



Österreichischer
Städtebund

Rathaus, 1082 Wien

Telefon +43 (0)1 4000 89980
Fax +43 (0)1 4000 7135
post@staedtebund.gv.at
www.staedtebund.gv.at

DVR 0656097 | ZVR 776697963

Unser Zeichen:
60-10-(2022-1672)

bearbeitet von:
Dfin Schwer DW 89970 | Hanna Zeiner

elektronisch erreichbar:
stephanie.schwer@staedtebund.gv.at

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität, Innovation und
Technologie
Sektion II – Mobilität
Abteilung II/1 – Mobilitätswende
Herrn Hans-Jürgen Salmhofer

per Email: hans-juergen.salmhofer@bmk.gv.at

Wien, 17. Oktober 2022

Stellungnahme NEKP

Sehr geehrte Damen und Herren!

Allgemeine Anmerkungen

Der Österreichische Städtebund bedankt sich für die Möglichkeit, im Rahmen der Aktualisierung des Nationalen Klima- und Energieplans Vorschläge für Maßnahmen einbringen zu können.

Da mit THG-Reduktion unterlegte Maßnahmen auf lokaler Ebene über die Bundesländer Niederschlag im NEKP finden werden, möchten wir den Schwerpunkt auf Adaptierungsanregungen im politisch-administrativen Bereich betreffend die Themen Mobilität und Raumordnung legen.

Unseren Vorschlägen vorangestellt sei jedoch die Anmerkung, dass die größte Steuerungswirkung sicherlich über die nötige **Anpassung ökonomischer Rahmenbedingungen** erzielt werden könnte. Eine entsprechende Studie über klimaschädliche Subventionen und Anreize liegt unseres Wissens ja schon seit vielen Jahren im BMF auf. Es ist bedauerlich, dass bislang von der Veröffentlichung Abstand genommen wurde und der Österreichische

Städtebund auch nicht in die entsprechende Arbeitsgruppe zwischen BMK und BMF zur Aktualisierung des NEKP eingebunden ist.

Steuerpolitik

In Hinblick auf steuerpolitische Maßnahmen in jüngster Zeit soll hiermit von Seiten des Städtebundes vor allem auf den „Klimabonus“ wie folgt näher eingegangen werden:

Überarbeitung des „Bundesgesetz(es) über den regionalen Klimabonus“ (Klimabonusgesetz - KliBG)

Der Klimabonus soll offenkundig „differenziert Mehrbelastungen, die sich durch Preissteigerungen im Bereich Mobilität aufgrund der Wohnadresse ergeben“ vergüten. Damit wird – neben dem Pendlerpauschale, das weiterhin unangetastet bleibt und keine Ökologisierung erfährt – seitens der Bundesregierung ein weiterer Anreiz zur Zersiedelung gesetzt. Die Signale an die Bevölkerung sind verheerend: das Leben in nicht integrierten, peripheren Standorten wird über den Klimabonus steuerlich begünstigt, wie der Österreichische Städtebund bereits in seiner diesbezüglichen Stellungnahme anmerkte¹.

Abseits der Kritik, dass der „regionale Klimabonus“ die falsche Maßnahme zur Erreichung „ökologischen (Verkehrs)Verhaltens“ ist, würde nach Ansicht der Raumplanungsexpert:innen der Städte die zugrundeliegende Berechnungsmethodik einer – möglicherweise noch folgenden höchstgerichtlichen - Sachlichkeitsprüfung aus fachlicher Sicht nicht standhalten können und müssten daher alleine aus Gründen der Rechtssicherheit eine Überarbeitung erfahren. In der derzeitigen Form ist das „Bundesgesetz(es) über den regionalen Klimabonus“ (Klimabonusgesetz – KliBG) weder sachgerecht, noch sozial oder ökologisch treffsicher und stellt nach Ansicht des Städtebundes keinen Anreiz für klimafreundliches Verhalten dar.

Anfang Jänner hat der Budgetdienst des Parlaments in seiner Prüfung der „Ökosozialen Steuerreform“ bereits konstatiert: „Der höhere Klimabonus bei schlechterer Anbindung an den öffentlichen Verkehr sowie im ländlichen Raum

¹https://www.staedtebund.gv.at/fileadmin/USERDATA/stellungnahmen/dokumente/2022_STN_Steuerreformgesetz.pdf

soll die höhere Mehrbelastung im Bereich der Mobilität ausgleichen. In den Schätzungen des Budgetdienstes zeigt sich, dass der regionale Zuschlag höher ist als die durchschnittliche Mehrbelastung in Regionen mit schlechterer Anbindung an den öffentlichen Verkehr.“ Weiters wird analog zur Argumentation des Städtebundes vom Budgetdienst des Parlaments festgestellt:

„Eine Kategorisierung der Hauptwohnsitze führt zwangsläufig dazu, dass an den Grenzen (z. B. zwischen Gemeinden) Wohnsitze mit geographischer Nähe einen unterschiedlich hohen Klimabonus erhalten können. Je weniger Kategorien es gibt, umso einfacher ist der Regionalausgleich, bei mehr Kategorien wären jedoch die monetären Unterschiede zwischen zwei benachbarten Kategorien geringer. Die verwendeten ÖV-Güteklassen stehen grundsätzlich in einem höheren Detailgrad zur Verfügung, sodass auch eine Differenzierung innerhalb (größerer) Gemeinden in Betracht käme.“

Daher regte der Städtebund an, den Ansatz des Regionalen Klimabonus zu verwerfen und vor dem Hintergrund der sozialen und ökologischen Treffsicherheit gemeinsam mit den Partnern auf Ebene der Österreichischen Raumordnungskonferenz neu zu entwickeln. Damit könnte der Bund auch einer möglichen Überprüfung des Klimabonus durch die Höchstgerichte zuvorkommen.

Raumordnung:

Der Österreichische Städtebund hat im Erstellungsprozess des ÖREK 2030 gemeinsam mit der Arbeiterkammer „Ansatzpunkte für ein Klima-Umsetzungspaket des BMKs im aktuellen ÖREK 2030“ (s. Beilage) erstellt, welche im April 2021 an das Büro von Bundesministerin Gewessler übermittelt worden waren und aus unserer Sicht noch immer aktuell sind.

