



Österreichischer  
Städtebund

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt,  
Energie, Mobilität, Innovation und  
Technologie

Sektion II – Mobilität  
Abteilung II/1 – Mobilitätswende  
Herrn Hans-Jürgen Salmhofer

Abteilung II/6 - Aktive Mobilität und  
Mobilitätsmanagement  
Herrn Martin Eder

per E-Mail:  
hans-juergen.salmhofer@bmk.gv.at,  
martin.eder@bmk.gv.at; nekp@bmk.gv.at

Wien, 29. August 2023

## **Stellungnahme des Österr. Städtebundes zur Konsultation des Nationalen Energie- und Klimaplan**

Sehr geehrte Damen und Herren!

### **Generelles**

Der Österreichische Städtebund hat bereits zu Vorentwürfen des NEKPs ausführlich Stellung genommen<sup>1</sup> und bedankt sich über die Aufforderung zur Stellungnahme an der öffentlichen Konsultation des Nationalen Energie- und Klimaplan. So wurden diverse fachliche Anregungen dankenswerter Weise bereits in den Konsultationsentwurf aufgenommen.

Wir möchten uns konkret für die Übernahme unserer Anmerkungen der vorigen Stellungnahmen (18.10.22, 19.01.23) in folgenden Punkten ausdrücklich bedanken:

### **Kopplung Siedlungsentwicklung an ÖV-Güteklassen**

- In: Politiken und Maßnahmen; Raumordnung, lokale Verkehrspolitik,

---

<sup>1</sup> [https://www.staedtebund.gv.at/organisation/oesterr-staedtebund/stellungnahmen/stellungnahmen-details/?tx\\_ttnews%5Btt\\_news%5D=122982&cHash=ed4096215831da2048062570bf5f059a](https://www.staedtebund.gv.at/organisation/oesterr-staedtebund/stellungnahmen/stellungnahmen-details/?tx_ttnews%5Btt_news%5D=122982&cHash=ed4096215831da2048062570bf5f059a)

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

städtische Perspektive S. 121

- *„Weitere und umfassendere Anwendung der ÖV-Güteklassen der Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln als Entscheidungsgrundlage zur Priorisierung von Siedlungs- und Standortentwicklungen im Sinne einer energieeffizienten Raumplanung und Infrastrukturentwicklung.“*

**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

- In: Dimension Dekarbonisierung; Politiken und Maßnahmen; Raumordnung, lokale Verkehrspolitik, städtische Perspektive S. 122
- *„Zivilrechtliche Handlungsspielräume zur Umsetzung der Klima- und Energieziele für Kommunen durch Absicherung und Erweiterung der Anwendungsbereiche städtebaulicher Verträge im Rahmen der Raumordnungsgesetze der Länder erweitern<sup>68</sup>“*

**Reform der Wohnbauförderung** (Fördermittel sollten auch für Sanierung im Bestand verfügbar gemacht werden)

- In: Dimension Dekarbonisierung; Politiken und Maßnahmen; Raumordnung, lokale Verkehrspolitik, städtische Perspektive S. 122
- *„Reform der Wohnbauförderung (Fördermittel sollten auch für Sanierung im Bestand verfügbar gemacht werden, sowie für die Errichtung von Mobilitätsknoten und Sharing-Systemen am Wohnobjekt)“*

**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 Radabstellinfrastruktur<sup>7</sup>, Stellplatzrichtlinien<sup>8</sup>, Parkometergesetze der Länder, E-Ladeinfrastrukturausstattung<sup>9</sup>, Richtlinien für Sharing-Mobility Angebote,

Paketboxen,..).

