller negativer Umweltauswirkungen. Schlussendlich wurden fünf Förderungen (Einzelförderungen und Förderblöcke) für eine nähere Analyse in Abstimmung mit dem Auftraggeber ausgewählt.

2.1.1 Schritt 1 – Screening der Themenbereiche

Klimaverträglichkeitsprüfung ist die Grundlage

Grundlage des Screenings ist Prüfschritt 1 der Klimaverträglichkeitsprüfung (KVP) von Regelungsvorhaben. Ziel der KVP, die seit 2008 für alle neuen Regelungsvorhaben auf Bundesebene durchzuführen ist (BKA – Ministerratsbeschluss 61/43), ist es, neue Gesetze in Hinblick auf ihre klimarelevanten Wirkungen (positive, negative, direkte, indirekte) zu bewerten und diese nach Möglichkeit möglichst klimafreundlich auszugestalten. Als Hilfsmittel für die Prüfung stehen ein Leitfaden und Tabellen zur Verfügung (BKA 2008).

Im Rahmen der KVP ist festzustellen ob von einem Gesetz ein energieintensiver (Prüfbereich Mitigation) oder gegenüber dem Klimawandel verwundbarer Bereich (Prüfbereich Anpassung) betroffen ist. Ist keiner der im Tabelle 1 genannten Bereiche von einem Gesetz betroffen, wird im Rahmen der KVP von keiner Umweltrelevanz ausgegangen (BKA 2008).

Durch die Breite der in der KVP untersuchten Prüfbereiche und die Berücksichtigung von Mitigation und Adaption sind mittelbar auch Belange inkludiert, die andere ökologische Auswirkungen betreffen – wie etwa die Themen Landnutzung, Landschaft, Ökosysteme, biologische Vielfalt, Wasserressourcen etc. Durch die KVP wird daher ein Großteil der potenziell umweltrelevanten Bereiche – und nicht nur der Klimaschutz im engeren Sinn – abgedeckt.

In der folgenden Tabelle sind die wesentlichen Prüfbereiche der KVP angeführt.

Tabelle 1: Prüfbereiche gemäß Klimaverträglichkeitsprüfung als Basis für das Screening der Themenbereiche.

Prüfbereiche Mitigation – Reduktion der THG-Emissionen
● Wirtschaftliche Aktivitäten
● Energienutzung und -effizienz
● Konsumverhalten

Prüfbereiche Mitigation – Reduktion der THG-Emissionen

- Mobilität und Verkehr
 - Landwirtschaftliche Praktiken
 - Abfallaufkommen und -behandlung
-

Prüfbereiche Anpassung – Anpassung an den Klimawandel

- Menschliche Gesundheit
 - Infrastrukturen und Standorte
 - Landnutzung, Landschaft, Ökosysteme und biologische Vielfalt
 - Wasserressourcen
-

Von den insgesamt zehn auf der Website des Landes Oberösterreich aufgelisteten Förderbereichen wurden Bildung und Forschung, Europa sowie Kultur ausgeschlossen, da hier keiner der zehn KVP-Prüfbereiche betroffen ist und daher von keiner nennenswerten Umweltauswirkung auszugehen ist.

**drei Förderbereiche
sind nicht
umweltrelevant**

Alle anderen Themenbereiche (Bauen und Wohnen, Gesellschaft und Soziales, Land- und Forstwirtschaft, Sport und Freizeit, Umwelt, Verkehr sowie Wirtschaft und Tourismus) hingegen wurden einem tiefergehenden Screening unterworfen.

2.1.2 Schritt 2 – Screening der Förderungen

Die Förderungen der verbleibenden sieben Themenbereiche wurden einem weitergehenden Screening unterzogen und hinsichtlich ihres Wirkungsbereiches sowie der Art der geförderten Maßnahmen betrachtet.

Tabelle 2: Geprüfte Aspekte im Rahmen des Screening der Förderungen.

betrauchteter Bereich	Fragestellung	Beispiele
Wirkungsbereich der Förderung	Wird die Förderung in einem Bereich oder Sektor wirksam, von dem negative Umweltauswirkungen ausgehen?	Tourismus, Wirtschaft, Verkehr/Mobilität
Inhalt/Beschreibung der Förderung	Lassen die durch die Förderung initiierten oder forcierten Maßnahmen eine negative Umweltauswirkung erwarten?	Ausweitung des touristischen Angebotes oder Anreiz zu einem verstärkten Verkehrsaufkommen

Lassen der Wirkungsbereich der Förderung sowie die durch die Förderung initiierten oder forcierten Maßnahmen auf eine negative Umweltauswirkung (Energie, Fläche, Verkehrsaufkommen, Luftemissionen, Wasserverbrauch, Ökologie etc.) schließen, dann wurden diese als potenziell umweltkontraproduktiv definiert. Im Rahmen des vorliegenden Projekts betrifft das insbesondere folgende Förderungen¹:

¹ Die getroffene Auswahl der potenziell umweltkontraproduktiven Förderungen beruht auf einer ersten Durchsicht und Einschätzung auf Basis der beschriebenen Prüfkriterien. Aufgrund der Vielzahl an Einzelförderungen können bei einzelnen, nicht angeführten Förderungen negative Umweltauswirkungen nicht vollständig ausgeschlossen werden.

**Förderungen mit
Umweltauswirkungen**

- Beihilfe für Fernpendlerinnen und Fernpendler
- Fahrtkosten der Vereine für Bundesligamannschaften
- Fahrtkosten für österreichische Einzelstaatsmeisterschaften
- Förderung E-Mobilität
- Verkehrserschließung ländlicher Gebiete
- Investitionsförderungen – Modernisierung landwirtschaftlicher Betriebe
- Eigenheime
- Reihenhäuser, Doppelhäuser in Mietkauf
- Beitrag für die Beschaffung von Wohnungen und Eigenheimen
- Reihenhäuser
- „Förderungen rund ums Wohnen“ (Fertigstellung von Wohnungen, Kauf von Eigentumswohnungen und Eigenheimen)
- Wirtschaftsförderungen (diverse)
- Privatzimmervermietung
- Tourismusimpulsprogramm (materielle Investitionen)
- Tourismusimpulsprogramm (Marketing- und Infrastrukturmaßnahmen)
- OÖ Wintersportwoche
- Zuschüsse für Urlaube (Landeszuschuss für Familienurlaub, Senioren-Erholungs- oder -Kurzuschuss)
- Kleinwasserkraftwerke
- Biogasanlagen
- Biomasseeinzelanlagen

Mit dem Großteil der Förderungen in Oberösterreich sind hingegen keine oder keine negativen Umweltauswirkungen verbunden.

2.2 Auswahl der Förderungen

Im Rahmen der vorliegenden Arbeit wurde die Anzahl der näher betrachteten Förderungen begrenzt, wobei die Auswahl der Förderungen nach Abwägung diverser Aspekte (siehe Tabelle 3) sowie in Absprache mit dem Auftraggeber erfolgte.

Tabelle 3: Aspekte bei der Auswahl der näher beschriebenen Förderungen.

abzuwägende Aspekte	Beispiele
soziale Bedeutung	Urlaubszuschüsse, Wintersportwoche
Unsicherheiten bezüglich möglicher Umweltauswirkungen, u. a. aufgrund von Umfang (Vielzahl der geförderten Bereiche) oder Abstraktion der potenziell geförderten Maßnahmen (starke Abhängigkeit von Art der tatsächlich realisierten Maßnahmen)	E-Mobilität*
Umwelt- insbesondere Klimanutzen der Förderung	E-Mobilität, Biomasseeinzelanlagen, Biogasanlagen oder Kleinwasserkraftwerke

* Aufgrund von Unsicherheiten u. a. hinsichtlich des zukünftigen Mobilitätsverhaltens sowie aufgrund der hohen Bedeutung der E-Mobilität zur Reduktion der (Straßen-)verkehrsbedingten Umweltbelastung.

