

Transkript der Veranstaltung:

Fachtagung „Städte und Gemeinden:

Gemeinsam die Klima- und Mobilitätsziele erreichen“

Patrick Horvath (Generalsekretär der Arbeitsgemeinschaft für

wissenschaftliche Wirtschaftspolitik): Meine sehr geehrten Damen und Herren, es ist mir eine sehr große Freude und Ehre, Sie heute in diesem wunderschönen Sitzungssaal des Bundesrates im neu renovierten Parlament begrüßen zu dürfen. Heute findet hier eine Fachtagung statt, die eine Kooperationsveranstaltung zwischen dem Präsidenten des Bundesrates, dem Österreichischen Städtebund sowie dem Forschungsinstitut für Stadtforschung Urban Forum ist.

Das große Interesse an der heutigen Veranstaltung ehrt uns, und ich danke dafür. Inhaltlich und sachlich ist dieses Interesse aber im höchsten Maße gerechtfertigt. Klimaschutz ist in aller Munde, es vergeht kein Tag, an dem nicht auch in der Zeitung darüber berichtet wird, aber er steht auch auf der Agenda aller wichtigen Institutionen in der Republik Österreich, weil er einfach eine ganz entscheidende Zukunftsfrage ist.

Um den Klimaschutz zu bewältigen, ist es natürlich notwendig, sehr viel im Bereich der Mobilität zu tun, und das ist auch das Hauptthema der heutigen Veranstaltung. Man muss es ganz realistisch sagen: Gerade die Ballungszentren, dort, wo viele Menschen sind, die Städte in Österreich leisten einen Hauptbeitrag sowohl in dem, was sie erleiden, als auch in dem, was sie tun. Es gibt sehr viele ambitionierte Ideen und Projekte, und in diesem Rahmen werden wir Ihnen einige davon vorstellen und darüber sprechen.

Bitte erlauben Sie mir, meine Damen und Herren, zuallererst und vorrangig den Herrn Präsidenten des Bundesrates, Herrn Präsidenten Günter Kovacs, zu begrüßen – nicht nur wegen des Protokolls, weil er der Ranghöchste hier ist,

TRANSKRIPT

sondern vor allem weil wir es ihm verdanken, dass dies stattfindet. Er ist der Initiator, er ist Ideengeber, aber er hat uns auch ermöglicht, dass wir heute über diese Dinge sprechen, und ich bitte Sie um einen Applaus für den Herrn Präsidenten. *(Beifall.)*

Meine sehr geehrten Damen und Herren, bitte erlauben Sie mir auch, die Gäste unserer heutigen Podiumsdiskussion in der Reihenfolge des Protokolls herzlich zu begrüßen: Herr Mag. Maximilian Köllner ist Abgeordneter zum Nationalrat, und er wird heute Herrn Landeshauptmann Hans Peter Doskozil vertreten. Sie wissen, es sind turbulente Zeiten, es ist kurzfristig etwas dazwischengekommen, aber der Herr Nationalratsabgeordnete ist eine sehr würdige Vertretung mit hoher Fachkompetenz, und ich bitte Sie um einen Applaus. *(Beifall.)*

Meine sehr geehrten Damen und Herren, ich freue mich, dass wir auch einen hochrangigen Gast aus Graz begrüßen dürfen: Frau Vizebürgermeisterin Mag. Judith Schwentner wird ebenfalls am Podium teilnehmen. Ich bitte um einen Applaus. *(Beifall.)*

Ich begrüße ferner Herrn Mag. Stephan Auer-Stüger. Er ist Abgeordneter zum Wiener Landtag und Mitglied des Wiener Gemeinderats, und er vertritt heute bei dieser Veranstaltung Herrn Klimastadtrat Czernohorszky. Ich bitte um einen Applaus. *(Beifall.)*

Frau Dipl.-Ing. Stephanie Schwer ist Fachreferentin für Stadtplanung und Mobilität des Österreichischen Städtebundes, und wir freuen uns auch ganz besonders, dass sie heute ihre Expertise am Podium einbringen wird. Bitte einen Applaus. *(Beifall.)*

Meine sehr geehrten Damen und Herren, im Programm werden wir so beginnen, dass es zuerst eine Eröffnung von zwei Persönlichkeiten geben wird. Den Herrn Präsidenten haben wir schon begrüßt, und die zweite Eröffnung wird vom Generalsekretär des Österreichischen Städtebundes, Herrn Dr. Thomas Weninger, gehalten werden. Ich möchte mich auch bei Herrn Generalsekretär

TRANSKRIPT

Weninger ganz herzlich dafür bedanken, dass er diese Veranstaltung mit ermöglicht, mitorganisiert hat und dass er uns sozusagen immer zur Seite steht. Vielen herzlichen Dank! – Einen Applaus bitte. *(Beifall.)*

Es ist mir auch eine besondere Freude, eine ganz wichtige Forscherin dieses Landes für eine Keynote begrüßen zu dürfen: Frau Univ.-Prof. Dr. Eva Schulev-Steindl ist auf Umweltrecht spezialisiert, und sie ist die Rektorin der renommierten Boku und ist wirklich mit der Umwelt, mit der Natur und der wissenschaftlichen Forschung dazu verbunden. Herzlichen Dank für Ihre Keynote! *(Beifall.)*

Es gibt so viele Gäste, auch hochrangige, es ehrt uns, dass auch Abgeordnete zum österreichischen Nationalrat und Mitglieder des Bundesrates hier sind. Ich kann aus Zeitgründen nicht alle namentlich begrüßen, möchte es mir aber nicht entgehen lassen, Frau Bundesratspräsidentin a. D. Mag. Schwarz-Fuchs herzlich zu begrüßen. Danke für Ihr Kommen! *(Beifall.)*

Mein Name ist Patrick Horvath, ich repräsentiere die Arbeitsgemeinschaft für wissenschaftliche Wirtschaftspolitik. Ich darf Sie durch den heutigen Vormittag führen – in Vertretung von Bernhard Müller vom Urban Forum, der heute bedauerlicherweise erkrankt ist. Ich bitte Sie um Verständnis.

Mir bleiben noch zwei Dinge: Das Erste ist, auch die Damen und Herren zu begrüßen, die unsere Veranstaltung heute via Livestream verfolgen. Es ist eine große Ehre und auch Freude, dass das im Sinne eines sehr bürgeroffenen Parlaments ermöglicht wird. Ansonsten würde ich bitten, dass wir gleich zur Sache kommen, und ich würde zuerst Herrn Präsidenten Kovacs und dann Herrn Generalsekretär Weninger bitten, ihre Eröffnung zu halten. – Vielen herzlichen Dank. *(Beifall.)*

Günter Kovacs (Präsident des Bundesrates): Herzlichen Dank, Herr

Mag. Horvath. Herzlich willkommen im Parlament, im Bundesratssitzungssaal – Sie haben es gerade vorhin angesprochen: ein wirklich toller Saal, ein schöner

TRANSKRIPT

Saal, unsere neue Heimstätte des Bundesrates. Viele Bundesräte sind heute da – das freut mich auch persönlich sehr –, auch Nationalräte – Herr Nationalrat Schroll. Alle Fraktionen sind heute dabei, das möchte ich gleich zu Beginn sagen und das freut mich wirklich sehr.

Wir haben heute eine Fachtagung, zu der ich gemeinsam mit dem Österreichischen Städtebund, wie vorhin erwähnt, und dem Urban Forum einladen durfte und zu der ich Sie noch einmal begrüßen darf. Ich danke Ihnen für das Kommen. Mein besonderer Dank gilt natürlich Herrn Generalsekretär Thomas Weninger und – Sie haben es erwähnt, er ist heute leider erkrankt – Herrn Generalsekretär Bernhard Müller für die gemeinsame Initiative – das war in den letzten Wochen mit einiger Arbeit verbunden, aber ich glaube, es lohnt sich.

Herzlichen Dank möchte ich auch Frau Rektorin und Univ.-Prof.ⁱⁿ Dr. Eva Schulev-Steindl, die eine Keynote halten wird, sowie allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern an der Podiumsdiskussion sagen. Ihnen allen herzlichen Dank, herzlich willkommen noch einmal im Parlament, hier im Sitzungssaal, und ich begrüße auch alle, die diese Veranstaltung via Livestream des Parlaments mitverfolgen.

Die heutige Fachtagung widmet sich der Umsetzung der Klima- und Mobilitätsziele durch Städte und Gemeinden. Ich halte es für sehr, sehr wichtig, dass diese Veranstaltung hier im **Bundesrat** stattfindet, weil der Bundesrat nicht nur die Interessen der Länder, sondern natürlich auch jene der Regionen, der Städte und Gemeinden immer im Blick hat. Ich komme selbst aus der Kommunalpolitik, ich weiß, dass Städte und Gemeinden für eine bürgernahe Politik, für pragmatische Lösungen im Interesse der Menschen in unserem Heimatland Österreich stehen. Ohne die Einbindung der Städte und Gemeinden sind die enormen Herausforderungen unserer Zeit nicht zu bewältigen.

Zu diesen ganz besonderen Herausforderungen zählen auch der Klimaschutz und natürlich die Mobilitätswende. Da sind die EU, der Bund und die Länder

TRANSKRIPT

gefordert, die richtigen gesetzlichen Rahmenbedingungen zu schaffen. Auch die Finanzierung ist in Anbetracht der aktuell sehr schwierigen Situation für die Städte und Gemeinden ein ganz wesentliches Thema. Der Finanzausgleich wird ja gerade neu verhandelt. An der Frage einer nachhaltigen Finanzierung entscheidet sich aber auch, wie wir diese Herausforderungen auch im Interesse junger Menschen und künftiger Generationen erfolgreich bewältigen können.

Wir starten nicht bei null, es gibt gerade auf Ebene der Länder, der Städte und Gemeinden bereits große Anstrengungen, zahlreiche Initiativen, Ideen und Projekte, um den Klimaschutz und die Mobilitätswende voranzutreiben. Erst vor wenigen Tagen wurde im Burgenland eine Klimastrategie mit 120 Einzelmaßnahmen vorgestellt. Großes Ziel ist es, bis 2030 klimaneutral und energieunabhängig zu sein. Es gibt aber auch in vielen anderen Ländern, Städten und Gemeinden gute Strategien, Konzepte und Lösungen im Sinne des Klimaschutzes. Wichtig ist, dass wir diese Herausforderung als gemeinsame Herausforderung verstehen, dass wir erkennen, dass Klimaschutz und Mobilitätswende nur gemeinsam gelingen können, dass wir aber auch erkennen, dass es vielleicht Unterschiede zwischen dem ländlichen und dem urbanen, städtischen Bereich gibt, dass Lösungen für den ländlichen Raum nicht unbedingt die besten Lösungen auch für die Stadt sind, aber auch umgekehrt.

Entscheidend ist, dass wir alle unsere Potenziale nutzen, dass wir die Anstrengungen für den Klimaschutz weiter vorantreiben, dass wir die Klima- und Mobilitätsziele gemeinsam auch erreichen, und ich hoffe sehr, dass auch diese Fachtagung heute hier im Parlament einen Beitrag dazu leisten kann.

Noch einmal herzlichen Dank an den Österreichischen Städtebund und an das Urban Forum, dass wir diese Fachtagung heute hier gemeinsam veranstalten können. Ich wünsche einen interessanten Austausch, ich wünsche der Fachtagung einen erfolgreichen Verlauf. Arbeiten wir gemeinsam an Lösungen für die Zukunft! – Herzlichen Dank für die Aufmerksamkeit. Danke schön.
(Beifall.)

TRANSKRIPT

Thomas Weninger (Generalsekretär des Österreichischen Städtebundes):

Schönen guten Morgen auch meinerseits! Ich darf Sie als Generalsekretär des Österreichischen Städtebundes auch recht herzlich zu dieser Veranstaltung begrüßen. Mein Dank geht natürlich an dich, Herr Präsident des Bundesrates, dass wir diese Fachtagung hier in diesem Ambiente – es wurde schon mehrmals erwähnt – durchführen können. Wir setzen ja damit eine Initiative fort, die der Präsident des Österreichischen Städtebundes, der auch Landeshauptmann von Wien ist, voriges Jahr, während Wien den Vorsitz im Bundesrat innehatte, gesetzt hat: eben gemeinsam eine Fachtagung zu städtischen, kommunalen Themen gemeinsam mit dem Bundesrat durchzuführen.

Wir haben ja eine jahrelange Tradition, darf ich inzwischen sagen, in der Zusammenarbeit mit dem Bundesrat, insbesondere in europäischen Angelegenheiten. Es gibt ja den wunderbaren Ausschuss für europäische Angelegenheiten im Bundesrat, und dort dürfen wir auch stets mitarbeiten. Insofern freut es mich, dass wir bei dieser Fachtagung, die das Land Burgenland als vorsitzführendes Land durchführt, auch hier in diesem Saal sind. Voriges Jahr mussten wir noch im – unter Anführungszeichen – „Ausweichquartier“ Wiener Rathaus tagen, aber ich denke, es ist würdig, das Thema Mobilität gerade hier im Bundesrat zu behandeln, ist doch Mobilität ein auch demokratiepolitisch ganz wichtiger Punkt. Mobilität heißt doch Teilhabe an Gesellschaft, und wir arbeiten, glaube ich, alle gemeinsam daran, dass wir den Bürgern und Bürgerinnen diese Teilhabe an Demokratie auch ermöglichen – mit leistbarer Mobilität, damit sie auch entsprechend am gesellschaftlichen Miteinander in dieser Republik teilnehmen.

Insofern ist das für uns ein ganz wichtiges Thema, auch natürlich im Zusammenhang mit allen Fragen des Klimawandels, der Klimawandelanpassung. Wir haben ja jahrelang das Thema Klima und Energie behandelt. Der Verkehr ist ein bisschen in die zweite Reihe gerückt, aber ich denke, es gibt eben zwei große Bereiche, wenn wir uns dem Thema Klima, dem Thema Klimawandel, Klimawandelanpassung des Energiebereichs annähern, und einer ist der Bereich

TRANSKRIPT

des Verkehrs und hier insbesondere natürlich aus unserer Sicht des Städtebundes der Ausbau des öffentlichen Personenverkehrs sowohl innerstädtisch als auch im regionalen Zusammenhang. Die Menschen bewegen sich zwischen ländlichem und städtischem Raum, und es ist die Frage, wie wir das organisieren, denn, wie gesagt, die Lebensqualitäten gleichen sich ja – dank der Internetkommunikation und allem – auch an.

Insofern ist das auch ein ganz wichtiger und exponentiell ansteigender Ausgabenposten – der Finanzausgleich wurde angesprochen – in den Budgets der Städte und Gemeinden. Und weil der Finanzausgleich erwähnt wurde: Im Moment ist es leider – aus unserer Sicht bedauerlicherweise – so, dass seitens des Bundes, wenn es um das Thema Klima geht, im Rahmen des Finanzausgleichs nur über die Aufteilung künftiger Strafzahlungen zwischen den Gebietskörperschaften gesprochen wird. Wir haben sehr massiv eingebracht, wir würden lieber investieren – nämlich vor Ort in den Städten, in den Regionen – in den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, als uns jetzt schon darüber den Kopf zu zerbrechen, wer die Strafzahlungen dann begleichen wird.

