Österreichischer Städtebund

# Positionen des Österreichischen Städtebundes zum FAG 2024 im Bereich Klimaschutz

## Ausgangslage

Österreichs Städte und Gemeinden nehmen eine zentrale Rolle im Klima- und Umweltschutz ein. Sie haben bei der Umsetzung energieeffizienter Technologien und erneuerbarer Energieträger eine wesentliche Vorbildfunktion. Andererseits sind die THG-Emissionen auf lokaler Ebene von den Städten als Gebietskörperschaft nur teilweise beeinflussbar und hängen maßgeblich von entsprechenden landes- und bundesrechtlichen sowie fiskalischen Rahmenbedingungen – allen voran im Bereich der Steuern und Abgaben – ab. Für Städte sind die zu bewältigenden Aufgaben im Klimaschutz und der Klimawandelanpassung in den letzten Jahren kontinuierlich gewachsen.

Vorgaben des derzeit in Überarbeitung befindlichen Nationalen Energie- und Klimaplans (NEKP) sowie internationale Vereinbarungen machen ein möglichst rasches Handeln notwendig, letztendlich auch, um allfällige Strafzahlungen bzw. hohe Ausgaben im Falle des nötigen Ankaufs von Emissionszertifikaten der Republik bei Zielverfehlungen zu vermeiden.

Im Falle der Verfehlung der Klimaziele schätzte der Rechnungshof in seiner Stellungnahme zum „Ökosozialen Steuerreformgesetz 2022 Teil II“ mit Ausgaben für den Ankauf von Emissionszertifikaten in Höhe von bis zu 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.

Seit 2012 liegt für Österreich die Strategie zur Anpassung an den Klimawandel, bestehend aus Bestandsaufnahme und Aktionsplan für insgesamt 14 Handlungsfelder, vor. Seither läuft die Umsetzung der darin enthaltenen Maßnahmen. Eine aktualisierte Fassung wurde 2017 von Bund und Ländern beschlossen.

Es bedarf vieler Schritte, um den Herausforderungen der Klimakrise entgegenzuwirken und die Widerstandsfähigkeit gegenüber den Folgen des Klimawandels zu stärken.

Österreichischer Städtebund

Die Handlungsfelder der Gemeinden in den Bereichen Klimaschutz und Klimawandelanpassung sind dabei vielfältig.

In den Bereich der Klimawandelanpassung fallen Maßnahmen, um Hitzeinseln zu vermeiden, wie etwa Fassadenbegrünungen, Entsiegelungen oder Baumpflanzungen in Ortszentren.

Im Bereich des Klimaschutzes sind die Bestrebungen der Städte zur Reduktion von THG-Emissionen in den Sektoren Energie, Verkehr und Gebäude maßgeblich. Alle Maßnahmen stellen Gemeinden zunehmend vor durchaus kostenintensive Herausforderungen. Diesen kann nur doch eine grundlegende Änderung des Steuern- und Abgabensystems begegnete werden – eine Aufgabe, die derzeit vom Bund nicht, oder nur unzureichend in Angriff genommen wird, wie das Wirtschaftsforschungsinstitut jüngst im Rahmen einer Analyse klimakontraproduktiver Subventionen in Österreich[1] analysierte.

Jedenfalls müsste auch das aus jüngster Zeit stammende „Bundesgesetz über Pden regionalen Klimabonus“ (Klimabonusgesetz - KliBG) wie in der gegenständlichen Gesetzesbegutachtung ausgeführt, auf eine sachlich legitimierte Grundlage gestellt werden, damit jene, die in verdichteten, Umweltverbund-affinen Siedlungsstrukturen leben, nicht von vornherein massiv benachteiligt werden. So bringt der derzeitige Klimabonus nicht nur mehr Benachteiligungen, je besser die ÖV-Erschließung am Standort ist (ÖV-Güteklasse pro Rasterzelle), er benachteiligt Städter*innen 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.

Aus Sicht des Generalsekretariats des Österreichischen Städtebundes erscheinen die bislang vorliegenden Entwürfe des Nationalen Energie- und Klimaplans (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.

---

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

Österreichischer Städtebund

## Klimawandelanpassung – Maßnahmen gegen Hitze

Bereits seit Jahren steigt die Jahrestemperatur. Vor allem für die Städte bedeutet dies gesundheitsgefährdende Hitzeinseln. Die Städte setzen daher vermehrt Maßnahmen, um Hitzeinseln zu reduzieren. Beispiele für anpassungsrelevante Maßnahmen im Grünraum sind z.B.

