

An das
Amt der Burgenländischen Landesregierung
Stabsabteilung Verfassung und Recht
post.vr@bgl.gv.at

Eisenstadt, am 5.11.2023

IV-Stellungnahme zum Entwurf einer Verordnung, mit der ein Entwicklungsprogramm für die Region „Mittelburgenland“ erlassen wird

Sehr geehrte Damen und Herren,

Die Industriellenvereinigung Burgenland erlaubt sich, zum Entwurf einer Verordnung, mit der ein Entwicklungsprogramm für die Region „Mittelburgenland“ erlassen wird, wie folgt Stellung zu nehmen:

Industrie-Leitbetriebe generieren durch ihre Wirtschaftskraft einen ausschlaggebenden Anteil an der regionalen und nationalen Wertschöpfung und tragen zur Sicherung einer Vielzahl von Arbeitsplätzen bei.

In Anhang A des Landesentwicklungsprogrammes 2011 (LEP) werden in Pkt. 3.1.3.5. s.g. „Industriekernzonen“ definiert. Im Mittelburgenland sind dies: Oberpullendorf, Neutal und Stoob. Sie weisen eine überregionale Bedeutung für produzierende Unternehmen auf. Dementsprechend müssen in diesen Zonen bei sämtlichen Planungsmaßnahmen die Interessen der Industrie besonders berücksichtigt werden.

Die Priorisierung der für die Industrie wichtigen Belange sollte sich dementsprechend im regionalen Entwicklungsprogramm widerspiegeln.

Zum vorliegenden Entwurf nehmen wir im Detail wie folgt Stellung:

Zu Abschnitt 2

Insgesamt rechtfertigt die Bedeutung von Wirtschaft und Industrie für die Bevölkerung des Mittelburgenlandes eine eigene Betrachtung und höhere Gewichtung in Abschnitt 2 des Entwicklungsprogrammes. Die Industrie braucht entsprechend infrastrukturell aufgeschlossene Flächen und diese müssen das Potenzial zu einer Erweiterung bieten.

Zu Abschnitt 2, § 5. „Mobilität und Verkehr“

Primäres Ziel von Mobilität und Verkehr ist nicht die Entlastung der Umwelt, sondern das Wohlergehen, die Lebensqualität und die Entwicklungsperspektiven der Bevölkerung der Region. Umweltschonende, innovative Lösungen sind hierbei ein wichtiges Element.

Die Vorteile der Multimodalität im Verkehr sollten genutzt werden. Dazu gehört auch ein entsprechender Ausbau der Straßen- und Bahninfrastruktur (inkl. Energieversorgung). Eine entsprechende Trassenfreihaltung insb. für überregional wichtige Infrastrukturlösungen ist geboten.

Zu Abs 2: Hinsichtlich des Gegenstandes der Verordnung, ein „Entwicklungsprogramm für das Mittelburgenland“, das die gesamte mittelburgenländische Bevölkerung und die ansässigen Unternehmen umfasst, erstaunt die Bedachtnahme auf die „besonderen Bedürfnisse der burgenländischen Pendlerinnen und Pendler“ und den Tourismus.

Auch alle anderen Betriebe – allen voran die Industrieunternehmen, die entscheidend sind für die Wertschöpfung und den Erhalt des Wohlstandes und somit der Lebensqualität der Region – haben Bedürfnisse die Mobilität betreffend. Diese liegen im Ausbau der Straßen- und Bahninfrastruktur, insbesondere hinsichtlich des Güterverkehrs.

Es wird daher angeregt, § 5 entsprechend den Bedürfnissen der Gesamtbevölkerung und Unternehmen zu formulieren und § 5 Abs 2 ersatzlos zu streichen.

Zu Abschnitt 2, § 7 „Wachstum und Innovation“

Zu Abs 2: Umweltrelevante Rechtsvorschriften sind ex lege einzuhalten. Der Passus „besondere Umweltsituation“ ist entbehrlich und wird daher eine Streichung angeregt.

Zu Abs 5: Das Bekenntnis zum Ausbau der Erneuerbaren bedeutet auch, entsprechende rechtliche Rahmenbedingungen zu schaffen – beispielsweise für eine großflächige PV-Anlage. Innovation birgt in sich, dass eine Vorahnung des modernen Fortschrittes möglicherweise vorhanden ist, sich die Forschung aber rasant entwickeln kann und so ein völlig neues Bild der Zukunft entsteht. Wir wissen heute noch nicht, welche Technologien morgen auf uns warten.

Knebeln wir nicht den potenziellen Fortschritt des Mittelburgenlandes.

