



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, 19. Jänner 2023

Stellungnahme NEKP

Sehr geehrte Damen und Herren!

Der Österreichische Städtebund bedankt sich für die Möglichkeit, zu den Kapiteln Mobilität und Raumordnung des Entwurfs des Nationalen Energie- und Klimaplanes (NEKP) Stellung nehmen zu dürfen. Die Stellungnahme umfasst einerseits konkrete Änderungs- und Ergänzungsvorschläge, die direkt am übermittelten Entwurf der genannten NEKP-Kapitel vorgenommen wurden, andererseits möchten wir zentrale Fragestellungen im Rahmen des gegenständlichen Schreibens noch genauer aufgreifen, wobei wir immer wieder auf die bereits eingebrachte, ausführliche Städtebund-Stellungnahme zum Entwurf des NEKPs vom 18.10.2022 verweisen werden.

Rahmenbedingungen auf Bundesebene optimieren

Die Herausforderungen zur Dekarbonisierung sind gerade im Verkehrsbereich besonders virulent. Gilt es doch, bis 2040 in diesem Bereich klimaneutral zu werden, was nur durch massive (Verkehrs)Verhaltensveränderungen von jedem/jeder einzelnen möglich sein wird. Den Städten und Stadtregionen kommt bei dieser Aufgabe große Bedeutung zu, verfügen doch gerade die verdichteten Räume aufgrund der kompakten Siedlungsstruktur grundsätzlich über die Voraussetzungen, dass Wege auf den Umweltverbund verlagert werden. Die österreichischen Städte haben in den letzten Jahrzehnten auch

dahingehend die Bedingungen für Rad- und Fußverkehr sowie den öffentlichen Verkehr nach Maßgabe ihrer Möglichkeiten verbessert. Weitere Verlagerungen von Wegen auf umweltfreundliche Verkehre gemäß dem Ambitionsniveau Klimaneutralität 2040 werden jedoch auf lokaler Ebene maßgeblich davon abhängen, ob die Städte Seitens des Bundes und der Länder auch finanziell und hinsichtlich der rechtlichen Rahmenbedingungen die nötigen Handlungsspielräume für diese Aufgabe eingeräumt bekommen.

Das Agieren des Bundes sollte sich daher in erster Linie auf das Setzen geeigneter (rechtlicher und fiskalischer) Rahmenbedingungen bzw. die Korrektur derzeit bestehender klimakontraproduktiver Bedingungen (das Wirtschaftsforschungsinstitut veröffentlichte jüngst eine Analyse klimakontraproduktiver Subventionen in Österreich¹) beziehen - wird dadurch doch der Rahmen für klimafreundliche Entscheidungen der Betriebe und privaten Haushalte gesetzt. Kommt der Bund dieser seiner Rolle entsprechend nach, sind die Effekte der Klimaschutzmaßnahmen Seitens der übrigen gebietskörperschaftlichen Ebenen (Städte/Gemeinden, Bundesländer) ungleich höher.

Aus Sicht des Generalsekretariats des Österreichischen Städtebundes erscheint der vorliegende Entwurf des Nationalen Energie- und Klimaplanes (NEKP) leider unzureichend, um eine konkrete, mit Finanzierungen, rechtlichen und ordnungspolitischen Maßnahmen hinterlegte Strategie darstellen zu können, die aufzeigt, wie Österreich die Dekarbonisierung im Verkehr finanziell und politisch auf den Boden bringen könnte. Um dem Ambitionsniveau gerecht werden zu können, bedarf es aus unserer Sicht einiger zentraler Adaptierungen am Text, die als „Anker“ für entsprechende Prozesse dienen müssen, die zu starten aus Sicht des Österreichischen Städtebundes schnellstmöglich in Angriff zu nehmen wären.