Insofern sind wir, glaube ich, ganz punktgenau mit dieser Fachtagung, weil es viele Stellschrauben gibt, an denen wir gerade als Regionen oder Städte auch drehen können. Da geht es um rechtliche Rahmenbedingungen, da geht es sehr pragmatisch um Geschwindigkeitsüberwachung in den Städten, um die Ermöglichung im Sinne der kommunalen Selbstverwaltung, dass wir das machen, es geht um Zonenzufahrtsmanagementorganisation, es geht aber auch um einen langfristig planbaren und auch finanzierbaren Ausbau, um langfristige Maßnahmen – denn wir haben jährliche Budgets, aber viele Verkehrsmaßnahmen bedürfen doch auch entsprechender Vorplanungen und Vorlaufzeiten der politischen Prozesse und natürlich dann auch der Durchführung. Da bedarf es eben langfristiger auch Vorausschau, und deswegen sind wir als Städtebund zum Beispiel auch dafür, dass wir ähnlich wie die Schweiz einen Agglomerationsfonds einrichten, einen Fonds für Infrastrukturmaßnahmen gerade im öffentlichen Verkehrsbereich, mit dem eben

TRANSKRIPT

Gelder auch langfristig zur Verfügung gestellt werden, um auch die Mobilitätswende zu schaffen.

In diesem Sinne freue ich mich auf die Diskussion, auf den Vortag der Frau Rektorin – vielen Dank, dass Sie zugesagt haben – und wünsche uns allen eine anregende Fachtagung. – Vielen Dank. *(Beifall.)*

Eva Schulev-Steindl (Rektorin der Universität für Bodenkultur Wien): Meine sehr geehrten Damen und Herren! Werte Bundesratsmitglieder! Liebe Zuseher:innen via Livestream! Auch wenn es nach dem Wetter der letzten Wochen noch weit weg zu sein scheint, spätestens im Sommer wird der Klimawandel für uns alle wieder sehr präsent sein – dann nämlich, wenn es auch in Österreich wieder Hitzetage, Waldbrände, extreme Wetterereignisse geben wird. Er wird gerade in den Städten und Gemeinden besonders spürbar sein, dort nämlich, wo nicht nur die Durchschnittstemperaturen steigen, sondern es auch zu sogenannten Wärmeinseleffekten kommt, weil viel Boden versiegelt wurde und Luftschadstoffe stark zur Erwärmung beitragen.

Es sind aber nicht nur die steigenden Temperaturen und die Hitzebelastung, auch die Niederschläge verändern sich. Zunehmend betroffen sind davon auch ländliche Gemeinden: Trockenperioden verknappen das Trinkwasser, die Landwirtschaft muss sich umstellen, und Starkregenereignisse fordern die Kanalisation heraus, bewirken Überschwemmungen und Hangrutschungen. Davon sind viele österreichische Gemeinden betroffen und suchen Lösungen.

Meine Damen und Herren, Lösungen, um den Klimawandel einzudämmen und mit seinen Folgen besser umzugehen, sucht natürlich auch die Wissenschaft, und zwar mit viel Innovationskraft und Leidenschaft – das kann ich jedenfalls von der Universität für Bodenkultur sagen. Die Boku, eine der führenden Lifescience-Universitäten in Europa, ist nämlich als einzige österreichische Universität in Forschung und Lehre darauf fokussiert, wie die natürlichen Ressourcen und unser Lebensraum nachhaltig genutzt und für die Zukunft gesichert werden können. Klimaschutz spielt da natürlich eine ganz zentrale Rolle, das zeigt schon

TRANSKRIPT

ein kurzer Blick in die Forschungsdatenbank: Da finden sich unter dem Stichwort Klima derzeit 294 laufende – ich betone: laufende – Projekte.

Sehr geehrte Damen und Herren, lassen Sie mich deshalb ein paar Schlaglichter aus der Sicht der Boku-Forschung auf das Thema des heutigen Symposiums werfen. Städte und Gemeinden, wie können wir gemeinsam die Klima- und Mobilitätsziele erreichen? – Nun, wir wissen, Hauptverursacher von Treibhausgasemissionen sind Energie und Industrie mit 44 Prozent der Emissionen, der Verkehr mit 28 Prozent, Gebäude mit 11 Prozent und Landwirtschaft und Ernährung mit weiteren 11 Prozent. Daraus ergeben sich, wenn man einmal vom letzteren Bereich absieht, drei große Handlungsfelder für Städte und Gemeinden, um nämlich die Klimaziele zu erreichen oder dazu beizutragen: Erstens die Dekarbonisierung der Energieversorgung, zweitens klimafreundliche Mobilität, drittens klimafreundliches Wohnen.

Kommen wir zum ersten Punkt: Wir wissen, der Großteil der Treibhausgasemissionen steht im Zusammenhang mit der Energiebereitstellung. Daher gilt: Die Klimakrise ist gleich die Energiekrise. Wir stehen – das wissen Sie so gut wie ich – vor gigantischen Herausforderungen, und wir haben erkannt: Ansätze, die die Energiekrise nicht lösen, werden auch die Klimakrise nicht lösen. Deshalb müssen wir klimaneutral werden in urbanen Gebieten, aber auch in peripheren Bereichen.

Gestatten Sie mir einen Blick auf die Istsituation: Aktuell stammen in Österreich 65 Prozent des Energieverbrauchs – des Endenergieverbrauchs, wie die Wissenschaft sagt – aus fossilen Quellen, also aus Kohle, Öl und Erdgas. Der größte Teil des Energiebedarfs betrifft Mobilität und Gebäude, also Sektoren, die direkt in die Einflussosphäre von Städten und Gemeinden fallen. Für eine wirksame Klimawende heißt das: Unsere Strom- und Wärmeversorgung muss bis 2040 ohne fossile Energieträger auskommen. Was aber kann der Umstieg auf erneuerbare Energie – also Fotovoltaik, Geothermie, Biomasse, Windenergie und so weiter – in Städten beziehungsweise Gemeinden leisten, und wie kann er gelingen?

TRANSKRIPT

Die sogenannte Wärmewende kann nur funktionieren, wenn Städte und Gemeinden die Rahmenbedingungen und die Infrastruktur dafür aufbereiten. In urbanen Zentren liegt viel am Ausbau zukunftsfähiger Wärmenetze. Diese arbeiten nämlich, wie mir meine Boku-Forscher:innen gesagt haben, bei reduzierten Temperaturniveaus, um Verluste zu verringern und alternative Wärmequellen, wie Abwärme und Geothermie, einbinden zu können. Ausreichend hohe Temperaturen für die hygienisch sichere Warmwasserbereitung werden dabei über sogenannte kaskadiert betriebene Wärmepumpen erreicht, und die tragen im Sommer auch zur Gebäudetemperierung bei.

Im Energiesystem der Zukunft wird vieles elektrisch funktionieren, unsere Transportmittel, aber auch die Wärmebereitstellung, nämlich mittels Wärmepumpen. Elektrische Energie ist beim sogenannten Primärenergieeinsatz sehr effizient, und sie hat den Vorteil, dass einfach auf erneuerbare Quellen umgestellt werden kann. Gebäudeeigene Fotovoltaik und regionale Energiegemeinschaften werden dann so richtig wichtig. All das muss vorausschauend geplant werden und von der Bevölkerung auch als eine Chance erkannt und mitgetragen werden. Ein sogenanntes systemorientiertes Herangehen und die Vernetzung verschiedener Disziplinen sind dafür entscheidend.

Genau darin liegt die Stärke der Boku. Wir haben viele Institute und Arbeitsgruppen, die alle Aspekte der Energiewende abdecken und die Energieforschung vorantreiben. Sie sind im sogenannten Boku-Energiecluster vernetzt und arbeiten disziplinenübergreifend zusammen, angefangen von der Energieraumplanung bis zur Entwicklung energieeffizienter Gebäude oder Produktionsprozesse auf Basis erneuerbarer Rohstoffe. Dabei werden ökologische, volkswirtschaftliche, soziale Kriterien miteinbezogen und die Lösungsvorschläge über den gesamten Lebenszyklus hinweg betrachtet, so zum Beispiel bei Sani60ies, einem Projekt zum Ausstieg aus Gasthermenheizungen im Zuge von Gebäudesanierungen, aber dazu noch später.

TRANSKRIPT

Meine Damen und Herren, technische Maßnahmen alleine sind nicht alles. Gerade Städte und Gemeinden können durch ihre Planung einen wesentlichen Beitrag zur Energiewende leisten, durch die sogenannte Energieraumplanung. Unsere Raumstrukturen bestimmen nämlich maßgeblich mit, wie hoch der Energieverbrauch ist und welche Anlagen zur Versorgung mit erneuerbarer Energie raumverträglich umsetzbar sind. Auch der Energiebedarf als Schlüsselgröße der Energieversorgung wird von der sogenannten Funktionsmischung – also davon, wie man wohnt, arbeitet, sich bildet et cetera – maßgeblich beeinflusst. Wichtig sind dabei eine gewisse Dichte und Kompaktheit sowie kurze Wege und natürlich attraktive Öffi-Angebote.

Um solche energieeffizienten Raumstrukturen zu identifizieren, wurde am Institut für Raumplanung der Boku ein Modell entwickelt, mit dem Standorträume für Nah- und Fernwärme sowie für den Umweltverbund, also den Verbund umweltfreundlicher Verkehrsmittel, gefunden werden können. Dazu wird die Nutzungsintensität im Raum analysiert, und es werden Siedlungsgebiete ermittelt, wo aufgrund von Größe und Dichte Nah- oder Fernwärmenetze wirtschaftlich und effizient betrieben werden können und wo es günstige Voraussetzungen für das Zufußgehen, Radfahren und den öffentlichen Verkehr gibt. Die weitere Siedlungsentwicklung soll dann in oder möglichst nahe an diese Bereiche gelenkt werden.

Die Boku hat unter der Leitung von Prof. Stöglehner – ich möchte sagen pionierhaft – ein Konzept zur Energieraumplanung für die Steiermark erarbeitet. Seit 2022 ist diese Planung für steirische Gemeinden gesetzlich vorgesehen, und die Gemeinden können dabei auf Daten und Karten im digitalen Atlas des Landes frei zugreifen. Auch nach dem NÖ Raumordnungsgesetz müssen sich Gemeinden in ihren örtlichen Entwicklungsplänen mit Klimawandelanpassung und Energieversorgung auseinandersetzen und werden dabei auch von der Boku unterstützt. Energieraumplanung macht also Schule. Geeignete Standorträume werden bald auch im oberösterreichischen Landes-GIS ersichtlich sein.

TRANSKRIPT

Als Planungsgrundlage für alle Gemeinden gibt es aber jetzt schon das von der Boku entwickelte Energiemosaik. Das ist eine Datenbank, die den Energieverbrauch und die damit verbundenen Treibhausgasemissionen aller österreichischen Städte und Gemeinden inklusive Wien mit seinen 23 Bezirken darstellt und dabei die verschiedenen Nutzungen wie Wohnen, Landwirtschaft, Gewerbe, Industrie berücksichtigt, aber auch das damit verbundene Mobilitätsbedürfnis.

Damit sind wir beim zweiten Handlungsfeld, der Mobilität. Mobilität bedeutet die Möglichkeit, sich zu bewegen. Sie ermöglicht, dass wir soziale Kontakte haben, verschiedene Aktivitäten ausüben, Güter und Dienstleistungen austauschen. Andererseits verursacht der Verkehr als einziger Sektor, und das wissen Sie, noch immer steigende Treibhausgasemissionen. Zwischen 1990 und 2021 gab es ein Plus von knapp 8 Millionen Tonnen, und damit wurden die Erfolge in den anderen Sektoren leider ausgeglichen, also nivelliert.

Wie ist die Situation, und welche Lösungen für nachhaltige Mobilität in Städten und außerhalb von Städten gibt es? – In größeren Städten lässt sich vor allem in den zentralen Bezirken bereits ein Rückgang des Pkw-Besitzes je Einwohner und auch des Anteils der mit dem Pkw zurückgelegten Wege beobachten. Gleichzeitig bedeutet die Zunahme der städtischen Bevölkerung aber eine weiter steigende Nachfrage nach Verkehr. Und das führt zu steigenden Umweltbelastungen sowie auch zu einer zunehmenden Konkurrenz um die Nutzung des öffentlichen Raums und zur Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität. Für eine Mobilitätswende müssen wir deshalb den öffentlichen Raum attraktiv gestalten und neu aufteilen, damit die aktive Mobilität gefördert wird. Das heißt, wir müssen Flächen für Fuß- und Radwege ausweiten und Flächen für den motorisierten Individualverkehr, insbesondere für das Parken, reduzieren, zum Beispiel – und das ist heute schon angesprochen worden – durch verkehrsberuhigte Bereiche oder sogenannte Umweltzonen, die dann aber auch, und das ist wichtig, effektiv und eventuell auch automatisiert überwacht werden müssen. Gleichzeitig sollten neue Formen von

TRANSKRIPT

bedarfsorientierten Mobilitätsangeboten wie Carsharing, Bikesharing den konventionellen öffentlichen Verkehr ergänzen, und zwar gerade in den städtischen Randgebieten. Nicht zuletzt sollte die Nutzung von Fahrzeugen mit elektrischen Antrieben gefördert werden, angefangen von der Umstellung städtischer Fahrzeugflotten bis hin zur Ladestation für private Fahrzeuge.

Außerhalb von Großstädten ist die Nutzung des privaten Pkw besonders groß. In kleineren Gemeinden und ländlichen Gebieten werden an Werktagen weniger als ein Drittel der Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt – und das ist natürlich vor allem durch die zunehmende Zersiedelung getrieben.

Die Mobilitätswende kann daher nur durch eine integrierte Verkehrs- und Siedlungspolitik gelingen. Dazu braucht es einen Umbau hin zu verkehrsreduzierenden Strukturen, also zu leistbarem familienfreundlichem Wohnraum in verdichteten Lagen mit guter ÖV-Anbindung und auch mehr Versorgungseinrichtungen in ländlichen Gebieten. In Rand- und peripheren Lagen braucht es Alternativen zum Pkw durch öffentlichen Verkehr mit flexiblen Angebotsformen und sogenannte intermodale Mobilitätsstationen, die eben umweltfreundliche Mobilitätsangebote, also Bus, Fahrrad, miteinander verknüpfen. Elektrische Fahrräder und Tretroller eröffnen neue Möglichkeiten, um nämlich auch längere Strecken ohne übermäßige Anstrengung zurückzulegen. Sie brauchen aber hochwertige Radwege und diebstahlsichere Abstellanlagen.

In peripheren Gebieten wird der Pkw zumindest die nächsten Jahre noch eine Rolle spielen, und zwar vor allem für die Versorgungssicherung. Daher sind auch da Anreize für eine Umstellung auf nichtfossile Antriebe dringend geboten.