Wir halten dabei insbesondere folgende Themen auf Bundes-/Länderebene nach wie vor als prioritär verfolgenswert, die u.a. vor allem hinsichtlich der raumplanungsspezifischen Fragestellungen eine ressourcenmäßige und personelle Aufwertung der ÖREK- Plattform „Raumordnung und Verkehr“ erfordern würden (engmaschigere Treffen, eigene Projekte, Etablierung von Unter-Arbeitsgruppen, ...):

- Umsetzung der relevanten Vorschläge der auf Ebene der ÖROK erarbeiteten „STUDIE MASSNAHMEN ZUR STÄRKUNG VON ORTS- UND STADTKERNEN AUF BUNDESEBENE“; AUTORIN UNIV.-PROF. DR.VERENA MADNER UNTER MITARBEIT VON LISA-MARIA GROB, WIRTSCHAFTSUNIVERSITÄT WIEN, FORSCHUNGSINSTITUT FÜR URBAN MANAGEMENT UND GOVERNANCE²
- Erweiterung der geplanten GAP- Interventionen (ab 2023) zur „STÄRKUNG VON ORTS- UND STADTKERNEN“ (Sanierung, Erstellung von „Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepten“, Leerstandsmanagement) auf Städte über 30.000EW³
- **Städtebauförderung nach deutschem Vorbild bzw. Aufstockung bestehender Förderungen:** Analog des seit mehr als 50 Jahren laufenden deutschen Förderprogramms⁴, das als Bundes – und Landesförderung für investive Maßnahmen im Bereich Zentren und benachteiligte Quartiere auf Basis von integrierten Stadtentwicklungskonzepten konzipiert ist, wurde ein aktueller Vorschlag des Bundesministeriums für Kunst, Kultur, öffentlichen Dienst und Sport / Sektion IV – Kunst und Kultur, Abt. IV/B/4 Denkmalschutz, Baukultur und Kunstrückgabeangelegenheiten⁵ für eine **neue „Baukulturförderung für Städte und Gemeinden“** entwickelt: „Gute Baukultur ist ein notwendiger Beitrag zur Bewältigung der Klimakrise und konsequenter Ressourcenschonung. Aspekte wie Bodeninanspruchnahme, Dürre, Überhitzung, Energiearmut sind eng verknüpft mit qualitativem und nachhaltigen Planen und Bauen.“⁶ Auch in der deutschen Städtebauförderung steht explizit: „Angesichts der sich verändernden klimatischen Bedingungen können städtebauliche Maßnahmen nicht mehr ohne Klima- und Grünmaßnahmen entwickelt werden. Daher sind Einzelmaßnahmen des Klimaschutzes bzw. Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel, insbesondere durch

² https://www.oerok.gv.at/fileadmin/user_upload/Bilder/2.Reiter-Raum_u_Region/1.OEREK/OEREK_2011/PS_Orts_Stadtkerne/Studie_Massnahmen_auf_Bundesebene_Schriftenreihe_205.pdf

³ Kontakt: Christian Rosenwirth/Teresa Schmidt, christian.rosenwirth@bmlrt.gv.at, Abteilung V/6 – Innovation, Lokale Entwicklung & Zusammenarbeit

⁴ Knapp 900 Millionen Euro fließen allein aus Bundesmitteln;

⁵ Kontakt: Dr.ⁱⁿ **Elsa Brunner**, elsa.brunner@bmkoes.gv.at

⁶ Aus den Empfehlungen „Raum für Baukultur – Orts- und Stadtkerne stärken sowie Raum für Baukultur eröffnen“

Verbesserung der grünen Infrastruktur, Voraussetzung für die Förderung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme.“ Die österreichische Baukulturförderung soll jedoch aktuellen Informationen des ständigen Unterausschusses der ÖROK vom Oktober 2022 auf Bundesseite aufgrund der negativen Rückmeldung des BMF aktuell nicht weiterverfolgt werden, wodurch es für Städte über 30.000 EW keine Unterstützung für Maßnahmen zur Innenentwicklung, Leerstandsreduktion und Klimawandelanpassung des öffentlichen Raumes gibt. Die Zahlen aus Deutschland zeigen eine hohe Rentabilität der eingesetzten öffentlichen Mittel - ein Einsatz für eine österreichische Städtebauförderung wäre daher kosteneffizient und im Interesse der Umsetzung der Klimaziele Österreichs. Eine Möglichkeit bis zu weiteren Verhandlungen (z.B. Budget, Finanzausgleich) wäre auch, dies übergangsweise durch eine Aufstockung bestehender Förderungen (klima.aktiv, klimafonds, Stadt der Zukunft...) zu erreichen, sofern das BMK in diesem Bereich Schwerpunkte für zweckmäßig erachtet. Aus Sicht des Städtebundes sind klimafitte, attraktive Innenstädte von essentieller Bedeutung, wenn es um das Erreichen der Klima- und Bodensparziele geht.

Weitere notwendige Adaptierungen

- Regelungsmöglichkeiten im Bereich der überörtlichen und örtlichen Raumplanung (Raumordnungsgesetze, thematische RO-Konzepte bzw. örtliches Entwicklungskonzept, Flächenwidmungs- und Bebauungsplanung) in Hinblick auf Grundausstattungserfordernisse dekarbonisierter Mobilitätsinfrastruktur optimieren und standardisieren (Radverkehrs- und Radabstellinfrastruktur⁷, Stellplatzrichtlinien⁸, Parkometergesetze der Länder, E-Ladeinfrastrukturausstattung⁹,

⁷ Fahrradparken müsste in Form von qualitativen und quantitativen Ausstattungskriterien in die OIB_Richtlinien implementiert werden.

⁸ Stellplatzsatzungen der Länder s. u.a. „STUDIE STÄRKUNG DER ORTS UND STADTKERNE IN DEN LANDESMATERIEN; AUTOR: UNIV.-PROF. DR. ARTHUR KANONIER, TECHNISCHE UNIVERSITÄT WIEN, DEPARTMENT FÜR RAUMPLANUNG, FACHBEREICH FÜR BODENPOLITIK UND BODENMANAGEMENT“, S. S. 110f. https://www.oerok.gv.at/fileadmin/user_upload/Bilder/2.Reiter-Raum_u_Region/1.OEREK/OEREK_2011/PS_Orts_Stadtkerne/Studie_zu_Landesmaterien_Schriftenreihe_205.pdf

⁹ Ausstattungsbestimmungen für E-Ladeinfrastruktur im Mietrechtsgesetz (MRG) & Wohnungsgemeinnützigkeitsgesetz (WGG)

Richtlinien für Sharing-Mobility Angebote, Paketboxen,..).