- In: Dimension Dekarbonisierung; Politiken und Maßnahmen; Raumordnung, lokale Verkehrspolitik, städtische Perspektive S. 122
- *„Anpassung der Rahmenbedingungen und Vorgaben für dekarbonisierte Mobilitätsinfrastruktur im Bereich der überörtlichen und örtlichen Raumplanung (insb. im Bereich thematischer Raumordnungskonzepte, im Bereich des örtlichen Entwicklungskonzepts, sowie generell via Flächenwidmungs- und Bebauungsplanung)“*

### **Bundesförderung für „nachhaltige städtische und stadtreionale Mobilitätskonzepte“ – Sustainable urban/regional Mobility plans (SUMP/SULP)**

- In: Dimension Dekarbonisierung; Politiken und Maßnahmen; Raumordnung, lokale Verkehrspolitik, städtische Perspektive S. 121
- *Förderung nachhaltiger urbaner Mobilitäts- und Logistikpläne (SUMP/SULP)*

### **Politisch – administrative Anreizsysteme; Verkehrsversuche, Experimentierräume**

- In: Politiken und Maßnahmen; Dimension 5: Forschung, Innovation und Wettbewerbsfähigkeit
- *Forschungsmision Mobilitätswende: „Aktionslinie 2: Experimentierräume: Mobilitätslabore, Testumgebungen & Forschungsinfrastrukturen“*

Aus Sicht des Generalsekretariats des Österreichischen Städtebundes erscheint der vorliegende Entwurf des Nationalen Energie- und Klimaplan (NEKP) allerdings leider immer noch unzureichend. Vor allem fehlen die avisierten THG-Einsparungsvolumina pro Maßnahme, was eine transparente Prioritätenreihung der einzelnen aufgenommenen Maßnahmen verunmöglicht.

Parallel zur Erstellung des „Nationalen Energie- und Klimaplan 2019“ im Jahr 2018 wurde der „SACHSTANDSBERICHT MOBILITÄT UND MÖGLICHE

ZIELPFADE ZUR ERREICHUNG DER KLIMAZIELE 2050<sup>2</sup> vom Umweltbundesamt publiziert. An dieser Stelle sei unserem Bedauern Ausdruck verliehen, dass die Ergebnisse der Neuauflage des Sachstandsberichts Mobilität in die vorliegende Fassung des NEKPs noch nicht eingeflossen sind. Aus Sicht des Österreichischen Städtebundes ist es äußerst wichtig, dass die Ergebnisse der geplanten Neuauflage des „Sachstandsberichts Mobilität 2024“, wie auf S. 123 zu lesen, in die finale Fassung des NEKPs implementiert werden, bevor dieser an die Europäische Kommission ergeht.

Mit dem gegenständlichen Konsultationsentwurf zum Nationalen Energie- und Klimaplan (NEKP) liegt leider (noch?) keine konkrete, mit Finanzierungen, rechtlichen und ordnungspolitischen Maßnahmen hinterlegte Strategie vor, die aufzeigt, mit welchen konkreten Maßnahmen Österreich die Dekarbonisierungsziele finanziell und politisch umsetzen könnte.

### Steuerpolitik

Die Aufgabe der Bundesebene im Bereich Klimaschutz sollte sich vor allem auf Formulierung konkreter Zielsetzungen pro Sektor, das Setzen geeigneter (rechtlicher und fiskalischer) Rahmenbedingungen bzw. die Korrektur derzeit bestehender klimakontraproduktiver Steuern und Abgaben beziehen. Gerade über das Steuer- und Abgabewesen können Einzelentscheidungen der Betriebe und privaten Haushalte maßgeblich beeinflusst werden. Kommt der Bund dieser seiner Rolle entsprechend nach, sind die Effekte der Klimaschutzmaßnahmen Seitens der übrigen gebietskörperschaftlichen Ebenen (Städte/Gemeinden, Bundesländer) ungleich höher. Leider kommt der Bund dieser seiner Rolle auch in der aktuellen Legislaturperiode nur unzureichend nach und der Konsultationsentwurf zum Nationalen Energie- und Klimaplan ergreift bis auf eine Erwähnung, eine „systematische Analyse und erneute Bewertung“ bei der Ökologisierung des Pendlerpauschale vornehmen zu wollen (s. S. 114) keine tiefgreifende Maßnahmen zur Reduktion klima-kontraproduktiver Subventionen und Angaben (s. z.B. WIFO, Analyse klimakontraproduktiver Subventionen in Österreich, Institut für Wirtschaftsforschung, 2022)<sup>3</sup>.