Einige der im Kapitel 2.1.2 aufgelisteten Förderungen wurden trotz Potenzial für negative Umweltauswirkungen von einer weiteren Analyse ausgeschlossen, da sie entweder von hoher Bedeutung für den österreichischen Klimaschutz (z. B. Kleinwasserkraftwerke) oder von hoher sozialer Bedeutung sind oder auf Basis der vorhandenen Informationen nicht so einfach beurteilt werden können. Folgende Einzelförderungen werden im Rahmen der vorliegenden Arbeit näher betrachtet:

Förderung im Bereich Verkehr/Mobilität:

- Beihilfe für Fernpendlerinnen und Fernpendler

Förderungen im Bereich Bauen und Wohnen:

- Eigenheim
- Reihenhäuser
- Reihenhäuser, Doppelhäuser in Mietkauf
- Beitrag für die Beschaffung von Wohnungen und Eigenheimen

Förderungen im Bereich Tourismus:

- Tourismusimpulsprogramm (Materielle Investitionen)
- Tourismusimpulsprogramm (Marketing- und Infrastrukturmaßnahmen)
- Privatzimmervermietung

Förderungen im Bereich Landwirtschaft:

- Investitionsförderung – Modernisierung landwirtschaftlicher Betriebe
- Verkehrserschließung ländlicher Gebiete

Für die Bereiche Neubau und Tourismus erfolgt die Diskussion im Block, da trotz leichter Unterschiede im Fördertext im Grunde mit den gleichen oder ähnlichen Auswirkungen gerechnet werden kann. So wird z. B. im Bereich Bauen und Wohnen der Neubau in verschiedener Weise gefördert (mit z. T. unterschiedlichen Zielgruppen), die Auswirkungen einer zunehmenden Flächeninanspruchnahme und Zersiedelung sind jedoch mehr oder weniger die gleichen.

3 AUSGEWÄHLTE FÖRDERUNGEN IM DETAIL

Im Folgenden werden mögliche Umweltauswirkungen der ausgewählten Förderungen dargestellt und eine erste Beurteilung gegeben. Ansätze für eine „umweltfreundlichere“ Entwicklung bzw. Ausgestaltung von Förderungen zur Minderung negativer Umweltauswirkungen werden (als Lösungsansätze) angeführt, z. B. die Koppelung der FernpendlerInnenbeihilfe an die Nutzung der Bahn oder die Berücksichtigung von Raumordnungskriterien bei Eigenheimförderungen.

Es ist an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass die Diskussion der negativen Aspekte sowie der möglichen Lösungsansätze keine quantitative Bewertung zulässt, da die entsprechenden Grundlagendaten nur sehr eingeschränkt oder gar nicht zur Verfügung standen.

3.1 Beihilfe für Fernpendlerinnen und Fernpendler²

3.1.1 Inhalt der Förderung

Gefördert werden FernpendlerInnen, die regelmäßig direkt vom Hauptwohnsitz zum Arbeitsort und zurück fahren, wobei die einfache Entfernung mindestens 25 km zu betragen hat. Als für die Berechnung der Beihilfe maßgebliche Distanz gilt die mittlere Entfernung³ in Straßenkilometern, die Höhe der Beihilfe ist entfernungsabhängig (Staffelung). Wird eine Jahreskarte des OÖ Verkehrsverbundes erworben, gewährt die OÖ Landesregierung zusätzlich einen Zuschlag von 30 % (Öko-Bonus).

Anmerkung: Grundsätzlich gibt es in den Förderansuchen keinen Hinweis auf den zu wählenden Verkehrsträger. Die Höhe der Förderung richtet sich nach der Entfernung zum Zielort. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass durch diese Förderungen in erster Linie der motorisierte Individualverkehr (Pkw) subventioniert wird. Dies begründet sich u. a. mit dem eher geringen Angebot der öffentlichen Verkehrsmittel in Gegenden mit niedriger Siedlungsdichte.

3.1.2 Umweltauswirkungen der Förderung

Verkehrsaufkommen steigt

Förderungen dieser Art zur Erhöhung der Mobilität geben einen Anreiz zum motorisierten Verkehr und begünstigen dadurch das Wachstum des Verkehrsaufkommens auf der Straße (UMWELTBUNDESAMT DEUTSCHLAND 2004).

Ein erhöhtes Straßenverkehrsaufkommen ist mit Lärmbelastung sowie vermehrten Emissionen von Luftschadstoffen (v. a. NO_x und Feinstaub) und Treibhausgasen (THG) verbunden. Die Auswirkungen auf Mensch und Umwelt reichen von gesundheitlichen Beeinträchtigungen durch Lärm, Feinstaub oder Ozon (Atemwegserkrankungen, Herz-Kreislauf-Erkrankungen) über Belastungen des Ökosystems durch Eutrophierung bis hin zum Klimawandel durch den Ausstoß von Treibhausgasen (insbesondere CO₂; UMWELTBUNDESAMT 2010a).

² http://www.land-oberoesterreich.gv.at/cps/rde/xchg/SID-F836BDFC-068FCE63/ooe/hs.xsl/16919_DEU_HTML.htm

³ Auf Grundlage eines beim Amt der Oö. Landesregierung vorhandenen Datenbestandes.

Zudem wird der „Trend zu langen Arbeitswegen“ (Wohnsitzwahl fernab der städtischen Zentren) unterstützt, da Verkehrskostenüberlegungen, die prinzipiell bei der Wahl des Wohnortes eine Rolle spielen, an Gewicht verlieren (KÖPPL & STEININGER 2004, UMWELTBUNDESAMT DEUTSCHLAND 2004). Daher ist neben erhöhten Luftschadstoff- und THG-Emissionen auch mit einer verstärkten Flächeninanspruchnahme durch Verkehrswegebau und Siedlungsfläche zu rechnen, mit Folgen für Ökosysteme, Lebensräume, Bodenfunktionen und Biodiversität (siehe Förderblock Bauen und Wohnen).

Bodenfläche geht verloren

3.1.3 Beurteilung der Förderung

Derzeit sind österreichweit rund 56 % der THG-Emissionen des gesamten Straßenverkehrs dem Pkw-Verkehr zuzuordnen, die Emissionen sind seit 1990 um ca. 36 % gestiegen (UMWELTBUNDESAMT 2010b). Die Infrastrukturentwicklung zeigt ein ähnliches Bild: Während das Bundesstraßennetz seit 1990 um 19 % länger geworden ist, hat sich das Angebot beim Schienenverkehr insbesondere auf Nebenbahnen reduziert (UMWELTBUNDESAMT 2010). Derzeit arbeiten in Österreich rund 1,9 Millionen Personen an einem anderen Ort als sie wohnen, rund 1,4 Millionen davon benutzen das Auto (VCÖ 2010).

Die FernpendlerInnenbeihilfe wird als umweltkontraproduktiv beurteilt: Sie begünstigt v. a. den Pkw-Verkehr und wirkt dadurch dem Klimaschutz entgegen. Darüber hinaus trägt sie zur Belastung mit Luftschadstoffen und Lärm bei. Weitere umweltschädliche Wirkungen sind durch die Flächeninanspruchnahme infolge der Ausweitung von Siedlungs- und Verkehrsfläche sowie durch Zersiedelung zu erwarten.

Förderung ist kontraproduktiv

3.1.4 Vorschlag/Lösungsansatz

- Knüpfung der Fördergelder an die Benützung öffentlicher Verkehrsmittel (z. B. Bus, Bahn).

In Anbetracht dessen, dass PendlerInnen bereits auf Bundesebene gefördert werden (via Pendlerpauschale – Absetzbarkeit von Aufwendungen für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte von der Einkommenssteuer) wird vorgeschlagen, die Förderung an die Benützung von umweltverträglichen Verkehrsmitteln (Rad, Bahn, Bus, E-Fahrzeug) zu koppeln.

3.2 Förderblock Bauen und Wohnen

Der Förderblock Bauen und Wohnen umfasst diverse Förderungen im Bereich Neubau von Eigenheimen sowie von Reihenhäusern/Doppelhäusern.⁴

⁴ http://www.land-oberoesterreich.gv.at/cps/rde/xchg/SID-072FAB36-0DB6F667/ooe/hs.xsl/13011_DEU_HTML.htm

3.2.1 Inhalt der Förderungen

Gefördert werden u. a. die Errichtung von Eigenheimen (durch natürliche Personen) sowie von Reihenhäusern und Doppelhäusern in Form von Mietkauf (durch gewerbliche Bauträger und gemeinnützige Bauvereinigungen). Die Förderungen (Eigenheime, Reihenhäuser/Doppelhäuser) sind auf Niedrigstenergie- und Passivhäuser (bei Eigenheimen auch auf Niedrigenergiehäuser) beschränkt. Eine energiesparende Bauweise erhöht die Förderung, ebenso die Verwendung ökologischer Dämmstoffe aus nachwachsenden Rohstoffen. Darüber hinaus ist die Einhaltung gewisser ökologischer Mindestkriterien vorgeschrieben (u. a. bezüglich Wärmedämmstoffen, Baustoffen, Heizsystemen).

