



## **Bericht zum GSV-Forum „Klimaneutralität findet Stadt“**

Die EU will bis 2050, Österreich sogar bis 2040 klimaneutral werden. Dazu werden die Städte, in denen im europäischen Durchschnitt über 70 Prozent der Treibhausgasemissionen entstehen, einen wesentlichen Beitrag leisten müssen. Nur mit Technologie allein werden diese Ziele nicht erreichbar sein, es bedarf vor allem substantieller Veränderungen unserer Lebensgewohnheiten, waren sich die Teilnehmer des GSV-Forums „Klimaneutralität findet Stadt“ Anfang Mai 2021 in Kooperation mit AustriaTech einig. Weiters gilt es an mehreren Schrauben wie Gesetzgebung, Steuerung, grenzüberschreitende Zusammenarbeit und Bürgerbeteiligung kräftig zu drehen.

### **Städte als Teil der Lösung - in Zusammenarbeit mit der Region**

Die Städte können diese Herausforderungen nur gemeinsam mit den Ländern bzw. den umliegenden Regionen lösen, betont Thomas Weninger, Generalsekretär des österreichischen Städtebundes, im Rahmen seiner Keynote. Als Beispiel nennt Weninger Eisenstadt, mit 14.000 Einwohnern laut eigenen Angaben „die kleinste Großstadt der Welt.“ Dort sind werktags nahezu doppelt so viele Menschen tätig wie die Stadt Einwohner hat. Für all die Pendler braucht es intelligente Mobilitätslösungen. Weninger: „Das ist eine der zentralen Herausforderungen am Weg zur Klimaneutralität, wie wir die Mobilität über die Stadtgrenze hinweg möglichst effizient organisieren. Die Corona-Pandemie hat uns einen Rückschlag versetzt, da viele Menschen vom öffentlichen Verkehr zum Pkw gewechselt haben. Diese potentiellen Kunden müssen wir wieder zurückholen.“

Weninger sieht die Städte nicht als Problem, sondern als Lösung auf dem Weg zur Klimaneutralität: Schließlich ist der Bodenverbrauch, gemessen an der Einwohnerzahl, in Städten äußerst gering und die dichte Bebauung ermöglicht attraktive Verkehrsangebote.

Über die Wege zum Ziel tauschen sich die Städte in diversen Fachausschüssen wie etwa dem Verkehrsausschuss regelmäßig aus, denn man müsse nicht in jeder Stadt das Rad neu erfinden.

### **EU-Mission: 100 klimaneutrale Städte bis 2030**

Der EU ist das Thema Klimaneutralität der Städte auch sehr wichtig, weshalb auf europäischer Ebene die Mission „100 klimaneutrale Städte bis 2030 – durch und für die Bürger“ gestartet wurde, für die sich auch österreichische Städte entsprechend vorbereiten, wie Martin Russ, Mitglied des EC Mission Board for climate neutral and smart cities und Geschäftsführer der AustriaTech berichtet. 100 ausgewählte Städte in unterschiedlichen Fortschrittsstadien bezüglich Klimaneutralität bzw. spezifische Quartiere in diesen Städten sollen zu Innovationszentren und Vorreitern werden und innerhalb von neun Jahren klimaneutrales Wirtschaften und Leben ermöglichen. Neuartige wirksame Lösungen in allen relevanten Sektoren – von Mobilität, Energie, Gebäude bis hin zu Kreislaufwirtschaft und Digitalisierung – sollen entsprechend etabliert und vermarktet werden. Russ: „Ziel ist es, Forschung und Innovation im Sinne der Gesellschaft und der Bürger zu maximieren und mit einem systematischen Zugang die Transformation zu schaffen.“ Wissen und Technologie, neue Geschäftsmodelle und Finanzierungsformen, Rechtsrahmen und Steuerung, soziale Innovation und Partizipation müssen bestmöglich zusammenwirken, um das ehrgeizige Ziel erreichen zu können. Letztendlich müssen die Städte zu Innovations-Hubs werden.

Im Rahmen der Mission kommt auch ein neues Instrument namens Climate-City-Contract zum Einsatz. Herzstück ist das gemeinsame abgestimmte Handeln von Stadt, Mitgliedstaaten und europäischer Ebene. Aus der Sicht von Russ eine „ziemliche Challenge“, jedoch seien wir auf einem guten Weg dorthin.