- Verwendung „stadtklimafester“ Arten und Sorten bei Baumpflanzungen

  (z.B. Hitze- und Trockentoleranz, Windwurfsicherheit)
- Begrünung von baumlosen Straßen mit Bäumen
- Intensive Grünplanung bei allen städtebaulichen Vorhaben
- Einplanung von Wasserflächen und Luftschneisen bei
- Stadtentwicklungsgebieten

Es werden Hitzeaktionspläne entwickelt. Darin werden kurzfristig umsetzbare Maßnahmen definiert, wie frei zugängliche Gebäude im öffentlichen Raum, an denen sich speziell vulnerable Menschen für einige Stunden abkühlen können. Eine Erweiterung des öffentlichen Trinkbrunnen-Angebots sowie die Installation von Vernebelungsanlagen sind auch gängige Maßnahmen. Weitere Themen sind Dachbegrünungen oder Entsiegelungsmaßnahmen.

Diese Maßnahmen sind teuer, entsprechende Fördertöpfe fehlen jedoch zumeist oder sind unterdotiert. Beispielsweise kostet eine Baumpflanzung in Ortszentren zwischen 10.000 und 40.000 Euro. Neben dem Baum sind es insbesondere die Vorbereitung des Untergrundes (Schwammstadtprinzip), die Verlegung von bestehenden Leitungen, die Bewässerung oder die Herstellung der Oberfläche, welche zu diesen Kosten führen.

## Klimawandelanpassung – Präventionsmaßnahmen gegen Umweltkatastrophen und Schadensbeseitigung

Durch den Klimawandel ist die Anzahl und Intensität von Unwetterereignissen gestiegen. Zu nennen sind Starkregen,

Überschwemmungen, Muren, Hitzeperioden oder Stürme. Die Gemeinden sind dabei gefordert, entsprechende Vorsorgemaßnahmen zu treffen, etwa Vorkehrungen im Katastrophendienst und bei den Feuerwehren oder im Hochwasserschutz.

Da diese Bereiche bereits seit vielen Jahren ausgebaut werden, bestehen in diesen Bereichen – im Gegenzug zu den oben genannten Aufgabenbereichen – bereits bewährte Förderschienen (allen voran der Katastrophenfonds).

Aktuelle Prognosen (z.B. Wegener Center 2023) gehen in einem nächsten Jahr von einem massiven Anstieg der Kosten zur Schadensbeseitigung aus. So sollen die wetter- und klimabedingte Schäden österreichweit von 2 Mrd. Euro (aktuell) auf bis zu 12 Mrd. Euro p.a. (2050) steigen.

## Klimaschutzmaßnahmen:

## Energie- und Gebäudebereich: Thermische Sanierungen und Umrüstung von Heizsystemen

Um den CO2-Ausstoß zu reduzieren, bedarf es Investitionen in die kommunale Infrastruktur. Zu nennen sind insbesondere thermische Sanierungen sowie Umrüstungen der Heizsysteme (weg von fossilen Energieträgern) bei kommunalen Gebäuden und Gemeindewohnungen. Das Potenzial auf der Gemeindeebene ist dabei riesig. Immerhin sind Gemeinden für knapp 30 Prozent der öffentlichen Investitionen verantwortlich. Das Vermögen der Gemeinden (ohne Wien) von Gebäuden und Bauten liegt bei über 13 Mrd. Euro, das sind etwa 55.000 Immobilien.

Erhebungen zeigen, dass erst ein Fünftel der Städte und Gemeinden ein kommunales Sanierungskonzept beschlossen haben. Dabei besteht durchaus Bedarf. So zeigen Studien auch, dass rund ein Drittel des österreichischen Wohnungsbestandes einen unzureichenden thermischen Standard haben. Neben privaten Mietwohnungen zeigt sich dabei insbesondere bei Gemeindewohnungen ein erhöhter Sanierungsbedarf.

Fördertöpfe in diesem Bereich bestehen jedoch nur teilweise. Auch bei den Richtlinien zur Vergabe der Gemeinde-Bedarfszuweisungen wird das Thema Klimaschutz noch zu wenig berücksichtigt, was auch dazu führen kann, dass klimafreundliche Maßnahmen nicht gefördert werden können.

Österreichischer Städtebund

## Mobilität

Der Sektor Verkehr ist für ein Drittel aller Treibhausgas-Emissionen in Österreich verantwortlich und der am stärksten steigende Sektor (+58 % Personenverkehr 1990-2021). **Gemäß des „Mobilitätsmasterplan des Bundes“ müssen die zurückgelegten Personenkilometern im ÖPNV bis 2030 noch einmal um die Hälfte erhöht** werden. Damit könnte mehr als 50 % des Minderungsziels im Verkehr erreicht werden.

