



Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 3109

BMK - VI/1 (Allgemeine Klimapolitik)
Stubenbastei 5
1010 Wien

Beilagen
RU3-U-500/129-2023
Kennzeichen (bei Antwort bitte angeben)

E-Mail: post.ru3@noel.gv.at
Fax: 02742/9005-14350 Bürgerservice: 02742/9005-9005
Internet: www.noel.gv.at - www.noel.gv.at/datenschutz

Bezug	Bearbeitung	(0 27 42) 9005	Durchwahl	Datum
LAD1-VD-173222/047-2023	Dipl. -Ing. Raphaela Böswarth	14917		30. August 2023

Betrifft
NEKP (Nationaler Energie und Klimaplan) - Konsultation

Seitens des Landes Niederösterreich wird zu dem, mit Schreiben der Verbindungsstelle vom 13. Juli 2023 (VSt-5259/78) übermittelten Konsultationsentwurf zum Nationalen Energie- und Klimaplan für Österreich, wie folgt Stellung genommen:

Allgemeine Anmerkungen:

Nach Artikel 14 der Verordnung (EU) 2018/1999 über das Governance-System für die Energieunion und für den Klimaschutz ist die Republik Österreich verpflichtet, einen Entwurf der aktualisierten Fassung des NEKP für den Zeitraum 2021 bis 2030 bis 30. Juni 2023 der Europäischen Kommission vorzulegen. Die finale Fassung des aktualisierten NEKP ist bis zum 30. Juni 2024 der Europäischen Kommission zu übermitteln.

Der NEKP soll umfassend aufzeigen, wie die EU Energie- und Klimaziele Österreichs bis 2030 gebietskörperschaftsübergreifend erreicht werden können. Gegenüber dem bisherigen Plan aus dem Jahr 2019 ist eine enorme Steigerung des Ambitionsgrads notwendig, um die neue THG-Reduktionsvorgabe von – 48 % (vorher – 36 %) auf Basis des Jahres 2005 im Rahmen der Lastenteilungsverordnung (ESR) zu erreichen.

Das Land Niederösterreich unterstützt die Bemühungen der Bundesregierung beim Erreichen der EU Energie- und Klimaziele Österreichs und hat in den letzten Jahren bereits wesentliche Umsetzungsschritte hinsichtlich des Ausbaus Erneuerbarer Energien, der Steigerung der Energieeffizienz sowie der Reduktion von Treibhausgas-Emissionen gesetzt. Hier ist vorrangig das NÖ Klima- und Energieprogramm zu nennen, welches die Klima- und Energiemaßnahmen im Wirkungsbereich des Landes Niederösterreich bis 2025 bündelt und am 19. Jänner 2021 durch die NÖ Landesregierung und am 25. Februar 2021 durch den NÖ Landtag beschlossen wurde. Viele der darin enthaltenen Maßnahmen erfordern jedoch auch geeignete Rahmenbedingungen auf Bundesebene - somit ist die Erreichung der übergeordneten Ziele des Landes Niederösterreich auch stark von der Umsetzung wirkungsvoller Maßnahmen auf Bundesebene abhängig.

Aus den nun übermittelten analytischen Grundlagen geht eine durchaus signifikante Reduktion der Treibhausgasemissionen hervor: so kann im Szenario „with additional measures“ (WAM) eine Reduktion der Treibhausgasemissionen von 35 % bis zum Jahr 2030 gegenüber 2005 erreicht werden. Gleichzeitig wird aber auch das erforderliche Ambitionsniveau ersichtlich – denn auch bei Umsetzung aller im WAM-Szenario hinterlegten Maßnahmen (wie z.B. Beschluss EWG) fehlen, zur Erreichung des von der EU festgelegten Ziels von -48 % gegenüber 2005, immer noch 13 Prozentpunkte, die es durch zusätzliche Maßnahmen zu schließen gilt.

Stellungnahme zum Prozess:

Der NEKP berührt sehr viele Kompetenzen der Länder. Für eine Aktualisierung wäre daher eine umfassende Abstimmung zwischen dem Bund und den Bundesländern erforderlich. In diesem Zusammenhang wird festgehalten, dass der von den Ländern gewünschte Abstimmungsprozess (vgl. LKRK Beschluss vom 30. September 2022, LERK Beschluss vom 29. September 2020, Sitzung der Bund-Länder Arbeitsgruppe am 1.3.2023, Stellungnahme NÖ vom 29.03.2023 zum NEKP Entwurf) nicht in einer zufriedenstellenden Form stattgefunden hat.