100 Städte bzw. Stadtteile im Jahr 2030 klimaneutral werden zu lassen, wird selbstverständlich mit beträchtlichen Kosten verbunden sein. Wenn man davon ausgeht, dass in jeder Stadt bzw. jedem Stadtteil durchschnittlich 100.000 Einwohner wohnen, geht Russ in etwa von zusätzlichen Investitionen von 10.000 Euro pro Bürger aus. Davon wird der Großteil voraussichtlich für Gebäude und etwa ein Viertel für den Verkehr erforderlich sein. Dennoch ist Russ überzeugt, dass sich diese Investitionen rechnen und die ökonomischen Effekte die Investitionen auf lange Sicht deutlich übersteigen werden.

Für die Transformation aller Städte wird die öffentliche Hand in Summe nur 10 - 15% der notwendigen Investitionen beisteuern können, ist Russ überzeugt. Die restlichen finanziellen Mittel müssen gemeinsam und in Zusammenarbeit mit Wirtschaft und den Bürgern aufgetrieben werden.

In der Mobilität sieht Russ die Neuverteilung des öffentlichen Raumes in der Stadt, die Kopplung von Energie und Verkehr, die Etablierung der Kreislaufwirtschaft, die Planungs- und Bau-Spielregeln wie die Garagenordnung und integrierte Service Angebote (z.B. Partnerschaft der Wiener Linien mit Einkaufszentren) als größte Herausforderungen.

### **Städte sind in vielen Fällen auf den Gesetzgeber angewiesen**

Den Städten ist der Handlungsbedarf durchaus bewusst – doch sind sie in vielen Fällen auch auf die Gesetzgeber angewiesen, wie Kai-Uwe Hoffer, Smart City Koordinator in der Stadtbaudirektion Graz, betont: „Die örtlichen Raumplanungs- und Baugesetze sind zu ertüchtigen, um in den Haupthandlungsfeldern Energie, Gebäude und Mobilität vorankommen zu können. Wenn substantielle Ergebnisse erwartet werden, sind präzise Anpassungen der relevanten Gesetzesvorgaben und Normen erforderlich.“

Darüber hinaus sei es für Städte in der Praxis sehr herausfordernd, den Spagat zwischen gebauter Realität und Anwendung von Innovationen zu finden und gleichzeitig die gesamtstrategische Entwicklung der Stadt in der Region voranzutreiben. Schließlich befinden sich auch viele Objekte in Privatbesitz, Graz besitzt nur relativ wenige Gemeindewohnungen.

Im Neubaubereich in Graz wurden jedoch bereits große Schritte getan, betont Hoffer: „Das 500 ha große ‚Smart City Zielgebiet West‘ wird zukunftsweisend und zentrumsnah entwickelt, die großen Quartiersentwicklungen ‚Reininghausgründe‘ und ‚My Smart City Graz‘ sind mitten in der Realisierung. Wohnraum, Bildungseinrichtungen, Büro- sowie Handelsflächen und Freizeitangebote werden zur ‚Stadt der kurzen Wege‘ kombiniert, neue attraktive öffentliche Räume geschaffen und smarte Energieversorgungen und Mobilitätslösungen realisiert. Außerdem wurde 2019 ein Klimaschutzbeirat etabliert, das Klimaschutzbudget mit 30.0 Mio. Euro dotiert und ein Klimaschutzplan auf den Weg gebracht.“

Erste Erfahrungen hat Hoffer bereits gesammelt: „Im Hinblick auf die Gesamtstadt kommen enorme Summen und Managementaufgaben auf uns zu. Ein gesellschaftlich und politisch breit getragener Schulterschluss ist für die Umsetzung Voraussetzung. Die Einbindung der vielen Akteure in die Planungsprozesse wird jedoch zur Mammutaufgabe, obwohl Graz gerade beim Thema Bürgerbeteiligung bereits langjährige positive Erfahrungen sammeln konnte und schon bisher sehr vorbildlich unterwegs war.“

### **Wien: Stadt und Land gemeinsam betrachten, neue kreative Modelle ausprobieren**

Angelika Winkler, stellvertretende Leiterin der MA 18 – Stadtentwicklung und -planung, Stadt Wien, bestätigt die Unerlässlichkeit des Einbindens des Umlandes in Mobilitätsfragen. Wien setzt daher nun auch auf Regionalstraßenbahnen und hofft auf eine entsprechende Bundesfinanzierung. Denn der Modal Split der Wiener sei ohnehin bereits sehr vorbildlich.

