

Leonore Gewessler, BA
 Bundesministerin

An den
 Präsident des Nationalrates
 Mag. Wolfgang Sobotka
 Parlament
 1017 Wien

leonore.gewessler@bmk.gv.at
 +43 1 711 62-658000
 Radetzkystraße 2, 1030 Wien
 Österreich

Geschäftszahl: 2021-0.868.482

9. Februar 2022

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Angerer und weitere Abgeordnete haben am 09. Dezember 2021 unter der **Nr. 8929/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend unsachliche Schlechterstellung beim regionalen Klimabonus gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 4:

- *Warum wurden die Gemeindegrenzen zur örtlichen Definition des Klimabonus herangezogen?*
- *Gibt es auch Fälle, in denen die Gemeindegrenzen aufgrund der öffentlichen Verkehrsanbindung an den Grenzen „fließend“ gestaltet wurden?*
 - a. *Wenn ja, welche Fälle sind das und aus welchen Gründen wurden die Grenzen „fließend“ gestaltet?*
 - b. *Wenn nein, warum nicht?*
- *Wurde innerhalb der Gemeindegrenzen eine weitere Einteilung bzw. Differenzierung – z.B. in Stadt- und Randgebiete – vorgenommen anhand der regionale Klimabonus festgelegt wurde?*
 - a. *Wenn ja, warum und wie sieht diese Differenzierung aus?*
 - b. *Wenn nein, warum nicht?*
- *Wurde bei der örtlichen Definition und Festlegung des Klimabonus auch die Geographie ländlicher Gebiete und Täler berücksichtigt?*
 - a. *Wenn ja, inwiefern?*
 - b. *Wenn nein, warum nicht?*

Die Zuordnung einer Wohnadresse zu einer der vier Kategorien erfolgt auf Grundlage der Datensätze zur Wohnbevölkerung, der Urban-Rural-Typologie (URT) sowie den Güteklassen für den öffentlichen Verkehr (ÖV-Güteklassen). Die Verarbeitung und Verschneidung der

Datensätze wird durch die Statistik Austria auf Gemeindeebene als kleinste regionale Einheit durchgeführt.

Die Urban-Rural-Typologie wurde von der Statistik Austria für statistische Zwecke entwickelt und für den Stichtag 31.10.2013 erstmals abgegrenzt. Sie klassifiziert in städtische und ländliche Gemeinden und integriert dabei die Abgrenzung der Stadtregionen (Urbane Zentren). Bei der Erstellung der Urban-Rural-Typologie werden zunächst rasterbasiert dicht besiedelte Gebiete (basierend auf einem Bevölkerungspotential) abgegrenzt und dadurch urbane und regionale Zentren auf Gemeindeebene klassifiziert.

Für die Festlegung von regionalen Zentren wird ebenfalls das Vorhandensein von einigen infrastrukturellen Einrichtungen mitbewertet. In einem weiteren Schritt erfolgt dann die Klassifizierung von Gemeinden außerhalb von Zentren anhand von Pendler:innen-Verflechtungen (Hauptklasse 300) sowie anhand der Erreichbarkeit von Zentren (zentral, intermediär, peripher). Das Ergebnis sind vier Hauptklassen: Urbane Zentren (Stadtregionen), Regionale Zentren, Ländlicher Raum im Umland von Zentren (Außenzone), Ländlicher Raum. Diese Hauptklassen werden einerseits anhand der Einwohner:innenzahl (Urbane Zentren) sowie anhand der Erreichbarkeit im motorisierten Individualverkehr von urbanen und regionalen Zentren in zentral, intermediär sowie peripher in insgesamt 11 Klassen unterteilt. Die Geographie ländlicher Gebiete und Täler wird somit anhand der Einwohner:innenzahl sowie der Erreichbarkeit im motorisierten Individualverkehr berücksichtigt.

Die ÖV-Güteklassen sind ein von der ÖREK-Partnerschaft „Plattform Raumordnung und Verkehr“ ausgearbeitetes System, welches als Analyse-, Evaluierungs- und Planungsinstrument genutzt werden kann. Sie wurden als eine österreichweit abgestimmte Grundlage zum Zwecke einer besseren Abstimmung von Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschließung entwickelt. Die ÖV-Güteklassen ermöglichen die Analyse der Versorgung eines Standortes mit dem fahrplan-gebundenen Öffentlichen Verkehr.