Meine Damen und Herren, auch wenn das nicht populär sein mag: Die Reduktion von Tempolimits auf Autobahnen und Freilandstraßen ist eine Maßnahme, die die Treibhausgasemissionen signifikant mindert und darüber hinaus auch die Verkehrssicherheit erhöht.

TRANSKRIPT

Ja, Sie sehen, wie so vieles hängt alles hier von den politischen Rahmenbedingungen ab. Essenziell für eine Mobilitätswende, aber auch für die Energiewende ist es nämlich, eine faire, verursachergerechte Anlastung der gesellschaftlichen Kosten von Treibhausgasemissionen zu erreichen, klimaschädliche Subventionen abzubauen – ich nenne hier nur ein Schlagwort: Ökologisierung der Pendlerpauschale. Wichtig ist aber auch eine ausreichende Finanzierung, und auch das ist heute vor dem Hintergrund der aktuellen Finanzausgleichsverhandlungen schon angesprochen worden. Finanzierung ist eben ganz wichtig für Städte und Gemeinden. Lassen Sie mich das nur anhand eines Beispiels illustrieren: Straßenfahrzeuge müssen aufgrund europarechtlicher, aber auch österreichischer gesetzlicher Vorgaben zunehmend emissionsfrei sein. Das erfordert hohe Zusatzinvestitionen für Städte und Gemeinden, die aber nur teilweise durch Förderungen ohne Rechtsanspruch abgedeckt sind.

Sie sehen, wie so oft hängt vieles am Geld. Aber auch insgesamt muss der Übergang schrittweise und sozial ausgewogen erfolgen, damit nämlich alle mitgenommen werden. Dabei unterstützt auch das Institut für Verkehrswesen an der Boku. Zum Beispiel analysiert es das Mobilitätsverhalten der Menschen und berät die Politik bei der Planung und Entwicklung klimafreundlicher Verkehrsstrukturen.

Ich komme zum dritten Handlungsfeld, dem Wohnen beziehungsweise der Dekarbonisierung im Gebäudebereich. Ob wir die Klimaziele erreichen, hängt auch davon ab, wie wir Gebäude in Zukunft nutzen, adaptieren und errichten. Dafür brauchen wir eine qualitätsvolle und hocheffiziente Architektur, Stadt- und Raumplanung. Im Neubau ist es das Ziel, mehr Energie am Gebäude zu generieren, als am Standort benötigt wird, um so einen Beitrag zur Energiewende zu leisten. Solche sogenannten Plusenergiegebäude zu errichten, die nämlich sowohl Energie bereitstellen als auch über einen bestimmten Zeitraum speichern können, ist hier im Fokus unserer Forschungsarbeiten, und die Boku ist auch unter anderem an der Entwicklung der ersten solchen

TRANSKRIPT

Plusenergiequartiere in Wien beteiligt. Auch werden Hybridlösungen untersucht, die die Vorteile der thermischen Masse von massiven Baustoffen mit weniger CO₂-intensiven Materialien wie Holz oder Lehm verbinden. Und es geht um die synergetische Nutzung von Flächen für Fotovoltaik und Begrünung.

Im Gebäudebestand liegt die Herausforderung dagegen vor allem im Ausstieg aus den vorhandenen fossilen Energieträgern. Sie wissen das besser als ich: Mehr als 40 Prozent der 1,9 Millionen Wohngebäude in Österreich werden noch hauptsächlich mit Gas oder Öl beheizt, und sie müssen bis 2040 auf alternative Energiesysteme umgestellt werden, jedenfalls wenn das Erneuerbare-Wärme-Gesetz in Kraft tritt. Ja, der Bedarf an Energie wird beim Altbestand durch thermische Sanierung reduziert, und zwar gemeinsam mit einem gebäudetechnischen Umbau. Dabei kommen auch innovative Ansätze der sogenannten Bauteilaktivierung zum Einsatz. Auch die Nachverdichtung in urbanen Gebieten ist ein wichtiger Faktor, um die Energie- und Ressourceneffizienz zu steigern. Insgesamt ist in ländlichen Räumen vor allem die Energieraumplanung gefragt, damit Bodenversiegelung und Energiebedarf durch großflächige zersiedelte Strukturen reduziert werden. Im urbanen Gebiet wiederum ist der Umbau der Energieinfrastruktur auf erneuerbare Energien besonders relevant, es müssen auch sogenannte adaptive klimaresiliente Stadträume geschaffen werden.

An der Boku beschäftigen wir uns intensiv mit dieser Dekarbonisierung des Gebäudebestandes und mit der Effizienzsteigerung im Neubau. Dabei decken wir sowohl bautechnische und energietechnische als auch raumplanerische und sozioökonomische Themen in interdisziplinärer Forschung ab. Und in verschiedenen Studien und Pilotprojekten treiben wir die Umsetzung der gewonnenen Erkenntnisse gemeinsam mit Stakeholdern aus der Baubranche voran, so zum Beispiel im schon erwähnten Projekt Sani60ies. Es geht um ein Konzept zum Ausstieg aus Gasthermenheizungen bei Gebäudesanierungen, das mit Beteiligung von Boku-Forscher:innen entwickelt wurde. Die Bewohner:innen können dabei in den Wohnungen bleiben, während die gesamte Gebäudehülle

TRANSKRIPT

von außen als Niedertemperaturheizung aktiviert wird. Anstelle der Gastherme wird eine Kleinwärmepumpe zur Warmwasserbereitung installiert, die im Sommer dem Gebäude auch Wärme entzieht. Und versorgt werden diese Gebäude über Niedertemperatur-Wärmenetze oder lokale Wärmepumpen mit Erdsondenfeldern.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, Sie sehen also, es gibt viele Möglichkeiten für Städte und Gemeinden, wenn es um die Energie- und Mobilitätswende geht. Und die Wissenschaft unterstützt sie dabei gerne, sei es mit gemeinsamen Projekten und Forschungsvorhaben oder Veranstaltungen oder natürlich bei der Vermittlung von Wissen. Da darf ich ankündigen, dass wir im Herbst zwei brandneue Masterstudiengänge starten, nämlich Green Building Engineering und Climate Change and Societal Transformation. Wenn Sie also Know-how in Sachen Klimaschutz brauchen, dann nehmen Sie bitte mit uns Kontakt auf, denn nur gemeinsam schaffen wir die Wende. – Danke schön.
(Beifall.)

Patrick Horvath: Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich stehe jetzt ein bisschen abseits des Podiums für diesen Übergang, weil gerade ein Umbau erfolgen muss. Ich bedanke mich selbstverständlich ganz herzlich bei Frau Rektorin Schulev-Steindl für diese hervorragende Keynote. Sie sehen, dass die Boku wieder einmal ihrem Image als eine der führenden Lifescience-Hochschulen in Europa gerecht wird, und wir haben, glaube ich, einen Eindruck bekommen, was sich da alles tut und was man vor allem im Ausbildungssystem hier machen kann.

Wir werden in dieser Veranstaltung mit dem Podium fortsetzen, und ich möchte die Gäste, die mit uns diskutieren, herausbitten und bitten, bei ihren Namensschildern Platz zu nehmen. Ich werde diesen Übergang des Umbaus, des Herausgehens, auch dazu nützen, Ihnen ganz kurz zu berichten, wer die einzelnen Leute sind, mit wem wir das Vergnügen haben, aber auch warum die Fachkompetenz besteht, hier auf diesem Podium zu sitzen. Ich freue mich wirklich, dass wir Ihnen heute ein sehr kompetentes Podium bieten können, und

TRANSKRIPT

ich möchte beginnen, Ihnen ganz kurz in ein oder zwei Sätzen etwas über die Referenten zu erzählen.

Herr Mag. Maximilian Köllner ist selbst aus dem Burgenland, er vertritt heute Herrn Landeshauptmann Droschitz und er ist Nationalratsabgeordneter. Er ist in seiner Tätigkeit als Nationalratsabgeordneter mit sehr vielen Fragen befasst, die mit dem heutigen Thema zu tun haben. Unter anderem ist er im Tourismusausschuss tätig. Sie wissen, dass Tourismus sehr viel mit Mobilität zu tun hat, auch letztlich sehr mit der Frage, wie man das umweltverträglich gestalten kann. Er ist aber auch der Bürgermeister von Illmitz – ich kann mich noch an unsere damaligen Familienausflüge erinnern, ich liebe das Burgenland sehr, diese schöne Stadt mit den Störchen auf den Strohdächern –, und es ist vor allem auch so, dass man als Bürgermeister von Illmitz natürlich mit dem Neusiedler See und mit dem Nationalpark zu tun hat und daher natürlich mit Umweltschutzfragen ganz besonders befasst ist.

Unser Gast aus Graz, der heute zu uns angereist ist, ist Frau Vizebürgermeisterin Schwentner. Sie war auch lange im Nationalrat, neun Jahre lang, war dort sehr stark mit Sozialpolitik befasst. Heute ist sie nicht nur Vizebürgermeisterin in Graz, sondern sie ist auch Stadträtin und sie verantwortet ein großes Zukunftsressort, in das viele Bereiche fallen. Ich kann gar nicht alles aufzählen, was da dabei ist, aber die Umwelt ist dabei, der Verkehr ist dabei, und letztlich sind alle klimarelevanten Themen in einem großen Zukunftsressort gebündelt. Da ist man natürlich schon sehr mit den Zukunftsprojekten zu diesem Thema befasst, und ich freue mich, dass sie uns dazu Auskunft geben kann.

Herr Mag. Stephan Auer-Stüger ist Oberösterreicher. Man trifft als Oberösterreicher so wie ich immer Landsleute hier in Wien, aber er ist natürlich heute nicht mehr in Bad Ischl – nächstes Jahr Europäische Kulturhauptstadt –, wo er geboren ist, wo er zur Schule gegangen ist, sondern er ist heute hier in Wien verankert. Er ist schon seit längerer Zeit Gemeinderat und Landtagsabgeordneter, und er ist der Klimasprecher seiner Fraktion, und da ist er natürlich genau mittendrin in diesem Thema und kann uns über das Thema

TRANSKRIPT

einiges aus Sicht der Stadt Wien berichten – heute in Vertretung von Herrn Klimastadtrat Czernohorszky, der kurzfristig verhindert war.

Last, but not least freue ich mich über die große fachliche Expertise von Frau Dipl.-Ing. Schwer. Sie ist eine ausgebildete Raumplanerin und arbeitet seit 15 Jahren beim Österreichischen Städtebund. Da ist sie vor allem mit Mobilitätsfragen befasst, und sie betreut auch einen Fachausschuss, der beim Städtebund angesiedelt ist, für Verkehrsangelegenheiten. Da ist sie natürlich mit allen fachlichen Belangen des Städtebundes bezüglich Mobilität bestens vertraut, und ich freue mich, dass sie heute auch ihre Expertise hier einbringen wird.

Meine Damen und Herren, ich möchte Sie für dieses hoch kompetente Podium, das für die heutige Veranstaltung teilweise auch angereist ist, noch einmal um einen herzlichen Applaus bitten. *(Beifall.)*

Meine sehr geehrten Damen und Herren, wir haben vereinbart, diese Veranstaltung in weiterer Folge so abzuwickeln oder so durchzuführen, dass ich mir erlaube, zwei Runden zu moderieren, und es ist so, dass ich jeweils einen Fokus setzen werde. Ich werde jeweils eine Frage an einen der Referenten stellen. Es ist so, dass diese Methode sich bewährt hat, eigentlich auch bei unserer letzten Veranstaltung im Rathaus. Es kann natürlich dann nicht alles und jedes gebracht werden, weil es ein Spotlight ist, aber es wird einfach interessanter, wenn man ein Spotlight auf ein Thema richtet, und es wird einfach ein bisschen lebendiger, und wir wollen heute so vorgehen.

Ich möchte meine erste Frage an den Herrn Nationalratsabgeordneten richten. Ich habe schon gesagt, dass ich ein großer Liebhaber des Burgenlandes bin – erst vor Kurzem war ich bei Ihnen, habe eine Kulturreise gemacht. Wir haben uns Raiding angeschaut, da gibt es mit Liszt kulturell sehr viel zu sehen, und natürlich haben wir dann auch, in der Nähe von Horitschon, ein Weingut besucht. Es war sehr gesellig, es war auch durchaus weinselig, und ich habe wieder einmal bei gutem Wetter Ihr schönes Burgenland genießen können.

TRANSKRIPT

Eine Sache hat aber meine Freude eigentlich ein bisschen getrübt: Wir haben mit dem Besitzer dieses Weinguts gesprochen und er hat sich sehr große Sorgen gemacht, denn er hat gesagt, dass die Wasserversorgung zunehmend ein Problem wird. Wenn man aber weiß, welche Bedeutung eigentlich die Landwirtschaft hat, welche Bedeutung der Weinbau für das Burgenland hat, dann kann man sich da ja fast Sorgen machen. Ich muss auch dazusagen, man liest dann immer wieder in der Zeitung vom Neusiedler See, dessen Wasserstand zurückgeht. Ich kenne da den letzten Stand nicht, bin auch kein Meteorologe und kein Geologe, aber ich stelle einfach auch als Medienkonsument fest, es ist ein Thema. Und es könnte einem so erscheinen, dass das Burgenland wirklich ein Brennpunkt der Klimapolitik ist, und ich meine das in einem sehr wörtlichen Sinne: Es brennt offensichtlich.

Da wollte ich Sie als Bürgermeister von Illmitz und auch als Abgeordneten fragen: Sind Sie sich dieser klimapolitischen Notwendigkeit, zu handeln, bewusst? Wie sehen Sie die Zukunft in dieser Hinsicht, im Hinblick auf die Wasserversorgung, aber auch auf verwandte Gebiete? Und wie prägt das Ihre Agenda, die Sie politisch im Burgenland haben? Was tun Sie da?

Maximilian Köllner (SPÖ, Abgeordneter zum Nationalrat): Zunächst auch von meiner Seite herzlichen Dank für die Einladung und auch dafür, dass ich unseren Landeshauptmann hier vertreten darf! Ich glaube, es ist klar und allen hier bewusst, warum er heute nicht da sein kann. Es sind gerade spannende Zeiten, innenpolitisch beziehungsweise auch bei uns in unserer Partei. Dementsprechend werde ich das heute übernehmen.

Ich möchte mich auch bei Ihnen bedanken, weil Sie sagen, dass Illmitz jetzt schon zu den Städten gehört. Sie haben uns quasi jetzt zu einer Stadt erhoben, aber wir wollen die Kirche im Dorf lassen, wir sind nach wie vor eine kleine Gemeinde mit rund 2 500 Einwohnern – auch vielen Nebenwohnsitzen, wenn ich das gleich einbringen darf. Das heißt, es ziehen sehr viele, die ursprünglich zum Urlauben nach Illmitz kommen, dann auch gerne hin, und damit sind wir eigentlich schon beim Thema.

