



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:
90-11-(2021-1340)
.....

bearbeitet von:
Mag. Puchner DW 89994 | Manuela Scholz
.....

elektronisch erreichbar:
oliver.puchner@staedtebund.gv.at
.....

e-recht@bmf.gv.at
vi-3@bmk.gv.at
post@sozialministerium.at

Wien, 30. November 2021

Ökосоziales Steuerreformgesetz 2022 Teile I, II, ; Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren!

Zu den mit Schreiben vom 8.11.2021 übermittelten Entwürfen (BMF - 2021-0.775.710), (BMK - 2021-0.779.002) und (BMSGPK - 2021-0.776.034) nimmt der Österreichische Städtebund wie folgt Stellung.

Allgemein

Der Österreichische Städtebund bekennt sich zu den Zielen des umfassenden Klimaschutzes. Städte und Gemeinden tragen in Rahmen ihrer Möglichkeiten zur Gestaltung einer möglichst nachhaltigen Lebensweise bei. Neben der energetisch-thermischen Sanierung von unzähligen Gebäuden im Besitz der Kommunen (Schulen, Kindergärten, Amtsgebäude, etc.) bzw. deren Errichtung nach dem Stand der Technik sind es insbesondere die Leistungen der Daseinsvorsorge und hier vor allem der Öffentliche-Personen-Nahverkehr, die einen entscheidenden Beitrag zur Verbesserung der österreichischen Klimabilanz darstellen.

Angesichts dieser Tatsache ist es umso irritierender, dass im Vorfeld dieses großen Steuerreformprojekts nicht das Gespräch, wie es eigentlich unter Finanzausgleichspartnern selbstverständlich sein sollte, gesucht wurde.

Nachträgliche Verhandlungen nach §7 FAG 2017 sind hier zwar unabdingbar, aber in keiner Weise ausreichend.

Zu den Bestimmungen im Einzelnen

Teil I: BMF

Zu den finanziellen Folgen

In der WFA beziffert das BMF die kostenmäßigen Auswirkungen auf die Gemeinden mit 1,5 Mrd. Euro über den Zeitraum von 2022-2025 bzw. eine halbe Mrd. jährlich ab 2024.

Nach den erheblichen Einnahmenverlusten und Ausgabensteigerungen durch die Corona-Pandemie bringt die Steuerreform nun eine zusätzliche gewaltige Belastung für die kommunalen Haushalte. Ja, es hat mit dem zwei Gemeindepakten Hilfen durch den Bund gegeben. Deren Wirksamkeit ist aber bereits durch das Konjunkturstärkungsgesetz 2020 massiv eingeschränkt worden.

Um gleich dem oft gehörten Argument entgegen zu treten, wonach sich in der Krise eben auch die Kommunen verschulden müssten, muss auf die Realität der Finanzlage der Gemeinden hingewiesen werden:

Im Bereich der eigenen Abgaben hat sich eine vom Bundesgesetzgeber explizit verankerte Diskriminierung der Kommunen im Hinblick auf die Kurzarbeitsbeihilfen als fatal erwiesen. Während die Beihilfe für die Lohnsteuer und die Sozialversicherungsbeiträge als Lohnbestandteil gewertet wird, schließt §37b Abs.5 letzter Satz Arbeitsmarktservicegesetz (AMSG) dies für die Kommunalsteuer explizit aus. Eine Kompensation der Verluste bei der Kommunalsteuer hat – etwa im Gegensatz zu Deutschland bei der Gewerbesteuer – nicht stattgefunden.

Weiters stehen landesrechtliche Regelungen einer Finanzierung der laufenden Gebarung durch Verschuldung entgegen.

Zudem können sich die Kommunen auch nicht zu den günstigen Konditionen der ÖBFA finanzieren. Der Vorschlag, dass die Länder für ihre Kommunen Darlehen bei der ÖBFA aufnehmen könnten, ist wenig hilfreich, weil reine Theorie. Dieser ständige, über Jahre wiederholte

Vorschlag ist zudem wohl kein Ausdruck von Wertschätzung gegenüber dem Finanzausgleichspartner Gemeinde.