Im Bereich Mobilität müssen von den Städten folgende Strategien verfolgt werden: Verkehr vermeiden, Verkehr auf umweltfreundliche Verkehrsmittel verlagern und Effizienz des Energieeinsatzes im Verkehr erhöhen.

Gerade die Städte haben hier eine gute Ausgangssituation: Da in den Städten die Siedlungsstrukturen kompakt sind und sich die PendlerInnenströme entlang der Achsen in die Städte zentrieren, können hier Wege vom Auto zum öffentlichen Verkehr gegenüber dem ländlichen Raum unter effizientem Mitteleinsatz verlagert werden.

Um die ambitionierten Klimaziele zu erreichen, muss sich vor allem die Wahl der Verkehrsmittel ändern:  Bis 2040 dürfen max. 42 Prozent statt aktuell 60 Prozent der Wege in Österreich mit dem Auto zurückgelegt werden und das zu 100 Prozent elektrifiziert. Das bedeutet, dass die die zurückgelegten Personenkilometern im ÖPNV bis 2030 von aktuell 27% auf 40% erhöht und somit fast verdoppelt werden müssen. Damit dieses Ziel im ÖV erreicht werden kann, bedarf es im Bereich der städtischen bzw. stadtregionalen  ÖPNRV-Infrastrukturen hoher Investitionen.

Allein in den großen Landeshauptstädten werden nach Erhebungen des Städtebundes unter Zugrundelegung des Klimaschutzziels der Bundesregierung im Verkehr bis 2025 Investitionsbedarfe im öffentlichen Verkehr für Flottenerneuerung, Angebotsausweitungen und Kapazitätsausweitungen in Höhe von ca. 1,9 Mrd. € ausgemacht. Nach ersten Schätzungen ist mit Investitionsbedarfen von ca. 3,84 Mrd. € für den Zeitraum 2026-2030 zu rechnen.

Steigende Energiekosten und Tarifstützungen führen zu einem immer größer werdenden Loch in den städtischen Budgets. Dies wird verschärft durch das Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetz (SFBG), wonach nur mehr ungleich teurere Nullemissionsbusse zu beschaffen und Infrastrukturen

dafür zu erstellen sind. Bundesmittel zur Kompensation von Klimaticket und SFBG sind jedoch unzureichend.

Die Städte brauchen heute dringend Planungssicherheit und ausreichend finanzielle Mittel, um die Angebote des öffentlichen Verkehrs in Hinblick auf die Mobilitätswende ertüchtigen zu können.

In einem ersten Schritt fordern die Städte eine Verdopplung der Bundes-Mittel für den ÖV (§ 23 FAG 2017) und eine Neuverteilung der Mittel anhand von Struktur- (Einwohne*innen, Fläche) und Erfolgsparametern.

Langfristig benötigen die Städte Planungssicherheit (auch bei Angebotsausweitungen) und eine verlässliche Höhe für ÖV-Finanzierungen. Dies fordert der Städtebund auch in den aktuellen FAG-Verhandlungen.

Neben einer Verdopplung der derzeitigen Finanzzuweisungen des Bundes gem. §23 FAG 2017 zur Abdeckung gestiegener laufender Kosten, sollen Infrastrukturinvestitionen (in Form eines Fonds für große Infrastrukturvorhaben in Anlehnung an den Agglomerstionsfonds in der Schweiz) durch eine Erhöhung der Bundesmittel ermöglicht werden. Dabei sollen objektive Maßstäbe und Kriterien bei der Mittelvergabe zur Anwendung kommen.

Hinzu kommen jährlich 800 Mio. € für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur. Die verfügbaren Fördertöpfe können dies jedoch bei weitem nicht abdecken. Für Rad- und Fußverkehr wurden jüngst 60 Mio. Euro pro Jahr zur Verfügung gestellt (klimaaktiv mobil). Um **Rad- und Fußverkehr im Ortsgebiet attraktiver und sicherer** machen zu können, fordern die Städte mehr **rechtliche Handhabe bei der Verhängung von Tempolimits, Geschwindigkeitskontrollen sowie automatisierten Ein- und Durchfahrtskontrollen.**