TRANSKRIPT

Sie haben es angesprochen, es ist natürlich für uns als Gemeinden, die am Neusiedler See liegen, die derzeitige Situation unbefriedigend. Wir leben natürlich sehr stark auch vom Tourismus – Sie haben es eingangs bereits erwähnt –, auch von der Landwirtschaft, und genau da sind wir schon beim Thema. Wir haben jetzt in den letzten Wochen für unsere Verhältnisse sehr viel Niederschlag gehabt. Wir haben unsere Hausaufgaben, die wir als Land Burgenland, auch als Gemeinden, die am Neusiedler See liegen, machen können, auch gemacht, aber der Niederschlag war für uns sehr, sehr wichtig. Wir sind jetzt in etwa – nur damit man es sich vorstellen kann – auf dem Niveau, auf dem wir letztes Jahr zu dieser Zeit waren. Vor wenigen Wochen noch waren wir aber 20 Zentimeter darunter. Jetzt weiß man, glaube ich, schon, dass der Neusiedler See kein Meer ist – es heißt zwar immer, er ist das Meer der Wiener, aber er ist nach wie vor ein Steppensee, und er war noch nie ein sehr tiefer See, und dieses Problem gibt es eigentlich schon immer. Der Unterschied ist eben nur: Als er das letzte Mal ausgetrocknet ist – und das ist schon einige Jahre, Jahrzehnte her –, da hat es eben den Tourismus in dieser Form noch nicht gegeben, jetzt aber leben die Leute, die Menschen in der Region vom Tourismus.

Als Bürgermeister kann ich sagen, unsere Säulen sind eben Weinbau, der Neusiedler See, Illmitz speziell ist eine Nationalpark-Gemeinde, das heißt, Illmitz ist der Hotspot für die Birdwatcher. Erst vor wenigen Wochen war die Bird-Experience, das ist eine große Birdwatching-Veranstaltung, zu der viele, viele naturbegeisterte Menschen nach Illmitz kommen, um die Vögel, die wieder hier einfliegen, zu beobachten – und da wird man sich dann natürlich immer dessen bewusst, was gerade passiert.

Das eine ist natürlich, wir müssen unsere Hausaufgaben alle miteinander machen – und ich glaube, es ist von der Frau Rektorin präzise angesprochen worden: Es geht nur gemeinsam! Das heißt, es braucht ein Zusammenwirken von Bund, Ländern und Gemeinden. Wir im Burgenland haben das jetzt, was den Neusiedler See betrifft – wenn ich noch kurz dabei bleiben darf –, so gemacht, dass wir natürlich – der zuständige Landesrat Heinrich Dorner arbeitet daran –

TRANSKRIPT

zum einen auch mit Zuleitungen zum Neusiedler See zu einer Lösung kommen wollen. Das heißt, es wird versucht, über Gespräche mit Ungarn eventuell Moson-Donau-Zuleitungen zum Neusiedler See zu machen. Es wird auch an innerösterreichischen Lösungen – Zuleitungen – gearbeitet. Es gibt auch Überlegungen beziehungsweise konkrete Überlegungen, beim Einser-Kanal eine Wehranlage zu errichten, um das Wasser dort in den Neusiedler See pumpen zu können. Das heißt, das, was wir machen können, das machen wir. Auf das Wetter haben wir keinen Einfluss. Worauf wir aber Einfluss haben, ist eben, wie wir in Zukunft mit Energie, mit Mobilität umgehen.

Ganz konkret: Wir haben auch, weil es für den Tourismus wichtig ist, sehr viele Bootsanlegeplätze. Das heißt, es kommen viele Menschen zum Segeln. Es gibt die Schifffahrt, die beispielsweise Urlaubsgäste, die nach Illmitz kommen, nach Mörbisch bringt, wo Seefestspiele stattfinden. Die fahren am Abend mit der Fähre nach Mörbisch und dann nach der Vorstellung wieder zurück nach Illmitz. Hier haben wir sehr, sehr viele kleine Pensionen, Gästezimmervermieter. Die leben vom Tourismus, die leben teilweise auch vom Weinbau – die haben das gemischt, das sind Familienbetriebe –, und das könnte mit einem Schlag weg sein – dessen muss man sich bewusst sein.

Das heißt, das, was wir machen können – wir haben auch Schlamm aus dem Hafenbecken ausgebaggert, das wollte ich eigentlich damit sagen, wir haben Schlammabsetzbecken errichtet –, sind alles Dinge, um jetzt den Status quo erhalten zu können. Um aber den Neusiedler See langfristig abzusichern – das muss das Ziel sein, dieses Naturjuwel abzusichern –, dafür braucht es Lösungen, da können das Burgenland alleine oder die Gemeinden auch nicht das bewirken, was man sich vorstellt, sondern das kann nur mit einem Zusammenwirken von Bund, Land und Gemeinden funktionieren.

Patrick Horvath: Vielen herzlichen Dank, Herr Abgeordneter.

Ich wende mich sozusagen auf die andere Seite und zur Dame, die heute unser Gast aus Graz ist: Frau Vizebürgermeisterin, die Stadt Graz hat sich ja wirklich

TRANSKRIPT

sehr ambitionierte Ziele gesetzt, klimaneutral zu sein – ich glaube, bis 2030 heißt es. Um dies zu erreichen, wurde ein Klimaschutzplan ins Leben gerufen. Mit dem sind Sie ja befasst.

Mich würde interessieren, was in diesem Klimaschutzplan konkret drinnen steht, vor allem: Ist das nur ein Papier, eines von vielen, oder hat das auch wirklich einen Gehalt? Gibt es da konkrete Projekte, und wie realistisch ist es, dass diese ambitionierten Ziele durch diesen Klimaschutzplan erreicht werden?

Judith Schwentner (Vizebürgermeisterin der Stadt Graz): Danke, für die Frage. Schönen Vormittag oder fast Mittag auch meinerseits! Ich freue mich sehr, hier sein zu dürfen. Ja, das sind ambitionierte Ziele, aber ich glaube, wir kommen nicht umhin, ambitionierte Ziele zu haben, weil eben – wie es auch eingangs im Eröffnungsstatement schon erwähnt wurde – die Zeit brennt und wir nicht mehr viel Zeit haben. Wir haben uns tatsächlich in den letzten eineinhalb Jahren, seitdem eine neue Stadtregierung am Zug ist, vermehrt dem Klimathema gewidmet, immer auch unter der sozialen Klammer.

Sie haben eingangs auch mein Ressort erwähnt, das ist tatsächlich ein großes. Das geht von der Stadtplanung über die Verkehrsplanung bis hin zu Klima, Umwelt, Stadtvermessung – sozusagen über alles was eigentlich Planung der Stadt bedeutet. Das ist zum einen zwar eine große Challenge, aber zum anderen birgt es eine große Chance, nämlich Themen zusammen zu denken, die bisher nicht zusammen gedacht wurden, wie Stadt- und Verkehrsplanung.

Also bislang ist oft so gebaut worden: Die eine Abteilung plant und die andere Abteilung weiß aber nicht, wie sie mit dem Verkehr nachzieht und Verkehrslösungen rund um das neue Gebäude schafft. Dann entstehen sozusagen Konflikte, die wir in der Stadt massiv und allorts haben; nicht nur in Graz, sondern, ich denke, in allen Städten. Wien ist vielleicht manchmal besser, weil es ein besser ausgebautes ÖV-System hat; dazu, was finanzielle Unterstützung der Städte außer Wien anbelangt, vielleicht später, Wien hat immer das Glück auch Land zu sein.

TRANSKRIPT

Vor eineinhalb Jahren, im März 2022 haben wir dann – zum Glück einstimmig – im Grazer Gemeinderat den Klimaschutzplan eins beschlossen. Das war so etwas wie die Eröffnungsbilanz. Das heißt, einmal wirklich zu schauen: Wo steht die Stadt Graz, und wie viel müssen wir an CO₂-Emissionen einsparen, um überhaupt zu dem Ziel zu kommen, 2040 als gesamte Stadt klimaneutral zu sein – parallel zum Bund und zu den Vorgaben, die uns quasi gesetzlich leiten sollten?

Das 2030-Ziel haben wir parallel geplant für das Haus Graz. Das sind jetzt insgesamt gesehen nur 3 Prozent der Emissionen, also das ist der kleinere Teil, aber das betrifft alle Abteilungen der Stadt. Das ist trotzdem ein ambitioniertes Ziel, weil wir zum einen hausintern, also das Beschaffungswesen, sämtliche Abteilungen in der Umsetzung – von der Grünraumabteilung bis zum Kinder- und Jugendressort – immer alles auch dem Klimathema unterordnen. Es gibt natürlich auch Vorgaben, die weiterreichender sind als das Haus Graz, weil natürlich die Stadtplanung und Verkehrsplanung insgesamt die Stadt in Richtung Klimaneutralität verändern soll. Deswegen gibt es sozusagen das eine Ziel: 2030 als Haus Graz, und das andere: 2040 als gesamte Stadt.

Was die Stadt anbelangt, die Frau Rektorin hat ja sehr kompakt alles gesagt, was zu tun ist, und sozusagen in der Kürze: Wenn man den Verkehr rausnimmt, dann haben wir tatsächlich in den Städten als Hauptverursacher den Verkehr, also jetzt MIV, motorisierten Individualverkehr, aber wir haben auch in den Städten den Schlüssel zur Verkehrswende, zur Energiewende und damit auch zur Klimawende. Also die Chance liegt auch in den Städten und deswegen ist es so wichtig, was wir da jetzt gerade tun. Im Verkehr: Es sind immerhin 21 Prozent der CO₂-Emissionen, die den Verkehr betreffen im gesamten Stadtgebiet, und deswegen müssen wir da ansetzen und das alles immer auch zusammen denken.

Ich denke an den erwähnten öffentlichen Verkehr, die aktive Mobilität und sozusagen am Schluss an den MIV. Wir haben da im vergangenen Jahr sehr viele Grundsatzbeschlüsse in Graz getroffen, nämlich auch einen zur klimaorientierten Stadtplanung, in welchem genau dieses Verkehrskonzept, immer zuerst auf die

TRANSKRIPT

aktive Mobilität, dann auf den ÖV und dann auf den MIV zu schauen, verankert ist, um auch in den planerischen Instrumenten die Vorgabe zu haben.

Da geht es natürlich auch immer mehr nicht nur um das Einsparen durch das Mobilitätsverhalten, sondern auch um die Klimawandelanpassung und einen Gewinn für die Städte, denn wir gewinnen ja, wenn wir das neu planen, wenn wir Parkplätze einsparen und dafür Radwege bauen, wenn wir Bäume dort setzen, wo vielleicht früher eine Autospur war, wenn wir insgesamt sozusagen den Straßenraum neu verteilen.

Das ist ein Kampf. Das geht nicht ohne Konflikte und ohne Diskussionen. Das ist natürlich auf kommunaler Ebene das, was uns am meisten beschäftigt in einem Vizebürgermeisterinnenbüro, aber auch im Gemeinderat, aber am Ende des Tages wird es sich lohnen, weil wir damit eine wirkliche Wende vorantreiben und die Zukunft für eine Stadt gestalten können.

Deswegen gibt es sozusagen den Klimaschutzplan eins und den Klimaschutzplan zwei, in dem sämtliche Maßnahmen verankert sind – also nicht nur Papier, sondern konkrete Umsetzung.

Patrick Horvath: Vielen herzlichen Dank, Frau Vizebürgermeisterin.

Wir wandern von Graz nach Wien und Herr Mag. Auer-Stüger ist Gemeinderat und Landtagsabgeordneter und vertritt heute Herrn Czernohorszky, Stadtrat für Klimaschutz. Ich bin, Herr Gemeinderat, in verschiedensten Newslettern und Verteilern der Stadt Wien und ich bekomme eigentlich ständig etwas über Projekte der Stadt Wien, zum Thema Mobilität, aber auch vor allem zum Klimaschutz geschickt.

Ich weiß, dass unglaublich viel getan wird. Also Untätigkeit kann man der Stadt Wien nicht vorwerfen. Es wird ständig eine neue Fotovoltaikanlage eröffnet, es gibt einen Klimaschutzplan, es gibt Initiativen zur thermischen Sanierung. Das ist also eine lange Liste an Projekten, die da sind. Manche werden umfassend geschätzt, aber – es mag ein unangenehmes Thema sein – es ist doch irgendwie

TRANSKRIPT

der Elefant, der im Raum steht, nicht alles, was letztlich gemacht wird, stößt auf umfassende Zustimmung.

Man sieht im Bereich Klimaschutz, gerade in so großen Städten wie Wien, ein Konfliktpotenzial, das da ist. Ich denke daran, dass es Auseinandersetzungen im Hinblick auf den Lobautunnel, im Hinblick auf die Stadtstraße gegeben hat, und die letzten Wochen waren letztlich auch von großräumigen Verkehrsblockaden geprägt. Da habe ich schon den Eindruck, dass in der Gesellschaft polarisiert wird und da kann man nicht sagen, dass der Klimaschutz so vollkommen ohne Konflikte abgeht, und das setzt sich in Diskussionen bis in jede Familie fort.

Jetzt würde ich von Ihnen, auch als Klimaschutzsprecher, gerne wissen: Wie stehen Sie dazu? Wie sehen Sie das Konfliktpotenzial in diesem Bereich? Und vor allem: Wie glauben Sie, dass die Konflikte, die es im Bereich Klimapolitik gibt, gelöst werden sollten?

Stephan Auer-Stüger (Landtagsabgeordneter und Gemeinderat, Wien): Guten Tag! Vielen Dank für die Einladung! Vielleicht zuerst noch eine Richtigstellung bevor ich zur Frage komme – ich weiche nicht aus, keine Sorge –: Wenn Abgeordnete aus Oberösterreich da sind: In die Schule gegangen in Bad Ischl, gebürtig und wohnhaft in Ebensee. – Das ist wichtig, wenn man das Salzkammergut kennt.

Die Proteste und Konflikte: Ich könnte es mir jetzt leicht machen und sagen, dort, wo es Proteste und Konflikte gibt, sieht man, wie wichtig das Thema ist, aber so einfach will ich es mir nicht machen, denn es ist auch eine Diskussion, die wir im Gemeinderat führen, die ich aber auch politisch in meiner Partei, aber auch privat führe – weil Sie das angesprochen haben.

Ich glaube schon, dass es wichtig ist, zu erkennen, warum Proteste geführt werden. Ich glaube auch, dass – das sage ich jetzt als ehemaliger politischer Aktivist, der ich auch einmal war – Proteste, die man nicht merkt und die nicht wehtun, die wird man nicht so schnell machen.

TRANSKRIPT

Als Klimasprecher sage ich: Alle Maßnahmen, die mir als Klimasprecher oder uns allen, die sich für das Thema einsetzen, helfen, die weitere Verbündete finden und uns helfen, weitere Verbündete für unser Thema zu finden, sind besser als Maßnahmen, die dazu führen, dass Leute dann auf der Straße miteinander zu streiten anfangen, darüber, was denn jetzt besser ist.