3.2.2 Umweltauswirkungen der Förderungen

Förderungen dieser Art erhöhen den Anreiz zum Bauen, da sie die Kosten des Neubaus/Eigenheimbaus senken. Aufgrund des bestehenden Trends „ins Grüne“ zu ziehen und der vergleichsweise geringen Grundstückspreise wird dadurch insbesondere der Neubau im ländlichen Raum begünstigt. Damit sind wiederum

- eine Erhöhung der Flächeninanspruchnahme durch Neuerschließung und Ausbau von Siedlungs- und Verkehrsflächen sowie eine zunehmenden Zersiedelung der Landschaft,
- eine Steigerung des Straßenverkehrs und damit der verkehrsbedingten Umweltbelastungen und
- ein erhöhter Energieverbrauch aufgrund von zersplitterten Siedlungsstrukturen verbunden.

Hinzu kommt, dass bei einer stetig abnehmenden Siedlungsdichte die Rentabilität der Nah- und Fernwärmenetze und damit das Potenzial für den künftigen Einsatz der Kraft-Wärme-Kopplung sinkt, weil die Netzlängen pro EinwohnerIn steigen und sich die Pro-Kopf-Kosten für Bau und Pflege der Infrastrukturen erhöhen. Dies hat wiederum negative Auswirkungen auf den Klimaschutz (UMWELTBUNDESAMT DEUTSCHLAND 2004).

Energiebedarf

Obwohl sich der spezifische Energiebedarf bei Neubauten in den letzten Jahren verringert hat (UMWELTBUNDESAMT 2010), muss mit einem erhöhten Ressourcenverbrauch (Material, Energie) durch Bautätigkeit sowie einem zusätzlichen Energieeinsatz für Raumwärme gerechnet werden. Dieser ist abhängig von Siedlungsdichte, Gebäudetypen und -ausrichtung und insbesondere bei Einfamilienhäusern potenziell nicht unerheblich: Pro Quadratmeter Wohnnutzfläche ist der Energieeinsatz bei einem Reihnhaus um 35 % und bei einem Geschloßwohnbau um ca. 50 % geringer als bei einem Einfamilienhaus (STÖGLEHNER & GROSSAUER 2009).

***Einfamilienhäuser
sind besonders
energieintensiv***

Flächeninanspruchnahme

Der anhaltende Trend zu Ein- oder Zweifamilienhäusern, der steigende Lebensstandard sowie die Zunahme der durchschnittlichen Wohnnutzfläche pro Person (STATISTIK AUSTRIA 2004, UMWELTBUNDESAMT 2010) sind Hauptursachen für die zunehmende Flächeninanspruchnahme – insbesondere bei abnehmender Siedlungsdichte und zunehmender Distanz zwischen den Gebäuden (zersplitterte Siedlungsstrukturen) (LEXER 2004). Ein- und Zweifamilienhäuser benötigen im Vergleich zum Mehrfamilienbau oder anderen verdichteten Bauformen wesentlich mehr Fläche. Je nach Bauweise können auf einem Hektar 10 freistehende Einfamilienhäuser, 20–40 Einfamilien-Reihenhäuser in flächensparender Bauweise oder 100–250 Geschößwohnungen untergebracht werden (BMVIT 2002, UMWELTBUNDESAMT DEUTSCHLAND 2004).

Das stetige Wachstum von Siedlungs- und Verkehrsfläche geht wiederum zu Lasten der begrenzten Ressource Boden. Durch die zunehmende Verbauung geht für die Naturraumentwicklung, aber auch für die Land- und Forstwirtschaft (biologisch produktive) Fläche dauerhaft verloren, womit sich auch das Potenzial für eine ökologische landwirtschaftliche Nutzung verringert (UMWELTBUNDESAMT DEUTSCHLAND 2004). Die ursprüngliche Bodenfruchtbarkeit kann in der Regel auch durch Rückbauten nicht wieder hergestellt werden (LEXER 2004). Darüber hinaus wird durch die zunehmende Ausdehnung von Siedlungs- und Verkehrsflächen und die damit verbundene Landschaftszerschneidung Lebensraum für wild lebende Tiere und Pflanzen beeinträchtigt bzw. zerstört. Dies wiederum hat Folgen für die Biodiversität. Durch eine zunehmende Bodenversiegelung werden außerdem die natürlichen Bodenfunktionen eingeschränkt und auch der Wasserhaushalt beeinträchtigt. Da versiegelte Flächen verhindern, dass Regenwasser im Boden versickert, kann zudem die Hochwassergefahr steigen (UMWELTBUNDESAMT DEUTSCHLAND 2004).

Flächen und Lebensräume gehen verloren

Verkehrsaufkommen

Siedlungs- und Raumstrukturen sind wesentliche Verursacher des zunehmenden Verkehrsaufkommens und der damit verbundenen Treibhausgas-, Luftschadstoff- und Lärmemissionen. Durch die räumliche Trennung von Wohn- und Arbeitswelt, aber auch durch die Errichtung von Einkaufszentren und Freizeitaktivitäten fernab der Wohngebiete ist mit einem verstärkten Verkehrsaufkommen (Pendelverkehr) zu rechnen. Die Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr in (peripheren) Gegenden mit niedriger Siedlungsdichte ist meist mangelhaft (ÖROK 2007) und stellt deshalb für viele ArbeitnehmerInnen keine Alternative dar. Dies begünstigt den motorisierten Individualverkehr (siehe auch Kapitel 3.1).

Individualverkehr und Emissionen steigen

Bei der Errichtung von Reihenhäusern und Doppelhäusern ist zudem eine Erhöhung der Förderung bei Errichtung von Abstellplätzen vorgesehen, wodurch sich für die zukünftigen MieterInnen der Anreiz zur Nutzung des eigenen Pkw verstärkt.

Auch die verpflichtende Errichtung von privaten Abstellplätzen, reguliert durch die Bauordnung (Stellplatzverpflichtung), ist eine ordnungsrechtliche Maßnahme mit negativen Umweltauswirkungen. Die Förderwirkung ergibt sich hier grundsätzlich aus der Zurechnung der Stellplatzerrichtungskosten zu den Wohnungskosten anstatt zu den Pkw-bezogenen Mobilitätskosten (KÖPPL & STEININGER 2004).

verpflichtende Abstellplätze sind kontraproduktiv

3.2.3 Beurteilung der Förderungen

In Österreich besteht ein anhaltender Trend zu flächenintensiven Bebauungsformen (UMWELTBUNDESAMT 2010). 2001 waren rund drei Viertel aller Gebäude bundesweit Ein- oder Zweifamilienhäuser (STATISTIK AUSTRIA 2006, UMWELTBUNDESAMT 2010). Hinzu kommen der gestiegene Lebensstandard (mehr Wohnfläche, steigender Motorisierungsgrad) und die Bereitschaft zum Pendeln sowie die derzeitige Widmungspraxis, welche Zersiedelung und Flächeninanspruchnahme begünstigt. Zwischen 2001 und 2009 hat sich die Bau- und Verkehrsfläche Oberösterreich um 77,8 km² bzw. 11 % erhöht.⁵

**Förderungen sind
potenziell
umweltkontra-
produktiv**

Durch die Förderbedingungen (z. B. Energieeffizienzkriterien) werden bereits einige durchaus bedeutsame umweltkontraproduktive Aspekte des Neubaus abgeschwächt (z. B. hinsichtlich Energiebedarf). Dennoch ist diese Fördermaßnahme ohne entsprechende (v. a. raumplanerische) Ausgestaltung als potenziell umweltkontraproduktiv einzuschätzen, da durch den Trend zum Eigenheim(bau) die Flächeninanspruchnahme und die Landschaftszerschneidung (mit allen Folgen) intensiviert und zusätzlicher Verkehr induziert wird.