Die Kategorisierung des ÖV-Angebotes / Haltestellen (Art des Verkehrsmittels, Bedienintervall) in Kombination mit der Analyse der fußläufigen Entfernung von der Haltestelle ergibt die ÖV-Güteklasse des Standortes.

Die Kategorisierung erfolgte in drei Hauptschritten. In den ersten zwei Schritten wurden die ÖV-Güteklassen auf regionale Gliederungen (Gemeinden, Politische Bezirke, Bundesländer) mittels räumlicher und statistischer Analyse umgelegt. Die Wohnbevölkerung einer Gemeinde ist zumeist über mehrere - teilweise auch viele bis sogar alle - ÖV-Güteklassen verteilt. Dennoch muss für eine Klassifizierung jeder Gemeinde eine einzige ÖV-Güteklasse zugeordnet werden. Die Umlegung der ÖV-Güteklassen auf regionale Gliederungen (Gemeinde und Politische Bezirke) zeigt daher naturgemäß leichte Verschiebungen in der Verteilung der Bevölkerung auf die ÖV-Güteklassen. Im dritten Schritt konnten dann die Ergebnisse auf Gemeindeebene mit der URT zusammengeführt werden. Detaillierte Informationen zur gesamten Methodik finden sich auf der Homepage der Statistik Austria unter https://www.statistik.at/wcm/idc/idcplg?IdcService=GET_PDF_FILE&RevisionSelectionMethod=LatestReleased&dDocName=126870.

Zu den Fragen 5 und 6:

- *Wie kommt konkret der ungleiche Klimabonus-Betrag der Gemeinden Weißenstein und Afritz am See zustande, wenn sie geografisch gesehen gleich weit vom Stadtzentrum Villach entfernt sind?*

- *Wie kommt der ungleiche Klimabonus-Betrag der Gemeinden Afritz am See und Feld am See zustande, obwohl die Gemeinden im gleichen Tal liegen und dieselbe Anbindung an die öffentlichen Verkehrsmittel haben?*

Die Zuordnung einer Wohnadresse zu einer der vier Kategorien erfolgt auf Grundlage der Datensätze zur Wohnbevölkerung, der Urban-Rural-Typologie (URT) der Statistik Austria sowie den Güteklassen für den öffentlichen Verkehr (ÖV-Güteklassen), welche gemeinsam von der Österreichischen Raumordnungskonferenz und dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie bereitgestellt werden. Die Verarbeitung und Verschneidung der Datensätze wird durch die Statistik Austria durchgeführt. Eine regionale Differenzierung, wie durch den Regionalausgleich vorgesehen, wird als sachgerechte Ergänzung zum Sockelbetrag erachtet, da die Verfügbarkeit von öffentlichem Verkehr sowie notwendiger Infrastruktur, wie bspw. Krankenhäuser, Schulen oder Behörden, regional und lokal sehr unterschiedlich ausfallen kann. Detaillierte Informationen dazu finden sich auf der Homepage der Statistik Austria unter

https://www.statistik.at/wcm/idc/idcplg?IdcService=GET_PDF_FILE&RevisionSelectionMethod=LatestReleased&dDocName=126870.

Die Verschneidung der Datensätze Urban-Rural-Typologie und ÖV-Güteklassen ermöglicht eine gezielte und sachlich gerechtfertigte Zuordnung von Hauptwohnsitzen zu einer der vier Kategorien des Regionalausgleichs. Um der Vorgabe der Verwaltungseffizienz Genüge zu tun und eine Administrierbarkeit des regionalen Klimabonus zu gewährleisten, muss eine gewisse Standardisierung erfolgen. Dass es dabei entlang der standardisierten Grenzen zwischen den verschiedenen Kategorien des Klimabonus im Einzelfall zu unterschiedlicher Behandlung von Personen in vergleichbaren Situationen kommen kann, ist vor diesem Hintergrund zu sehen.