- Zivilrechtliche Handlungsspielräume zur Umsetzung der Klima- und Energieziele für Kommunen erweitern durch **Absicherung und Erweiterung der Anwendungsbereiche städtebaulicher Verträge im Rahmen der Raumordnungsgesetze** der Länder (s. Positionspapier der österreichischen Städte zu städtebaulichen Verträgen; erstellt von Univ.-Prof. Dr. Verena Madner, Dr. Stefan Mayr, LL.M. und Lisa-Maria Grob, LL.M., Forschungsinstitut für Urban Management and Governance, WU Wien, Österreich
https://www.staedtebund.gv.at/fileadmin/USERDATA/themenfelder/Raum-und_Regionalplanung/Positionspapier_staedtebauliche_Vertraege_2020_Optimized.pdf)
- Reform der Wohnbauförderung (Fördermittel sollten auch für Sanierung im Bestand verfügbar gemacht werden)
- Kopplung der Siedlungsentwicklung an ÖV-Güteklassen bzw. leitungsgebundene Wärmeversorgung

Mobilität/Verkehr:

Auf städtischer Ebene werden zahlreiche Maßnahmen gesetzt, um Verkehr zu vermeiden, auf den Umweltverbund zu verlagern und die Effizienz des Energieeinsatzes beim restlichen Verkehr zu verbessern (z.B. durch Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung, Adaptierung der Stellplatzverpflichtung, Erweiterung verkehrsberuhigter Zonen, Ausbau des Umweltverbunds, Etablierung eigener Trassen für den ÖV sowie strategischem Ausbau der Radinfrastruktur bis in die Stadtregionen, u.dgl.).

Abseits mannigfaltiger Ziele und Maßnahmen der lokalen Ebene – auch unterlegt durch Klima-Rahmenstrategien, Klimaschutzprogramme bzw. Smart-City-Strategien - möchten wir auf folgende überörtliche Maßnahmen hinweisen, die auf Bundesebene bzw. gemeinsam mit den Bundesländern erforderlich sind und angegangen werden sollten.

1.) Finanzierung Öffentlicher Verkehr

Der Österreichische Städtebund möchte die Gelegenheit nutzen, auf die Notwendigkeit der finanziellen Aufstockung und Neuregelung der Finanzierung des ÖPNVs hinzuweisen:

Mit dem FAG 2017 wurden die Finanzaufweisungen für den ÖPNV auf neue Grundlagen gestellt. Beruhten die Zuteilungskriterien auf die einzelnen Gemeinden bis zum Jahr 2016 noch auf konkreten Leistungsdaten, so erfolgt die Zuteilung auf die einzelnen Gemeinden seit dem Jahr 2017 auf den tatsächlichen Netto-Ausgaben der Gemeinden. Als Grundlage werden hier die Auskünfte gemäß Transparenzdatenbank herangezogen. Angesichts der langjährigen Forderung im Zusammenhang mit Reformen im Finanzausgleich ist dies aus Sicht des Städtebundes als Rückschritt zu qualifizieren. Eine Verknüpfung mit aufgaben- oder wirkungsorientierten Indikatoren würde die Qualität der Steuerung erhöhen und das Ziel verfolgen, dass sich die Finanzmittel an der Leistungserbringung orientieren (Geld folgt Aufgaben). Daher sollte im Rahmen einer Evaluierung der Finanzaufweisungen des Bundes für den ÖPNV aus Sicht des Städtebundes künftig die Wirkungsadäquanz verstärkt berücksichtigt werden. Diese **Bindung der Finanzaufweisungen an städtische Bemühungen zur Verbesserung des ÖV-Angebots könnte** aufgrund der mittlerweile verbessert zur Verfügung stehenden Datengrundlage (Stichwort: ÖV-Güteklassen Methodologie) auch technisch bewerkstelligt werden.

Höhe der Finanzaufweisungen

Während die Höhe der Finanzaufweisungen des Bundes an die Städte für den ÖPNV gem. § 23 Abs. 1 FAG 2017 insgesamt statisch ist, sind die Kosten des ÖPNV in den Städten im gleichen Zeitraum massiv angestiegen, ebenso wie die Erwartungen an die Städte im ÖPNV.

Die Städte finanzieren die nicht durch Fahrgelderlöse sowie Zuweisungen/Förderungen gedeckten Kosten des ÖPNV aus ihren Haushalten. Angesichts der angespannten Haushaltslage stößt diese Finanzierung vielfach schon länger an ihre Grenzen. Dies wird durch aktuelle Entwicklungen verstärkt:

- Die **Kosten des ÖPNV** steigen stärker als die allgemeine Inflation, bedingt durch hohe Anteile an Treibstoffkosten, Personalkostenentwicklung und steigende technische Anforderungen. Seit Beginn des Krieges in der Ukraine

hat sich diese Entwicklung nochmals dramatisch verstärkt. Insbesondere die Energiekosten haben inzwischen ein Vielfaches des durchschnittlichen Niveaus vor dem Krieg erreicht.

- **Gesetzliche Vorgaben**, insbesondere die durch das Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetz (SFBG) eingeführte Rechtspflicht zu Beschaffung und Betrieb von Fahrzeugen mit sauberen Antrieben, führen zu einer weiteren deutlichen und dauerhaften Erhöhung der Kosten. Sie lösen zudem im ersten Schritt massiven Investitionsbedarf aus.
- Gleichzeitig sinken die **Erlöse**, da durch die vom Bund und den Ländern eingeführten Klimatickets die Tarifhöhe für die Fahrgäste dauerhaft abgesenkt wurde.
- Die beschriebenen Entwicklungen und Vorgaben können dazu führen, dass schon die **Aufrechterhaltung des aktuellen Angebots in Qualität und Umfang nicht mehr als gesichert** angesehen werden kann.
- Hinzu kommt die Erwartung, die im **Mobilitätsmasterplan 2030** des Bundes gewollte und mit Blick auf **Klimaschutz** zwingende Verlagerung von Wegen vom IV zum ÖV gerade in den Städten vorankommt. Sie wird sich dort jedenfalls, wenn die Mobilitätswende Realität werden soll, stark auswirken: Angebot und Kapazität müssen dann gerade in den Städten massiv ausgebaut werden. Dies bedeutet deutlich höhere Betriebskostendefizite, die von den Städten zu finanzieren sind, und riesigen Investitionsbedarf in ÖV-Infrastruktur und Fahrzeuge.

Insgesamt entsteht so eine **wachsende Schere zwischen Finanzierungsbedarf und verfügbaren Mitteln**.