3.2.4 Vorschläge/Lösungsansätze

- Verstärkte Berücksichtigung von Raumordnungskriterien bei der Förderung (anstelle eines regional undifferenzierten Ansatzes):
 - Kompakte (flächenschonende, energiesparende) Bebauungs- und Siedlungsstrukturen anstelle zersplitterter Siedlungsformen (UMWELTBUNDESAMT 2010).
 - Vorrangige Nutzung von Brachflächen in Siedlungsbereichen und innerstädtischen Baulücken für Siedlungszwecke gegenüber Freiflächen außerhalb (UMWELTBUNDESAMT DEUTSCHLAND 2004, UMWELTBUNDESAMT 2010) – jedoch unter Beachtung einer nachhaltigen Stadtentwicklung.
 - Aktivierung von ungenutztem Bauland (Baulandmobilisierung) zur Vermeidung weiterer Zersiedelung und neuer Baulandausweisungen (UMWELTBUNDESAMT 2010).
 - Sicherstellung des Erhalts ökologischer Schutzgebiete.
- Novellierung der Bauordnungen v. a. in Bezug auf Ausgleichsabgaben bei privaten Stellplätzen.
- Verpflichtender Energieausweis für Siedlungen.⁶
- Knüpfung der Förderung an Standorte mit adäquater Anbindung an den Öffentlichen Verkehr – mobilitätssparende Siedlungsstrukturen (UMWELTBUNDESAMT 2010).
- Umverteilung der Fördermittel: Verstärkt Investitionen in den Gebäudebestand (Modernisierung, thermisch-energetische Sanierung).

⁵ <http://www.Umweltbundesamt.at/umweltsituation/raumordnung/flaechenverbrauch/>

⁶ <http://www.energieausweis-siedlungen.at/>

3.3 Förderblock Tourismus

Dieser Förderblock umfasst Tourismusimpulsprogramme (materielle Investitionen, Marketing- und Infrastrukturmaßnahmen) sowie die Privatzimmervermietung.⁷

3.3.1 Inhalt der Förderungen

Gefördert werden sowohl materielle Investitionen (Errichtung und Erweiterung von neuen Beherbergungsbetrieben, Privatzimmern, privaten Ferienwohnungen sowie Schaffung/Erweiterung/Modernisierung von Freizeiteinrichtungen, Infrastrukturen, touristischen Angeboten usw.) als auch immaterielle Investitionen (z. B. Marketing- und Werbemaßnahmen).

Das als Fördervoraussetzung verankerte „Kursbuch Tourismus- und Freizeitwirtschaft bis 2010“ beinhaltet keine wesentlichen umweltbezogenen Grundsätze, Ziele und Maßnahmen.

3.3.2 Umweltauswirkungen der Förderungen

Ein intakter Natur- und Lebensraum ist ein wichtiger Wettbewerbsvorteil für den österreichischen Tourismus. Dennoch übt der Tourismus zunehmend Druck auf verschiedene Ökosystemfunktionen aus und steht dadurch teilweise in Konflikt mit Naturschutzinteressen.

Ein nicht nachhaltig ausgerichteter Tourismus wirkt sich in folgenden Bereichen negativ auf die Umwelt aus:

- Erhöhte Flächeninanspruchnahme durch Ausbau von Unterkünften und Infrastrukturen.
- Beeinträchtigung der Biologischen Vielfalt durch Übernutzung und Zerschneidung.
- Erhöhter Ressourcen-/Energieverbrauch, insbesondere im Wintertourismus und Wellness-Bereich.
- Erhöhtes Verkehrsaufkommen durch An- und Abreiseverkehr sowie Mobilität vor Ort.

Erhöhter Flächen- und Energieverbrauch

Die Zunahme touristischer Angebote (Gastronomie- und Beherbergungsbetriebe, Sport- und Freizeitanlagen, Parkplätze usw.) und Aktivitäten führt zu einer gesteigerten Flächeninanspruchnahme und einem höheren Energieeinsatz. Hinzu kommt, dass nicht selten in ökologisch sensible Ökosysteme (z. B. Hochgebirgsregionen) vorgedrungen wird. Außerdem werden Flächen und Infrastrukturen anhand einer möglichen touristischen Auslastung dimensioniert und daher – aufgrund saisonaler Schwankungen im Tourismus - nur teilweise genutzt.

**steigende
Flächeninanspruch-
nahme**

⁷ http://www.land-oberoesterreich.gv.at/cps/rde/xchg/SID-21B5B89E-1B406190/ooe/hs.xsl/29724_DEU_HTML.htm

Habitate und Biodiversität sind gefährdet

Der Bebauungsdruck wird durch den Trend zu höheren Unterkunft-Standards (BMWFJ 2009) verstärkt. Hinzu kommt ein steigender Energieverbrauch, u. a. durch Wellness-Einrichtungen oder Beschneigungsanlagen.

Durch Bau und Betrieb touristischer Infrastrukturen, aber auch verstärkte touristische Aktivitäten (Sport und Freizeitaktivitäten) können Boden, Vegetation und Lebensräume beeinträchtigt werden, insbesondere wenn dabei in sensible Ökosysteme vorgedrungen wird. Durch Nutzung und Zerschneidung von Lebensräumen sind wiederum negative Auswirkungen auf die Biodiversität bzw. ein Verlust biologischer Vielfalt zu erwarten (UMWELTBUNDESAMT 2010).

alpine Gebiete sind durch Wintertourismus belastet

Insbesondere der Wintertourismus ist mit einem enormen Flächen- und Energieverbrauch verbunden. Abgesehen vom generell höheren Energieeinsatz in der Heizperiode, werden durch Bau und Betrieb von Aufstiegshilfen, Beschneigungsanlagen und Pistenfahrzeugen zusätzlich Energie und Flächen, aber auch Wasser (für Beschneigungsanlagen; ein Problem v. a. winterlicher Niedrigwasserführung der Flüsse und Bäche) verbraucht (UMWELTBUNDESAMT 2010). Hinzu kommt, dass mit dem fortschreitenden Klimawandel und der damit verbundenen verringerten Schneesicherheit in tieferen und mittleren Lagen mit einer Ausweitung des Wintersportaktivitäten in höhere Lagen zu rechnen ist. Damit ist wiederum ein erhöhter Druck auf sensible Ökosysteme verbunden (UMWELTBUNDESAMT 2008, ZEBISCH et al. 2005).

bis zu 90 % der Gäste reisen mit eigenem Pkw an

Verkehrsaufkommen

Ein weiterer wichtiger Faktor ist die Mobilität. Zunehmende Tourismusaktivitäten sind mit verstärktem Verkehrsaufkommen verbunden und damit je nach Verkehrsmittel auch mit steigenden Emissionen von Treibhausgasen, Schadstoffen und Lärm. Insbesondere in der Hochsaison kommt es durch den dichten An- und Abreiseverkehr sowie die großen Gästezahlen zu Belastungen für die Einheimischen und den Naturraum (UMWELTBUNDESAMT 2009). Bei Inlandsreisen benutzen 82 % der ÖsterreicherInnen den Pkw und rund 12 % die Bahn (BMVIT 2007). Ausschlaggebend für die Wahl des Pkw im Winter ist in erster Linie die Erreichbarkeit und im Sommer die Mobilität vor Ort (UMWELTBUNDESAMT 2009). Insgesamt reisen etwa 80–90 % der Nächtigungsgäste aus dem In- und Ausland in alpine Destinationen mit dem Pkw an (UMWELTBUNDESAMT 2009).

Förderungen sind potenziell umweltkontraproduktiv

3.3.3 Beurteilung der Förderungen

Oberösterreich bietet für TouristInnen eine Vielzahl von Möglichkeiten. Neben dem kulturellen Angebot und attraktiven Ausflugszielen locken v. a. die vielfältigen sportlichen Möglichkeiten (Golf-, Rad-, Motorrad-, Wasser- und Wintersport sowie Wandertouren) sowie Wellnessangebote.

Die Förderungen in diesem Bereich zielen darauf ab, das Touristikangebot in Oberösterreich zu attraktivieren oder zu erhöhen. Insbesondere durch den (Neu-)Bau von Unterbringungsmöglichkeiten und Infrastrukturen werden verstärkt Flächen in Anspruch genommen und Touristenströme angelockt. Durch eine erhöhte Tourismusintensität wird zusätzlicher Druck auf die Umwelt ausgeübt (Beeinträchtigungen der Ökosysteme, Luftemissionen, Lärmbelastung etc.) und der Ressourcenverbrauch wird erhöht.

Die geförderten Maßnahmen können ohne entsprechende nachhaltige Orientierung zu negativen Umweltauswirkungen führen.