## Positionen

Städte und Gemeinden müssen in den nächsten Jahren massiv investieren, um ihren Beitrag zur Bewältigung der Klimakrise leisten zu können. Um diese Herausforderungen zu meistern, ist eine nationale Kraftanstrengung und eine gemeinschaftliche Finanzierung notwendig, um den Städten und Gemeinden die Umsetzung dieser wichtigen Maßnahmen zu ermöglichen. Im Rahmen eines „kommunalen Klimaschutzfonds“ sollten für Klimaschutz und Klimawandelanpassung bereitgestellte Mittel nach objektiven Kriterien

verteilt werden. Jedenfalls sollten die Bereiche innerstädtischer öffentlicher Verkehr, thermische Sanierung von kommunalen Gebäuden und Gemeindewohnungen sowie Maßnahmen zur Vermeidung von Hitzeinseln in Ortszentren umfasst sein. Dies wäre der nächste Schritt, um den Klimaschutz in die Breite zu bringen, während bestehende Fördertöpfe der Klima- und Energieförderung bisher den Fokus primär auf Innovationen gelegt haben.

Damit die Städte die Mobilitätswende meistern können, braucht es eine langfristig angelegte, stabile und ausreichende Finanzierungsgrundlage für umweltfreundliche Mobilitätsformen. Dies betrifft die laufende Finanzierung – etwa über den Finanzausgleich– sowie die Sicherung der Investitionstätigkeit. In einem ersten Schritt fordern die Städte eine Verdopplung der Bundes-Mittel für den ÖV (§ 23 FAG 2017) und eine Neuverteilung der Mittel anhand von Struktur- (Einwohne*innen, Fläche) und Erfolgsparametern.

Klimaschutz kann nur in konstruktiver Zusammenarbeit von Bund, Ländern und Gemeinden gemeistert werden. Nur wenn die Städte und Gemeinden mit dieser Aufgabe nicht alleine gelassen werden, können sie zum „gamechanger“ im Kampf gegen den Klimawandel werden. Eine gute Zusammenarbeit ist dabei essentiell, etwa durch Hinunterbrechen der nationalen Strategien bis auf die Gemeindeebene sowie entsprechende Mitsprachemöglichkeiten der Gemeinden.

## Der Österreichische Städtebund fordert die Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen für die Bewältigung der Klimakrise:

- Der Bund muss geeignete (rechtliche und fiskalische) Rahmenbedingungen setzen, die ein klimafreundliches Agieren von Betrieben und privaten Haushalten induzieren. Dies ist durch eine entsprechende Umorientierung des Steuern- und Abgabensystems möglich. Kommt der Bund dieser seiner Rolle entsprechend nach, sind die Effekte der Klimaschutzmaßnahmen Seitens der übrigen gebietskörperschaftlichen Ebenen (Städte/Gemeinden, Bundesländer) ungleich höher.
- Die derzeitige Ausgestaltung des „Klimabonus“ führt zu einer finanziellen Ungleichbehandlung zulasten der Bürger*innen in

Österreichischer Städtebund

Städten und Ballungsräumen. Die Geschäftsleitung des Österreichischen Städtebundes fordert die Bundesregierung daher auf, den Klimabonus zu evaluieren und gegebenenfalls zu adaptieren.

- Einrichten eines bundesweiten „Klimaschutzfonds“ für die Steigerung der Energieeffizienz (inkl. thermischer Sanierung), den Umstieg auf alternative Heizsysteme sowie für Maßnahmen zur Klimawandelanpassung (z.B. Vermeidung von Hitzeinseln in Ortszentren).
- Absicherung der Finanzierbarkeit des Ausbaus des öffentlichen Verkehrs durch Einrichten eines Stadtregionsfonds, welcher auch den innerstädtischen öffentlichen Verkehr umfasst (analog dem Agglomerationsfonds in der Schweiz) sowie langfristig durch Schaffung einer transparenten, verursachergerechten, effizienten und effektiven Finanzierungsstruktur – kurzfristig sind die Mittel nach §23 FAG zu verdoppeln.
- Einbezug der Städte und Gemeinden bei Strategien zu Klimaschutz und Klimawandelanpassung sowie der Festlegung von Sektorzielen bei der Dekarbonisierung bzw. Wärmewende.
- Zudem wird auf die Ausführungen in den beiden Stellungnahmen des Österreichischen Städtebundes zum bislang nur im Entwurfsstadium vorliegenden Nationalen Energie- und Klimaplan (NEKP) verwiesen.[2]

[2] Stellungnahme vom 17.10.2022 sowie vom 19.1.2023. Die Stellungnahmen finden Sie auf der Website des Österreichischen Städtebundes unter folgendem Link: zur Information: abgegebene Stellungnahme zum Nationalen Energie- und Klimaplan (NEKP) - Österreichischer Städtebund (staedtebund.gv.at). Stellungnahme zur Konsultation des Nationalen Energie- und Klimaplans - Österreichischer Städtebund (staedtebund.gv.at)