Ich glaube, es bringt jetzt zum Beispiel aber nichts, weil wir ja hier als Politiker:innen Politik vertreten, dann darüber zu diskutieren, wie wir – was weiß ich – Gesetze verschärfen können, dass man Leute leichter einsperren kann, weil sie für mehr Klimaschutz demonstrieren. Also dafür bin ich nicht zu haben, sondern ich glaube, es ist notwendig, zu zeigen – und das ist unsere Aufgabe, dass wir eben nicht nur Papiere produzieren –, dass es uns tatsächlich ein Anliegen ist, nachhaltige Klimapolitik zu machen, und das können wir nur so machen, indem wir tatsächlich gestalten und es tun. Es hilft nichts, da müssen sich also alle quasi selber ernst nehmen, egal auf welcher Ebene sie tätig sind.

Das sage ich jetzt hier im Parlament, im Bundesratssaal. Das betrifft die Kolleg:innen im Nationalrat, das betrifft die Kolleg:innen in den neun Landtagen und das betrifft alle Städte und Gemeinden. Nur wenn wir Dinge tun, wenn es uns gelingt, die Menschen bei dieser Transformation mitzunehmen, nur dann wird es uns gelingen, dass die Proteste weniger werden und dass die Leute, die noch nicht davon überzeugt sind, dass es notwendig ist, Dinge zu ändern, dass diese nicht überzeugten Leute weniger werden.

Das wird nicht so einfach sein, das sage ich auch dazu, weil diese Transformation, in der wir uns befinden – das ist nicht etwas, das wir jetzt quasi erfinden müssen, sondern in der befinden wir uns, ob wir wollen oder nicht –, diese Transformation ist eine grundlegende, aber – und das betonen wir in Wien immer – wenn wir diese Transformation gut machen, dann führt sie zu einem besseren Leben für uns alle. Das muss uns bewusst sein.

Ich glaube, es sind einige hier im Saal, die in Wien wohnen, und viele von uns wohnen auch im Sommer in Wien, denn nicht alle können sich ein

TRANSKRIPT

Ferienhäuschen, so schön es auch in vielen Regionen Österreichs ist, wie wir gehört haben, leisten. Wenn Sie im Sommer in Wien wohnen und nicht das Glück haben, dass Sie direkt am Rande des Wienerwaldes wohnen, dann wissen Sie, wie heiß es hier wird, und Sie wissen auch, wie sich die Hitze speichert; die Frau Rektorin hat darauf hingewiesen. Ich bin ein Abgeordneter aus Margareten. Es gibt keinen Bezirk in Österreich, der so dicht besiedelt ist. Wir haben tatsächlich Bäume, die meisten sind in Innenhöfen, aber natürlich ist Margareten als innerstädtischer Bezirk extrem dicht versiegelt und das merken Sie im Sommer.

Ich komme gleich zum Schluss, aber ich möchte jetzt ausholen, weil mir das wichtig ist: Wenn ich im Sommer von einem Termin zum anderen durch Margareten gehe, dann kann ich mir das aussuchen, ich wechsle die Straßenseite, ich schaue, wo es einen Schatten gibt, vielleicht setze ich mich kurz, wenn Zeit ist, in einen Gastgarten, aber es gibt Leute, die sich diese Frage nicht so angenehm stellen können – das sind ältere Personen, Personen, die krank sind, und die müssen sich tatsächlich im Sommer die Frage stellen: Schaffe ich es jetzt runter zum Billa, wenn es draußen so heiß ist? Schafft das mein Kreislauf, schaffe ich das? – Das sind keine Extrembeispiele, die ich aus der Literatur habe, sondern die sind aus Gesprächen, die ich mit Margaretnern und Margaretnern führe, vor allem dann im Sommer. Der Mensch neigt ja dazu, schnell zu vergessen.

Ich möchte Ihnen das nur als Beispiel bringen, dass das die Themen sind, die uns in der Kommunalpolitik, aber auch in der Lokalpolitik beschäftigen. Ich bin sehr froh – eigentlich unabhängig der Couleur, wie ein Bezirk gerade politisch vertreten wird –, dass sich auch alle Bezirke dessen bewusst sind und auch etwas tun wollen und auch dabei sind zu tun, dass die Lebensqualität steigt, und auf das will ich hinaus: Mehr Klimaschutz bedeutet mehr Lebensqualität für alle! Mehr Klimaschutz ist eine Überlebensfrage des Planeten, aber es ist auch mehr Lebensqualität für uns, und mit dem Zugang gehe ich wieder, wenn ich am

TRANSKRIPT

Praterstern Zeuge werde, wenn Sitzende und Fahrende miteinander in den Diskurs kommen.

Patrick Horvath: Vielen herzlichen Dank für das Statement, Herr Gemeinderat.

Ich wende mich wieder auf die andere Seite des Podiums und komme zu Frau Dipl. –Ing. Schwer, die ja die Mobilitätsexpertin des Städtebundes ist. Frau Diplomingenieur, wenn man die Mobilität wirklich umstellen will, wenn man da eine große Wende herbeiführen will, dann bedarf es großer Investitionen. Ich bin kein Finanzexperte, aber das klingt für mich nach richtig viel Geld, und die Sache ist einfach so, dass sich die Frage stellt: Welche Investitionen sind aus Ihrer Sicht notwendig, also aus Sicht des Städtebundes? Und vor allem: Woher soll dieses Geld kommen? Was für ein Konzept vertreten Sie hier?

Stephanie Schwer (Fachreferentin für Stadtplanung und Mobilität beim Österreichischen Städtebund): Vielen Dank für die Frage. Wir haben ja im Vorfeld schon zwei Mitglieder des Städtebundes gehört, nämlich die Stadt Graz und Wien sozusagen. Was ich da berichten kann, schwebt ein bisschen auf einer Metaebene. Es ist nicht so konkret wie das Beispiel aus Margareten, aber ich glaube, nicht weniger anschaulich.

Wie schon gesagt: Im Verkehr haben wir – die Frau Rektorin hat es ausgeführt – die Situation, dass zwar nur ein Drittel der Treibhausgasemissionen Österreichs aus dem Verkehr stammen, aber dieses eine Drittel steigt massiv. Wir haben innerhalb von 30 Jahren einen Anstieg um 75 Prozent der Treibhausgasemissionen Österreichs im Verkehrsbereich. Jetzt ist das ein bisschen eine heikle Geschichte. Wieso? – Weil wir wissen, dass uns die Elektromobilität alleine nicht retten wird. Wir müssen alles umstellen auf Elektromobilität, das ist schon klar, aber das reicht nicht.

Wir müssen auch – einfach weil die Energie knapp wird, die alternativen Energien werden immer teurer werden – einen gewissen Anteil des Verkehrs, der heute unterwegs ist – im motorisierten Individualverkehr, im Pkw-Verkehr –

TRANSKRIPT

verlagern, und zwar muss sich der Pkw-Verkehr um ein Drittel reduzieren, damit wir die Klimaziele erreichen, und das ist schon ganz schön viel. Das sind 20 Milliarden Personenkilometer pro Jahr, die wir nicht mehr mit dem Auto in Österreich unterwegs sein können. Jetzt wird es unangenehm: weil die Leute, damit sie nicht mehr mit dem Auto unterwegs sind, ihr Verhalten ändern müssen. Das heißt, wir müssen an jede und jeden Einzelnen herantreten, sie davon überzeugen, dass es jetzt gescheiter ist – und ihnen auch die Angebote bieten! –, mit den Öffis unterwegs zu sein, zu Fuß unterwegs zu sein, mit dem Rad unterwegs zu sein.

Leute zu überzeugen, ihr Verhalten zu ändern, ist eine schwierige, sehr, sehr nervenaufreibende Sache und man muss schon mit allen Wassern gewaschen sein sozusagen und man muss vor allem auch die entsprechenden Angebote bieten können. Wir als Städte sind, sagt man immer, die lokalste Ebene, wir sind am nächsten dran an den Leuten. Die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister, Verkehrsstadträtinnen und Verkehrsstadträte sind die lokale Ebene, ihr müsst das machen! – Das hören wir sehr, sehr oft. Jetzt ist es halt so, dass wir in einem föderalen Bundesstaat sind und dass man sich auch überlegen muss: wie können wir es gemeinsam schaffen?, und wir müssen es gemeinsam schaffen, denn anders geht es nicht.

Es gibt sehr, sehr viele Maßnahmen, die die Städte selbst ergreifen können – vielen Dank auch für Ihren Vortrag, Frau Rektorin –, aber auf der anderen Seite gibt es auch eine gewisse Bundesverantwortung, und der Bund hat über das Steuern- und Abgabensystem, über seine Subventionen einen maßgeblichen Einfluss auf individuelle Entscheidungen. Steuern sind zum Steuern da. Zurzeit nutzt der Bund seine Steuern, um in die falsche Richtung zu steuern. Wir haben kontraproduktive Subventionen und Anreize im Verkehrssystem im Ausmaß von circa 5 Milliarden Euro pro Jahr und das muss umgebaut werden. Sorry, es kann nicht die Aufgabe des Bundes sein, sich zurückzulehnen und zu sagen: Wir sorgen für Transparenz. Wir zeigen euch: So soll es runtergehen, es geht leider

TRANSKRIPT

so hinauf, dafür können wir nichts. Das müsst ihr Städte, Gemeinden und Länder machen! – Das kann es nicht sein!

Der Bund muss hier seine Verantwortung wahrnehmen und muss dafür Sorge tragen, dass diejenigen, die hier in der Pflicht stehen, auch die Möglichkeiten haben, die finanziellen und rechtlichen Rahmenbedingungen haben, um etwas beitragen zu können.

Jetzt möchte ich auf Ihre Frage eingehen: Wie schaut es aus mit den Investitionen und welche Investitionen brauchen wir? – Wir haben uns das konkret angeschaut für die großen österreichischen Landeshauptstädte mit eigenen städtischen Verkehrsunternehmen, das sind so fünf, und wir haben gesagt: Würden wir es überhaupt schaffen, dass wir dieses Mobilitätsziel erreichen? – Gute Nachricht, ja, wir würden es schaffen. Wir müssten bis 2030, wenn wir die Bundesziele für diesen Mobilitätsmasterplan ernst nehmen, doppelt so viel ÖV fahren als jetzt. Wir müssten den ÖV ausbauen: Wir brauchen Infrastrukturen, wir müssen mehr Busse führen und die Busse, die wir führen, müssten wir mit alternativen Antrieben führen. Okay, wir könnten es. Es würde uns circa 6 Milliarden Euro bis 2030 kosten. Das klingt nach viel Geld, aber es ist schaffbar! Wir könnten es!

Jetzt tritt etwas ein, wo wir als Städte einfach tatsächlich den Bund brauchen, denn uns ist nicht geholfen mit Förderungen, Finanzspritzen, einem Förderpaket, das von heute auf morgen aufgeht, die wirklich wie vom Himmel fallen, wo wir uns dann vielleicht auch noch im wettbewerblichen Verfahren gegenseitig zerfleischen müssen, dass wir diese Fördermittel bekommen, die vielleicht auch noch so konzipiert sind, dass die total an den Bedarfen der Städte vorbeigehen. So werden wir es nicht schaffen!

Was wir brauchen, das sind finanzielle und rechtliche Rahmenbedingungen, die uns Planungssicherheit verschaffen, denn so wie es derzeit aussieht, sind wir die, die am Schluss verhungern.

TRANSKRIPT

Ich möchte das noch veranschaulichen: Wir haben gehört, wir müssen Investitionen bis 2030 stark antreiben. Wir schaffen damit die Hälfte des gesamten Minderungsziels im Verkehr, die Städte schaffen das – die Hälfte des gesamten österreichischen Verkehrs, Treibhausgasemissionsziel. Wir würden es schaffen, aber tatsächlich schaut es so aus – wir haben eine Analyse gemacht unter den Städten mit mehr als 30 000 Einwohnern –, dass aktuell die Investitionen zurückgehen, und sie gehen massiv zurück. In den letzten vier Jahren ist der Anteil der Investitionen an den Gesamtausgaben zum öffentlichen Verkehr um die Hälfte zurückgegangen.

Warum ist das so? Was machen die Städte mit dem Geld? – Sie stecken das Geld in den laufenden Betrieb. Warum tun sie das? Warum stecken sie so viel in den laufenden Betrieb? – Nun ja, wie schon gesagt, wir sind am Ende einer Kette. Es gibt das Klimaticket. Das hat uns dankenswerterweise zu sehr, sehr vielen neuen Fahrgästen verholfen und die gilt es zu befördern. Es gibt einen Ausgleich für das Klimaticket. Den gewährt der Bund, aber den Ländern - - und die Weitergabekriterien an die Städte sind so undefiniert und so wenig konkret, dass viele Länder damit ganz etwas anderes finanzieren und das nicht bei den Städten ankommt.

Ein weitere Grund ist: Wir müssen unsere Fahrzeuge, und das betrifft gerade die städtische Busflotte, auf alternative Antriebe umstellen, und so ein elektrischer Bus kostet zwei- bis dreimal so viel wie ein herkömmlicher Dieselbus. Und on top sind wir jetzt draufgekommen, dass wir die nicht so nahe nebeneinander parken können wie die Dieselbusse, denn sonst geht das alles in Flammen auf, sondern dass wir neue Betriebshöfe für die dekarbonisierten Busflotten brauchen. Das heißt, die Städte stehen, und das alles bei der aktuell sehr, sehr kapriziösen finanziellen Lage der Städte und Gemeinden, mit dem Rücken zur Wand und können, weil diese Planungssicherheit eben nicht gegeben ist, dass sie wirklich die Mittel bekommen, die sie brauchen, jetzt nicht investieren. Sie wollen es, aber so wie das derzeit gestrickt ist, können sie nicht.

TRANSKRIPT

Wie ist es gestrickt? – Das System funktioniert so, dass alles, was sich im städtischen öffentlichen Verkehr nicht durch die Einnahmen finanzieren lässt, durch die allgemeinen Budgets der Städte getragen wird, und da haben wir in den letzten vier Jahren gesehen, dass dieser Anteil, dieser Zuschussbedarf um die Hälfte angewachsen ist. Wir zahlen jedes Ticket noch einmal als Stadt aus unseren eigenen Budgets. Wir zahlen zu jedem Ticket noch einmal genauso viel drauf. Egal ob das einer aus dem Stadtumland ist, der jetzt die Wiener Linien oder die Graz Holding nutzt, oder ein Wiener, eine Wienerin, ein Grazer oder eine Grazerin – wir zahlen das aus unserem Budget.

Was fordern wir jetzt als Städte? – Wir sagen, die anderen Länder haben es auch geschafft, einen finanzierten öffentlichen Verkehr gesetzlich auf den Weg zu bringen. Da gibt es das Regionalisierungsgesetz in Deutschland, dann hat man allgemeine Budgets, da weiß man, man kann die Mittel abrufen. Es gibt in der Schweiz den Agglomerationsfonds, da weiß man, man kann, wenn man abgestimmte Projekte einreicht für große Infrastrukturen, für Investitionen im Bereich des öffentlichen Verkehrs, Mittel nach nachvollziehbaren Kriterien bekommen.