Und schließlich können die Städte und Gemeinden auf Grund ihres hohen Anteils an Pflichtausgaben und der gleichzeitig nicht vorhandenen Möglichkeit der Einnahmensteigerung über die bundesgesetzlich geregelten eigenen Abgaben eine etwaige Verschuldung auch nicht wieder leicht abbauen. Auf die im Finanzausgleich paktierte Reform der Grundsteuer müssen Städte und Gemeinden noch immer warten.

Die einzige und in der aktuellen Krise auch umgesetzte Wahl besteht in der weiteren Reduktion der Investitionen in die kommunale Infrastruktur, was für den Standort Österreich eine zusätzliche Belastung darstellt.

Der Österreichische Städtebund hat deshalb anlässlich des 70. Städtetags überfraktionell und einstimmig folgende Forderungen an die Bundesregierung beschlossen:

- I. Der Österreichische Städtebund ersucht die Bundesregierung, zeitnah einen Kommunalgipfel einzuberufen, um die aktuelle finanzielle Situation der Städte und Gemeinden ausführlich mit diesen auf Augenhöhe zu beraten. Insbesondere ist dabei ein Augenmerk auf die Steuerreform der Bundesregierung und deren Auswirkungen auf Städte und Gemeinden zu legen.
- II. Der Österreichische Städtebund schlägt als teilweise Überbrückung der beschriebenen Finanzlücke vor, das erfolgreiche Kommunale Investitionsgesetz mit zusätzlichen 500 Mio. um ein weiteres Jahr zu verlängern. Dabei ist ein Fokus auf Investitionen in den Klimaschutz zu setzen. Die so eingesetzten Mittel kommen direkt der österreichischen Wirtschaft zu Gute.
- III. Der Österreichische Städtebund fordert den vollständigen Ersatz der Kosten, die durch den Betrieb von Test- und Impfstraßen entstanden und nicht durch das COVID-19 Zweckzuschussgesetz gedeckt sind. Hervorzuheben sind insbesondere die Kosten für die Anmietung von Räumlichkeiten, da der Ausschluss dieser Kosten Städte und größere Gemeinden in unverhältnismäßiger Weise benachteiligt. Auch der Ausschluss von Unternehmen mit öffentlicher Beteiligung von den Corona-Hilfspakete (Fixkostenzuschuss, etc.) kann so nicht hingenommen werden.

- IV. Ebenso gilt es, die Städte und Gemeinden bei der konkreten Umsetzung der Projekte, die durch die Mittel des Europäischen Aufbauplans (RRF) finanziert werden, von Anfang an auf Augenhöhe miteinzubeziehen.
- V. Die Bundesregierung wird ersucht, in ernsthafte Gespräche über einen Zugang der Städte und Gemeinden zur ÖBFA einzutreten.
- VI. Wie im Finanzausgleichspaktum vorgesehen, wird das Finanzministerium ersucht, die Arbeitsgruppe zur Reform der Grundsteuer zeitnah wieder einzuberufen, um eine verfassungskonforme Reform in die Wege zu leiten.

Zudem weicht der Bund ein weiteres Mal (nach der Digitalsteuer) von der Vereinbarung ab, neue Abgaben nur als gemeinschaftliche Bundesabgaben einzurichten.

Artikel 5 - Änderung des Elektrizitätsabgabengesetzes

In § 2 Abs. 1 Ziffer 5 wird normiert, dass nur Eisenbahnunternehmen gem. § 4 Eisenbahngesetz die dargestellte Steuerbefreiung beim Strombezug für sich beanspruchen dürfen. Eine Erweiterung ergibt sich lediglich hinsichtlich der Erweiterung der Abgabenbefreiung für „Eisenbahnunternehmen, die öffentliche Verkehrsdienstleistungen auf solchen Bahnen erbringen“. Aus Sicht des Österreichischen Städtebundes erscheint diese Argumentation, dass nur Eisenbahnen von der Steuerbefreiung umfasst sein sollen, einer Sachlichkeitsüberprüfung nicht stand zu halten.