---

<sup>2</sup> Umweltbundesamt, 2018, <https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/rep0667.pdf>

<sup>3</sup> [https://www.wwf.at/wp-content/uploads/2022/12/KKS\\_Endbericht\\_September2022\\_korr.pdf](https://www.wwf.at/wp-content/uploads/2022/12/KKS_Endbericht_September2022_korr.pdf)

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 anmerkte<sup>4</sup>.

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 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

---

<sup>4</sup>[https://www.staedtebund.gv.at/fileadmin/USERDATA/stellungnahmen/dokumente/2022\\_STN\\_Steuerreformgesetz.pdf](https://www.staedtebund.gv.at/fileadmin/USERDATA/stellungnahmen/dokumente/2022_STN_Steuerreformgesetz.pdf)

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 und eine gegenständliche Maßnahme im NEKP zu verankern. Damit könnte der Bund auch einer möglichen Überprüfung des Klimabonus durch die Höchstgerichte zuvorkommen.

### **Mobilität & Raumordnung**

Unsere Ausführungen werden sich im Folgenden aufgrund der starken Betroffenheit der Städte vor allem auf den Bereich Mobilität und Raumordnung beziehen.

Der Österreichische Städtebund vermisst im Konsultationsentwurf zum NEKP eine **Verankerung der eigenen Zielsetzungen der Bundesregierung für die Mobilitätswende**, die im Mobilitätsmasterplan bereits festgelegt wurden.

Siehe dazu Mobilitätsmasterplan S. 18:

*„Zur Erreichung der Klimaneutralität 2040 müssen die CO<sub>2</sub> -Emissionen des Verkehrs von circa 24 Millionen tCO<sub>2</sub> eq (Stand 2019)<sup>2</sup> bis 2040 auf nahezu null tCO<sub>2</sub> eq reduziert werden.“*

**Jedenfalls sollten die Ziele des Mobilitätsmasterplans** für die Teilbereiche Verkehr verlagern (S. 20), vermeiden (S. 26), und verbessern und effizient gestalten (S. 36) noch in den Nationalen Energie- und Klimaplan integriert und damit neuerlich verankert werden.

Konkret handelt es sich dabei um folgende Zielsetzungen:

**Ziele „Verkehr vermeiden ohne Verzicht“, Mobilitätsmasterplan, S.**

**20:**

**Personenverkehr**

- Die Personenverkehrsleistung muss annähernd konstant gehalten werden. Durch das Bevölkerungswachstum entspricht das einer leichten Reduktion der Verkehrsleistung von bisher 35,4 auf etwa 33,2 Kilometer pro Person und Tag.

**Güterverkehr**

- Die Wirtschaftsentwicklung und der Aufwand für Gütertransporte müssen entkoppelt werden. Bei einem angenommenen Wirtschaftswachstum von 40 Prozent bis zum Jahr 2040, ist es das Ziel, dass die Güterverkehrsleistung nur moderat um bis zu 10 Prozent zunimmt.

**Ziele zu „Verkehr verlagern“ – Mobilitätsmasterplan 2030, S. 26:**

**Personenverkehr:**

- Der Anteil der Verkehrsleistung im Umweltverbund steigt von derzeit 30 Prozent um rund die Hälfte auf 47 Prozent.
- Bei der Zahl der Wege muss sich das Verhältnis praktisch umkehren: derzeit rund 60 Prozent PKW-Wege zu künftig 60 Prozent der Wege im Umweltverbund.
- Verdoppelung des Radverkehrsanteils auf 13 Prozent der Wege bis 2030.
- Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs nach Wegen auf 42 Prozent mit dem großflächigen Ausbau von geteilter und Mikro-Mobilität.

**Güterverkehr:**

- Durch entsprechende europäische Zusammenarbeit wird der Modal Split der Schiene auf 40 Prozent erhöht (entspricht rund 35 Milliarden Tonnenkilometer).
- Österreich allein könnte nur eine moderate Steigerung erzielen (34 Prozent).