Solche Dinge könnten unsere Finanzdirektor:innen in die Budgets reinnehmen, aber nicht Förderungen, die – so, so, so – vom Himmel fallen und die man dann vielleicht gar nicht kriegt, für die man sich dann mit einem Busunternehmer streiten muss, der gar nicht unter das Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetz fällt, gar nicht die Verpflichtung zur Umstellung der Antriebe hat; der darf sich genauso um die Ebin-Förderung bewerben.

Also wir brauchen das. Wir brauchen ganz dringend gesetzliche Planungssicherheit zur Finanzierung der großen Öffi-Infrastrukturvorhaben in den Städten und Stadtregionen und wir brauchen, um den laufenden Betrieb abzusichern, recht kurzfristig, recht schnell eine Aufstockung der §-23-Mittel im Finanzausgleich, der Bundesmittel, die direkt an die Städte gehen. Dann können wir uns gemeinsam darüber unterhalten, ob man das vielleicht nicht besser aufbaut. Wir haben da gemeinsam mit der TU Wien auch ein Modell entwickelt,

TRANSKRIPT

wie man die Mittel nicht nur daran orientiert, wie viel die Stadt im letzten Jahr ausgegeben hat, und wer mehr ausgegeben hat, der kriegt mehr Geld, sondern einfach zu schauen: Wie könnte ein Modell aufbauend auf Strukturparametern, Erfolgsparametern ausschauen?, Ist es gelungen, da die ÖV-Güte durch die Maßnahme wirklich zu erhöhen?, und dann gibt es mehr Geld.

Wir haben sehr viel Know-how reingesteckt. Wir haben unsere Ideen den Ministerien, BMF und BMK, auch schon präsentiert, aber wir brauchen die politische Unterstützung. Es darf **nicht** so sein, dass die, die es könnten, am Schluss alleine übergelassen werden sozusagen.

Patrick Horvath: Vielen herzlichen Dank, Frau Diplomingenieur Schwer.

Sie sehen, meine Damen und Herren, Budget, Budgetfragen sind keineswegs langweilig, sondern das Um und Auf, und wir haben jetzt erfahren, welche Überlegungen hier doch dahinterstecken und welche Konflikte es teilweise gibt. Das ist sicher ein Thema, das man noch weiter vertiefen könnte.

Wir kommen zur zweiten Runde unserer Frage, und ich wende mich wieder an Herrn Nationalratsabgeordneten Köllner. Als Land Burgenland haben Sie ja zahlreiche innovative Instrumente wie Sie in der Klimapolitik vorgehen können. Es gibt zum Beispiel einen Klima- und Sozialfonds. Sie haben auch mit der Burgenland Energie einen sehr innovativen Energiebetrieb, aber da gibt es natürlich noch andere Akteure, über die die Politik handeln kann, und mich würde interessieren: Sie haben da sicher viele Projekte auch in Bezug auf Mobilität, aber welche Leuchtturmprojekte, von denen Sie vielleicht auch sagen, das könnte vielleicht eine Vorbildfunktion haben, vielleicht auch überregional, haben Sie besonders beeindruckt? Welche würden Sie uns hier besonders gerne präsentieren?

Maximilian Köllner: Ja, bevor ich vielleicht auf Ihre Frage eingehe und auf die Klimastrategie 2030, die der Herr Bundesratspräsident in seinem Eingangsstatement bereits kurz angeschnitten hat, erlauben Sie mir vielleicht

TRANSKRIPT

noch einen Satz, weil es mir wichtig ist und weil ich den vorhin noch unterbringen wollte, aber dann vergessen habe: Es ist wirklich für unsere Region – noch einmal zurück zum Neusiedler See – auch sehr, sehr wichtig, wie wir mit dem Grundwasser umgehen.

Ich sage Ihnen ein Beispiel: Ich hatte einmal eine Pressekonferenz in der – ich weiß nicht, ob das jemand kennt – Vila Vita Pannonia. Dort gibt es einen Turm, und von diesem Turm aus, das war im Hochsommer – da hatten wir eine Pressekonferenz zu einem ganz anderen Thema –, sahen wir, als wir runtergeschaut haben, das war gegen die Mittagszeit, dass die landwirtschaftlichen Flächen mit dem Rainstar bewässert wurden. Das heißt, bis eigentlich das Wasser auf den Boden kommt, ist es sozusagen schon wieder verdunstet. Da werden natürlich zurzeit auch noch Kulturen angebaut, weil sie dementsprechend auch gefördert werden, die sehr bewässerungsintensiv sind, und auch hier braucht es endlich ein Umdenken, denn so beuten wir unser Grundwasser aus. Auch das ist wichtig, das hängt dann wiederum auch mit den Salzlacken zusammen. Die Salzlacken trocknen aus, sind wichtig für Flora und Fauna.

Jetzt gibt es Gott sei Dank ein Projekt, das Life-Pannonic-Salt-Project, das zum Großteil aus EU-Geldern und auch Bundes- und Landesgeldern finanziert wird. Da gibt es ein Maßnahmenpaket, um die Salzlacken zu erhalten, weil eben auch diese mit dem Grundwassermanagement einhergehen. Da geht es beispielsweise um die Hebung des Grundwasserspiegels. Da geht es darum, dass wir uns überlegen, wie wir in Zukunft, ohne die Landwirtschaft zu überfordern und die Wirtschaftlichkeit hintanzustellen, von bewässerungsintensiven Kulturen auf weniger intensive Kulturen umstellen können, um natürlich auch absatzfähig zu bleiben.

Das sind die Dinge, und da braucht es, glaube ich, in erster Linie einmal eine Bewusstseinsbildung, ein großes Kommunikationsnetzwerk auch unter den landwirtschaftlichen Betrieben in Einbindung mit der Politik, damit wir hier auch zu einem, ich würde sagen, Game-Changing-Prozess kommen.

TRANSKRIPT

Das wollte ich noch sagen, weil es natürlich auch für die Region Neusiedler See-Seewinkel ist, wo natürlich auch neben dem Weinbau, der weniger bewässerungsintensiv ist, auch sehr viele landwirtschaftliche Ackerflächen sind. – Ja, das spielt alles zusammen und das muss man, glaube ich, mitdenken.

Zu Ihrer Frage, vielleicht ganz kurz zur Klimastrategie: Das Burgenland ist ja sehr ambitioniert, was das betrifft. Man will ja schon zehn Jahre früher als der Bund energieunabhängig sein. Es gibt eine Reihe an Maßnahmen, ein Bündel an Maßnahmen, insgesamt 120 Einzelmaßnahmen. Natürlich sind Schwerpunkte: der Weg raus aus Öl und Gas, dementsprechende Förderanreize, das heißt, das Thema Gebäude, Heizung, auch Biodiversität, Nachhaltigkeit, auch im agrarischen Bereich, Energieeffizienz, aber natürlich auch Verkehr – wie es schon hier in dieser Runde öfters artikuliert wurde –, Mobilität, auch raumplanerische Elemente, wie wir mit unserem Boden umgehen, weniger Bodenversiegelung als Stichwort.

Ich darf da vielleicht gleich bei der Vizebürgermeisterin aus Graz einhaken, die für mich ein eigentlich ganz banales Beispiel gesagt hat, aber eines, bei dem jeder im Kleinen schon anfangen kann: Es ist nämlich das Wort Bäume setzen gefallen, weniger Versiegelung. Ich habe jetzt nur ein Beispiel für Sie. Ich habe mir die Mühe gemacht – und das ist jetzt keine Show für mich, bei Gott nicht –, ich habe mir die Mühe gemacht und bin stundenlang das Ortsgebiet meiner Heimatgemeinde abgefahren und habe mir angeschaut: Wo waren einmal Baumflächen? Wo waren einmal Grünflächen? Was ist da jetzt passiert? Man findet teilweise gar nicht mehr heraus, warum gewisse Flächen versiegelt wurden, warum Bäume nicht mehr stehen. Vermutlich war einmal ein Baum morsch, dann wurde er umgesägt – aber er wurde nicht mehr nachgepflanzt! Ich habe jetzt eine Baumpflanzungsoffensive und Begrünungsoffensive gestartet. Das ist jetzt klein. Was ich aber damit sagen will, ist: Wenn das jede Gemeinde macht, dann trägt man schon auch einen wesentlichen Teil dazu bei, das Klima zu verbessern. Ich komme ja auch aus der Kommunalpolitik, eine sehr bürgernahe Politik. Das ist mir ein Anliegen, ich bin auch ständig im Austausch

TRANSKRIPT

mit den Bürgern. Ich glaube, da müssen wir natürlich auch ansetzen. Bei all dem, was gesagt wurde, kann ich natürlich zustimmen, aber das ist auch ganz, ganz wichtig.

Zur Mobilität vielleicht: Das Burgenland ist ja eine Pendlerregion, peripher – das ist mittlerweile auch heute angesprochen worden: periphere, entlegene Gebiete –, die meisten Pendler pendeln nach Wien, auch nach Graz, die aus dem Südburgenland kommen, die aus dem Nordburgenland eher nach Wien. Natürlich ist hier der Ausbau der öffentlichen Infrastruktur und das Angebot essenziell. Also das ist die Kernaufgabe der Politik, hier gemeinsam ein verbessertes Angebot zur Verfügung zu stellen.

Der größte CO₂-Emittent ist bei uns im Burgenland der Verkehr. Dementsprechend gilt es, das Angebot eben auszubauen. Es schaut im Burgenland beispielsweise jetzt so aus, ich möchte ein paar Beispiele anführen:

Es wurde 2021 der Startschuss für den Südburgenlandbus nach Graz gegeben. Man merkt schon, dass es wirkt. Es sind bereits jetzt mehr als 1 200 Fahrgäste pro Woche, die diesen Bus in Anspruch nehmen. Auch die Verkehrsbetriebe Burgenland GmbH, eine Landestochter, hat 2022 zwei weitere Linien in Angriff genommen, nämlich B11 und B12, die vom Mittelburgenland ins Südburgenland gehen. Das sind zwei unterschiedliche Linien, die beispielsweise Student:innen und Schülerinnen und Schüler befördern. Auch diese wird sehr stark genutzt.

Aus meiner Region, Bezirk Neusiedl am See – vielleicht waren Sie dort schon einkaufen –, Designer-Outlet-Center-Parndorf: Die Gäste, die vor allem aus Osteuropa anreisen, aus dem Raum Bratislava, fahren mit dem Zug nach Parndorf, haben aber bis jetzt immer das Problem gehabt, von Parndorf Ort ins Outlet Center rauszukommen. Das will man erleichtern. Da fährt ab jetzt alle 30 Minuten ein E-Bus.

Hier müssen wir einfach noch stärker werden, noch mehr das Angebot ausbauen. Ich glaube, das ist ganz, ganz essenziell. Nur so kann die

TRANSKRIPT

Mobilitätswende gelingen: wenn wir den öffentlichen Verkehr ausbauen, aber auch, und darauf liegt auch ein sehr starker Fokus, das Radwegenetz verbessern.

Im Burgenland werden einige Millionen Euro bis 2025 investiert, ich glaube, insgesamt 25 Millionen Euro in das Radwegenetz. Das hat einerseits natürlich eine touristische Komponente, wir sind ein Radfahrland, das Radfahrland Nummer eins wollen wir werden, das ist auch ein ambitioniertes Ziel, aber natürlich auch kurze Wege für die Menschen, die einfach in den Gemeinden und in den kleinen Städten – denn im Burgenland gibt es keine großen Städte – wohnen, da wollen wir auch noch stärker werden. Das sind so die ambitionierten Ziele, die das Burgenland hat, was das Thema Mobilität betrifft.

Patrick Horvath: Auf die Zeit achten.

Maximilian Köllner: Ja, ich bin gleich fertig.

Patrick Horvath: Ein paar Sätze noch.

Maximilian Köllner: Ja. Sonst vergesse ich wieder etwas und dann muss ich wieder einen Nachsatz machen.

Ein Leuchtturmprojekt für das Jahr 2023 ist das burgenländische Anrufsammeltaxi, kurz Bast, das auch, eben weil wir periphere, entlegene Gebiete haben, vor allem im Südburgenland die Möglichkeit schaffen soll, rasch und unkompliziert mit einem öffentlichen Verkehrsmittel von A nach B zu kommen, auch eben aus den entlegenen Gebieten und Gemeinden. Ein flexibles System, das bedarfsgesteuert eingesetzte Kleinbusse hat. Da gibt es verschiedene Sammelpunkte. Es wurden Sammelpunkte definiert, und da kann man sich in den Betriebszeiten von Montag bis Freitag von 5 bis 20 Uhr ein Anrufsammeltaxi quasi vorbestellen. Da gibt es eine Rufnummer, eine App. Die Fahrt erfolgt eben von einem Sammelpunkt zu einem anderen Sammelpunkt. Das ist ein weiterer Weg, den das Burgenland geht, um in der Mobilität besser zu werden.

Patrick Horvath: Herzlichen Dank, Herr Abgeordneter.

Ich komme wieder zur Frau Vizebürgermeisterin. Frau Vizebürgermeisterin, im Zentrum unserer Konferenz hier steht ja der Begriff Mobilitätswende. Da muss man den Individualverkehr reformieren, da muss man den öffentlichen Verkehr ausbauen. Das ist ja eine Ansammlung von vielen, vielen Projekten. Da braucht man Ideen, da braucht man Umsetzung. Mich würde natürlich interessieren, was hier konkret geplant ist vonseiten der Stadt Graz. Ganz konkret: Was sind Projekte, die Sie haben? Ich wurde aufgeklärt, dass die U-Bahn vom Tisch ist, aber es gibt ein S-Bahn-Projekt. Es gibt vielleicht andere Dinge, die Sie uns präsentieren können. Mobilitätswende: Was machen Sie konkret?

Judith Schwentner: Ja, gerne. Ich fange trotzdem bei der Mobilitätswende mit dem kleinen – ich würde es nämlich nicht kleines nennen – Beispiel Bäume an. Die Bäume sind nämlich ziemlich relevant. Sie sind auch stellvertretend dafür, wie wir den öffentlichen Raum neu gestalten und was alles möglich ist, wenn wir ihn umgestalten. Deswegen ist es wichtig. Man kann schon erklären, warum die Bäume alle weg sind: weil man auf den Baumschutz in der Vergangenheit nicht so geschaut hat, vor allem in den Gemeinden, in den Kommunen, das nicht so ernst genommen hat und man auch gedacht hat, dass man einen alten Baum einfach durch einen neuen ersetzen kann. Kann man nicht, weil jeder alte Baum ist – ich weiß nicht – mindestens zehn Bäume wert, allein von der CO₂-Bilanz. – Sie schütteln den Kopf. Ich weiß es nicht genau, auf jeden Fall ist jeder alte Baum nicht ersetzbar durch einen kleinen neuen Baum und schon gar nicht sozusagen in dem Effekt, den er auf den Straßenraum hat.