So werden öffentliche Verkehrsdienstleistungen nicht nur – wie unter § 2 Abs.1 Ziffer 5 angeführt - von Eisenbahnunternehmen, sondern maßgeblich auch durch den Betrieb von Straßenbahnen bereitgestellt. Eine Einschränkung der Steuerbefreiung beim Strombezug wie hier dargestellt auf Eisenbahnunternehmen ist aus Sicht der Österreichischen Städte gleichheitswidrig.

Gerade städtische bzw. stadtrregionale ÖV-Systeme bergen ein hohes Potential zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens und die finanzielle Situation der städtischen Verkehrsunternehmen verschärft sich zusehends.

Aus den Ergebnissen einer Befragung unter Österreichs Städten des KDZ im Auftrag des Österreichischen Städtebundes im Frühjahr 2020 geht hervor, dass die Ausgaben der Städte für den städtischen Nahverkehr in den vergangenen fünf Jahren überproportional stark – um mehr als ein Viertel –

angestiegen sind und immer weniger durch die nur geringfügig wachsenden Einnahmen gedeckt werden können. Dies führte zu einem deutlichen Anstieg des Zuschussbedarfs. So erhöhten sich die Netto-Ausgaben von 2014 auf 2019 um 62 Prozent. Bereits im Jahr 2019 verzeichneten die teilnehmenden Städte Nettoausgaben in der Höhe von rund 200 Mio. Euro, die einem Zuschussbedarf von rund 40 Prozent entsprechen. Diese Erhebung wurde durchgeführt, bevor die tatsächlichen gravierenden Auswirkungen der aktuellen COVID-Pandemie in Form stark sinkender Fahrgastzahlen und somit Fahrgeldeinnahmenverlusten tatsächlich vorlagen. Die aktuelle finanzielle Situation dürfte daher weitaus alarmierender sein als in der Erhebung dargestellt. Noch völlig unklar ist, wie unter diesen Rahmenbedingungen zahlreiche weitere Projekte zur Erfüllung der Klimaziele finanziert und damit auch umgesetzt werden können. Die Dekarbonisierung des Verkehrssektors bis zum Jahr 2040, wie im Masterplan Mobilität der Bundesregierung angestrebt, wird nur durch eine massive Ausweitung des öffentlichen Verkehrs (in den Bereichen Infrastruktur und Betrieb) bewerkstelligt werden können, was allerdings eingedenk der aktuellen Finanzierungsstruktur des öffentlichen Verkehrs – speziell im Bereich der Städte und Stadtregionen – schwerlich erreichbar erscheint.

Aus den dargestellten Gründen ersucht der Österreichische Städtebund dringend, auch Straßenbahnen gemäß § 5 Eisenbahngesetz in die Definition der von der Abgabenbefreiung begünstigten Unternehmen aufzunehmen.

In Analogie zu dieser Änderung wäre auch die nachgeordnete Umsetzungsverordnung (**ELAbgG-UmsetzungsV Bahnstrom**) in den §§ 2 (1) & (3) entsprechend zu adaptieren.

Wir möchten in diesem Zusammenhang auf die Ausführungen der Stellungnahme des Österreichischen Städtebundes vom 05. August 2021 verweisen

Artikel 8 - Bundesgesetz, mit dem ein nationaler Zertifikatehandel für Treibhausgasemissionen geschaffen wird (Nationales Emissionszertifikatehandelsgesetz 2022 – NEHG 2022)

Nicht verständlich sind die Ausnahmen für die Land- und Forstwirtschaft, speziell, dass nicht auch für land- und forstwirtschaftliche Betriebe die Verpflichtung besteht, dass die gewährte Entlastung zu einem gewissen Prozentsatz für Klimaschutzmaßnahmen innerhalb des betreffenden

Unternehmens (z.B. zur Umsetzung von Effizienzmaßnahmen), für Energieaudits, etc. zu verwenden ist. Gerade im Bereich der Landwirtschaft bestehen in Abhängigkeit von der Größe des Unternehmens viele Möglichkeiten für Maßnahmen.