**Ziele zu „Verkehr verbessern und effizient gestalten“ –**

**Mobilitätsmasterplan 2030, S. 36:**

**Personenverkehr – Straße**

- 100 Prozent aller PKW- und Zweirad Neuzulassungen emissionsfrei spätestens ab 2030, mit einer konsequenten weiteren Reduktion der CO<sub>2</sub>

*-Flottengrenzwerte auf europäischer Ebene ist ein Vorziehen möglich.*

- *100 Prozent aller Bus-Neuzulassungen emissionsfrei ab 2032.*

*Güterverkehr – Straße*

- *100 Prozent aller LNF-Neuzulassungen emissionsfrei spätestens ab 2030, mit einer konsequenten weiteren Reduktion der CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte auf europäischer Ebene ist ein Vorziehen möglich.*

- *100 Prozent aller SNF-Neuzulassungen (kleiner als 18 Tonnen) emissionsfrei ab 2030.*

- *100 Prozent aller SNF-Neuzulassungen (größer als 18 Tonnen) emissionsfrei ab 2035.*

*Der Fahrzeughochlauf und der flächendeckende Ausbau der Infrastruktur erfolgen parallel. Daraus resultiert, dass die erforderliche Infrastruktur für den emissionsfreien Betrieb für alle Fahrzeugtypen gestaffelt bis spätestens 2035 errichtet sein muss.*

### ***Bahn/Schiff/Luftverkehr***

*Im Schienenverkehr, der Binnenschifffahrt und im Luftverkehr gilt es ebenfalls das Ziel der Klimaneutralität 2040 zu erreichen. Im Schienenverkehr gelingt das hauptsächlich mit Streckenelektrifizierungen. In der Schifffahrt und im Luftverkehr, also in jenen Bereichen in denen emissionsfreie Technologien aus heutiger Sicht nicht alle Anwendungen abdecken können, werden auch klimaneutrale Kraftstoffe aus erneuerbaren Energien eingesetzt.*

### **Zu den Themen & Maßnahmen im Einzelnen:**

#### **Ad „Stärkung des Öffentlichen Verkehrs“, S. 107f.**

*Auch der Rechnungshof erkennt in seinem Bericht „Straßenbahnprojekte Graz, Innsbruck, Linz“ vom 23.3.23: „Um die Klimaziele und regionale Mobilitätserfordernisse zu erreichen, sind höhere Investitionen in den öffentlichen Verkehr notwendig.“*

*Die Rolle des städtischen öffentlichen Verkehrs für die Mobilitätswende sollte daher im NEKP sowohl im Einleitungstext als auch in den Maßnahmen stärker hervor gestrichen werden.*

*Gemäß des „Mobilitätsmasterplan des Bundes“ müssen die zurückgelegten Personenkilometern im ÖPNV bis 2030 von 27% im Jahr 2018 auf 40% im Jahr 2040 noch einmal um die Hälfte des derzeitigen Anteils im Vergleich zu den übrigen Verkehrsmodi gesteigert werden. Damit könnte mehr als 50 % des*

Minderungsziels im Verkehr erreicht werden. Dieser Rolle müsste im Nationalen Energie- und Klimaplan verstärkt Rechnung getragen werden. Wir schlagen daher konkret folgende textliche Adaptierungen auf S. 107 vor:

- „Eine gut ausgebaute Infrastruktur **im Bereich des Bahnverkehrs, sowie des Personennah- und Regionalverkehrs** ist die Grundlage für den öffentlichen Verkehr ...“
- „Darüber hinaus gilt es, **an Umsteigeknoten des Eisenbahnverkehrs und städtischen öffentlichen Verkehren** eine gute Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrssysteme **und Verkehrsmodi** sicherzustellen.
- „Österreich verfügt bereits heute über ein dichtes, leistungsfähiges und modernes Schienennetz **und leistungsfähige städtische öffentliche Verkehrsunternehmen**, welche das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs bilden.“
- „**Eine Ausweitung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs im Hinblick auf die zurückgelegten Personenkilometer im Ausmaß von rund 50 %, sowie eine Verdopplung der Personenkilometer im Bereich der Aktiven Mobilität bis 2040 sind Grundbedingungen, um im Bereich des motorisierten Individualverkehrs Personenkilometer im Ausmaß von ca. 20 % reduzieren zu können.**“

Auch **im Bereich der aufgelisteten Maßnahmen** sollte **explizit auf Verbesserungen beim städtischen öffentlichen Personennahverkehr** eingegangen werden, die nötig sind, die skizzierten Zielsetzungen des Mobilitätsmasterplans im ÖV-Bereich zu erreichen.