- Erforderlich ist vorrangig eine mittel- und langfristige **Planungssicherheit für die Städte**, mit welchen Mitteln die intendierte Entwicklung des ÖPNV (Investitionen und dauerhafte Betriebskosten) finanziert werden kann.
- Diese **Planungssicherheit** wird derzeit noch schmerzlich vermisst. Die Finanzierung durch den Bund ist auf eine **Vielzahl von Finanzierungsinstrumenten** verteilt (FAG, FLAG, Einzelentscheidungen zu Förderungen). Eine klare Entwicklungsperspektive oder Valorisierung fehlt, ebenso ein Bezug zur Struktur und finanziellen Leistungsfähigkeit der Gemeinden bzw. zur Angebotsqualität. Die Städte müssen derzeit auf erfolgreiche FAG-Verhandlungen oder geschicktes Einwerben von Fördermitteln setzen. Langfristige Planungssicherheit ist so nicht zu erreichen.

- Leider ist es den Gemeinden aufgrund der derzeitigen Regelung gem. **§ 23 Abs. 1 FAG 2017 nicht** ersichtlich, mit welchen Mitteln sie in den Folgejahren planen können. **Besonders erschwerend in Hinblick auf die Planungssicherheit kommt hinzu, dass die Höhe der Zuweisungen im Folgejahr aus den Aufwendungen im Vorjahr berechnet wird.** Dies führt dazu, dass jede Kostensteigerung, z.B. für Angebotsausweitungen, mindestens zunächst vollständig aus Haushaltsmitteln bestritten werden muss. Städte, insbesondere die, die in der Vergangenheit wenig FAG-Mittel erhalten haben, müssen die Verbesserung/Ausweitung ihres ÖPNV-Angebotes mindestens zunächst vollständig aus eigenen Haushaltsmitteln finanzieren, mehr FAG-Mittel erhalten sie nicht. Dies kann die Angebotsverbesserung effektiv ausschließen, insbesondere, wenn Städte über geringe finanzielle Möglichkeiten verfügen.
- Hinzu kommt, dass die Zuweisungen in ihrer Gesamthöhe nicht so konzipiert sind, dass sie bei einem **wachsenden Angebot mit wachsendem Finanzierungsbedarf** erhöht werden. Damit lässt das FAG in seiner aktuellen Form die Städte mit den neuen Aufgaben (s.o.) alleine.
- Die **Mindererlöse durch die Klimatickets** werden aktuell vom Bund kompensiert. Dieser Ausgleich wird jedoch nicht unmittelbar an die Städte gewährt, wodurch diese vom Verhandlungsgeschick gegenüber den Ländern abhängig sind. Der Ausgleich ist zudem derzeit **lediglich bis zum Jahr 2025** gesichert.
- Parallel zu den **neuen Rechtspflichten aus dem SFBG** (Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetz) hat der Bund eine Förderrichtlinie (EBIN-Busförderung) etabliert. Im Gegensatz zur Rechtspflicht zur Dekarbonisierung besteht auf die EBIN-Förderung jedoch kein Rechtsanspruch; die Kriterien stehen nur sehr eingeschränkt in Bezug zur neuen Rechtspflicht durch das SFBG. Die **EBIN-Förderung läuft zudem 2026** aus, ohne dass bisher für die weitere Zukunft die Finanzierungsperspektiven geklärt sind. Die Konzeption der Förderrichtlinie ist zudem so gewählt, dass der **große Investitionsbedarf zu Beginn der Dekarbonisierung der Stadtverkehre daraus nur unzureichend gefördert** werden kann. Eine – rechtlich mögliche – Kumulation mit EU-Fördermitteln hat der Bund in seiner Ausgestaltung der EBIN-Richtlinie leider ausgeschlossen. Zudem besteht **kein Rechtsanspruch** der Städte

auf Förderung, während die Rechtspflichten des SFBG alle Städte treffen. Kleinere Städte sind durch die Förderbedingungen derzeit sogar teilweise vollständig von der Förderung ausgeschlossen.

- Die vom Bund (Regierungsübereinkommen; Mobilitätsmasterplan 2030: „dichtes Angebot im öffentlichen Verkehr“, „Mobilitätsgarantie auch ohne Führerschein“) **angestrebte deutliche Verbesserung des ÖPNRV ist finanziell derzeit nicht untersetzt.**

Eine aktuelle Befragung zum **zusätzlichen Investitionsbedarf**, zeigt alleine für die MPO-Städte¹⁰ einen durch die vorhandenen Finanzierungsinstrumente nicht abgedeckten, **zusätzlichen Finanzierungsbedarf für saubere Fahrzeuge in Höhe von 210-250 Mio. Euro**, sowie **Mehrkosten für (v.a. Lade-)infrastruktur (ohne Kosten für Betriebshofneubau/-anpassung) in Höhe von weiteren 90 Mio. Euro**. Dabei noch nicht berücksichtigt sind **Kostenrisiken** aus der aktuellen Inflation und Energiepreissteigerung (insbesondere in der Folge des Ukraine-Krieges). Ebenfalls nicht berücksichtigt bei den oben genannten Zahlen ist der Finanzierungsbedarf für die Angebotsausweitungen, die für die Verwirklichung der Ambitionen des Mobilitätsmasterplans erforderlich sind.

Bereitschaft zur Stärkung des ÖPNVs vorhanden

Dabei sind die Städte willens und bereit, den ÖPNV zu stärken und der weiter wachsenden Bedeutung im Hinblick auf Klimaschutz und Mobilitätswende Rechnung zu tragen. Die Städte werden sich hierfür selbst – auch finanziell – stark engagieren. Die Städte haben größtes Interesse an einer aktiven, gestaltenden Verkehrspolitik, nicht zuletzt auch, um Strafzahlungen für Treibhausgas-Emissionen zu vermeiden.

Um die Klimaziele zu erreichen, dürfen bis 2040 nur noch maximal 42 Prozent statt aktuell 60 Prozent der Wege in Österreich mit dem Auto zurückgelegt werden und das zu 100 Prozent elektrifiziert. Damit dies erreicht werden kann, bedarf es insbesondere im stadtregionalen Bereich hoher Investitionen. Mit der vorhandenen Infrastruktur kann diese Verlagerung nicht bewältigt werden. Die Investitionsmaßnahmen müssen unverzüglich geplant und begonnen werden, um die gewünschte Wirkung auch rechtzeitig entfalten zu können.

Gemäß Studien bräuchte es für die hieraus resultierenden Bedarfe allein in den Stadtregionen 1,25 Mrd. Euro pro Jahr für den Ausbau des öffentlichen

¹⁰ Die „Mobilitätsplattform Österreich“ (MPO) umfasst die städtischen ÖPNV-Unternehmen der Städte Wien, Graz, Linz, Innsbruck, Salz.B.urg und Klagenfurt

Personennah- und Regionalverkehrs. Die verfügbaren Fördertöpfe decken dies jedoch bei weitem nicht ab und schaffen keine ausreichende Planungssicherheit für die Städte. Lediglich für die Förderung von Stadtregionalbahnen wurden jüngst ca. 31 Mio. Euro pro Jahr zur Verfügung gestellt. Eigene Fördertöpfe für innerstädtische Projekte fehlen zur Gänze.