Teil II: BMK

Bundesgesetz über den regionalen Klimabonus (Klimabonusgesetz - KliBG) -

In der Problemanalyse zum Klimabonus liest sich wie folgt: „Mit diesem regionalen Klimabonus sollen durch die CO₂-Bepreisung entstehende Mehrkosten pauschal ausgeglichen werden. Dadurch wird ein Anreiz für ökologisches Verhalten geschaffen“. Nach eingehender Prüfung durch die Stadt- und VerkehrsplanungsexpertInnen des Städtebundes muss konstatiert werden, dass mit der vorliegenden Berechnungsmethodik dieses Ziel nicht erreicht - ja sogar konterkariert wird. So werden durch das Modell des „regionalen Klimabonus“ neue kontraproduktive Anreize für emissionsverminderte Siedlungstätigkeit, sowie ein entsprechend klimafreundliches Verkehrsverhalten implementiert, wie im Folgenden dargestellt werden soll.

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.

Abseits der Kritik, dass der „regionale Klimabonus“ die falsche Maßnahme zur Erreichung „ökologischen (Verkehrs)Verhaltens“ ist, wird 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.

Ad Berechnungsgrundlagen und Ergebniskarte

Da durch den vorliegenden „regionalen Klimabonus“ eine direkte Benachteiligung bestimmter Bevölkerungsgruppen vorgenommen wird (explizit jene von BewohnerInnen verdichteter, mit dem öffentlichen Verkehr

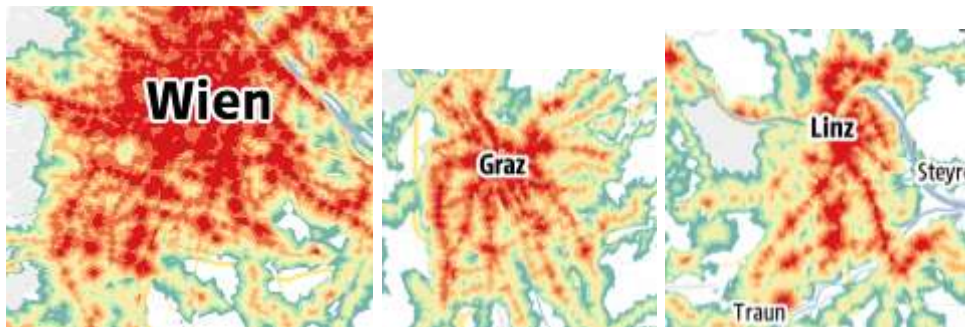
gut erschlossenen Standorte), wäre eine transparente Offenlegung der zugrundeliegenden Berechnungsmethodik des „regionalen Klimabonus“ in Hinblick auf eine mögliche höchstgerichtliche Prüfung des verfassungsrechtlich einzuhaltenden Gleichheitsgrundsatzes angebracht gewesen. Der Österreichische Städtebund stellt mit Bedauern fest, dass auf eine derartige Transparenz bei der Berechnungsmethodik des „regionalen Klimabonus“ weitgehend verzichtet wurde. **Dieser Mangel muss jedenfalls behoben und die Berechnungslogik offengelegt werden.**

Auch wurden Fachgremien – an erster Stelle sei hier die Österreichische Raumordnungskonferenz genannt – im Vorfeld nicht in die Überlegungen zur Berechnung des „regionalen Klimabonus“ mit einbezogen.

Wäre es dem Gesetzgeber ein Anliegen, jenen Bevölkerungsgruppen einen finanziellen Ausgleich zu gewähren, die aufgrund des Wohnstandorts über eine mangelhafte Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln verfügen und daher keine Wahlfreiheit in puncto Mobilität genießen, so wäre eine direkte Kopplung des „regionalen Klimabonus“ an die ÖV-Gütekategorie des jeweiligen Standorts das einzig relevante Kriterium. Dieser Denkanlass wird allerdings mit Verweis auf die induzierten falschen Signale im Bereich Siedlungsentwicklung von den Städtebund-ExpertInnen wie erwähnt nicht geteilt.