3.3.4 Vorschläge/Lösungsansätze

- Förderung im Einklang mit bestehenden Strategien, die ökologische Gesichtspunkte berücksichtigen.
- Bindung der Landesförderungen an ökologisch-orientierte Kriterien (Umwelt- und Nachhaltigkeitskriterien), z. B. Sicherstellung einer Anbindung an den Öffentlichen Verkehr (bei Neuerrichtungen).
- Vorrangige Förderung der Modernisierung bestehender Infrastrukturen (Mobilisierung von ungenutztem Altbestand, Ausbau bestehender Privatzimmer) anstelle von Errichtung neuer Infrastrukturen (Flächenschonung).
- Förderungen von Maßnahmen, die eine nachhaltige Tourismusentwicklung vorantreiben.
- Sicherstellung des Erhalts von ökologisch wertvollen Lebensräumen.

3.4 Investitionsförderung – Modernisierung landwirtschaftlicher Betriebe

Im Rahmen der landwirtschaftlichen Investitionsförderung werden bauliche Anlagen und technische Einrichtungen landwirtschaftlicher Betriebe gefördert. Sie ist ein zentrales Element zur Verbesserung der einzelbetrieblichen Wettbewerbsfähigkeit und zur Erhaltung funktionsfähiger Agrarstrukturen.⁸

3.4.1 Inhalt der Förderung

Gefördert werden Investitionen im Bereich von Stallbauten (z. B. Wirtschaftsgebäude, Lager- und Einstellräume, Düngersammelanlagen), deren Innenmechanisierung (z. B. Melktechnik, Melkroboter, Milchkühlungen, Fütterungstechnik im Stall, Einstreutechnik) und der Direktvermarktung (z. B. Be- und Verarbeitung, Investitionen zur Nutzung von Marktnischen und Innovationen). Darüber hinaus werden durch die Investitionsförderung im Bereich des Garten- und Obstbaus u. a. bauliche und technische Einrichtungen für die Produktion gefördert. Investitionen in den Bereichen Alm- und Bienenwirtschaft sowie Bergbauernspezialmaschinen und die Errichtung von Biomasseheizanlagen können ebenfalls subventioniert werden. Wichtige Fördervoraussetzungen sind der Nachweis der Wirtschaftlichkeit (insbesondere bei einkommenswirksamen Investitionen) und die Verbesserung der Gesamtleistung des Betriebes. Die Investitionsförderung bietet Vorteile für Biobetriebe, die für Stallbauten einen Zuschlag von 5 % bekommen, sofern diese die "Biologische Wirtschaftsweise" mindestens 5 Jahre nach Abschluss der Investition beibehalten. Der Förderzuschuss wird durch tiergerechte Stallbauten ebenfalls erhöht.

⁸ http://www.land-oberoesterreich.gv.at/cps/rde/xchg/SID-BB65D44C-84C57C2C/ooe/hs.xsl/15041_DEU_HTML.htm

3.4.2 Umweltauswirkungen der Förderung

Durch die landwirtschaftliche Investitionsförderung wird eine Reihe verschiedener Maßnahmen gefördert, die die Wettbewerbsfähigkeit landwirtschaftlicher Betriebe erhöhen sollen. Mit diesem übergeordneten Ziel ist eine Reihe von potenziell positiven und negativen Umweltauswirkungen verbunden, die nachstehend angesprochen werden. Aufgrund unzureichender Informationen über die Schwerpunktsetzung und Umsetzung der verschiedenen Maßnahmen in Oberösterreich, sind die im vorliegenden Bericht beschriebenen potenziellen Umweltauswirkungen allgemein gehalten.

Die Förderung bietet Anreize zur Errichtung bzw. Ausweitung von Wirtschaftsgebäuden sowie zur Modernisierung landwirtschaftlicher Betriebe (Innenmechanisierung etc.), da die Investitionskosten gesenkt werden. Dadurch kann es möglicherweise zu folgenden Auswirkungen kommen:

- Erhöhung der Flächeninanspruchnahme landwirtschaftlicher Betriebe durch Neuerschließung und Ausweitungen.
- Flächenverbrauch von Nichtbauland (Grünland) durch Aussiedelung.
- Zusätzlicher Ressourcenverbrauch (Material, Energie) durch Bautätigkeiten.
- Intensivierung der landwirtschaftlichen Produktion durch die technische Modernisierung von Betrieben.
- Anstoß zu Streubesiedelung.

Beitrag zum Klimaschutz wird geleistet

Andererseits werden durch die Investitionsförderung Innovationen und Marktnischen im Bereich der Direktvermarktung gefördert, die oft eine wichtige finanzielle Basis auch für extensiv wirtschaftende Betriebe darstellt. Auch die überbetriebliche Zusammenarbeit (Gemeinschaftserwerb von Maschinen/Geräten) sowie die Errichtung von klimafreundlichen Biomasseheizanlagen wird durch die Investitionsförderung finanziell unterstützt, wodurch potenziell ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz geleistet wird und Ressourcen gespart werden.

Flächeninanspruchnahme und Ressourcenverbrauch

Mit der Ausweitung bzw. Neuerrichtung von Wirtschaftsgebäuden ist naturgemäß ein Flächenverbrauch für wirtschaftliche Zwecke verbunden. Auch wenn sich durch die Förderung der Verbrauch auf Flächen innerhalb der landwirtschaftlichen Betriebsstrukturen beschränkt und möglicherweise deutlich geringer ausfällt als beispielsweise im Zuge der Errichtung von Eigenheimen, müssen potenziell negative Umweltauswirkungen berücksichtigt werden.

Biodiversität wird gefährdet

Mit der Flächeninanspruchnahme kommt es neben Lebensraumverlusten auch zur Reduktion der begrenzten natürlichen Ressource Boden als Produktionsfaktor für die landwirtschaftliche Nutzung. Mögliche Folgen sind Bodenversiegelung und Landschaftszerschneidung, die eine maßgebliche Ursache für den Rückgang der biologischen Vielfalt darstellt (UMWELTBUNDESAMT DEUTSCHLAND 2008).

Boden und Wasserhaushalt werden beeinträchtigt

Durch eine Versiegelung kommt es außerdem zur Einschränkung der natürlichen Bodenfunktionen und zur Beeinträchtigung des Wasserhaushalts. Das Wachstum verbauter Flächen von Landwirtschaftsbetrieben kann auch zu Lasten landwirtschaftlich genutzter Flächen gehen. In diesem Fall findet eine anhaltende Landnutzungsänderung statt, die nicht oder nur durch hohe Kosten reversibel ist. Der mögliche Verlust hochwertiger Böden verringert außerdem die

Potenziale für eine umweltgerechte landwirtschaftliche Nutzung (UMWELTBUNDESAMT DEUTSCHLAND 2008). In Österreich kam es beispielsweise von 2007 bis 2009 zu einer Reduktion der landwirtschaftlichen Fläche um 0,8 %, was einem Flächenausmaß von 23.300 ha entspricht (UMWELTBUNDESAMT 2010).

Mit den geförderten baulichen Aktivitäten und der Innenmechanisierung landwirtschaftlicher Betriebe ist außerdem ein Verbrauch von Ressourcen (Material und Energie) verbunden (siehe Kapitel 3.2). So setzt sich beispielsweise der Energieeinsatz neben dem gesamten energetischen Aufwand für die Neuerrichtung und Investitions- bzw. Sanierungsmaßnahmen von Gebäuden auch durch die Herstellung von Baumaterialien und die Transportwege zusammen (lbo 2009).

Ressourcen werden verbraucht

Einfluss technischer Modernisierungsmaßnahmen auf die landwirtschaftliche Produktion

Übergeordnetes Ziel der Investitionsförderung ist der langfristige Erhalt von Landwirtschaftsbetrieben durch Unterstützung bei der Anpassung ihrer Strukturen an derzeitige und künftige Anforderungen. Die Investitionsförderung leistet demnach einen wichtigen Beitrag zum Weiterbestand landwirtschaftlicher Betriebe, die auch eine Vielzahl an Umweltleistungen bereitstellen können. So stellt die landwirtschaftliche Nutzung eine wichtige Voraussetzung für den Erhalt heimischer Kulturlandschaften dar, die durch ihren hohen landschaftsästhetischen Wert gekennzeichnet sind und wichtigen Lebensraum für zahlreiche Tier- und Pflanzenarten darstellen. Besonders durch die Förderung alternativer Marktnischen und Innovationen im Bereich der Direktvermarktung können auch extensiv wirtschaftende Betriebe finanziell unterstützt werden.