Die beschriebenen Bedarfe übersteigen die Leistungsfähigkeit der Städte bei weitem. Zudem fehlt es an der notwendigen Planungssicherheit, um derart weitreichende Entscheidungen mit langfristigen finanziellen Auswirkungen zu treffen.

Schlussfolgerungen für die Finanzausweisungen aus dem FAG

Vor diesem Hintergrund sollte die Finanzierung nach dem FAG aus Sicht des Österreichischen Städtebundes zukünftig anhand folgender Schwerpunkte erfolgen:

- Die **Finanzausweisungen** müssen derart **erhöht** werden, dass die Städte in der Lage sind, die durch die neuen Vorgaben des Bundes (SFBG, Klimaticket) entstandenen zusätzlichen Finanzierungsbedarfe dauerhaft zu decken. Diese Mittel müssen auch einer regelmäßigen Valorisierung unterzogen werden.
- Die Mittel müssen für jene Städte, die das **Angebot ausweiten**, darüber hinausgehend erhöht werden.
- Insbesondere für die Erst-**Investitionen**, die für die **Dekarbonisierung** und den **Angebotsausbau** benötigt werden, müssen verlässlich und planbar ausreichend zusätzliche Mittel zur Verfügung gestellt werden – dies wäre über ein ausreichend dotiertes Finanzierungsprogramm des Bundes (beispielsweise in Anlehnung an den Schweizer Agglomerationsfonds) vorstellbar.

Strukturelle Weiterentwicklung der Finanzierung des ÖPNV

Mit Blick auf die dauerhafte Entwicklung sollte aus Sicht der Städte die Finanzierung des ÖPNV nicht mehr ausschließlich im Rahmen des FAG geregelt, sondern auch Regelungen im Rahmen eines Spezialgesetzes ins Auge gefasst werden. Argumente für eine derartige Neuorganisation wären wie folgt:

- Die Städte mit ÖPNV benötigen dringend **Planungs- und Finanzierungssicherheit** in Bezug auf die erforderliche Finanzierung. Hierzu ist erforderlich, dass die Transparenz über die Höhe und

Entwicklung der verfügbaren Zuweisungen mindestens mittelfristig unmittelbar aus dem Gesetz nachvollzogen werden kann.

- Für die Deckung der laufenden **Betriebskosten** bedarf es dabei einer **mindestens mittelfristig gesicherten, valorisierten Finanzierungsgrundlage**. Dies könnte im Wege einer **spezialgesetzlichen Regelung (ÖPNRV-Finanzierungsgesetz)** gesichert werden. Beispiele dafür finden sich z.B. in *Deutschland* im *Regionalisierungsgesetz* sowie in den Landesgesetzen mehrerer Deutscher Bundesländer (z.B. *Nahverkehrsgesetze* und *Finanzierungsverordnungen* in *Brandenburg* und *Baden-Württemberg*). So wird die schon aufgrund der von der Stadt langfristig einzugehenden Verpflichtungen (Verkehrsdienstverträge, Amortisationsdauer Fahrzeuge, Anlagen) erforderliche Planungssicherheit erreicht. Zwingend erforderlich ist eine **Valorisierung** der Zuweisungen.
- Eine solches **ÖPNRV-Finanzierungsgesetz** sollte **objektive Parameter** für die Zuweisung der Mittel an die Empfänger (Länder und direkt an die Städte) enthalten. Idealerweise könnten diese Parameter nicht nur strukturelle Daten als Grundlage der Bemessung des Anteils der Städte und Länder (wie z.B. Einwohner:innen, Fläche, Schüler:innen), sondern auch **Erfolgs- bzw. Qualitäts-bezogene Parameter enthalten**. Der Städtebund weist seit vielen Jahren auf die Notwendigkeit einer Koppelung der Finanzzuweisungen an Wirksamkeits- bzw. Effizienzkriterien hin. Aus unserer Sicht könnte eine **Bindung der Finanzzuweisungen an städtische Bemühungen zur Verbesserung des ÖV-Angebots** aufgrund der mittlerweile verbessert zur Verfügung stehenden Datengrundlage auch technisch bewerkstelligt werden. Eine derartige Neuorientierung der ÖV-Finanzierung würde notwendige Anreize für guten ÖPNRV, dessen Weiterentwicklung und den gewünschten Ausbau des ÖPNV sowie eine gesteigerte Effizienz bei der Aufgabenwahrnehmung mit sich bringen.
- Auch wäre zu überlegen, ob über ein entsprechendes Gesetz alle – bisher zersplittert geregelten – Zuweisungen des Bundes an die Aufgabenträger des ÖPNV gebündelt werden könnten. Indem **Aufgaben- und Ausgabenverantwortung konsequent zusammengeführt** werden, könnte die Handlungsfähigkeit der Aufgabenträger des ÖPNV gestärkt werden. Die Höhe der Mittel muss dabei Initiativen und rechtliche Vorgaben

des Bundes angemessen berücksichtigen (heute z.B.: Schüler- und Lehrlingsfreifahrt, Klimaticket, Dekarbonisierung u.a.m.).

Für die **Finanzierung der erforderlichen Investitionen** bedarf es eines ausreichend dotierten Programms des Bundes. Dieses könnte die Form eines **Investitionsfonds für Investitionen** in die Infrastruktur des ÖPNV („Stadtregionsfonds“) haben. Beispiel dafür könnte z.B. der *Agglomerationsfonds* in der *Schweiz*¹¹ sein, der für ÖV-Investitionen auf Ebene der Stadtregion abstellt. Zusätzlicher Mehrwert kann entstehen, wenn die Nutzung des Fonds an das Vorliegen einer gesamthaften, integrierten Planung von Verkehr und Raumordnung geknüpft ist und die Bewilligung des Fonds aufgrund einer qualifizierten Bewertung der Wirkung der Investitionen beruht (so im Schweizer Beispiel umgesetzt). In der *Schweiz* wird zudem die Finanzkraft der Gemeinden bei der Höhe der bewilligten Fördermittel berücksichtigt.