Zu den Fragen 7 bis 9 und 11:

- *Wie hat die Statistik Austria die ÖV-Güteklassen festgelegt und welche Faktoren spielen dabei eine Rolle?*
- *Wie werden die ÖV-Güteklassen gegenüber der Urban-rural-Typologie gewichtet?*
- *Wurden auch Faktoren wie die Taktung der öffentlichen Verkehrsmittel oder die Erreichbarkeit von Ämtern, Schulen und Geschäften bei der Gewichtung und Verteilung des Klimabonus berücksichtigt?*
 - a. *Wenn ja, welche Faktoren genau?*
 - b. *Wenn nein, warum nicht?*
- *Wie sieht die Verteilung der acht Güteklassen aus, die den Bus-, Bahn und U-Bahn-Haltestellen zugewiesen wurden, und nach welchen Kriterien ist dies passiert?*

Für die regionale Kategorisierung der Hauptwohnsitze im Rahmen des regionalen Klimabonus kommen zwei Datensätze, die Urban-Rural-Typologie (URT) sowie die Güteklassen für den öffentlichen Verkehr (ÖV-Güteklassen), zur Anwendung, welche vonseiten der Statistik Austria in einem eigenen Modellierungsschritt kombiniert werden.

Die Güteklassen für den öffentlichen Verkehr (ÖV-Güteklassen), wurden entwickelt, um die Koppelung von ÖV-Erschließungsqualität mit Raumstruktur / Raumentwicklung und umgekehrt zu unterstützen. ÖV-Güteklassen koppeln die Bedienungsqualität von Haltestellen mit der fußläufigen Erreichbarkeit von Haltestellen. ÖV-Güteklassen bieten damit Informationen über die ÖV-Erschließungsqualität von Gebieten bzw. Standorten ebenso wie zum erschlossenen bzw. erschließbaren Nachfragepotenzial für das ÖV-Angebot.

ÖV-Güteklassen sind daher ein wichtiges Instrument zur besseren Abstimmung von Siedlungsentwicklung und öffentlichem Verkehrssystem. Die Grundlage dafür wurde in der ÖREK-Partnerschaft „Plattform Raumordnung und Verkehr“ erarbeitet. Anschließend wurden die

Austria Tech - Gesellschaft des Bundes für technologiepolitische Maßnahmen GmbH gemeinsam mit der Research Studios Austria Forschungsgesellschaft mbH beauftragt, das vorgeschlagene ÖV-Güteklassensystem gemeinsam mit den Plattformpartner:innen methodisch zu präzisieren und österreichweit darzustellen. Das ÖV-Güteklassensystem berücksichtigt nur den fußläufigen Einzugsbereich von Haltestellen. Die Basis für die ÖV-Güteklassen bildet eine Klassifizierung der Haltestellen. Diese erfolgt anhand von zwei Kriterien: 1. den Intervallen der Abfahrten an einer Haltestelle und 2. den Haltestellentypen für die die Intervalle ermittelt werden. Die Bildung der Haltestellenkategorien erfolgt aus der Kombination von Intervallklassen und Haltestellentypen. Insgesamt wurden acht Haltestellenkategorien (I – VIII) eingeführt, die die Qualitätsunterschiede der Haltestellen nach Intervall und höchster Verkehrsmittelkategorie beschreiben. Aufbauend auf der Klassifizierung der Haltestellen werden die ÖV-Güteklassen in zwei Schritten ermittelt: 1. Festlegung von Entfernungsklassen für den Fußweg zur Haltestelle und 2. Die Zuordnung der ÖV-Güteklassen zu Haltestellenkategorien und Distanzklassen.

Die finale Durchführung der Kategorisierung ist durch die Statistik Austria in drei Hauptschritten erfolgt. In den ersten zwei Schritten wurden die ÖV-Güteklassen auf regionale Gliederungen (Gemeinden, Politische Bezirke, Bundesländer) mittels räumlicher und statistischer Analyse umgelegt. Im dritten Schritt konnten dann die Ergebnisse auf Gemeindeebene mit der URT zusammengeführt werden.