Kulturlandschaften und Habitate werden bewahrt

Technischer Fortschritt in der Landwirtschaft kann aber auch negative Umwelteffekte bewirken.

Eine mögliche Konsequenz der Modernisierung von Landwirtschaftsbetrieben ist die zunehmende Intensivierung und Spezialisierung der landwirtschaftlichen Produktion. Letztere ist mit einem hohen Einsatz an Betriebsmitteln und Maschinen verbunden und trägt zu Veränderungen der Landschaftsstruktur bei (UMWELTBUNDESAMT 2010). Zu den daraus resultierenden Umweltbelastungen zählen der Eintrag von Dünge- und Pflanzenschutzmitteln in Gewässer und Grundwasser, der Verlust von biologischer Vielfalt und die Reduktion des Humusgehalts von Böden durch intensive Bewirtschaftungsformen (FREYER 2004).

Gewässer, Biodiversität und Böden werden gefährdet

Beitrag zum Klimaschutz

Um Impulse zur überbetrieblichen Zusammenarbeit zu setzen, wird durch die Investitionsförderung auch der gemeinschaftliche Erwerb von z. B. selbstfahrenden Erntemaschinen, von Geräten zur bodennahen Gülleausbringung und von Pflanzenschutzgeräten gefördert (LEBENSMINISTERIUM 2007). Der gemeinsame Erwerb von Erntemaschinen und Geräten hat wichtige ressourcenschonende Effekte. Die bodennahe Gülle-Ausbringung, die nur durch bestimmte Gerätschaften erfolgen kann, ist eine Klimaschutzmaßnahme in der Landwirtschaft, durch die Treibhausgasemissionen indirekt eingespart werden können (ÖPUL-Evaluierung 2010). Moderne Maschinen sind in der Regel schwerer und zumeist mit bodenschonender Bereifung ausgerüstet, so dass ein Beitrag zur Vermeidung von Bodenverdichtungen erwartet werden kann.

Ressourcen und Böden werden geschont, das Klima geschützt

**THG-Emissionen
werden verringert**

Durch die Investitionsförderung wird außerdem die Errichtung von Biomasseheizanlagen gefördert. Die Nutzung von Biomasse zur Wärmeerzeugung leistet einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz. Im Vergleich zu fossilen Energieträgern werden durch die Biomasseheiztechnik deutlich weniger Treibhausgasemissionen verursacht. Darüber hinaus stellt die Nutzung von Scheitholz, Pellets und Hackschnitzeln eine sinnvolle Form der land- und forstwirtschaftlichen Reststoffverwertung dar (OÖ ENERGIESPARVERBAND 2009).

4.4.3 Beurteilung der Förderung

Die Investitionsförderung umfasst eine Vielzahl unterschiedlicher Ziele und Maßnahmen, die sowohl positive als auch negative Umweltauswirkungen haben können:

**positive und
negative Effekte
können erwartet
werden**

So kann die Errichtung von Betriebsgebäuden im Siedlungsverband u. U. zu Beeinträchtigungen der Umgebung führen, doch gerade in diesen Bereichen werden durch die einzuhaltenden technischen Erfordernisse oftmals wichtige Beiträge zum Emissions- und Klimaschutz geleistet. Die Aussiedelung von Betrieben ins unbebaute Grünland führt zu einem erhöhten Flächenverbrauch und Zersiedelung der Landschaft, wobei der Anspruch an die Technik zum Emissions- und Klimaschutz in der Regel in diesen Fällen geringer ausfällt. Modernisierungsmaßnahmen führen häufig zu einer Intensivierung und Spezialisierung landwirtschaftlicher Betriebe, was oft negative Umweltauswirkungen nach sich ziehen kann. Auf der anderen Seite leistet die Investitionsförderung aber auch einen wichtigen Beitrag zum Fortbestand landwirtschaftlicher Betriebe, die eine Reihe von Umweltleistungen bereitstellen können.

Der gemeinsame Erwerb von Erntemaschinen und Geräten hat jedenfalls wichtige ressourcenschonende Effekte und fördert die überbetriebliche Zusammenarbeit. Auch die durch die Investitionsförderung forcierte Biomassenutzung leistet insbesondere im Rahmen von Mikrowärmenetzen einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz. Die Verringerung des Wärmebedarfs der Teilanlagen sollte durch technische Maßnahmen als Eingangsvoraussetzung erbracht werden.

3.4.3 Vorschläge/Lösungsansätze

- Investitionsfördermittel sollten stärker an die Erreichung langfristiger Umweltziele geknüpft werden – z. B. Umweltentlastung könnte Teil des Förderantrags sein.
- Für die Teilförderung sollten umweltgerechte Anforderungsprofile entwickelt werden, die zur Beurteilung herangezogen werden können.
- Der eingeforderte Stand der Technik bei Modernisierung sollte um den Aspekt der Emissionsreduktion erweitert werden.
- Eine gemeinsame Nutzung von Maschinen und Anlagen ist jedenfalls anzustreben. Die größeren Maschinen sollten allerdings in Summe ebenfalls zu einer Verbesserung der Umweltwirkungen beitragen – eine entsprechende Darstellung sollte dem jeweiligen Vorhaben angefügt werden.
- Verbesserter Bodenschutz, verringerter Ressourcenverbrauch und reduzierte Emissionserwartung sollten im Sinne des Klimaschutzes prioritär betrachtet werden.

3.5 Verkehrserschließung ländlicher Gebiete⁹

3.5.1 Inhalt der Förderung

Gefördert werden die Errichtung von Wegen oder der Umbau von Wegen, die dem Stand der Technik nicht entsprechen. Zum Großteil handelt es sich dabei um Erweiterungen bzw. Befestigungen des landwirtschaftlichen Wegenetzes und Almerschließungen. Ziel dieser Fördersparte ist die Verbesserung der Lebens- und Wirtschaftsbedingungen im ländlichen Raum durch eine die Landschaft schonende Erschließung von Siedlungs-, Wirtschafts-, Erholungs- und Kulturflächen.

Förderwerber sind Zusammenlegungs-, Flurbereinigungs- und Agrargemeinschaften sowie Antragsteller nach dem Oberösterreichischen Bringungsrechtsgesetz 1998.¹⁰ Das Ausmaß der Förderung ist von der Förderwürdigkeit des Vorhabens abhängig. Im alpinen und im benachteiligten Gebiet fallen die Förderungen höher aus als in den übrigen Regionen. Wichtige Fördervoraussetzung ist neben der Einhaltung von Richtlinien, Vorschriften und den allgemeinen behördlichen Bewilligungen die ordnungsgemäße Instandhaltung der Anlagen und deren zweckentsprechende Nutzung.

3.5.2 Umweltauswirkungen der Förderung

Durch die Förderung werden Anreize zur Verkehrserschließung ländlicher Regionen, insbesondere in alpinen und benachteiligten Gebieten, geschaffen. Da mit dieser Maßnahme situationsabhängig sowohl positive als auch negative Umweltauswirkungen verbunden sind, werden die möglichen generellen Folgewirkungen auf die Umwelt dargestellt.

Die Förderung des Wegebbaus in ländlichen Gebieten trägt zur Verbesserung der Wegstrecken bei, die von den LandwirtInnen zur Bewirtschaftung ihrer Flächen genutzt werden. Dadurch werden für die Landwirtinnen und Landwirte zwar bessere Produktionsbedingungen geschaffen, jedoch haben diese Erschließungsmaßnahmen negative Auswirkungen auf Natur- bzw. Kulturlandschaften:

- Flächenverbrauch durch die Neuerschließung von Wegen; Ausweitung versiegelter Flächen.
- Verlust und Zerschneidung von Lebensräumen einer Vielzahl von Tier- und Pflanzenarten.
- Eine Erhöhung der Störungen (Lärm) und Emissionen durch Verkehrsaufkommen und Erholungsuchende.
- Verringerung des landschaftsästhetischen Wertes und somit des Erholungswertes von Kulturlandschaften.