Gerade in einer Stadt ist der Nutzungsdruck auf den öffentlichen Raum sehr hoch. Hier gilt es neue Angebote fürs das zu Fuß gehen und Radfahren anzubieten und die Aufenthaltsqualität generell zu erhöhen. Das Ziel

der Stadt Wien ist die Wege, die mit dem Auto zurückgelegt werden, auf ein Fünftel zu reduzieren. Denn nach wie vor werden zwei Drittel der Flächen vornehmlich für den Autoverkehr verwendet, obwohl die Wiener nur jeden dritten Weg mit dem Auto zurücklegen. Ein Ungleichgewicht, an dem Städte wie Wien natürlich ansetzen könnten. Für alle, die beispielsweise aus beruflichen Gründen auf ein Auto angewiesen sind, seien Elektrofahrzeuge eine gute Alternative. Doch in einer Stadt wie Wien mit vielen Häusern aus der Jahrhundertwende ist die Bereitstellung entsprechender Ladeinfrastruktur herausfordernd. Winkler: „Im öffentlichen Raum kann es nur homöopathische Mengen an Ladestationen geben, da sind Garagen oder halböffentliche Räume gefragt“

Eine Lösung des Platzproblems könnten auch sogenannte Supergrätzl (angelehnt an die Superblocks aus Barcelona) sein, in denen der öffentliche Verkehr und der motorisierte Verkehr ausschließlich an den Rändern verkehren, um in der Mitte Platz zu schaffen. Winkler: „Vor allem in dicht bebauten Städten, wo es wenig Freiflächen gibt, ist das eine Möglichkeit, weitere Freiflächen zu schaffen. Die Wiener Bezirke haben bereits großes Interesse daran angemeldet.“

Generell müssen für die Bürger attraktive Angebote geschnürt werden, ist Winkler überzeugt: „Verkehrsplanung ist eine Angebotsplanung - was angeboten wird, wird auch genutzt, das gilt sowohl für den Rad- als auch für den Kfz-Verkehr.“

### **Wir müssen die Bürger bestmöglich mitnehmen**

Theresia Vogel, Geschäftsführerin des Klima- und Energiefonds, betont vor allem die Notwendigkeit der Bürgerbeteiligung und die Erschließung neuer Finanzierungsquellen: „Die Transformation braucht nicht nur Förderungen, sondern sie braucht Bürgerbeteiligung und vor allem auch privates Geld! Rein mit öffentlichen Geldern wird diese Veränderung nicht gelingen können. Wir müssen die Menschen bei diesem Transformationsprozess bestmöglich mitnehmen. Die Bevölkerung muss die Vorteile der Veränderungen sehen. Gleichzeitig gilt es auch klimafreundliches Verhalten zu belohnen, dann werden die Menschen auch mitmachen.“

Weiters brauche es aus der Sicht von Vogel eine fundierte Wissensbasis, Umsetzungsnetzwerke und einen geeigneten rechtlichen Rahmen.

Der Klimafonds leiste jedenfalls seinen Beitrag, indem Zuschüsse für konkrete Stadtprojekte („Leuchttürme“) für in 2040 resiliente Städte gegeben werden.

### **Die Forschung muss noch stärker europäisch und international zusammenarbeiten**

Für Margit Noll von der Österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) ist es wichtig, dass es eine Forschungs-Plattform über die Landesgrenzen hinweg gibt: „Wir müssen die Kompetenzen und Erfahrungen aller europäischen Länder nutzen, um die Klimaziele zu erreichen!“