Legt man die Ziele des Mobilitätsmasterplans des Bundes 2021 zugrunde so müssen allein in den großen Landeshauptstädten im städtischen öffentlichen Personennahverkehrs nach aktuellen Erhebungen des Städtebundes<sup>5</sup> bis 2025 Investitionen für Flottenerneuerung, Angebotsausweitungen und Kapazitätsausweitungen in Höhe von ca. 1,9 Mrd. € getätigt werden. Für den Zeitraum 2026-2030 ist nach ersten Schätzungen ist mit Investitionsbedarfen von ca. 3,84 Mrd. € zu rechnen.

---

<sup>5</sup> <https://www.staedtebund.gv.at/themen/mobilitaet/finanzierungsmehrbedarf/#c9348>

Allerdings stehen die Städte derzeit aufgrund steigender Fahrgäste (Klimaticket) und bundesrechtlicher Erfordernisse zur Umrüstung ihrer Fuhrparks derzeit dermaßen unter Druck, dass die erforderlichen Infrastrukturinvestitionen hinan gestellt werden, um den laufenden Betrieb decken zu können. Im städtischen ÖV wachsen derzeit die Ausgaben doppelt so schnell wie die Einnahmen, wie eine aktuelle Erhebung des KDZ – Zentrum für Verwaltungsforschung – vom Juni 2023 belegt<sup>6</sup>.

- Nicht alle Bundesländer leiten die Bundesmittel zur Kompensation der Regionalen Klimatickets tatsächlich an die erlösverantwortlichen (städtischen) Verkehrsunternehmen weiter.
- 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 Konzeption der Förderrichtlinie ist zudem so gewählt, dass der große Investitionsbedarf zu Beginn der Dekarbonisierung der Stadtverkehre daraus nur unzureichend gefördert werden kann. Eine 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.
- Die konsolidierten und transferbereinigten Nettoausgaben der Städte und städtischen Verkehrsunternehmen erhöhten sich binnen vier Jahren um fast ein Viertel (22 Prozent) von 184 Mio. Euro (2016) auf 225 Mio. Euro (2021).
- Für die Jahre 2023 bis 2025 wird bereits mit einem Zuschussbedarf von rund 50 Prozent aus den allgemeinen städtischen Budgets gerechnet, um die gegenüber den Vorjahren höheren Investitionen tätigen, und die steigenden Betriebskosten decken zu können.

---

<sup>6</sup> Finanzierung des ÖPNV in österreichischen Städten - KDZ, 06/2023;  
[https://www.staedtebund.gv.at/themen/mobilitaet/publikationen/publikationen-details/?tx\\_ttnews%5Btt\\_news%5D=123197&cHash=4c6804ca406eb7ce6e2e33dde27abbba](https://www.staedtebund.gv.at/themen/mobilitaet/publikationen/publikationen-details/?tx_ttnews%5Btt_news%5D=123197&cHash=4c6804ca406eb7ce6e2e33dde27abbba)

- Die Ausgaben für den laufenden Betrieb stiegen massiv, wo hingehen die Investitionen in die Infrastruktur in den meisten Städten zurückgingen.

**Ohne Gegensteuerungsmaßnahmen ist daher zu erwarten, dass für die Mobilitätswende nötige Investitionsprojekte in den Ausbau von Infrastruktur und Angebot im ÖPNV verschoben oder reduziert werden müssen.**

Die bereits seit vielen Jahren bestehenden Planungs- und Finanzierungsunsicherheiten im städtischen ÖPNV gefährden somit massiv die Mobilitätswende und sollten als Anlass gelten, im Rahmen des aktuell zu verhandelnden Finanzausgleichsgesetzes 2024, sowie im aktuellen NEKP die Weichen für eine zukunftsfähige Finanzierung des städtischen ÖVs zu stellen.