Um die Zusammenführung der URT mit den ÖV-Güteklassifizierungen auf Gemeindeebene zu ermöglichen, mussten die jeweiligen Klassen zu einander in Beziehung gesetzt und in vier finale Klassen verdichtet werden. Dabei sollten einerseits Hauptaussagen der URT erhalten bleiben und gleichzeitig mit Informationen über die Anbindung im ÖV ergänzt werden. Um die Administrierbarkeit des regionalen Klimabonus zu gewährleisten, wurden die Ergebnisse in vier Kategorien zugeordnet. Dies geht mit einer starken Komprimierung der Aussagen einher. Um inhaltliche Aussagen zu den Endklassen tätigen zu können, wurde eine fachlich-inhaltliche Zuordnung vorgenommen. Die Verschneidung der Datensätze Urban-Rural-Typologie und ÖV-Güteklassen ermöglicht so eine gezielte und sachlich gerechtfertigte Zuordnung von Hauptwohnsitzen zu einer der vier Kategorien des Regionalausgleichs. Weitere Informationen zur Methodik

(https://www.statistik.at/wcm/idc/idcplg?IdcService=GET_PDF_FILE&RevisionSelectionMethod=LatestReleased&dDocName=126870) sowie eine interaktive Karte

(https://www.statistik.at/atlas/?mapid=topo_urt_oev&layerid=layer1&sublayerid=sublayer0&languageid=0&bbox=858553,5736484,2032626,6382835,8)

sind auf der Website der Statistik Austria abrufbar.

Zu Frage 10:

- *Wurden Faktoren, wie Heizkosten und Energieversorgung, bei der Gewichtung und Verteilung des Klimabonus berücksichtigt?*
 - a. *Wenn ja, warum und inwiefern?*
 - b. *Wenn nein, warum nicht?*

Durch den Klimabonus wird ein Anreiz gesetzt, sich klimaschonend zu verhalten. Je weniger fossile Kraft- und Brennstoffe eine Person verbraucht, desto mehr bleibt jedem: jeder vom Klimabonus übrig.

Der regionale Klimabonus besteht aus zwei Elementen. Der Sockelbetrag, welcher für das Jahr 2022 € 100 beträgt, soll insbesondere die Mehrkosten kompensieren, die den Menschen aufgrund der Bepreisung von Treibhausgasemissionen in den Bereichen Wohnen und Konsum

entstehen. Insofern werden Faktoren wie erhöhte Heizkosten oder erhöhte Konsumpreise durch den Sockelbetrag abgedeckt.

Die regionale Differenzierung des Klimabonus erfolgt über den sogenannten Regionalausgleich, der auf den Sockelbetrag aufgeschlagen wird. Dieser sieht vier Kategorien von Hauptwohnsitzen vor. Je nach Kategorie erfolgt ein Aufschlag von bis zu 100% des Sockelbetrages. Eine regionale Differenzierung, wie durch den Regionalausgleich vorgesehen, wird als sachgerechte Ergänzung zum Sockelbetrag erachtet, da die Verfügbarkeit von öffentlichem Verkehr sowie notwendiger Infrastruktur, wie bspw. Krankenhäuser, Schulen oder Behörden, regional und lokal sehr unterschiedlich ausfallen kann.

Der regionale Klimabonus wird jährlich in der Höhe angepasst werden. Grundlage dafür sind insbesondere die Entwicklung des Preises für Treibhausgasemissionen gemäß NEHG 2022 sowie die Einnahmen aus dieser Bepreisung.

Zu Frage 12:

- *Spielt es für den Klimabonus eine Rolle, ob es sich beim Wohnsitz um einen Haupt- oder Nebenwohnsitz handelt?*
 - a. *Wenn ja, warum?*
 - b. *Wenn nein, warum nicht?*

Abgestellt wird bei der Feststellung, ob ein Anspruch auf den regionalen Klimabonus besteht, auf die Begründung eines Hauptwohnsitzes nach den Vorgaben des Meldegesetzes 1991. Der Hauptwohnsitz der begünstigten Person muss zu mindestens 183 Tagen desjenigen Kalenderjahres bestanden haben, für welches der regionale Klimabonus ausbezahlt wird. Damit sollen jene Menschen durch den regionalen Klimabonus begünstigt werden, die aufgrund ihres dauerhaften Aufenthalts im Inland (ausgenommen sind analog zum NEHG 2022 nur die ehemaligen Zollausschlussgebiete Jungholz in Tirol und Mittelberg in Vorarlberg) auch tatsächlich von den Mehrbelastungen betroffen sind.