Dazu gibt es bereits Ansätze wie z.B. gemeinsame Programmplanungs-Initiativen (JPI Urban Europe), die nationale Forschungsschwerpunkte vernetzen und über transnationale Ausschreibungen die Möglichkeit bieten, auf europäischer Ebene zusammenzuarbeiten. Um diese Kooperation zu stärken, ist derzeit eine europäische Partnerschaft von 25 europäischen Ländern und der Europäischen Kommission in Vorbereitung. Die Partnerschaft Driving Urban Transitions hat das Ziel, Kompetenzen und Kapazitäten für urbane Transformationen aufzubauen und Forschungsergebnisse verstärkt in die Umsetzung zu bringen. Diesbezüglich ortet Noll Verbesserungsbedarf bei der Zugänglichkeit der Erfahrungen geförderter Projekte. Daher wird besonderes Augenmerk auf sektorübergreifende Forschung sowie die Zusammenarbeit von städtischen Akteuren, Stadtverwaltung, Unternehmen, Zivilgesellschaft und Forschern gelegt.

## **Energiebedarf wird ansteigen, smarte Lösungen sind erforderlich**

Elektrifizierung ist eine wesentliche Strategie zur Dekarbonisierung, ist Wolfgang Pell, Group Representative Innovation Participations, Verbund, überzeugt. Auch wenn künftig weitere Effizienzgewinne erzielt werden, wird der fortschreitende Einsatz von Elektrizität unweigerlich zu einem höheren Strombedarf „in relevantem Ausmaß“ führen. In der österreichischen Energiestrategie sei diese Tatsache jedenfalls berücksichtigt, ein kräftiger Ausbau erneuerbarer Energien in der Höhe von 27 TWh ist geplant. Den größten Anteil soll die Photovoltaik beitragen. Laut Pell wird da ein nicht unerheblicher Flächenbedarf auf uns zu kommen, für den Österreichs Dächer keinesfalls ausreichen werden. Zweitwichtigste Säule ist die Windkraft, aus der bereits gut ausgebauten Wasserkraft könne nur mehr wenig zusätzlich herausgeholt werden.

Für die durch diese Pläne fortschreitende Dezentralisierung der Stromerzeugung wird auch das sogenannte „demand side management“ entscheidend sein, also Angebot und Nachfrage möglichst beim Verbraucher bzw. beim Erzeuger auszugleichen. Nur so können die Stromnetze entlastet werden. Zusammen mit kleineren Stromspeichern wie Batterien könnte das auf kleinerer Ebene in gewissen Zeitspannen gut funktionieren. In Zeiten knapper erneuerbarer Energiemengen wie beispielsweise im Winter wird jedoch auch das nicht ausreichen, da werden neue Speichertechnologien wie power to gas (z.B. Wasserstoff) erforderlich sein, um eine sichere ganzjährige Versorgung mit erneuerbarem Strom in Österreich zu gewährleisten.

## **Energieeinsparung als wichtige Stellschraube**

Vogel hebt in diesem Zusammenhang die Bedeutung des Energiesparens hervor: Einerseits könne dies durch den Umstieg auf neue Geräte, Technologien und Prozesse gelingen, andererseits durch Verhaltensänderungen. Das wird umso attraktiver, je mehr Anreize für Bürger gesetzt werden. Vogel: „Wir wissen aus Befragungen, dass ca. 30% sehr motiviert sind etwas zu tun, 20 - 25% mit dem Thema nicht wirklich etwas anfangen können und das letzte Drittel sich dazwischen befindet. Wir müssen jedoch auch die Leistbarkeit effizienter Technologien im Auge behalten. Andererseits weisen manche Bürger bereits heute einen so geringen Energieverbrauch auf, dass man nicht mehr sehr viel einsparen kann.“

## **GSV: Bürger in dem Prozess bestmöglich mitnehmen**

Mario Rohrer, GSV, hält abschließend fest, dass zur Erreichung der Klimaziele bald konkrete Maßnahmen mit planbarem Zeithorizont folgen müssen, in welche die Bürger und die Wirtschaft einbezogen sind. Im Verkehr müssen zusätzliche attraktive Angebote für die Menschen geschaffen werden – nicht nur in Städten. Unterschiedliche Einsatzgebiete werden unterschiedliche Lösungen erfordern. Für alle, die weiterhin auf das Auto bzw. den Lkw angewiesen sind, muss es auch in Zukunft leistbare und praxistaugliche Lösungen geben. Insgesamt werden Technologieoffenheit sowie die Akzeptanz neuer Spielregeln die Schlüssel zum Erfolg sein.

Bernhard Weiner, GSV, 15.6.2021