Kurzfristig sollte eine Absicherung der Finanzierung des laufenden Betriebs durch eine Verdopplung der Bundeszuschüsse zum laufenden Betrieb gemäß § 23 FAG 2017 erfolgen, um den Zuschussbedarf der Städte zumindest auf dem bestehenden Niveau zu halten. Auch sollen die Mittel künftig auf Basis von Struktur- und Erfolgsparametern erfolgen, um eine Dynamisierung und verstärkte Wirkungsorientierung zu erreichen. Hier hat die TU Wien, Institut für Stadt- und Regionalforschung, ein Modell zur Neuverteilung der FAG-Mittel im Öffentlichen Verkehr im Auftrag des Städtebundes entwickelt<sup>7</sup>.

Auch braucht es zeitnah eine Förderschiene für städtische Busbetriebshöfe, um ein Scheitern der Dekarbonisierungserfordernisse im Bereich der Stadtbusse zu vermeiden.

Ohne Zeitverzögerung sollen daher mit allen Gebietskörperschaften Gespräche über eine langfristige Absicherung der Finanzierung des städtischen und stadtreionalen Nah- und Regionalverkehrs aufgenommen werden, um die die Grundfinanzierung für den laufenden Betrieb

---

7

[https://www.staedtebund.gv.at/fileadmin/USERDATA/themenfelder/mobilitaet/Dateien/Methodenbericht\\_FAG\\_OEV\\_Gueteklassen.pdf](https://www.staedtebund.gv.at/fileadmin/USERDATA/themenfelder/mobilitaet/Dateien/Methodenbericht_FAG_OEV_Gueteklassen.pdf)

abzusichern und einen Fonds für große ÖPNRV-Infrastrukturinvestitionen nach dem Beispiel des Agglomerationsfonds in der Schweiz ([https://www.staedtebund.gv.at/fileadmin/USERDATA/themenfelder/mobilitaet/Dateien/Agglomerationsfonds\\_Schweiz\\_OeStb.pdf](https://www.staedtebund.gv.at/fileadmin/USERDATA/themenfelder/mobilitaet/Dateien/Agglomerationsfonds_Schweiz_OeStb.pdf)) auf den Weg zu bringen, um die nötigen Infrastrukturausbaubedarfe zeitgerecht in Angriff nehmen zu können. Die Mittelvergabe beim Schweizer Agglomerationfonds erfolgt anhand objektiver Projektbewertungskriterien, welche auch der Rechnungshof in seinem Bericht „Straßenbahnprojekte Graz, Innsbruck, Linz“ fordert.

Die Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs in Österreich sollte künftig verursachergerecht im Sinne der Zusammenführung von Input- und Impactsteuerung – etwa entsprechend den Grundsätzen des „Green Budgeting“ – vorgenommen werden. Die Dotierung könnte durch den Entfall von kontraproduktiven Subventionen (z.B. Pendlerpauschale, Steuerbegünstigung Diesel) oder durch die Zweckwidmung bestehender Abgaben (z.B. CO<sub>2</sub>-Abgabe) erfolgen.

**Wir schlagen daher folgende Konkretisierungen für den Nationalen Energie- und Klimaplan auf S. 108 vor:**

- **„Mitfinanzierung von Straßenbahn- und Linienbusprojekten mit stadtgrenzenüberschreitender Wirkung durch Bund und Länder.“**
- *„Kontinuierlicher Ausbau der **Straßenbahn- und** Linienbusverkehre (auf Länder-/Gemeinde/**Städte**ebene). Finanzielle Unterstützung des Angebotsausbaus durch KlimaTicket Regional-Mittel“*
- *Im Zuge von Klimapartnerschaften sollen im Zusammenhang mit der (Mit-) Finanzierung des Bundes an **städtischen ÖPNV-Infrastrukturausbauten** im Sinne der diesbezüglichen Rechnungshofempfehlung verstärkt verkehrspolitische Begleitmaßnahmen der Gebietskörperschaften zur Erhöhung der Effektivität der Maßnahmen eingefordert werden. **Der Fokus soll auf jenen Schieneninfrastrukturprojekten liegen, die die Stadt mit dem Umland verbinden beziehungsweise den innerstädtischen öffentlichen Verkehr attraktiver machen. Dabei sollten nachvollziehbare und objektive Kriterien angewendet werden.***