Öffentlicher Verkehr

In unserer Stellungnahme vom 18.10.2022 haben wir ausgeführt, aus welchen Gründen, die Schaffung einer ausreichenden Finanzierungsgrundlage für den öffentlichen Verkehr unabdingbar ist und erste Vorschläge für nötige Reformschritte zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs eingebracht (s. Stn

¹ Analyse klimakontraproduktiver Subventionen in Österreich, Institut für Wirtschaftsforschung, 2022, https://www.wwf.at/wp-content/uploads/2022/12/KKS_Endbericht_September2022_korr.pdf

ÖStB zum NEKP, 18.10.22 S. 7-13). Wir möchten diese Gelegenheit nutzen, das BMK dahingehend um eine inhaltliche Koordinierung zu diesem Thema angesichts der bereits gestarteten FAG-Verhandlungen zu ersuchen.

Ergänzend zu dem bereits Dargelegtem möchten wir hiermit aktuelle Zahlen zu den Finanzierungsbedarfen im Bereich der Dekarbonisierung des städtischen öffentlichen Verkehrs ergänzen.

Der Österreichische Städtebund hat im Herbst 2022 eine aktuelle Erhebung unter den MPO-Mitgliedern² zu den geschätzten Mehrkosten im Bereich der Dekarbonisierung des städtischen öffentlichen Verkehrs durchgeführt. Die aktuellen Ergebnisse der Erhebung (Jänner 2023) möchten wir Ihnen wie folgt zur Kenntnis bringen:

Im Zeitraum 2022-25 werden allein die MPO-Städte 42-70 Mio. € **Investitionsmehrkosten für die Beschaffung sauberer Busse** zu verzeichnen haben. 2026 -2030 rechnen wir allein für die MPO-Städte mit jährlichen Mehrkosten von ca. 29 Mio. €³ für Busbeschaffungen.

Dazu kommen Mehraufwände im Bereich der **Infrastrukturinvestitionen** zur **Energieversorgung** (Ladeinfrastruktur, Stromanschluss, Tankstelle...) sowie weitere für die Dekarbonisierung erforderliche **Infrastrukturmaßnahmen** (Betriebshofumbau/Werkstatt/Managementsysteme...) zur Dekarbonisierung des Busverkehrs von ca. 192 Mio. € im Zeitraum 2022-2025 (noch ohne die Bedarfe der Stadt Wien) und ca. 340 Mio. € im Zeitraum 2026-2030 (exklusive der Bedarfe der Städte Wien und Linz). Dabei ist zumindest für drei Städte noch nicht klar, wie speziell der Investitionsbedarf für neue Betriebshöfe finanziert werden könnte, welcher besonders kostenintensiv zu Buche schlägt. Die Infrastrukturkosten allein für Ladeinfrastruktur und Werkstattkomponenten würden sich 2022-25 auf 20 Mio. €, bzw. 2026-30 auf 12 Mio. € beziehen.

² MPO = Mobilitätsplattform Österreich, umfasst die städtischen Verkehrsunternehmen von Wien, Graz, Linz, Salzburg, Innsbruck und Klagenfurt

³ Für den jährlichen Bedarf ab 2026 wird angenommen, dass die Hälfte der von den Unternehmen der MPO-Städte gemeldeten Busse ohne alternative Antriebe bis 2030 auf emissionsfreie Antriebe umgestellt werden.) Annahmen: Mehrkosten Solobus 300.000 Euro; Gelenkbus 400.000 Euro; Kleinbus 15.000 Euro

Neben den bereits genannten Kosten, erwarten die MPO-Städte (ohne Wien) im Zeitraum 2022-25 eine **Erhöhung der Betriebskosten** in Höhe von 16 Mio. € im Vergleich zum Busbetrieb mit herkömmlichen Antrieben (Kostenstand 2022). Für den Zeitraum ab 2026 wurden keine Angaben gemacht.

Zusätzlich haben die städtischen Verkehrsunternehmen aufgrund **der Pandemie und des Klimatickets** (Klimaticket Bund und kommunale Tickets kumuliert) im Jahr 2020 **Mindereinnahmen** in Höhe von 133 Mio. € zu verzeichnen. Für das Jahr 2022 ist mit einer Erhöhung der Ticketerlöse, jedoch noch unter dem Niveau von 2019 zu rechnen.