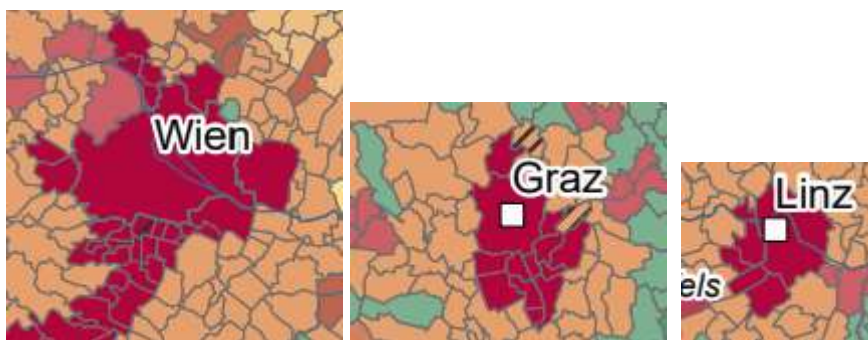
Die **ÖV-Güteklassen**¹ wurden von der Österreichischen Raumordnungskonferenz unter Mitwirkung des Verkehrsministeriums, der Länder, der Städte und Gemeinden als österreichweit abgestimmte Grundlage zur besseren Abstimmung von Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschließung entwickelt und bieten für jede Rasterzelle in Österreich (100m*100m) eine quantitative Aussage zur Qualität des ÖV-Anschlusses. Sie liefern als feinmaschiges Kriterium konkrete Aussagen zur ÖV-Erschließungsqualität. In den folgenden Kartenausschnitten wird ersichtlich, wie auch Umlandgemeinden von der ÖV-Erschließung der Kernstadt profitieren:

¹ <https://www.oerok.gv.at/raum/themen/raumordnung-und-mobilitaet>,
<https://www.mobilitydata.gv.at/daten/%C3%B6v-g%C3%BCteklassen>



Darstellung laut <https://orf.at/stories/3231087/> Ausschnitte im gleichen Maßstab

Sieht man sich die **Zentreneinteilung der Statistik Austria im Rahmen der „Urban-Rural-Typologie“** an, dann stellen sich in den großen Stadregionen Kernstadt und Umlandgemeinden gleichrangig dar und fallen damit eindeutig in die selbe Typologie:



© StatistikAustria, Urban-Rural-Typologie inkl. Tourismuskriterium

Die – derzeit nicht offen gelegte - Berechnungslogik führt nunmehr dazu, dass BewohnerInnen in Nachbargemeinden von Kernstädten, deren Gemeinden derselben urban-Typologie zugeordnet werden wie die Kernstadt, einen höheren „Regionalausgleich“ erhalten als die BewohnerInnen der gesamten Kernstadt. Beispiele hierfür wären die Gemeinden Groß-Enzersdorf bei Wien, Mauthausen oder Ansfelden bei Linz sowie beinahe alle Grazer Umlandgemeinden.



<https://orf.at/stories/3231087/>

Weiters wird an dieser Stelle hinterfragt, wieso die „**Wohnadresse**“ zwar individuell ermittelt wird und es zur Abfrage des Einzugsbereichs der jeweiligen ÖV-Gütekategorie kommt, um dann den „Regionalausgleich“ danach zu verteilen, in welche Kategorie die jeweilige *Gemeinde* fällt. Diese Methodik scheint einer Sachlichkeitsprüfung nicht standhalten zu können.

Diese Vermutung legen auch erste Berechnungsergebnisse nah:

An der Wiener Stadtgrenze wurden zwei unterschiedliche Boni-Kategorien festgelegt

- in *ein und derselben* Straße, zB Ketzergasse an der Grenze zu Perchtoldsdorf / NÖ, bzw.
- zu *ein und derselben* Öffi-Station, obwohl die WienerInnen einen längeren Fußweg zu dieser zurücklegen müssen, wie zB zur S-Bahn-Station Purkersdorf Sanatorium)

Auch in anderen Fällen erhalten direkt an eine Stadt angrenzende Umlandgemeinden teilweise den vollen 100%igen Aufschlag zum Sockelbetrag – in selber Höhe also wie eine Landgemeinde in der – tatsächlichen - Peripherie.