Die Maßnahme wonach KlimaTicket Regional-Mittel auch für den Ausbau des städtischen Bus- und Straßenbahnangebots verwendet werden sollen, wäre aktuell besonders wichtig, da die aktuelle KDZ-Erhebung „Finanzierung des ÖPNV in österreichischen Städten - KDZ, 06/2023“ belegt, dass nicht alle Bundesländer die Bundesmittel zur Kompensation der Regionalen Klimatickets tatsächlich an die erlösverantwortlichen (städtischen) Verkehrsunternehmen weiterleiten, wenn gleich eine „nutzungsabhängige Weiterleitung“ im gegenständlichen Ministerratsvortrag betreffend die KlimaTicket Regional Mittel, sehr wohl als Bedingung für die Gewährung der Bundesmittel an die Bundesländer festgelegt wurde. .

**In diesem Sinne wäre u.E. auch folgende Maßnahme auf S. 110 vordringlich in den NEKP als weitere Maßnahme aufzunehmen:**

- **„Schaffung einer verlässlichen, planbaren und ausreichenden Finanzierungsgrundlage für Angebotsausweitungen und Infrastrukturinvestitionen in den ÖPNRV.“**

#### **Ad „Aktive Mobilität“:**

Bis zu einer Geschwindigkeit 30 km/h kann der Radverkehr mit dem Autoverkehr im Mischverkehr geführt werden und benötigt nicht zwingend eigene Radverkehrsanlagen. Allerdings zeigen standardisierte Geschwindigkeitsmessungen, dass 78% der österreichischen Pkw-Lenker\*innen 30 km/h-Beschränkungen im Ortsgebiet überschreiten – mit allen Nachteilen für die aktive Mobilität. Daher ersucht der Österreichische Städtebund um Aufnahme einer gegenständlichen Maßnahme in den NEKP zur Verbesserung des rechtlichen Handlungsspielraums von Kommunen bei der Kontrolle der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten:

- **Etablierung einer gesetzlichen Grundlage, die es Gemeinden ermöglicht, automatisierte Geschwindigkeitsmessungen (gem. §98b StVO) durchzuführen.**

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.

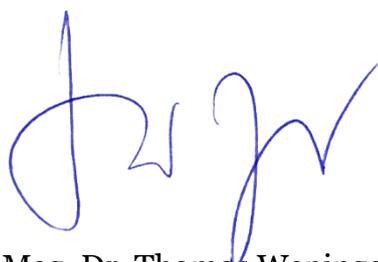
Ein Vorschlag für eine neue StVO-Bestimmung (§ 98h StVO 1960) für eine rechtliche Basis für automatisierte Ein- und Durchfahrtskontrollen wurde im Rahmen eines von Städtebund und BMK gemeinsam in Auftrag gegebenen Rechtsgutachten dargelegt. Auch gibt es zu diesem Thema einen entsprechenden befürwortenden Beschluss der Landesverkehrsreferent:innenkonferenz 09/2022.

Wir ersuchen daher um Aufnahme einer entsprechenden Maßnahme in den NEKP:

- **Schaffung einer Rechtsgrundlage für automatisierte Ein- und Durchfahrtskontrollen in verkehrsberuhigte Bereiche zur Förderung des Umweltverbunds in den Zentren**

Wir ersuchen um Berücksichtigung der genannten Anregungen im Rahmen der Konsultation zum Nationalen Energie- und Klimaplan und verbleiben

Mit freundlichen Grüßen



OSR Mag. Dr. Thomas Weninger, MLS  
Generalsekretär