Insgesamt ergeben sich für die städtischen Verkehrsunternehmen der MPO-Städte daher Mehrkosten der Mobilitätswende wie folgt:

Bis 2025 werden (bereits verbindlich beschlossene & in Überlegung befindliche) **Investitionsbedarfe** für Flottenerneuerung, Angebotsausweitungen und Kapazitätsausweitungen in Höhe von **ca. 1,9 Mrd. €** ausgemacht. Im Zeitraum ab 2026 können diese Bedarfe teilweise noch gar nicht beziffert, werden. Uns liegen erste Schätzungen von Investitionsbedarfen von **ca. 3,84 Mrd. € für den Zeitraum 2026-2030** vor.

Die **Mehrkosten für den Betrieb des öffentlichen Verkehrs** werden bis **2025 ca. 128 Mio. €** ausmachen und sich im Zeitraum **2026-2030 auf ca. 120 Mio. €** belaufen. Dabei sind die Mehrkosten des Betriebs (Angebotsausweitungen) in zumindest drei Städten noch nicht finanziell abgesichert. Vor allem fehlt eine Perspektive zur Finanzierung neuer Betriebshöfe – diese zu schaffen ist jedoch aus unserer Sicht essentiell:

Die allerersten „sauberen“ Busse können eventuell ohne große Änderungen der Infrastruktur beschafft werden. Für alle weiteren Busse sehen die Städte jedoch hohe Kosten in Form neuer notwendiger Betriebshöfe und Werkstätten auf sich zukommen. Diese Investitionen überfordern die Städte finanziell. Daher muss ergänzend zur bestehenden Bundesförderung „EBIN- *Emissionsfreie Busse und Infrastruktur*“ Infrastrukturinvestitionsförderung zum Umstieg auf saubere Busse auf den Weg gebracht werden, zumal der aktuelle Förderleitfaden vorsieht, dass die eingereichten Infrastrukturkosten die Buskosten nicht übersteigen sollen.

Andernfalls ist leider davon auszugehen, dass bestehende Bundesförderungen von den Städten aufgrund fehlender Finanzierungsoptionen für den Infrastrukturanteil nicht abgeholt werden können.

Die Schaffung einer planbaren, nachhaltigen Finanzierungsgrundlage für den Öffentlichen Verkehr sollte daher ein zentraler Dreh- und Angelpunkt im Nationalen Energie- und Klimaplan werden. Im Falle der Verfehlung der Klimaziele schätzte der Rechnungshof in seiner Stellungnahme zum „Ökosozialen Steuerreformgesetz 2022 Teil II“⁴ bereits mit Ausgaben für den Ankauf von Emissionszertifikaten in Höhe von 9,214 Mrd. EURO zur Kompensation der Zielverfehlungen. Dabei wurde jedoch lediglich das „alte“ Reduktionsziel von -36% THG-Emissionen im Verkehr zugrunde gelegt. Aufgrund des zwischenzeitlich beschlossenen EU-Klimagesetzes wird Österreich seine THG-Emissionen bis 2030 voraussichtlich um 48 % reduzieren müssen, wodurch Ausgaben in Höhe von 10 Mrd. € wahrscheinlich erscheinen.

Aus diesen Gründen haben wir uns erlaubt, im aktuellen NEKP-Entwurf einen Vorschlag des Städtebundes für eine mögliche Formulierung, die als „Anker“ dafür dienen könnte, dass der Bund sich für eine ausreichende Finanzierungsgrundlage für den städtischen öffentlichen Verkehr einsetzen möchte, einzuarbeiten:

„Etablierung von Prozessen zur Umgestaltung der Finanzierungsquellen für den öffentlichen Verkehr weg von einer unzureichenden, statischen, vergangenheitsbezogenen Ausgestaltung hin zu einer gesicherten, valorisierten Finanzierungsgrundlage, die auch Angebotsausweitungen ermöglicht und (Erst)Investitionen, die für die Dekarbonisierung und den Angebotsausbau benötigt werden, verlässlich, planbar ausreichend zur Verfügung stellen.“

Sharing, Radverkehr, Raumordnung

Hinsichtlich des Kapitels „Sharing“ möchten wir anregen, den Fokus der Aktivitäten auf den Bereich der Stadtregionen zu lenken, da die Fahrleistungen

⁴ https://www.rechnungshof.gv.at/rh/home/was-wir-tun/was-wir-tun_1/was-wir-tun_4/Stellungnahme_Steuerreform_II.pdf, S. 1f.

gerade in diesem Bereich stark im Steigen begriffen sind und sich Maßnahmen in diesem Bereich daher auch effizient und effektiv Wirkung entfalten können.

Zum Beitrag des Radverkehrs zur Dekarbonisierung möchten wir anregen, konkrete Investitionsbedarfe in den NEKP einzubauen. Diese wurden im Rahmen der bundesweiten Arbeitsgruppe Radverkehr ermittelt und könnten – einmal im NEKP verankert - als Argumentationsgrundlage für Verhandlungen für Budgets für den Radverkehr auf allen gebietskörperschaftlichen Ebenen herangezogen werden.

Die aus unserer Sicht nötigen Ansätze im Bereich der Raumordnung in Richtung Dekarbonisierung wurden bereits in unserer Stellungnahme vom 18.10.2022 näher ausgeführt (s. unsere Ausführungen in der Stellungnahme vom 18.10.22, S. 3-6). Dem Bund kommt hier eine wesentliche Rolle bei der Erweiterung der kommunalen Handlungsspielräume (Stichwort: städtebauliche Verträge, Städtebauförderung), sowie bei der Vereinheitlichung und Optimierung landesrechtlicher Materien (Parkometergesetze, Stellplatzverordnungen, Hinweise für Mindestinhalte im Rahmen der Sachkonzepte zum örtlichen Entwicklungskonzept/Verkehr, ..) zu. Wir haben uns erlaubt, im gegenständlichen Textentwurf zum NEKP explizite Formulierungsvorschläge einzuarbeiten.

THG-Lücke im Verkehrsbereich

In diesem zentralen Kapitel des NEKPs sollte der Bund die wie bereits eingangs erwähnten „Spielregeln“ für klimafreundliches Verhalten in fiskalischer und rechtlicher Hinsicht stärker in den Fokus rücken.

Dazu gehört die **Internalisierung der Kosten des Pkw-Verkehrs** und Umsetzung der noch **fehlenden Teile der Ökosozialen Steuerreform** gemäß Regierungsprogramm 2020-2024: Ökologisierung der Pendlerpauschale und des Kilometergelds, Abschaffung der Steuervorteile bei Dienstwagen, Abschaffung des Dieselprivilegs, Überarbeitung von bestehenden Lenkungsinstrumenten des Bundes hin zu fahrleistungsabhängigen Instrumenten (z.B. Vignette) und sukzessive Erhöhung der Steuern und Abgaben für klimaschädliche Fahrzeuge.

Jedenfalls müsste auch das „**Bundesgesetz über den regionalen Klimabonus**“ (**Klimabonusgesetz - KliBG**) wie bereits in unserer Stellungnahme vom 18.10.22 sowie im Rahmen der gegenständlichen Gesetzesbegutachtung⁵ ausgeführt, auf eine sachlich legitimierte Grundlage gestellt werden, die in verdichteten, Umweltverbund-affinen Siedlungsstrukturen leben, nicht von vornherein massiv benachteiligt. So bringt der derzeitige Klimabonus absurder Weise nicht nur mehr Benachteiligungen, je besser die ÖV-Erschließung am Standort ist (ÖV-Güteklasse pro Rasterzelle), er benachteiligt StädterInnen und Städter noch ein zweites Mal auf unsachliche Art und Weise, indem eine Schlechterstellung erfolgt, je nachdem, ob die Person in einer Gemeinde wohnt, die gemäß Statistik Austria als „urban“ eingestuft wird. Dieses Instrument bedarf dringend einer Korrektur.