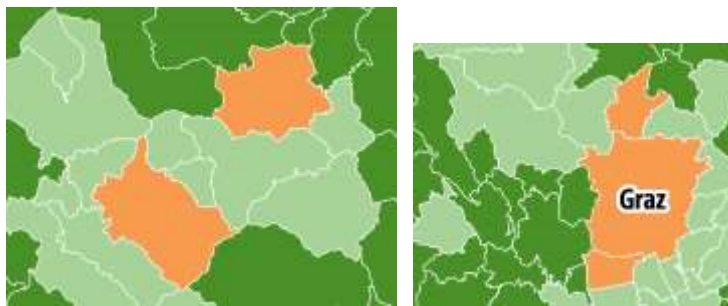


Maria Rain grenzt südlich an Klagenfurt und ist Teil des urbanen Mittelzentrums – BewohnerInnen erhalten aber zukünftig 100% Regionalausgleich

Zudem weist der „**regionale Klimabonus**“ **nur wenige Abstufungen innerhalb der urbanen Kategorie** auf. So ist es verwunderlich, dass in der Steiermark Städte wie Leoben oder Kapfenberg in dieselbe Kategorie fallen, wie die durch Straßenbahnen und ein sehr dichtes Öffi-Netz außerordentlich gut erschlossene Stadt Graz:



Vergleich ÖV-Güteklassen: Raum Leoben-Kapfenberg und Stadtregion Graz



Ergebniskarte Regionalausgleich: Raum Leoben-Kapfenberg und Stadtregion Graz

Nicht erklärt wird zudem, warum dem **Tourismus** im Rahmen der „Urban-Rural-Typologie“) eine gesteigerte Bedeutung zugemessen wird. Ebenfalls unklar bleibt, wie gesteigerte Tourismusaktivität einer Gemeinde gewichtet wurde und in welcher Weise sich diese im Rahmen des Regionalausgleichs niederschlägt.

Abschließende Bemerkungen:

Die „Ergebniskarte“ wird vom Österreichischen Städtebund aufgrund der unbekanntem Gewichtungen und der intransparenten Berechnungslogik grundsätzlich in Frage gestellt. Besonders willkürlich erscheint, dass im Großraum der dicht besiedelten Stadtregion+ rund um Wien allein die BewohnerInnen der Stadt Wien „stadtgrenzenscharf“ um den Regionalausgleich „umfallen“. Der Klimabonus stellt sich somit bisher als ein unnötiges Auseinanderdividieren von Stadt und Land dar.

Wieso im Vorfeld einer österreichweiten politischen Raumordnungskonferenz (20. Oktober 2021, Beschluss des Österreichischen Raumordnungskonzepts 2030) deren Mitglieder nicht in eine derart zentrale fachliche Fragestellung wie die Berechnung des Klimabonus im Vorfeld eingebunden wurden, ist schwer nachvollziehbar. Eine eingehendere fachliche Diskussion durch das von Bund & Ländern eingesetzte Gremium der „Raumordnungskonferenz“ wäre ein positives Signal und angesichts der zweifelhaften fachlichen Ergebnisse auch angeraten gewesen.

Abschließend möchten wir auch auf die irreführende Namensgebung hinweisen. „Bonus“ kann unter anderem übersetzt werden mit: Vergütung, Rabatt, Gutschrift, Vorteil, Vorsprung. Die Bezieherinnen erhalten also übersetzt einen regionalen *Klima*-Rabatt, eine *Klima*-Gutschrift, oder eine *Klima*-Vergütung, die umso höher ausfällt, je weiter weg zu einem öffentlichen Verkehrsmittel die Wahl des Wohnstandorts ausgefallen ist und je disperser sich die jeweilige Siedlungsstruktur gestaltet. Ob sich daraus eine Steuerungswirkung hin zu verdichteten, mit dem öffentlichen Verkehr und an bestehender (Energie)Versorgungsnetze gut angeschlossene Siedlungsbereiche im Sinne des Klimaschutzes erzielen lässt, wagen wir zu bezweifeln.

Der regionale Ansatz schließt einen sozialen Ansatz bzw. eine „*differenzierte soziale Abfederung*“ eigentlich aus, weil allein auf den Hauptwohnsitz als Voraussetzung abgestellt wird (Besonderer Teil, § 3 (Regionaler Klimabonus)). Worin daher die „*differenzierte soziale Abfederung*“ bestehen soll, ist aus den Ausführungen nicht schlüssig abzuleiten und wäre daher auszuführen oder zu streichen.