2.) Schaffung einer Rechtsgrundlage für automatisierte Ein- und Durchfahrtskontrollen in verkehrsberuhigte Bereiche¹² zur Förderung des Umweltverbunds in den Zentren

Die Österreichischen Städte setzen schon seit nunmehr einigen Jahrzehnten Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung der Innenstädte. Dazu zählen Maßnahmen wie die Errichtung von Fahrverboten, Geh- und Radwegen, Fußgängerzonen, Einbahnregelungen zur Reduzierung des Durchfahrtsverkehrs, sowie Maßnahmen zur Attraktivierung und Beschleunigung des Öffentlichen Verkehrs wie z.B. Busspuren. Die Maßnahmen beruhen auf der Zielsetzung, den öffentlichen Raum wieder vermehrt dem Fußgänger:innenverkehr und hier insbesondere den schwächeren Verkehrsteilnehmer:innen zur Verfügung zu stellen und für Verkehrssicherheit in den innerstädtischen Bereichen zu sorgen.

Die Umsetzung vieler dieser Maßnahmen ist jedoch nur dann praktikabel, wenn - wie in anderen Ländern und Großstädten (z.B. in Italien) - auch für eine effiziente (automatische) Überwachungsmöglichkeit gesorgt wird.

¹¹ Köfel/Mitterer, ÖPNV-Finanzierung in Österreichs Städten 41ff,
https://issuu.com/kdz_austria/docs/20130513_kdz_oepnvfinanzierung_endbericht

Ein Vorschlag für eine neue StVO-Bestimmung (§ 98h StVO 1960) für eine rechtliche Basis der automatischen Überwachung wurde im Rahmen eines von Städtebund und BMK gemeinsam in Auftrag gegebenen Rechtsgutachten dargelegt¹³. In diesem Zusammenhang darf ergänzend auch auf die ausführliche Begründung dieses Änderungswunsches des Städtebundes im Schreiben vom 2.12.2020 an Frau Bundesministerin Leonore Gewessler hingewiesen werden. Auch gibt es zu diesem Thema einen entsprechenden befürwortenden Beschluss der LandesverkehrsreferentInnenkonferenz 09/2022.

3.) Maßnahmen zur Reduktion der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten implementieren

Im Erstellungsprozess des NEKP 2019 wurde der Anpassung der Höchstgeschwindigkeit für Pkw und LNF auf Autobahnen und Autostraßen ein hohes CO₂-Einsparungsvolumen attestiert (s. Sachstandsbericht Mobilität, S. 35f.). Der Österreichische Städtebund möchte darauf hinweisen, dass neben der politisch zu führenden Diskussion betreffend Tempolimits der Gesetzgeber seinen **Handlungsspielraum in Hinblick auf die Einhaltung bereits verordneter Höchstgeschwindigkeiten** verstärkt ausnutzen und derart effektiv zur Förderung von Radfahren und Zufußgehen in den Städten sowie zu einer generellen Hebung der Verkehrssicherheit beitragen könnte.

- a) Geschwindigkeitsüberwachung durch Gemeinden. Der Österreichische Städtebund hat im Rahmen der Erarbeitung der neuen Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie und auch in bilateralen Gesprächen mit der Bundesebene wiederholt darauf hingewiesen, dass Städte und Gemeinden die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten auf Gemeindestraßen derzeit nicht kontrollieren können und auch die Ressourcen der Exekutive in diesem Bereich nur beschränkt zur Verfügung stehen. Der Österreichische Städtebund und der Österreichische Gemeindebund haben 2021 einen Vorschlag erarbeitet, um die Gemeinden rechtlich in die Lage zu versetzen, die gefahrenen Geschwindigkeiten im Ortsgebiet kontrollieren zu können. Demnach könnte die „Handhabung der punktuellen Geschwindigkeitsmessung (§ 98b) sofern sich nicht die Zuständigkeit der Landespolizeidirektion

¹³ https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:58a28348-b6ea-4e7c-97f8-c77a9bb64fae/GA_autom_ZZM.pdf

ergibt. “ in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinden aufgenommen werden (§ 94d, NEU: Ziffer 4b StVO). Im Gegenzug erhalten die Länder (bzw. in Städten mit LPDs das BMI) einen Anteil an den Strafgeldern in Höhe von 20 %. Dazu könnte nach § 100 Abs. 10 StVO folgender Abs. 11 angefügt werden:“20 vH der Straf gelder aus jenen Verwaltungsübertretungen, die gemäß § 94d Z 4b durch die Gemeinden wahrgenommen werden, fließen der Gebietskörperschaft zu, die den Aufwand jener Behörde zu tragen hat, die das Verwaltungsstrafverfahren durchführt.“

Leider wurde der Ansatz aufgrund des Widerstands einzelner Bundesländervorteiler:innen nicht weiterverfolgt. Dies ist umso bedauerlicher, als die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr laut Auskunft von Verkehrsexpert:innen nur bis zu Geschwindigkeiten in der Höhe von ca. 30 km/h möglich ist. Messungen des KfV belegen, dass derzeit Tempo 30 zu mehr als 70 % missachtet wird. Um den Radverkehrsanteil auf 13 % an allen Wegen bis zum Jahr 2030 zu erhöhen, würden Maßnahmen zur verstärkten Kontrolle bestehender Tempolimits (insbesondere im Ortsgebiet) unbedingt erforderlich sein. Andernfalls muss auf den kostenintensiven Bau eigener Radverkehrsanlagen zurückgegriffen werden¹⁴.

Der Österreichische Städtebund ersucht Frau Bundesministerin Gewessler in diesem Zusammenhang um die Etablierung entsprechender Gesprächsformate mit den zuständigen Stakeholdern mit dem Ziel einer Verbesserung der StVO in diesem Punkt.

- b) Erhöhung des Strafrahmens und der Strafhärte bei Geschwindigkeitsübertretungen (s. auch Beschlüsse der LandesverkehrsreferentInnenkonferenz 2021, 2022)
Der Österreichische Städtebund möchte an dieser Stelle auf die aktuellen

¹⁴ Neueste Erhebungen belegen, dass die bisherigen Schätzungen von 3 Mrd. Euro bis 2030 verdoppelt werden müssen – das würde einem Finanzbedarf von 750 Mio. Euro/Jahr gleichkommen, wenn ein Radverkehrsanteil von 13 % bis zum Jahr 2030 erreicht werden soll. Die ursprünglichen Schätzungen stammen von der „Radkompetenz Österreich“, der Investitionsbedarf wird derzeit in der bundesweiten AG-Radverkehr entwickelt. Unterschiedliche Budgets je nach Führung des Radverkehrs auf eigenen Anlagen (z.B. Radweg) oder in Tempo 30 Zonen mit dem Fließverkehr.