Gegengleich bedarf es der Schaffung gesicherter, planbarer Finanzierungsquellen für den Umweltverbund – allen voran für den öffentlichen städtischen/stadtregionalen Verkehr, um Antriebsumstellungen, Angebots- und Kapazitätsausweitungen, sowie nötige Infrastrukturbauten im Bereich des Öffentlichen Verkehrs vor dem Hintergrund der Dekarbonisierung langfristig sicher planen und finanzieren zu können. An dieser Stelle soll abermals an die drohenden Ausgaben für Emissionszertifikatskäufe in Höhe von mindestens 9,1 Mrd. € im Jahr 2030 gemäß Schätzungen des Rechnungshofes erinnert werden.

Die Schaffung einer Finanzierungsgrundlage für den städtischen öffentlichen Verkehr könnte im Rahmen einer Überarbeitung der bestehenden CO₂-Bespriessung, oder über spezialgesetzliche Regelungen, sowie den FAG erfolgen und sollte jedenfalls als „TO DO“ zum Schließen der THG-Lücke im Verkehrsbereich als eigene Maßnahme aufgenommen werden.

Überlegungen in Richtung einer „Mobilitätsgarantie“ werden vom Städtebund dahingehend eingefordert, dass jedenfalls auch immer der eingesetzte Euro pro eingesparter Tonne THG-Reduktion in diesem Zusammenhang zu thematisieren wäre – insbesondere vor dem Hintergrund der noch ungelösten Frage der nachhaltigen Finanzierung des umweltfreundlichen Verkehrs in den Städten und Stadtregionen, wo die Effizienz des staatlichen Mitteleinsatzes ungleich höher wäre.

⁵ https://www.staedtebund.gv.at/fileadmin/USERDATA/stellungnahmen/dokumente/2022_STN_Steuerreformgesetz.pdf

Im Bereich möglicher rechtlicher Rahmenbedingungen, möchten wir folgende Punkte wie folgt speziell adressieren:

- Die Forderung nach der Reduktion von Tempolimits muss immer im Bewusstsein dessen gesehen werden, dass es parallel dazu auch der rechtlichen Handhabe zur Kontrolle und Einhaltung der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten bedarf. Derzeit hat die kommunale Ebene keine Möglichkeiten, Radarüberwachungen auf Gemeindestraßen durchzuführen. Zu dieser Frage gibt es einen aktuellen Vorschlag des Städte- und Gemeindebundes zur Legitimierung von Geschwindigkeitsüberwachungen durch Städte und Gemeinden, welcher der Abstimmung auf beamteter Ebene im Zusammenhang mit Fragen der Strafgeldaufteilung bedarf (s. dazu auch unsere Stellungnahme vom 18.10.2022, S. 14).
- Mit der Thematisierung von der Themen Flächenwidmung, City Maut, Parkraumbewirtschaftung und autofreier Innenstädte greift der Bund im NEKP Themen auf, die im Wirkungsbereich der Städte und Gemeinden liegen und somit nicht in bundesrechtlicher Kompetenz. Da dem Städtebund bislang keine Forderung einer Stadt nach Implementierung einer City Maut bekannt ist, erscheint eine Streichung zweckmäßig. Unser textlicher Überarbeitungsvorschlag bezieht sich darauf, den möglichen bundesrechtlichen Kompetenzbereich in diesen Fragen zu skizzieren. Hier wäre speziell was die Schaffung einer Rechtsgrundlage für automatisierte Ein- und Durchfahrtsverbote mittels bildgebender Verfahren betrifft, ein dringender Handlungsbedarf auf Bundesebene gegeben (siehe dazu auch unsere Ausführungen in der Stellungnahme vom 18.10.2022, S. 13f.).

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