Eine fachliche und politische Abstimmung, insbesondere in Bezug auf zu ergänzende oder zu verstärkende Schlüsselmaßnahmen zur Schließung der Ziellücke ist von enormer Bedeutung für eine spätere Umsetzbarkeit. Dabei sollen insbesondere bestehende Bund-Länder-Abstimmungsprozesse wie Wärmestrategie, Integrierter Netzinfrastrukturplan,

Bund-Länder-Dialog Erneuerbare Energie, etc. als Rahmen genutzt werden. Wie auch schon in der letzten Stellungnahme des Landes NÖ angemerkt, erscheint zur Klärung von divergierenden Positionen zwischen Bund und Ländern eine Einbindung aller Bundesländer in das politische Steuerungsgremium zum NEKP als erforderlich.

Abschließend zur Prozesssicht wird daher erneut gefordert, die Länder im Zuge der weiteren Bearbeitung und der nächsten Schritte bis zur Übermittlung des finalen Entwurfs an die EU inhaltlich einzubinden und die politische Abstimmung mit den Ländern entsprechend durchzuführen.

Weiters ist festzuhalten, dass den Ländern auch zu späteren Zeitpunkten - insbesondere, wenn alle erforderlichen Inhalte vollumfänglich vorliegen, die Möglichkeit für Stellungnahmen gewährt wird – unabhängig von einer öffentlichen Konsultation.

Fachliche Stellungnahme zu den vorliegenden Inhalten:

Der Entwurf des aktualisierten „Integrierten nationalen Energie- und Klimaplan“ enthält wesentliche Informationen zu Zielen und Rahmenvorgaben und analytische Grundlagen. Der Kern des Papiers, die Strategien und Maßnahmen in den einzelnen Dimensionen und Bereichen sind jedoch beinahe weniger konkret ausgeführt, als dies im bisherigen Dokument der Fall war. Es fehlen aus unserer Sicht auch Beispiele aus den Bundesländern, um die Bandbreite und Vielfalt an möglichen Maßnahmen zu dokumentieren. Wir gehen jedoch davon aus, dass zur Berechnung der Szenarien alle Maßnahmen berücksichtigt wurden.

- Mehrfach erwähnt und quantitativ dargestellt wird zwar die ETS-Flexibilität (etwa **Seite 18 und 168**) - es wird jedoch nicht klar kommuniziert, ob diese Flexibilitäten auch genutzt werden.
- Wenn im Entwurf auf die RED III (Renewable Energy Directive) Bezug genommen wird, ist nicht immer klar, dass diese noch nicht formal beschlossen ist (z.B. **Seiten 20 u. 114**).
- **Seite 20** zu den Aufzählungspunkten „100 % des inländischen Stromverbrauchs bis 2030 durch erneuerbare Quellen im Inland abdecken (national bilanziell)“ und „Beschleunigung des Netzausbaus und Verstärkung der Netzkapazitäten für elektrische Energie“

Eine wesentliche Voraussetzung, um die Ziele der Energiewende zu erreichen ist der Ausbau der Netze, was mit hohen Netzinvestitionen einhergeht - schon jetzt zeigen sich vermehrt Netzengpässe, die einem forcierten Ausbau der Erzeugungsanlagen entgegenstehen. Generell ist anzumerken, dass dem Ausbau der Netze im gegenständlichen Konsultationsentwurf nicht die erforderliche Bedeutung zugemessen wird - es müssen geeignete gesetzliche Rahmenbedingungen geschaffen werden, welche Verteilstromnetzbetreiber mit hohem Anteil an Ökostromanlagen entlasten und Anreize zur Integration von Erneuerbaren Erzeugungsanlagen schaffen.