⁹ http://www.land-oberoesterreich.gv.at/cps/rde/xchg/SID-BB65D44C-84C57C2C/ooo/hs.xsl/20883_DEU_HTML.htm

¹⁰ <http://www.ris.bka.gv.at/Dokument.wxe?Abfrage=LrOO&Dokumentnummer=LOO11000679>

Unter der Prämisse, dass die Förderung „Verkehrerschließung ländlicher Gebiete“ in alpinen und benachteiligten Gebieten umgesetzt wird, sind meist artenreiche und extensiv genutzte landwirtschaftliche Ökosysteme betroffen. Da diese traditionellen Kulturlandschaften von einer extensiven Bewirtschaftung abhängig sind, stellt der Ausbau der ländlichen Infrastruktur deren Fortbestand einerseits sicher, bringt aber auch die Möglichkeit der Intensivierung mit sich. Erschließungsmaßnahmen erleichtern jedenfalls die Bewirtschaftung und somit den Weiterbestand artenreicher Kulturlandschaften, können aber auch deren Monotonisierung einleiten.

Flächenverbrauch – Verlust und Zerschneidung von Lebensräumen und wertvollen Kulturlandschaften

Der Flächenverbrauch durch die Verkehrerschließung in ländlichen Gebieten zieht neben dem unmittelbaren Verlust an fruchtbaren Böden eine Vielzahl von Umweltfolgewirkungen nach sich. Zu solchen Beeinträchtigungen gehören in erster Linie der Verlust von Lebensräumen für Flora und Fauna, Zerschneidung der Landschaft (Barrierenbildung) und die Minderung des landschaftsästhetischen Wertes von Kulturlandschaften (UMWELTBUNDESAMT 2001).

die Landschaft wird fragmentiert, der Genpool verkleinert

Die Zerstückelung von Landschaften durch die Errichtung von Verkehrsinfrastruktur hat eine Trennung und Verkleinerung von Lebensräumen zur Folge und führt potenziell zu einer Verringerung der Ausbreitungsmöglichkeiten von Tier- und Pflanzenarten. Eine solche Fragmentierung der Landschaft hat häufig eine Verringerung des Artenreichtums durch Teilung von Populationen, genetische Verarmung, Inzuchteffekte, erhöhte Krankheitsanfälligkeit u.v.m. zur Folge (UMWELTBUNDESAMT 2005). Zum Teil wird durch den Feldwegebau eine zunehmende Einschränkung der Wandermöglichkeiten heimischer Wildtiere verursacht. Auch wenn es sich bei den geförderten ländlichen Verkehrswegen um keine stark befahrenen Straßen handelt, können sie doch zur Habitatisolierung und Verringerung der Bewegungsfreiheit führen. Damit im Zusammenhang steht ein reduzierter genetischer Austausch zwischen den Populationen (FETZ 2005). Im Regelfall stellen landwirtschaftliche Güterwege aber zumindest für größere Tierarten keine gravierende Barriere dar, im walddarmen, landwirtschaftlich intensiv genutzten Flachland hingegen können diese auch für große Wildtiere ein zusätzliches Wechselhindernis bedeuten (VÖLK & WÖSS 2001).

alpine Gebiete sind besonders sensibel

Die unzerschnittenen Lebensräume beschränken sich in Österreich hauptsächlich auf die Gebirgslandschaften des Alpenraums, wobei es sich hier um ökologisch besonders hochwertige und sensible Gebiete handelt. Umso problematischer ist es, dass die o. g. Förderung wegen der höheren Subventionierung vor allem zur Almerschließung eingesetzt wird, die ihrerseits aber auch positive Umweltauswirkungen haben kann (siehe nächster Abschnitt).

Die zunehmende Fragmentierung von Landschaften kann auch einen negativen Effekt auf das Landschaftsbild ausüben. Besonders mit der weiteren Erschließung von alpinen und benachteiligten Gebieten kommt es durch den Wegebau oft zur landschaftsästhetischen Beeinträchtigung unberührter Naturlandschaften. Besonders problematisch zeigt sich dieser Aspekt in bislang unzerschnittenen Landschaften, denen eine besondere Bedeutung für den Erhalt der biologischen Vielfalt und anderer natürlicher Ressourcen wie Boden, Wasser und Luft zukommt.

Erhaltung traditioneller Kulturlandschaften

Die vielfältige österreichische Kulturlandschaft ist das Ergebnis einer jahrtausendealten Landbewirtschaftung und wichtiger Ausdruck des Gleichgewichts zwischen dem natürlichen und kulturellen Erbe des Landes. Besonders hochwertige Landwirtschaftsflächen finden sich in alpinen und benachteiligten Gebieten, die durch große zusammenhängende Weidesysteme und andere artenreiche Grünlandflächen charakterisiert sind. Der Artenreichtum dieser traditionellen Agrarökosysteme ist von einer extensiven landwirtschaftlichen Nutzung abhängig. Im Laufe der letzten Jahre kam es aber vor allem in Berggebieten zu einer zunehmenden Nutzungsaufgabe und zu einem damit einhergehenden Verbrachen bzw. Verwalden wertvoller Kulturlandschaften. Besonders gefährdet sind jene Flächen, deren Bewirtschaftung aufgrund ihrer schwierigen Erreichbarkeit besonders aufwendig ist. Die Ausweitung der Verkehrsinfrastruktur in Berggebieten ist oft eine wichtige Voraussetzung für die Weiterführung einer landwirtschaftlichen Bewirtschaftung und den Erhalt traditioneller Kulturlandschaften, welche einen hohen landschaftsästhetischen Wert besitzen und einen wichtigen Erholungsraum für den Menschen bieten.

extensives Bewirtschaften schützt Kulturlandschaften

3.5.3 Beurteilung der Förderung

Eine ausreichende Verkehrserschließung durch den ländlichen Wegebau einschließlich der Wegeerhaltung stellt eine wichtige Grundlage für die Entwicklung des ländlichen Raums dar. Durch die wachsende Verkehrsinfrastruktur ländlicher Regionen und das damit einhergehende verstärkte Verkehrsaufkommen kommt es aber auch zu erhöhten Emissionen von Treibhausgasen und anderen Schadstoffen wie auch zu einer gesteigerten Lärmbelastung. Durch diese Fördermaßnahme kommt es zu einer weiteren Ausweitung des heimischen Straßennetzes, welches laut aktuellem Umweltkontrollbericht des Umweltbundesamt seit 1990 kontinuierlich ausgedehnt wurde (UMWELTBUNDESAMT 2010). Aufgrund der stattfindenden Klimaerwärmung ist im Voralpen- und Alpenraum in Zukunft mit einer erhöhten Tourismusattraktivität zu rechnen. Durch den landwirtschaftlichen Wegebau in Berggebieten schafft das Land Oberösterreich ein attraktives Wandernetz für den Tourismus. Die Förderung des landwirtschaftlichen Wegebaus könnte daher neben der Aufrechterhaltung einer Bewirtschaftung in Berggebieten auch das touristische Angebot Oberösterreichs erhöhen. Mit einer damit verbundenen möglichen Nutzungsintensivierung oder einem zu starken Tourismusaufkommen würden aber ein zusätzlicher Druck auf die traditionelle Natur- und Kulturlandschaft ausgeübt (Beeinträchtigungen der Ökosysteme, Luftemissionen und Lärmbelastung) und der Energieverbrauch und somit auch die Treibhausgasemissionen erhöht werden.

positive und negative Effekte können eintreten

3.5.4 Vorschläge/Lösungsansätze

- Ausweisung von (absoluten) Schutz- und Ruhegebieten (v. a. in Berggebieten),
- Erstellung eines ökologischen Kriterienkatalogs zur Priorisierung der Fördermittel,
- besondere Verkehrsaufgaben in bislang unerschlossenen Gebieten,
- Darstellung der regionalen (überlokalen) Bedeutung des Wegevorhabens,
- Klärung der Erhaltungskostenverteilung zwischen unterschiedlichen Nutzergruppen (Landwirtschaft, Gemeinde & Tourismus),
- Forcierung von Wegebauten mit Bewuchs anstelle der Hartdecken zur Staubvermeidung.