Die Effekte von Bäumen auf den Straßenraum sind relevant für die Verkehrsgestaltung oder die Mobilitätsgestaltung im Neuen, denn wir müssen uns auf Straßen bewegen, die schattig sind, sonst halten wir es nicht aus. Es wurde schon erwähnt, hinsichtlich Margareten: unerträglich, wenn es heiß wird. Wenn wir uns das vorstellen, wie dieser Sommer sich wahrscheinlich gestaltet, dann werden wir diesen Schattenraum brauchen und sozusagen die Wege, die

TRANSKRIPT

zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden, müssen auch bequem und schön sein, damit das angenommen wird.

Die Verkehrswende beginnt also in der aktiven Mobilität. Wenn man es so haben will, mit den Bäumen, mit Gehwegen, mit Radwegen, und dann natürlich, was viel aufwendiger in Bezug auf die Infrastruktur ist, mit dem öffentlichen Verkehr. Also das Gehen und das Radfahren kosten weniger. Trotzdem, ich komme auf das noch zurück, brauchen wir Geld, auch vom Bund. Tatsächlich waren die Kommunen und die Gemeinden da in den letzten Jahren nicht entsprechend versorgt, um die Klimaziele erreichen zu können. Wir haben einen Masterplan Gehen in Graz, jetzt neu, also wir sind gerade am Fertigwerden. Wir haben zum ersten Mal eine Fußgänger:innenbeauftragte, die sich genau die Notwendigkeiten anschaut, die es gibt, um Menschen auf der Straße die Möglichkeit zu geben, sicher zu Fuß unterwegs zu sein. Da geht es um ältere Menschen, da geht es aber auch um Kinder und eben wieder um den Straßenraum.

Wir haben eine Radoffensive, zum Glück gemeinsam mit dem Land Steiermark, wo wir in den nächsten zehn Jahren 100 Millionen Euro investieren wollen und schon auf dem Weg dahin sind, zu investieren, und zwar in Radwege, die auch die Umlandgemeinden erreichen. Es ist wichtig, auch da das Umsteigen zu ermöglichen und attraktiv zu machen, damit die Leute auch aus den Umlandgemeinden, wo bei uns in Graz viele Menschen leben, bequem, sicher und schnell in der Stadt, im Zentrum oder an ihren Arbeitsplätzen sind. Deswegen ist ganz wichtig, das auch gemeinsam mit dem Land zu machen.

Stichwort U-Bahn: Wir haben sehr lange in sehr viele Studien investiert, weil das eine sehr heftige Diskussion war in Graz: Was ist das beste öffentliche Verkehrskonzept? Sämtliche Studien kommen zu dem Ergebnis, dass es gut ist, auf dem aufzubauen, was wir haben, nämlich auf der Straßenbahn und der S-Bahn, und sich sozusagen intensiv dafür einzusetzen, dass dort ausgebaut wird, nämlich flächendeckend. Auch da brauchen wir das Land, aber eben auch den Bund, weil Nahverkehrsknoten, die wir in den nächsten zehn, 20, 30 Jahren oder

TRANSKRIPT

weiter planen, sind eben die, die wir sozusagen ÖBB-orientiert planen, Stichwort Koralmbahn, aber auch mit der GKB. Das heißt, es geht alles ins Umland und soll das Umsteigen erleichtern.

Da komme ich jetzt zur finanziellen Geschichte. Ich kenne beide Perspektiven, ich war lange im Nationalrat. Ich weiß, dass die Städte dann weit weg erscheinen, irgendwo hinter dem Semmering ist Graz – das hat dann auch Probleme, nämlich zufällig die Gleichen wie in Wien, nur sind wir halt weiter weg und ein bisschen mehr aus dem Fokus. Man hat diese Tradition der 15a-Vereinbarungen, die recht kompliziert sind, weil es dann immer sozusagen Drittellösungen sind, man teilt sich das Geld auf. Das ist natürlich für eine Kommune wie Graz – jeder hat auch gehört, dass sie stark verschuldet ist – eine Challenge, die kaum zu bewältigen ist.

Es hat schon die Klimaministerin mit Investitionen begonnen, die 50 Prozent für öffentliche Verkehrsprojekte übernehmen. Ich glaube, das muss auch der Weg sein in die Zukunft, dass wir direkt – die Städte mit dem Bund – große Infrastrukturlösungen erarbeiten, für die gar nicht immer das Land notwendig ist. Also ich möchte das nur verstärken und unterstreichen, weil es tatsächlich ganz, ganz wichtig ist, um die Klimaziele zu erreichen und diesen Umstieg zu ermöglichen.

Wir haben auch ein Ziel. Wir machen gerade einen Mobilitätsplan 2040. Das Ziel, das dem voransteht und wo jetzt sozusagen Handlungen abgeleitet werden, ist 80-20. Das heißt, jetzt gerade haben wir einen MIV-Anteil im Modal Split, bei dem 40 Prozent der Menschen mit dem Auto fahren. 2040 sollen das nur mehr 20 Prozent sein und 80 Prozent im Umweltverbund unterwegs, also zu Fuß, mit dem Rad oder im öffentlichen Verkehr. Das ist für manche zu wenig, für manche zu ambitioniert. Ich glaube, wir liegen richtig, weil uns Experten, Expertinnen sagen, dass das machbar ist, aber eben nur in finanzieller Unterstützung auch durch den Bund, weil es da um viel Infrastruktur geht.

TRANSKRIPT

Aber um in der Bilanz dann klimaneutral zu werden, müssen wir das tun, weil sich genau dieses 80-20 auch an den Klimazielen 2040 orientiert. Das heißt, es wird auch immer gegengerechnet und geschaut: Wie viel sparen wir ein, wenn wir umsteigen, wenn wir zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs sind? Es hängt also alles mit allem zusammen, die Bäume letztendlich mit der Finanzierung durch den Bund.

Patrick Horvath: Vielen herzlichen Dank, Frau Vizebürgermeisterin. Ich sehe, dass da sehr viele konkrete Pläne existieren.

Herr Gemeinderat, wenn man eine Konferenz macht zum Thema Mobilität, dann kommt man natürlich um das Thema nicht vorbei, das heute in aller Munde ist, das ist die Elektromobilität. Das kann man einfach nicht unerwähnt lassen. Es würde sicher sehr interessieren, wie die Stadt Wien zu diesem Thema steht und was hier konkret von Ihrer Seite geplant ist.

Stephan Auer-Stüger: Vielen Dank. Jede Antwort braucht eine längere Einleitung, weil mir schon etwas wichtig ist in dem Zusammenhang zum Ausbau der Elektromobilität. Ich bin sehr froh, dass ich gehört habe – beim Vortrag der Rektorin –, dass das, was wir als Stadt Wien niedergeschrieben haben und im Gemeinderat beschlossen haben im Klimafahrplan, dass wir genau dort festgehalten haben – was auch die Frau Rektorin vonseiten der Wissenschaft her bestätigt hat –, das ist, wo wir ansetzen müssen.

Es ist von der Stadt-Wien-Seite her auf der einen Seite bei den Gebäuden und auf der anderen Seite bei der Mobilität. Den dritten Bereich, den Sie angeführt haben, die Primärenergieversorgung, überlassen wir den Wiener Stadtwerken und der Wien Energie, die dazu aber auch schon einen Plan vorgelegt haben. Warum betone ich das? – Weil es im Kapitel Mobilität zwei Hebel gibt, die dort angeführt sind: Der Ausbau der E-Mobilität ist Hebel zwei, Hebel eins ist der Umstieg. Das ist mir schon wichtig. Ich glaube, da müssen wir auch seitens der Politik klar sprechen.

TRANSKRIPT

Die Zukunft ist nicht das, dass wir jedes Auto, das draußen fährt – wenn Sie jetzt rausgehen zur Ringstraße, jedes Auto, das dann bei Ihnen vorbeifährt –, eins zu eins in E-Autos umsetzen. Das ist nicht der Plan, das werden wir auch nicht tun, sondern sinnvoll ist es – da kann ich nahtlos an dem anschließen, was die Frau Vizebürgermeisterin gesagt hat –, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs zu reduzieren und – dieser reduzierte Anteil – umzusteigen. Das ist unser Zugang. Das heißt, ich muss zuerst ausbauen.

Da ist natürlich für eine Stadt wie Wien, in der Größe, der Ausbau des öffentlichen Verkehrs das Wichtigste, weil wir nur so quasi die Kapazitäten schaffen. Das muss uns schon klar sein. Dass ich nicht immer von Margareten spreche: Sie kennen auch Mariahilf, Neubau, Josefstadt, dort bauen wir gerade die U-Bahn aus. Das freut die Wiener Linien, aber auch die Baufirmen, die beteiligt sind, wenn sie dort, wo sehr dicht besiedelt ist, jetzt auf einmal eine U-Bahn bauen dürfen; also der Ausbau der U1 und der U2 in nicht so besiedelten Bezirken war einfacher als der gerade erfolgende Ausbau der U2 – aber nichtsdestotrotz, wir machen das, weil wir das brauchen.

Wir brauchen die Kooperation mit der ÖBB, was unser S-Bahn-Netz betrifft, weil das auch für die Pendler:innen extrem wichtig ist.

Der dritte Ausbau betrifft schon das Radfahren und das Zufußgehen. Ich fange beim Zweiten an. Zu Fuß gehen tun wir alle. Wir können jetzt gerne emotionale Diskussionen, vor allem beim Wirten, beim Heurigen oder sonst wo führen, ob man jetzt Radfahrer ist oder Autofahrer, das kann man schon alles machen, aber: zu Fuß gehen tun wir alle. Dieses Zufußgehen muss angenehm sein und muss sicher sein. Daher haben auch wir, weil das Ministerium das zu Recht verlangt, die Masterpläne. Wir haben das auf Bezirke heruntergebrochen, drei Bezirke sind jetzt wieder dazugekommen, wir haben das letzte Woche präsentiert, also wir haben jetzt schon in über zehn Bezirken diese Masterpläne Gehen. Das ist extrem wichtig für das Steigern des Fußgänger:innenanteils. Sicher, bequem, beschattet halte ich für sehr wichtig.

TRANSKRIPT

Dasselbe betrifft das Radfahren. Ich fahre selber gerne mit dem Rad und fahre auch gerne mit meinen Kindern mit dem Rad, nicht nur quasi bei Ausflügen am Wochenende, sondern ich schaue auch, dass sie ihre Wege – mittlerweile sind sie so alt – in Wien mehr mit dem Rad erledigen. Ich selber stürze mich schon in manche Abenteuer, das gebe ich zu, ich finde das sogar sehr spannend, aber wenn ich dann mit meinen Kindern unterwegs bin, überlege ich mir das schon vorher, also: Wie ist der Radweg zu dem Ziel, wo ich hinwill, ausgebaut? Das heißt, wenn wir mehr Leute dazu bewegen wollen, auch Alltagswege mit dem Rad zu machen, dann müssen die sicher und bequem sein.

Wir haben jetzt in Wien das Konzept, dass wir Radhighways bauen, sprich größere Verbindungen über längere Kilometer, also weg von diesem Klein-Klein, wobei wir schon auch immer schauen, gemeinsam mit den Bezirken, wo gibt es konkret Verbesserungsbedarf, auch wenn es nur ein paar Meter sind, denn das kann schon ein Hindernis sein. Den Fokus legen wir aber gerade auf sozusagen die Schnellverbindungen. Das kann man sich anschauen im 2., im 22. Bezirk oder 4., 10. Bezirk, wo wir im 4. mit der Frau Bezirksvorsteherin eine Fahrradstraße machen, also wo dann der Fahrradverkehr auch den Vorrang hat.

Aber es wird weiterhin mit Autos gefahren werden. Die fahren dann elektrisch oder im Nutzfahrzeugbereich auch mit Wasserstoff. – Das sage ich ganz zum Schluss noch.

Was braucht man zum Ausbau der E-Mobilität? – Jeder, der von Ihnen ein E-Auto hat, weiß das: Sie brauchen eine gescheite Ladeinfrastruktur. Das machen wir; nicht nur, aber über die öffentliche Hand, das sage ich auch. Wir haben das ausgeschrieben, wo wir im öffentlichen Raum Ladeinfrastruktur ausbauen wollen. Die Wien Energie hat sich beworben, hat das genommen, baut diese gerade im Auftrag der Stadt Wien aus. Aber wir setzen auch auf die Kooperation mit den Privaten, sei das ein Bauträger im Garagenbereich, also im privaten Bereich, mit Supermärkten oder bei Shoppingcentern zum Beispiel. Da haben wir gerade ein Verhältnis von ungefähr 1 :1,8; also eins ist die Ladeinfrastruktur der Stadt Wien/Wien Energie und 1,8 ist private

TRANSKRIPT

Ladeinfrastruktur. Die brauchen Sie. Wir werden aber auch sogenannte Schnellladeinfrastrukturen brauchen. Das ist dann vor allem für den Schwerverkehr notwendig, also dass sie ganz schnell ihre Batterie beladen können.

Wenn ich das so salopp sagen darf: Das ist eine gewisse Challenge, weil diese Ladeinfrastruktur, die Sie brauchen, physische Bedingungen hat, die für den urbanen Bereich nicht so einfach sind. Wir starten via Wien Energie jetzt aber zwei Pilotprojekte am Gürtel, die werden in den nächsten Wochen errichtet.

Dann haben wir ein Pilotprojekt mit der Taxiinnung. Das Projekt wurde über ein Projekt des Städtebundes initiiert.

Darf ich kurz einen Klammerausdruck machen? Wenn hier Vertreter von Kommunen sind und sie noch nicht Mitglied im Städtebund sind: Ich glaube, das Plädoyer von Kollegin Schwer wird sein, dass es Sinn macht, beim Städtebund dabei zu sein.

Ein Projekt, das aus dieser Kooperation entstanden ist, ist das Ladesystem für Taxis, das kabellose Laden. Das heißt, Sie fahren mit dem Taxi zum Taxistand, dort ist eine Platte. Das Gute ist, dass ich überzeugter Nichttechniker bin, ich muss Ihnen jetzt nicht erklären, wie das funktioniert, aber es geht. Sie brauchen das nicht mehr verbinden, und die Platte lädt die Batterie im Auto.

Das ist eine Kooperation, ein Pilotprojekt, das wir gerade mit der Innung machen, weil wir ja auch von den Taxiunternehmen und den Taxifahrer:innen verlangen, dass sie ab 2025 keine Taxiautos, die Emissionen verursachen, mehr anmelden. Ab 2025 muss jedes neu zugelassene Taxi emissionsfrei sein. Den Umstieg fördern wir gerade. Das heißt, unser Prinzip ist Fördern, aber später kommt das Fordern.

Dann machen wir noch einen Pilotversuch mit der Wirtschaftskammer: Laden und Laden. Was heißt das? – Das heißt, in öffentlichen Ladezonen – den Wiener:innen ist das bekannt; bei Firmen, die über keinen Innenhof verfügen, in

TRANSKRIPT

den sie hineinfahren können, gibt es im Bereich der Straße Ladezonen, in denen sie stehen bleiben, ent- und beladen dürfen – wird jetzt auch Ladeinfrastruktur errichtet. Das heißt, die Firmen nützen die Zeit, die sie beim Be- und Entladen haben, auch zum elektrischen Laden der Batterie des Fahrzeugs. Das ist eine Kooperation mit der Wirtschaftskammer, die wir gerade starten.