- Tabellen 4 und 5 (auf **Seiten 28 u. 29**) stellen die NÖ Ziele nicht korrekt dar bzw. sind die Quellen undifferenziert und die Werte nicht in den relevanten NÖ Publikationen nachvollziehbar.
Die Angaben zur „Reduktion EEV“ nehmen - ohne Angabe der konkreten Quelle - Bezug auf „NÖ Publikationen; bis 2030 und 2040 jeweils - 24 PJ EEV“.
Das Reduktionsziel der THG non-ETS Emissionen für NÖ bis 2030 beträgt gemäß NÖ Klima- und Energiefahrplan -36% bezogen auf 2005.
Ein beschlossenes Reduktionsziel der THG non-ETS Emissionen für NÖ bis 2050 liegt derzeit nicht vor. Die Ziele Niederösterreichs wurden bereits in der Stellungnahme zum vorläufigen NEKP Entwurf per Schreiben vom 29.3.2023 übermittelt.
- Die Hinweise (auf **Seite 29**), wonach „im Rahmen des Finanzausgleichsgesetzes 2017 (FAG 2017) finanzielle Bestimmungen im Falle einer Nicht-Erreichung der Zielvorgaben gemäß Effort Sharing-Verordnung geregelt“ seien, ist wohl als Hinweis auf die Bestimmungen der §§ 28 und 29 FAG 2017 sowie der *Verordnung (EU) 2018/842 [...] vom 30. Mai 2018 zur Festlegung verbindlicher nationaler Jahresziele für die Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Zeitraum 2021 bis 2030 als Beitrag zu Klimaschutzmaßnahmen zwecks Erfüllung der Verpflichtungen aus dem Übereinkommen von Paris sowie zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 525/2013* zu verstehen und könnten im Entwurf als jene konkretisiert werden.
- **Seite 31:** *„Maßnahmen zur Reduktion der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor setzen auf verschiedenen Ebenen an. Während auf Ebene des Bundes insbesondere die überregionale Infrastrukturentwicklung, die Erstellung strategischer Rahmenpläne, das verkehrsbezogene Steuerwesen sowie Finanzierungsfragen im Zuge des Finanzausgleichs zwischen den*

Gebietskörperschaften (Zuweisung von Steuereinnahmen an Länder und Gemeinden) im Vordergrund der Maßnahmensetzungen stehen, sind Länder und Gemeinden in erster Linie für attraktive Angebote im regionalen und kommunalen öffentlichen Verkehr, für Raumordnung, für Fuß- und Radfahrinfrastruktur sowie für Parkraumbewirtschaftung oder Stellplatzverordnungen zuständig.“

Seitens des Bundes wären hier wesentlich mehr an Aufgaben und Verantwortlichkeiten zu nennen. Abgesehen von der genannten Infrastrukturentwicklung ist aus unserer Sicht die Erstellung von strategischen Rahmenplänen zu wenig. Es bedarf auch einer Beteiligung an Umsetzungsmaßnahmen, speziell im öffentlichen Verkehrsangebot auf der Schiene, aber auch verstärkt im Bereich der flächenerschließenden Kraftfahrlinien- und Bedarfsangebote. Ein wesentlicher Punkt wurde ebenfalls nicht aufgelistet – dieser betrifft die Schaffung und Bereitstellung eines geeigneten legislativen Rahmens für speziell neue, ergänzende Mobilitätsangebote abseits von Bahn- und Busverkehren.

- Auf **Seite 39** wird u.a. die *„Beschleunigung von Genehmigungsverfahren“* als zusetzender, notwendiger Impuls im Zusammenhang mit dem Ziel genannt, 100% (national bilanziell) der Stromproduktion bis 2030 aus erneuerbaren Energiequellen zu decken: Die Beschleunigung von Verfahren wird mit anderen Interessen (Rechtsschutz Dritter) abzustimmen sein.
- **Seite 51:** *„Im Hinblick auf die notwendige Steigerung des Anteils von erneuerbaren Energien wurden die bundesgesetzlichen Rahmenbedingungen für die Energiewende gesetzt, sowohl was Förderungen aber auch was neue Marktrollen wie Energiegemeinschaften und den Anschluss von Erzeugungsanlagen ans und deren Zugang zum Netz betrifft (Festlegungen im EIWOG 2010).“*
Die genannten bundesgesetzlichen Rahmenbedingungen stellen eine deutliche Verbesserung gegenüber der Vergangenheit dar, für die Energiewende wird es aber noch weiterer, darüberhinausgehender Anstrengungen bedürfen.
- **Seite 64:** Hier wird eine sektorale Zielaufteilung durch ein neues KSG vorweggenommen, welches noch nicht akkordiert ist. Hierzu wäre eine Abstimmung in einem geeigneten politischen Steuerungsgremium zum NEKP anzuraten.
- **Seite 65:** *„Strategischer Ansatz Österreichs für die Erreichung einer emissionsarmen Mobilität der Zukunft ist das Prinzip Vermeiden (von nicht unbedingt erforderlichen Verkehren), Verlagern (auf effiziente Verkehrsträger) und*