Vor diesem Hintergrund möchten wir auf die positiven sozialen Effekte öffentlicher Verkehrserschließung hinweisen. Leider wurde mit der vorliegenden Steuerreform die Chance vergeben, einen Teil der eingehobenen Mittel aus der CO₂-Bepreisung für eine nachhaltige Ertüchtigung und den weiteren Ausbau der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur und des Umweltverbundes zu verwenden. Die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs ist ausgehend von einer bereits sehr prekären Lage (so erhöhten sich die Netto-Ausgaben allein von 2014 auf 2019 um 62 Prozent²) durch die

² <https://www.kdz.eu/de/wissen/studien/finanzierung-des-oepnv-oesterreichischen-staedten>

reduzierten Fahrgeldeinnahmen aufgrund der COVID-Pandemie erneut unter Druck geraten und die Situation wird sich durch die Vorgaben des Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetzes, sukzessive nur mehr Nullemissionsfahrzeuge zu beschaffen, erneut verschärfen – zumal die in Aussicht gestellte Bundesförderung für den Fahrzeugtausch und die Errichtung entsprechender Infrastrukturen („EBIN- Förderprogramm zur Umstellung von Busflotten auf emissionsfreie Antriebe³“ aus den Mitteln der RRF) nur für die Jahre 2022/2023 und maximal bis 2024 gesichert zu sein scheint und sich bislang noch keine weiterführende Fördermöglichkeit abzeichnet.

Mit einer Zweckwidmung eines Teils der aus der CO₂-Abgabe eingehobenen Mittel zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs, wäre Planungssicherheit eingetreten und es hätte sich eine Perspektive zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs (Infrastruktur, Betrieb) in den Stadtregionen und auch den ländlichen, bislang noch mit ÖV unterversorgten Gebieten eröffnet. Eine Studie des Österreichischen Städtebundes aus dem Jahr 2018 Mehrkosten von 18 Mrd.€ bis zum Jahr 2050 für den öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr allein in den Stadtregionen abgeschätzt, um die Klimaziele erreichen zu können⁴. Mit der Entscheidung die Einnahmen aus der CO₂-Abgabe NICHT für den öffentlichen Verkehr teilweise zu verwenden, wurde eine historische Chance für den Klimaschutz vergeben.

Wie bereits auch medial diskutiert, möchte auch der Österreichische Städtebund in Hinblick auf die fehlende soziale Treffsicherheit des vorliegenden Entwurfs darauf hinweisen, dass gerade in Städten die Mieterinnen und Mieter keinen Einfluss auf ihre Heizkosten und Energieversorgung haben und daher über eine höhere CO₂-Abgabe benachteiligt werden. So sind in **Wien 40 Prozent** der Wohnungen mit **Gasheizungen** versorgt – **im österreichischen Durchschnitt liegt dieser Wert nur bei 25 Prozent**.

³ <https://www.ffg.at/ebin-faq>

⁴ https://www.staedtebund.gv.at/fileadmin/USERDATA/themenfelder/mobilitaet/Dateien/20180402_Endbericht_Investitionsbedarfe_Dekarbonisierung_des_OeV_in_Oesterreich_Copy.pdf

Dieser Gesetzesentwurf erweist sich daher weder als sachgerecht, noch als sozial oder ökologisch treffsicher.

Die „sachlich gerechtfertigte Zuordnung von Hauptwohnsitzen zu einer der vier Kategorien des Regionalausgleichs“ auf Basis der uns vorliegenden Berechnungsgrundlagen kann vom Österreichischen Städtebund nicht nachvollzogen werden und wir können dieser nicht zustimmen.

Aus Sicht des Österreichischen Städtebundes stellt der aktuell vorliegende Gesetzesentwurf für einen regionalen Klimabonus keinen Anreiz für klimafreundliches Verhalten dar. Im Grunde ist der gesamte Ansatz des Regionalen Klimabonus zu verwerfen und vor dem Hintergrund der sozialen und ökologischen Treffsicherheit neu zu entwickeln.

Der Österreichische Städtebund ersucht um entsprechende Berücksichtigung.

Mit freundlichen Grüßen



OSR Mag. Dr. Thomas Weninger, MLS

Generalsekretär