Als letzten Punkt, dann höre ich schon auf: Die Wiener Linien überlegen sich auch vieles. Dazu braucht es auch Infrastruktur. Wir bauen gerade im Süden, in Liesing – 23. Bezirk –, eine eigene E-Bus-Garage. Kollegin Schwer hat es angeführt: Für das Aufladen der E-Busse kann man nicht einfach jede Garage, in der man jetzt Dieselbusse hat, eins zu eins zur E-Bus-Garage umrüsten. Wir bauen dafür eine neue.

Bis 2025 werden die Wiener Linien 50 E-Busse im Einsatz haben. Ganz stolz sind die Wiener Linien – ich glaube, zu Recht – auf den Wasserstoffbus. Dafür wird eine eigene Wasserstoffgarage in Heiligenstadt gebaut – ich hoffe, ich habe das richtig in Erinnerung. Dieser Wasserstoffbus ist gerade im Testbetrieb unterwegs, das ist ein weißer Bus, er ist Ihnen vielleicht schon einmal aufgefallen. Er testet gerade alle möglichen Fahrten, immer gerade, hinauf, hinunter und so weiter, lang und kurz. Er soll dann spätestens 2025 auch im Einsatz sein. Es gibt weltweit nicht so viele Firmen, die die Wasserstoffbusse, die wir brauchen, bauen. Davon ist man ein bisschen abhängig. Also das machen wir in Wien.

Patrick Horvath: Vielen herzlichen Dank, Herr Gemeinderat!

Der letzte Beitrag zu unserer Diskussionsrunde fällt Frau Dipl.-Ing. Schwer zu. Ich habe Ihnen als erste Frage eine scheinbar sehr trockene gestellt. Sie haben darin brilliert, dass Sie sie mit Leben erfüllt haben.

Versuchen wir das noch einmal: Ich möchte Sie nach den rechtlichen Rahmenbedingungen, die Städte haben, um eine Mobilitätswende herbeizuführen, fragen. Tempolimits, das ist nur eine punktuelle Sache, als

TRANSKRIPT

Beispiel – da gibt es sicher sehr viel mehr. Wo sehen Sie da Handlungsmöglichkeiten?

Stephanie Schwer: Vielen Dank für die Frage. Es heißt immer, die Städte jammern nur wegen des Geldes, sie brauchen nur das Geld. Da hat man aber die Forderungen unserer Geschäftsleitung nicht ausreichend gelesen, denn die Geschäftsleitung des Städtebundes, bestehend aus den Bürgermeister:innen der großen Städte, hatte in den letzten Jahren noch viel mehr Wünsche an den Bund. Das eine Thema, Tempolimits, haben Sie schon gebracht, Herr Horvath. Das ist wirklich zentral. Die Rektorin hat es auch in ihrem Vortrag drinnen gehabt.

Ich möchte das ganz kurz erklären: Wir haben gehört, wir müssen die aktive Mobilität, also das Zufußgehen und das Radfahren, in den Städten forcieren. Jetzt ist es so, dass man weiß, dass man den Radverkehr massiv ausbauen muss. Man muss die Radinfrastruktur massiv ausbauen, um nur diese 13 Prozent, die im Masterplan Mobilität des Bundes sind, zu erreichen. Das wären 800 Millionen Euro pro Jahr rein für die Radfahinfrastruktur.

Zurzeit haben wir für Klimaaktiv Mobil insgesamt, mit allen anderen Dingen, 60 Millionen Euro. Das heißt, es ist mehr als eine Verzehnfachung, was wir bräuchten – soweit die schlechte Nachricht, dass das Soll und das Ist so auseinanderklaffen.

Die gute Nachricht ist: Wir könnten uns einen Teil der gesicherten Radfahinfrastruktur im Ortsgebiet sparen, wenn wir Autos hätten, die Tempo 30 fahren, denn dann könnte man das mischen. Dann könnte man Rad-, Fuß- und Autoverkehr mischen. Das wäre dann sicher genug – das sagen uns die Professoren der TU Wien.

Wie ist es tatsächlich? – Tatsächlich ist es so, dass wir wissen, dass Tempo 30 in 75 Prozent aller Fälle missachtet wird. Von allem, was man misst, fahren 75 Prozent in Tempo-30-Zonen schneller als 30 km/h. Es fahren auch immer

TRANSKRIPT

45 Prozent schneller als 50 km/h in Tempo-50-Zonen. Das heißt, wir haben da ein Geschwindigkeitsproblem. Wir müssen die Geschwindigkeiten im System herunterbekommen, damit wir die Bedingungen für das Zufußgehen und das Radfahren wieder angenehm machen.

Die Städte haben bis 2008 selbst Radarüberwachung betrieben. 2008 ist man draufgekommen – Urteil der Datenschutzkommission –: Das steht ja gar nicht in der Straßenverkehrsordnung, dass die da ermächtigt sind – aus, Ende, alles abbauen, keine Radarüberwachung mehr auf Gemeindestraßen! – Das heißt, es wird nicht mehr überwacht. Die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister werden von ihren Bürgerinnen und Bürger direkt angerufen und bekommen Druck: Da vor der Schule wird zu schnell gefahren, was sollen wir machen? Da brauchen wir Tempokontrollen! – Sie können momentan aber genau nichts tun. Es wird schlicht und ergreifend nicht überwacht.

Die Einzigen, die noch überwachen können, ist die Polizei, aber Strafgeldaufteilung auf Gemeindestraßen ist höchst unattraktiv für den Bund, denn bei Städten mit weniger als 10 000 Einwohnern bekommt er von den Strafgeldern genau gar nichts. Zurzeit wird also nicht überwacht.

Das heißt, Städte- und Gemeindebund fordern, dass sie die Ermächtigung bekommen – das muss man einfach nur in die Straßenverkehrsordnung hineinschreiben –, diese Geschwindigkeiten im eigenen Wirkungsbereich selbst zu überwachen. Dann schaffen wir es, dann brauchen wir ein Drittel weniger Investitionen für den Radverkehr. Das heißt, wir sind bei der Mobilitätswende einfach schneller, weil wir nicht so viel investieren müssen, weil es viel schneller geht. Das heißt: Geschwindigkeitsüberwachung in den eigenen Wirkungsbereich der Städte und Gemeinden!

Das andere ist das Festsetzen von Tempo 30. Das dürfen wir zurzeit auch nur in begründeten Ausnahmefällen. Da muss man eine Grundlagenerhebung machen, da braucht man ein Verkehrskonzept. Man muss Verkehrszählungen machen, das Ganze muss begründet und erforderlich sein, und wenn man Glück hat, darf

TRANSKRIPT

man das dann. Statutarstädte tun sich leichter, aber viele kleinere Gemeinden einfach nicht. Dann wird es einfach nicht gemacht.

Viele machen Verkehrskonzepte, wollen den Verkehr beruhigen, machen Bürgerbeteiligungen, haben fertige Konzepte, aber dann sagt das Land: Also wir finden, das ist nicht erforderlich, ihr bekommt keinen Schutzweg, und nein.

Das ist also das Zweite: Wir sagen, die Städte müssen die Kontrolle über die gefahrenen Geschwindigkeiten im Ortsgebiet wieder stärker in die Hand nehmen können und brauchen da mehr Gestaltungsspielraum. Da meinen wir die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten. – Also das zu diesem einen Punkt, das ist eine sehr wichtige Forderung von Städte- und Gemeindebund. Da wünschen wir uns, dass da gemeinsam mit Bund und Ländern etwas weitergeht.

Ein weiterer Punkt, bei dem wir auch schon seit Jahren das BMK darum ersuchen, uns das legislativ zu ermöglichen, sind die schon eingangs in der Begrüßung von Generalsekretär Weninger genannten automatisierten Zonen-Zufahrtskontrollen.

Was ist das? – Es ist auch ein Bereich des Enforcements, wenn man das so sagen möchte. Das ist nichts anderes, als dass sich die Städte einfach eine Möglichkeit wünschen, über automatisierte bildgebende Verfahren die Fahrverbote, die sie verhängt haben – das mag jetzt ein komplettes Fahrverbot für alle Verkehrsarten sein, oder, wie im Fall der Busspuren, dass dann nur der Bus fahren darf, oder, wie im Fall des Radwegs, dass dann nur der Radfahrer fahren darf –, auch wirklich zu kontrollieren.

Das ist genau der Punkt: Wenn Sie jetzt im Sommer vielleicht in Italien unterwegs sind und dann dort in einer verkehrsberuhigten italienischen Kleinstadt – es muss nur Grado sein – Ihren Espresso trinken, denken Sie an uns! Denn das ist genau der Grund, warum Sie das dort ungestört machen können und warum Sie am Abend durch Grado flanieren können, alles voller Geschäfte ist und die Leute auf der Straße flanieren: Die haben das, die haben diese zona

TRANSKRIPT

traffico limitato – ich glaube, so heißt das; ich habe das sicher falsch ausgesprochen. Sie haben genau diese verkehrsbeschränkten Zonen. Die Städte dürfen diese Fahrverbote verhängen, auch nur zeitlich, wenn man es nur am Abend haben will. Sie dürfen das mit Kameras überwachen, und das funktioniert.

Das fordern nicht nur die Wiener, sondern wir haben mehr als ein Dutzend Städte in Österreich, die sagen: Ja, bitte, wir brauchen diese Änderung in der Straßenverkehrsordnung, wir wollen schon heute mit einem Pilotversuch starten!

Dann schaffen wir es, schnell Verkehr herauszubekommen und schnell und kostengünstig den Verkehr zu beruhigen. Wir brauchen da tatsächlich den Bund. Man kann unsere Stellungnahmen zur Straßenverkehrsordnung der letzten Jahre durchforsten: Sie werden überall auf diese Forderung des Städtebundes stoßen. Wir haben sogar mit dem Ministerium ein gemeinsames datenschutzrechtliches Gutachten gemacht, bei dem herausgekommen ist, dass das alles mit dem Datenschutz vereinbar ist, wenn es einmal in der Straßenverkehrsordnung steht. – Also bitte, bitte, die Zeit rennt, wir bräuchten das ganz schnell.

Schließen möchte ich mit diesen fiskal- und ordnungspolitischen Maßnahmen, die ja auch rechtliche Maßnahmen sind. Wir können die Mobilitätswende finanzieren, indem wir diese kontraproduktiven Steuern und Förderungen umlenken. Das ist eine Knochenarbeit. Man muss Leuten, die jetzt etwas bekommen, etwas wegnehmen und man muss das neu ordnen, aber man kann es tun.

Ein Beispiel, das uns von der aktuellen Bundesregierung besonders stark getroffen hat, ist der sogenannte Klimabonus. Zuerst haben wir uns gefreut: Es gibt eine CO₂-Abgabe, super! Wir haben 2024 1,4 Milliarden Euro, die eingehoben werden – das wird man doch vielleicht in die Finanzierung eines nachhaltigen Mobilitätssystems stecken können. Wir brauchen das Geld.

TRANSKRIPT

Was wird aber gemacht? – Es wird wieder an die Bevölkerung ausgeschüttet – auch okay, aber man hätte sich vielleicht einen Teil einbehalten und das alternative Mobilitätssystem finanzieren sollen. Was aber darüber hinaus gemacht wird, ist, dass eigentlich ein zusätzlicher Anreiz geschaffen wird, sich genau nicht in verdichteten Räumen anzusiedeln, wo der ÖV gut ausgebaut wird. Wer in Tripstrü wohnt, bekommt viel mehr Regionalausgleich als die Städterinnen und Städter. Auch wenn man das so machen wollte, dass man sagt: Gut, der muss viel mehr Auto fahren, der braucht mehr! –: Sogar der Budgetdienst des Parlaments hat festgestellt, dass der Bonus alles andere als relativ zu dem ist, was der durch das Pendeln mit dem Auto an Mehrausgaben hat.

Darüber hinaus – wir haben uns das Gesetz ganz genau angeschaut – sehen wir auch eine unsachliche Diskriminierung der Städterinnen und Städter, denn wenn man es so machen wollte, dass man sagt: Okay, die, die eine schlechte ÖV-Güteklasse haben – und das gibt es; im 100-mal-100-Meter-Raster kann man in ganz Österreich sehen, wie die ÖV-Güterklasse des Wohnortes ist –, sollen mehr bekommen! , hätte man sagen können, mit ÖV-Güteklasse A bis B bekommt man weniger Klimabonus als jene, die eine schlechtere ÖV-Güteklasse haben.

Das hat man aber nicht gemacht, sondern man ist hergegangen und hat zwar die ÖV-Güteklasse genommen, sie dann aber noch gewichtet: Ist das eine ländliche oder eine städtische Gemeinde? – Das führt jetzt zu der perversen Situation, dass Städterinnen und Städter mit der gleichen ÖV-Güteklasse wie jemand, der in Tripstrü wohnt, weniger Klimabonus bekommen als diejenigen, die in Tripstrü wohnen.

Unserer Meinung nach ist man da schon einen Schritt zu weit gegangen, denn das ist eine unsachliche Diskriminierung, mit der man nicht nur einen kontraproduktiven Anreiz setzt, sich an nicht integrierten, nicht verdichteten Standorten anzusiedeln, sondern dann darüber hinaus noch unsachlich Städterinnen und Städter diskriminiert.

Patrick Horvath: Bitte zum Schluss kommen!

Stephanie Schwer: Das war's. *(Beifall.)*

Patrick Horvath: Meine sehr geehrten Damen und Herren! Die Zeit läuft, das gilt für den politischen Handlungsbedarf bei Klimaschutz und Mobilität, und es gilt auch für diese Konferenz. Wir haben etwas überzogen. Die Zeit ist schon fortgeschritten, und es ist daher notwendig, die Konferenz zu schließen.

Ich möchte aber betonen: Durch unseren Fokus, den wir in den Fragen gesetzt haben, konnten zwar sicher nicht alle Fragen beantwortet werden, aber es war anschaulich, ich fand es spannend, und ich möchte mich noch einmal ganz herzlich bei den Diskutantinnen und Diskutanten dieser Runde bedanken.

Mein Dank ergeht auch nochmals an den Österreichischen Städtebund sowie an das Urban Forum dafür, dass sie diese Konferenz initiiert und ermöglicht haben.

Allem voran noch einmal unser herzlicher Dank an den Herrn Präsidenten des Bundesrates Günter Kovac!

Es gibt noch eine Möglichkeit, Fragen zu stellen, allerdings nicht hier in diesem wunderschönen Rahmen, sondern in einem ebenfalls schönen Rahmen: bei einem Empfang, zu dem der Herr Präsident uns alle einlädt. Es ist ein Rahmen, in dem man etwas trinken und sich vernetzen kann. Ich freue mich auch auf dieses Ambiente.

Ich bedanke mich für Ihr großes Interesse und erkläre hiermit den offiziellen Teil dieser Fachkonferenz für geschlossen. – Vielen herzlichen Dank. *(Beifall.)*