Verbessern (der eingesetzten Technologien). Damit wird ein Pfad eingeschlagen, der mit dem im Regierungsprogramm verankerten Ziel einer fossilfreien Mobilität bis 2040 kompatibel ist und Österreich als Vorreiter in der Elektromobilität und beim Ausbau des öffentlichen Verkehrs positioniert.“

Die hier getroffenen Aussagen wurden nicht mit entsprechenden Maßnahmen belegt, v.a. was die „Vermeidung“ betrifft. Der Begriff „Vorreiter“ kann hier nicht unterstrichen werden, da beispielsweise zu einem Ausbau des öffentlichen Verkehrs ein zeitgemäßer Ansatz notwendig wäre, der nicht nur den Ausbau von Schieneninfrastruktur und eine Erweiterung des Busnetzes umfasst, sondern auch die Integration weiterer öffentlich zugänglicher Mobilitätsangebote und deren einfache und niederschwellige Bereitstellung für ÖV-Nutzer.

- **Seite 69:** *„In den Energie- und Treibhausgasszenarien, die vom Umweltbundesamt gemeinsam mit wissenschaftlichen Partnerinstitutionen erstellt werden, wurden in einem Szenario „Transition“ die Möglichkeiten für die Umsetzung der Klimaneutralität bis 2040 analysiert. Die Ergebnisse deuten darauf hin, dass ein Ausstieg aus der Nutzung fossiler Brennstoffe in den meisten Energieverbrauchssektoren – insbesondere Mobilität, Gebäude, Dienstleistungen – selbst innerhalb eines relativ kurzen Zeitraums von knapp 20 Jahren mit den heute verfügbaren bzw. erwartbaren Technologien am Markt möglich ist, wenngleich dazu erhebliche Investitionen zu tätigen sein werden.... Die Maßnahmen, die im Szenario Transition unterlegt wurden, sind politisch nicht akkordiert, es erfolgte jedoch eine grundlegende Abstimmung von Parametern mit Stakeholdern im Rahmen eines Projekt-Beirats.“*

Da es sich gerade bei diesem Szenario doch um ein wesentliches handelt, da mit bestehenden und bereits geplanten Maßnahmen eine Zielerreichung gemäß Analysen dieses Berichts nicht möglich ist, wäre eine nähere Beschreibung dieses Szenarios essenziell. Es wird davon ausgegangen, dass es im Zuge des notwendigen Abstimmungsprozesses Bund – Länder nähere Informationen dazu geben wird.

- **Seite 73:** *„....Anteil erneuerbarer Energie am Bruttoendenergieverbrauch wird es notwendig sein, dass Österreich das nationale Ziel von 46-50 % (NEKP 2019) auf mindestens 60% bis 2030 anhebt“*

Der angegebene Zeitraum bis 2030 erscheint sehr kurzfristig – insbesondere was den dafür nötigen Ausbau der Übertrags- und Verteilnetze betrifft.