Empfehlungen der Verkehrsexpert:innen der FSV verweisen.¹⁵ Diese halten wie folgt fest: „Um die Wirksamkeit der Tempolimits für die Verkehrssicherheit zu optimieren, ist es notwendig, dass ihre Überwachung und Ahndung im Sinne des internationalen Standards verbessert und effizienter wird.“ In weiterer Folge wird auf vermehrten Einsatz von Section-Control, Schaffung eines einheitlichen Bußgeldkatalogs mit signifikant höheren Strafen, Erhöhung der Strafhärte (Vormerksystem), sowie Einführung niedrigerer Messtoleranzen verwiesen.

4.) Bundesförderung für „nachhaltige städtische und stadregionale Mobilitätskonzepte“ – Sustainable urban/regional Mobility plans (SUMP)

In vielen EU-Ländern gibt es nationale Unterstützungsprogramme für Kommunen zur Erarbeitung nachhaltiger Mobilitätskonzepte (SUMPs). In Flandern gibt es für die Erarbeitung eines SUMP z.B. 100 % Förderung durch den Bund. Dort verfügen 99 % aller Kommunen über einen SUMP, seit 2019 werden auch stadregionale SUMP gefördert. In Slowenien sind es bereits 2/3 aller Kommunen, die über einen SUMP verfügen. Über einen SUMP kann die Steuerung der lokalen Mobilitätsstrategien in Richtung Dekarbonisierung bewerkstelligt werden. Aktuellen Plänen der Europäischen Kommission zufolge soll bis 2027 jeder urbane Knoten in Österreich gemäß der Verordnung zu den Leitlinien für die Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V Leitlinien) über einen SUMP verfügen. Der Österreichische Städtebund ersucht an dieser Stelle den Bund um Unterstützungen und Hilfestellungen zur Erstellung von SUMP-Prozessen bzw. betreffend die Überarbeitung bestehender städtischer Verkehrsstrategien in Richtung der SUMP-Methodologie. Dabei könnte auf bestehende Gespräche und Arbeiten der bei der Austria Tech GmbH angesiedelten „SUMP-Plattform“ zurückgegriffen werden. Weiters wird die EK ein Indikatorenset vorschlagen, über das regelmäßig berichtet werden soll. Eine Vereinheitlichung der CO₂-Einsparungsberechnungsmethodik wird positiv gesehen.

¹⁵ FSV-Schriftenreihe Heft Nr. 25 "Ein neuer Ansatz für höchstzulässige Geschwindigkeiten im Straßenverkehr", S. 49.

5.) Politisch – administrative Anreizsysteme

Wie bereits in der ersten AG Sitzung erwähnt, bedarf es verstärktes Augenmerk auf Anreizsysteme im Bereich des politisch-administrativen Systems. Mit den aktuellen Förderzuschlägen des Programms klimaaktiv mobil werden schon Schritte in diese Richtung gesetzt (z.B. wenn Projekte auch gebietskörperschaftsübergreifend durchgeführt werden bzw. auch flankierende Maßnahmen – Flächenreduktion für den MIV, Vorhandensein eines Programms zur Stärkung von Stadt- und Ortskernen, ...). Wir möchten noch weitere Anregungen in dieser Hinsicht geben und vor allem ersuchen, hierzu einen Forschungsschwerpunkt einzurichten.

a. Politische Gesprächsformate

Im aktuellen politisch-administrativen System gibt es im Verkehrsbereich lediglich einmal im Jahr die Landesverkehrsreferent:innenkonferenz, wo ein breiter Austausch über alle Verkehrsthemen mit der/dem zuständigen Minister/in für Verkehr und den politischen Vertreter:innen für Verkehr der Bundesländer stattfindet. Der Österreichische Städtebund ist seit 2015 Gast bei dieser Konferenz und darf die fertig ausverhandelten Beschlusspunkte zur Kenntnis nehmen und sich bei der Diskussion beteiligen. In Anbetracht der Relevanz der Städte zur Bewältigung der Mobilitätswende und bei der Erreichung der Klimaziele kann der derzeitige Status des politischen Austauschs zwischen der politischen Verantwortlichen der Städte und der zuständigen Ministerin als durchaus verbesserungswürdig bezeichnet werden. Aus Sicht des Österreichischen Städtebundes wird dieser Gesprächsbedarf durchaus gesehen und es würde uns freuen, wenn das BMK gezielt an der Erarbeitung entsprechender politischer Austausch- und Gesprächsformate arbeiten würde.

b. Verkehrsversuche, Experimentierräume

Deutsche Städte machen sehr gute Erfahrungen mit Verkehrsversuchen. Diese sind eine für Kommunalpolitiker:innen attraktive Möglichkeit, Änderungen im bestehenden Straßennetz vor einer tatsächlichen Verordnung versuchsweise ausprobieren zu können. Ähnliche Ermöglichkeiten wären auch für Städte in Österreich wünschenswert.

c. Stadtpolitik – Stadtpfunds nach Schweizer Vorbild

Interventionen sollten verstärkt die stadtpolitische Dimension berücksichtigen und adressieren, da es vorrangig gilt, die Verkehrsmittelwahl im Stadtpfanden überschreitenden Verkehr (diese erfolgt noch zu 2/3 im MIV) zu dekarbonisieren. Beispielsweise ist die Einführung von Parkraumbewirtschaftung im stadtpolitischen Kontext in den „Plan B“-Gemeinden in Vorarlberg sehr erfolgreich gewesen. Der Städtebund setzt sich seit vielen Jahren für die Etablierung von „Stadtpfunden“ im politischen System ein, hält „Stadtpfundtage“ ab und betreut ein Netzwerk an Stadtpfundmanager:innen. Über die Statistik Austria wurden diese abgegrenzt und sind zuordenbar (www.stadtpfunden.at). In den letzten Jahren wurden Stadtpfundmanagements vielerorts eingerichtet. Der **Agglomerationsfonds in der Schweiz**, stellt auf ÖV-Investitionen auf Ebene der Stadtpfund ab und knüpft an das Vorliegen einer gesamthaften, integrierten Planung von Verkehr und Raumordnung geknüpft in der Stadtpfund an. Dieser könnte Vorbildgebend für Österreich sein. Derzeit werden die Mittel der Nah- und Regionalverkehrsmilliarde zur Verfügung gestellt, wenn Stadt und Land Projekte gemeinsam als zweckmäßig erachten. Allerdings erfolgt die Vertragsbildung über § 15A-Vereinbarungen mit den Bundesländern – nicht wie in der Schweiz anhand von Vereinbarung mit den Stadtpfunden – und die Mittelvergabe ist bislang unseres Wissens nach nicht an transparente Bewertungskriterien geknüpft. Auch erfolgt keine zwingende Abstimmung im Bereich der Raumordnung/Siedlungsentwicklung. Hier bestünde unseres Erachtens Verbesserungsbedarf.