4 LITERATURVERZEICHNIS

- BJA – Bundeskanzleramt & BMLFUW – Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (2008): Ministerratsbeschluss vom 10. Juli 2008 zur Einführung einer Klimaverträglichkeitsprüfung für Regelungsvorhaben des Bundes. Vortrag an den Ministerrat, Letztfassung 61/34, 10.07.2008.
- BJA – Bundeskanzleramt (2008): KVP-Leitfaden. Leitfaden zur Durchführung der Klimaverträglichkeitsprüfung von Regelungsvorhaben. Bundeskanzleramt Verfassungsdienst, Wien.
- BMVIT – Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2002): Heimwert – Ökologisch-ökonomische Bewertung von Siedlungsformen. Berichte aus Energie- und Umweltforschung 25/2002. Wien.
- BMVIT – Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2007): Verkehr in Zahlen 2007.
- BMWFJ – Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend (2009): Lagebericht 2008. Bericht über die Lage der Tourismus- und Freizeitwirtschaft in Österreich 2008.
- FETZ, R. (2005): Zerschneidung von Lebensräumen durch Verkehrswege: Das bayerische Konzept für die Erhaltung und Wiederherstellung von Wildtierkorridoren an Bundesfernstraßen. In: Band 14 der Schriftenreihe des Jagdverbandes Bayern e.V. Symposium Grünbrücken für den Biotopverbund, München.
- FREYER, B. (2004): Umweltauswirkungen der Lebensmittelproduktion in Europa und den Entwicklungsländern. Vortrag in: CleanMed Europe 07.10. 2004. Institut für Ökologischen Landbau (IfÖL), Universität für Bodenkultur, Wien.
- IBO – Österreichisches Institut für Baubiologie und -ökologie GmbH (2009): Sanierung oder Abriss. Der Kumulierte Energieaufwand (KEA) als Entscheidungshilfe für Abbruch und Neubau oder Sanierung der Wilhelm Busch Grundschule Hamm (NRW). In: IBOmagazin 2/09.
- KÖPPL, A. & STEININGER, K. W. (2004): Reform umweltkontraproduktiver Förderungen in Österreich: Energie und Verkehr. Institut für Technologie- und Regionalpolitik. Schriftenreihe des Institutes für Technologie- und Regionalpolitik der Joanneum Research, Band 4, Leykam, Graz.
- LEBENSministerium (2007): Ländliche Entwicklung 2007–2013. Überblick – Der grüne Pakt für Österreichs Landwirtschaft. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Wien.
- LEXER, W. (2004): Zerschnitten, versiegelt, verbaut? – Flächenverbrauch versus nachhaltige Siedlungsentwicklung. In: Umweltbundesamt; Austrian Ministry of Agriculture, Forestry, Environment and Water Management; Naturschutzbund Österreich (eds.): Proceedings of the Congress "Grün Stadt Grau", October 21–22, 2004, Vienna, Austria.
- OÖ ENERGIESPARVERBAND (2009): Biomasse-Heizanlagen für größere Gebäude.
- ÖROK – Österreichische Raumordnungskonferenz (2007): Erreichbarkeitsverhältnisse in Österreich 2005. Modellrechnungen für den ÖPNRV und den MIV. Wien.
- STATISTIK AUSTRIA (2006): Wohnsituation der Bevölkerung. Ergebnisse der Volks-, Gebäude- und Wohnungszählung 2001. Wien.
- STÖGLEHNER, G. & GROSSAUER, F. (2009): Raumordnung und Klima. Die Bedeutung der Raumordnung für Klimaschutz und Energiewende. Forum Wissenschaft & Umwelt: Interdisziplinär 12: Verbaute Zukunft?

- UMWELTBUNDESAMT (2001): Versiegelt Österreich? Der Flächenverbrauch und seine Eignung als Indikator für Umweltbeeinträchtigungen. Tagungsberichte/Conference Papers, Bd. CP-030. Umweltbundesamt, Wien.
- UMWELTBUNDESAMT (2005): Linser, S.; Gottsberger, T.; Peterseil, J. & Rabitsch W.: Nachhaltige Trends in Österreich: Qualitative Lebensraumveränderung durch Verlust an biologischer Vielfalt. Umweltbundesamt, Wien.
- UMWELTBUNDESAMT (2008): Haas, W.; Weisz, U.; Balas, M.; Mccallum, S.; Lexer, W.; Pazdernik, K.; Prutsch, A.; Radunsky, K.; Formayer, H.; Kromp-Kolb, H. & Schwarzl, I.: Identifikation von Handlungsempfehlungen zur Anpassung an den Klimawandel in Österreich: 1. Phase, 2008. Bericht an das BMLFUW. Umweltbundesamt, Wien.
- UMWELTBUNDESAMT (2009): Ibesich, N. & Kurzweil, A.: Erreichbarkeiten alpiner Tourismusstandorte mit dem öffentlichen Verkehr aus bedeutenden Großstädten Europas. Nationale Studie Österreich. Reports, Bd. REP-0217. Umweltbundesamt, Wien.
- UMWELTBUNDESAMT (2010): Neunter Umweltkontrollbericht. Umweltsituation in Österreich. Bericht des Umweltministers an den Nationalrat. Reports, Bd. REP-0286. Umweltbundesamt, Wien.
- UMWELTBUNDESAMT (2010a): Anderl, M.; Gangl, M.; Göttlicher, S.; Köther, T.; Muik, B.; Pazdernik, K.; Poupa, S.; Stranner, G. & Zechmeister, A.: Emissionstrends 1990–2008. Ein Überblick über die österreichischen Verursacher von Luftschadstoffen (Datenstand 2010). Reports, Bd. REP-0285. Umweltbundesamt, Wien.
- UMWELTBUNDESAMT (2010b): Anderl, M.; Bednar, W.; Böhmer, S.; Gössl, M.; Gugele, B.; Ibesich, N.; Jöbstl, R.; Kuschel, V.; Lampert, C.; Muik, B.; Pazdernik, K.; Poupa, S.; Schachermayer, E.; Schneider, J.; Seuss, K.; Sporer, M.; Stranner, G.; Storch, A.; Weiss, P.; Wiesenberger, H.; Winter, R.; Zethner, G. & Zechmeister, A.: Klimaschutzbericht 2010. Reports, Bd. REP-0267. Umweltbundesamt, Wien.
- UMWELTBUNDESAMT DEUTSCHLAND (2004): Hintergrundpapier: Flächenverbrauch, ein Umweltproblem mit wirtschaftlichen Folgen. Umweltbundesamt Deutschland, Berlin.
- UMWELTBUNDESAMT DEUTSCHLAND (2008): Umweltschädliche Subventionen in Deutschland. (Zugriff am 08.07.2010)
<http://www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/3659.pdf>
- UMWELTBUNDESAMT DEUTSCHLAND (2010): Umweltschädliche Subventionen in Deutschland – Aktualisierung für das Jahr 2008. (Zugriff am 08.07.2010)
<http://www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/3780.pdf>
- Vcö – Verkehrsclub Österreich (2010): VCÖ-Studie über 580 Pendlerstrecken: Öffis für Pendler um ein Vielfaches günstiger als Pkw.
<http://www.vcoe.at/start.asp?ID=8480>
- VÖLK, F. & WÖSS, M. (2001): Lebensraumzerschneidung durch Verkehrsinfrastruktur und Erhaltung von Mobilitäts-Achsen für Wildtiere in der Kulturlandschaft. In: Strukturwandel in Berggebieten, Tagung für die Jägerschaft, 13.–14. September 2001. Bundesanstalt für alpenländische Landwirtschaft, Irnding: 21–32.
- ZEBISCH, M.; GROTHMANN, T.; SCHRÖTER, D.; HASSE, C.; FRITSCH, U. & CRAMER, W. (2005): Klimawandel in Deutschland: Vulnerabilität und Anpassungsstrategien klimasensitiver Systeme. Research Report im Auftrag des Umweltbundesamts Deutschland.
<http://www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/2947.pdf>

Umweltbundesamt GmbH

Spittelauer Lände 5
1090 Wien/Österreich

Tel.: +43-(0)1-313 04

Fax: +43-(0)1-313 04/5400

office@umweltbundesamt.at

www.umweltbundesamt.at

Bund und Länder setzen Subventionen als Steuerungsinstrument ein, um bestimmte Aktivitäten, Techniken oder Produkte zu fördern. Diese Förderungen, Beihilfen und Zuschüsse können auch umweltkontraproduktive Entwicklungen begünstigen und das Problem der externen Umweltkosten verschärfen.

Für das Land Oberösterreich hat das Umweltbundesamt eine Auswahl derartiger Subventionen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Umwelt analysiert. Schwerpunkte der Analyse sind Förderungen in den Bereichen Verkehr/Mobilität, Bauen/Wohnen sowie Tourismus und Landwirtschaft. Die Ergebnisse zeigen, dass die Berücksichtigung von Umwelt- und Nachhaltigkeitsaspekten in der Subventionspolitik wichtig ist. Im Report werden auch Lösungsansätze vorgeschlagen, wie Förderungen in den ausgewählten Bereichen zu einer Verringerung negativer Umwelteffekte führen können.