Aufgrund der frei interpretierbaren Adjektive, welche juristische Diskussionen unabdingbar machen („großmaßstäbliche“, „das Landschaftsbild beeinträchtigende“, „attraktiv“), wird eine Streichung des Abs 5 angeregt.

Zu Abschnitt 3, § 16 „Betriebsstandorte“

Zu Abs 3: Eine Neuausweisung ist unter gewissen Voraussetzungen auf 1,5 ha maximiert. Diese Grenze ist sachlich nicht nachvollziehbar.

Der Ausnahmetatbestand des „bereits im Gemeindegebiet bestehenden Betriebes“ erscheint problematisch (man denke an einen Betrieb, der über die Gemeindegrenzen wächst).

Zu Abs 5: Es ist zu erwarten, dass sich in Zukunft auch im öffentlichen Verkehr Modernisierungen und Änderungen ergeben. Das Erfordernis der Abstimmung darf nicht zu überbordender Bürokratie und langen Wegen führen.

Es wird daher angeregt, § 16 unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Wirtschaft und Industrie grundlegend zu überarbeiten.

Zu Abschnitt 3, § 17 „Interkommunale Betriebsgebiete“

Es gibt zahlreiche Vorteile der Ansiedelung eines oder mehrerer „größerer Betriebe/s“. Die Ermöglichung interkommunaler Betriebsgebiete wird daher grundsätzlich als Vorteil für die Region gewertet.

Zu Abs 2 Pkt 1: Die Mindestanforderung der Teilnahme von mindestens 50 Prozent der Gemeinden oder zehn Gemeinden eines Bezirkes oder einer Planungsregion dürfte sich in der Entscheidungsfindung und im Projektmanagement in der realen Umsetzung als schwierig, wenn nicht unmöglich erweisen. Des Weiteren ist der Bezug auf den Bezirk oder die Planungsregion nicht nachvollziehbar und lässt die Formulierung Spielraum für Interpretationen.

Es wird daher angeregt, § 17 Abs 2 Pkt 1 dahingehend zu ändern, dass die prozentuale und nominale Schwelle der beteiligten Gemeinden reduziert wird.

Zu Abs 2 Pkt 2 und 3: Diese Bestimmungen vermögen die Entstehung interkommunaler Betriebsgebiete enorm zu erschweren. Unbestimmte Gesetzesbegriffe fördern darüber hinaus Interpretationsspielraum und öffnen Tür und Tor für lange Verfahren.

Zu Abs 2 Pkt 5: Diese Bestimmung ist mit hohem bürokratischen und gutachterlichen Aufwand verbunden. Möglicherweise gibt es in Zukunft weitere Parameter, deren Berücksichtigung bei der Entstehung eines interkommunalen Betriebsgebietes von Relevanz wäre. Es wird daher angeregt, die taxative Aufzählung zu streichen.

§ 19 „Regional bedeutsame Bauwerke oder Ensembles mit Fernwirkung“

Es ist zu hinterfragen, ob regionale Sichtachsen auch bei Bauvorhaben, die beispielsweise im öffentlichen Interesse stehen, in jedem Fall freizuhalten sind. Insbesondere in der Zeit der Energie-Transformation wird von einer ausnahmslosen Einschränkung dringend abgeraten.

Das oberste Planungsziel des Entwicklungsprogrammes sollte die Erhöhung der Lebensqualität und Standortattraktivität sein. Dazu zählt neben guten Rahmenbedingungen für Wirtschaft und Industrie auch die geistig-kulturelle Entwicklung der Region (Bildung, Wissenschaft, Forschung und Entwicklung).



Überregionales Denken bei der regionalen Entwicklung:

Die regionale Entwicklung ist eng verknüpft mit der Weiterentwicklung der Infrastruktur. Dazu gehören u.a. Straßen, Bahnstrecken, Energieversorgung und -speicherung, Breitbandinfrastruktur, Wasserversorgung und -entsorgung, etc.

Für diese müssen Trassen freigehalten und Flächen zur Verfügung gestellt werden.

Insbesondere in infrastrukturellen Belangen sollten daher auch die Gegebenheiten außerhalb der Landesgrenzen berücksichtigt werden. An der Grenze zu Ungarn bedeutet das, eine entsprechende Anbindung an die größeren Ballungsräume Kőszeg – Csorna – Sopron zu gewährleisten.

Grundsätzlich sollte ein Entwicklungsprogramm eine Chance sein, dem Mittelburgenland den Weg hin zur Entwicklung einer innovativen, lebenswerten Region mit zahlreichen Großunternehmen und KMU zu fördern.

Wir ersuchen Sie daher um entsprechende Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüßen



Mag. Aniko Benkö, MA
Geschäftsführerin IV-Burgenland