6.) Know-How-Transfer - Austauschformate/angebote für Städtevertreter:innen

Die Mobilitätswende betrifft alle Städte gleichermaßen und stellt Städtevertreter:innen vor große planerische und organisatorische Herausforderungen, zumal das Wissen in diesem Bereich dynamisch im Wachsen begriffen ist. In Deutschland können Kommunen über Einrichtungen wie das „**Deutsche Institut für Urbanistik**“ (<https://difu.de/institut>, 150 Mitarbeiter:innen) oder die

„**Fahrradakademie**“ (<https://difu.de/projekte/fahrradakademie>) ein vielfältiges Aus- und Weiterbildungsangebot in Anspruch nehmen. Der Österreichische Städtebund ist seit mehreren Jahren gegen Entgelt „Zuwender“ beim Deutschen Institut für Urbanistik, um seinen Mitgliedern somit Zugang zu diesem Know-How-Pool verschaffen zu können – eine Möglichkeit, die von den österreichischen Städten auch vielfach in Anspruch genommen wird. Die Teilnahme an den Seminaren des DIFU kostet dennoch meist ca. 250 Euro pro Veranstaltung plus Reisekosten (sofern es sich nicht um Webinare handelt), ein Betrag, den die Städte vielfach nicht stemmen können. Hier könnte das BMK rasche Unterstützung gegen Übernahme des Teilnahmebeitrags leisten. Eine Teilnahme österreichischer Städte an Aktivitäten der deutschen Fahrradakademie ist derzeit leider grundsätzlich ausgeschlossen, da diese vom deutschen Bundesverkehrsministerium organisiert werden. Der Österreichische Städtebund veranstaltet im Rahmen seiner Möglichkeiten Aus- und Weiterbildungsseminare, bzw. –Exkursionen aus eigenen Mitteln (s. z.B. Fahrradexkursion in deutsche Städte <https://www.staedtebund.gv.at/ePaper/oegz-2022-08/index.html>), bzw. in Kooperation mit dem CIVINET (zuletzt <https://park4sump.eu/capacity-building/webinars/strategic-integration-parking-management-mobility-planning-de>) oder anderen Kooperationspartnern (KDZ, FSV,..) stößt aber verständlicherweise an Ressourcengrenzen.

Unterstützungsaktivitäten des BMKs im Bereich der Aus- und Weiterbildung gezielt für Verkehrs- und Stadtplaner:innen in den Städten wären sehr einfache und effektive Maßnahmen zur Umsetzung der Mobilitätswende auf lokaler Ebene.

Aktuelle Bemühungen des BMKs im Rahmen der „Mission Neutral and Smart Cities“ (Förderprogramm: „Fit4UrbanMission“) wenden sich derzeit nur an eine sehr beschränkte Anzahl von 9 Städten (mit mehr als 50.000 EW) und soll in Form von öffentlich-öffentlichen Kooperationen (ÖÖK) aktuell auf weitere 10 Städte ausgedehnt werden. Auch unserer Sicht wäre eine Erweiterung der Lern- und Austauschangebote auf alle Österreichische Städte erforderlich.

Der Österreichische Städtebund bietet sich hier als Kooperationspartner an, sollten entsprechende Lern- und Austauschformate mit Städtevertreter:innen von Bundesseite verstärkt angegangen werden wollen.

7.) Kennzahlen

Aktuellen Plänen der Europäischen Kommission zufolge soll bis 2027 jeder urbane Knoten in Österreich gemäß der Verordnung zu den Leitlinien für die Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V Leitlinien) regelmäßig über Verkehrsdaten berichten. Städtevertreter:innen erkannten in der Besprechung vom 21.2.22 mit dem BMK – Sektion II, Abteilung Infra 3 - zwar große Chancen, die sich durch die Erarbeitung einer österreichweit bzw. EU-weit einheitlichen, strukturierten Verkehrsdatenerhebung in Hinblick auf die bessere Steuerungswirkung ergeben könnten. Allerdings sehen die Städte große Schwierigkeiten in Hinblick auf die Qualität der aktuellen Datenlage im Verkehrsbereich. Dieser Eindruck deckt sich auch mit den Erfahrungen, die das Generalsekretariat des Österreichischen Städtebundes aufgrund der alle zwei Jahre stattfindenden Erhebung „Österreichs Städte in Zahlen“ gewinnen konnte (s. <https://www.staedtebund.gv.at/services/publikationen/staedte-in-zahlen-oestiz/>).

Die Schwierigkeiten gestalten sich dabei konkret wie folgt:

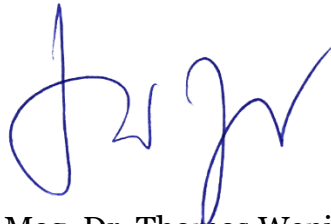
CO₂-Emissionen/Luftschadstoffemissionen liegen nicht durchgängig für alle Landeshauptstädte auf städtischer Ebene vor. Vielmehr werden die Daten unseres Wissens nach top-down von den Bundesländern berechnet. Der Städtebund empfiehlt eine Befassung der für Luftqualität im BMK zuständigen Stellen sowie entsprechender Bund-Länder Arbeitsgruppen („Plattform Saubere Luft“, BLI). Der Modal-Split (Verkehrsmittelwahl) wird mit unterschiedlichen Systematiken erfasst und wird teilweise nur alle zehn Jahre erhoben, die „Stau“(längen)-erfassung erfolgt vielerorts noch gar nicht und bedarf jedenfalls einer einheitlichen Definition durch die öffentliche Hand.

Insgesamt orten wir einen großen Unterstützungsbedarf der Städte bei der Erfassung der von EK im delegierte Rechtsakt voraussichtlich erst 2024/25 publizierten erforderlichen Verkehrsdaten durch Bund und Länder. Der Städtebund ersucht das BMK, die EK hinsichtlich der Möglichkeiten der Modellierung/bzw. Modellrechnung einzelner Indikatoren gemäß TEN-V zu

befragen und in Falle einer positiven Antwort, gemeinsam mit Städten und Bundesländern entsprechende Verkehrsmodelle zu erarbeiten (die es eventuell in weiterer Folge erlauben, über vereinzelte, gezielte Verkehrszählungen auch Modal-Split und CO₂-Missionen zu ermitteln).

Wir ersuchen um Berücksichtigung der genannten Anregungen bei der Erstellung der Aktualisierung des Nationalen Energie- und Klimaplanes und verbleiben

mit freundlichen Grüßen



OSR Mag. Dr. Thomas Weninger, MLS
Generalsekretär