Diese Annahme kann auf Grundlage der Vorgabe des Meldegesetzes über die Hauptwohnsitzmeldung getroffen werden, da dort entsprechend auch der Mittelpunkt der Lebensbeziehungen bestehen muss. Damit kann angenommen werden, dass genau dort auch die Belastungen durch die Bepreisung von Treibhausgasemissionen anfallen.

Zu den Fragen 13 und 14:

- *Über welches Ministerium wird der Klimabonus abgewickelt und mit welcher Begründung?*
- *Wird dieses Ministerium auch die Auszahlung des Klimabonus vornehmen?*
 - a. *Wenn ja, warum?*
 - b. *Wenn nein, warum nicht?*

Die Abwicklung des Klimabonus erfolgt durch mein Ministerium. Zur Abwicklung gehört auch die Auszahlung des Klimabonus. Während des gesamten Abwicklungsprozesses wird selbstverständlich darauf geachtet, dass bestehende Strukturen im Sinne eines effizienten, effektiven und zielgerichteten Ablaufs genutzt werden. Das Bundesministerium für Finanzen, aber auch andere Institutionen wie das Bundesministerium für Inneres und das Sozialministeriumservice sind dafür wichtige Partner. Das Ressort hat selbstverständlich bereits umfassende Erfahrungen in der Abwicklung verschiedenster Großprojekte, wie etwa der erst kürzlich erfolgten Etablierung des Klimatickets.

Zu den Fragen 15 bis 17:

- *Was entgegnen Sie Vorwürfen, wonach Auspendler gegenüber Einpendlern unsachlich schlechtergestellt werden, da Erstere trotz der gleichen Verkehrsinfrastruktur einen geringeren Klimabonus bekommen?*
- *Planen Sie Maßnahmen um die beschriebenen Schlechterstellung zu beenden?*
 - a. *Wenn ja, welche Maßnahmen sollen wann umgesetzt werden?*
 - b. *Wenn nein, warum nicht?*
- *Gibt es in Ihrem Ressort Einschätzungen, Studien oÄ welche Personengruppen (Bildungsgrad, Erwerbsart, Einkommen, Geschlecht, Alter) durch die Schlechterstellung von Auspendlern besonders benachteiligt werden?*

Das Klimabonusgesetz legt den Regionalausgleich entlang der Kriterien der lokal verfügbaren Infrastruktur und Zugang zu öffentlichem Verkehr für vier Kategorien von Hauptwohnsitzen fest. Bei dieser Einstufung wird die Verfügbarkeit von Infrastruktureinrichtungen (bspw. Schulen, Krankenhäuser, Behörden) und von öffentlichem Verkehr am Wohnort betrachtet, um den ganzheitlichen Mobilitätsbedarf zu bewerten. Die Entscheidung, auf den Wohnort zu fokussieren, wurde getroffen, weil mit dem Klimabonus die gesamte Bevölkerung Österreichs erreicht werden soll, also auch nicht arbeitstätige Personen. Ein Wohnsitz im Inland kann jeder Person zugeordnet werden und ist auch Anspruchsvoraussetzung, einen Arbeitsort gibt es nicht in jedem Fall (man denke an Schüler:innen, Pensionist:innen, arbeitslose Menschen, etc.).

Die Verschneidung der Datensätze Urban-Rural-Typologie und ÖV-Güteklassen ermöglicht damit eine gezielte und sachlich gerechtfertigte Zuordnung von Hauptwohnsitzen zu einer der vier Kategorien des Regionalausgleichs unter Berücksichtigung des ganzheitlichen Mobilitätsbedarfs.

Leonore Gewessler, BA