- Der Ausstieg aus fossilen Energieträgern für die Beheizung von Gebäuden wird auf **Seite 76** angesprochen (Stufenplan): Soweit ersichtlich ist das Erneuerbare-Wärme-Gesetz (EWG) (212/ME) (mit Stilllegungsgeboten und Kompetenzdeckungsklausel zugunsten des Bundes) aktuell nicht beschlossen.
- **Seite 77:** „Fit for 55-Vorschlag: durchschnittlich +0,8 % Punkte pro Jahr 2021-2025, +1,1 % Punkte pro Jahr 2026-2030; zusätzlich nationale indikative Top-Ups (für AT im aktuellen Entwurf: 0,7 %-Punkte 2021-2025; 0,4 %-Punkte 2026-2030)“
Unklare Formulierung – Prozentpunkte beziehen sich vermutlich auf Energieeffizienz
- In der Überschrift iii auf **Seite 78** wird auf „Mio. t RÖE“ und *installierte Gesamtleistung (MW)* abgestellt, im anschließenden Text jedoch auf die Einheit TWh.
- **Seite 79:** Geothermie wird hier mit Null bewertet – es ist davon auszugehen, dass Geothermie künftig aber zumindest eine gewisse Rolle spielen wird.
- **Seite 88:** „Bis 2040 ist eine Versorgung mit erneuerbarem Gas sicherzustellen“
Unspezifische Formulierung – von welchen Gasmengen wird hier gesprochen?
- **Seite 101:** „Regionen: ländliche Räume mobilisieren und nachhaltig verbinden“
Aus Sicht des Landes NÖ sind ländliche Räume sehr wohl mobil, es bedarf jedoch eines konsequenten Ausbaues von bedarfsgerechten ÖV-Angeboten, um der ländlichen Bevölkerung auch die Wahlfreiheit zwischen Individualverkehr und öffentlichem Verkehr zu ermöglichen.
- **Seite 104:** „Nach Art. 5 der Effort Sharing-Verordnung kann die Republik Österreich zur Einhaltung ihrer Verpflichtungen aus der Verordnung zudem Transfers von Emissionszuweisungen mit einem oder mehreren EU-Mitgliedstaaten vornehmen.“
Das Thema Zertifikateankauf wird im NEKP nicht behandelt, obwohl der Bundesrechnungshof klar die Entwicklung einer Ankaufsstrategie empfohlen hat.
- **Seite 107ff:** Stärkung des Öffentlichen Verkehrs
Das Land NÖ unterstützt die Zielsetzung bei der Weiterentwicklung des Öffentlichen Verkehrs vollumfänglich. Kurz- bzw. mittelfristig muss jedoch besonders in die Qualität des Angebots (Takte, Fahrzeugangebot, etc.) aber auch bei der Pünktlichkeit und Verlässlichkeit, speziell zu Spitzenzeiten investiert werden. Das subjektive Empfinden ist speziell in den Monaten und Jahren nach der Spitzenauslastung vor der Corona-Pandemie nicht auf einem gleichwertigen Niveau. Verlässlichkeit und Angebot bilden die wichtigsten Faktoren für den

Umstieg auf das öffentliche Schienennetz und bilden somit das primäre Anforderungsprofil. Im tariflichen Bereich sind seit 2021 große Schritte erzielt worden, eine weitere preisliche Absenkung würde keine nennenswerten Effekte erzielen, anders als die zuvor genannten Faktoren.

- **Seite 109:** *„Kontinuierlicher Ausbau der Linienbusverkehre (auf Länder-/Gemeindeebene). Finanzielle Unterstützung des Angebotsausbaus durch KlimaTicket Regional-Mittel“*

Das CO₂ Einsparungspotential durch die Förderung des Nah- und Regionalverkehrs ist wesentlich größer als jenes durch den Ausbau von Fernverkehren. Der kontinuierliche Ausbau des Linienbusverkehrs in Kombination mit Bedarfsverkehren ist daher essentiell. Der begonnene Mitteleinsatz des Bundes im Rahmen der KlimaTicket Regional-Mittel muss daher seitens des Bundes langfristig gesichert und weiter ausgebaut werden.

- **Seite 110:** *„Ziel ist es, ein flächendeckendes öffentlich zugängliches (leistbares, sicheres und barrierefreies) Mobilitätsangebot (z.B. Öffentlich zugängliche Bedarfsverkehre, Sharing-, Mitfahrangebote, touristische Mobilitätsdienstleistungen) im städtischen, suburbanen und ländlichen Raum zu schaffen.“*

Die diesbezüglich notwendigen Maßnahmen sind bereits seit langem bekannt, bzw. wurden durch politische Gremien (z.B. Landesverkehrsreferentenkonferenz), Länder und andere Stakeholder oftmals an den Bund herangetragen. Die Umsetzung diesbezüglich geeigneter Maßnahmen zur Schaffung von umsetzungsorientierten Rahmenbedingungen ist seitens des Bundes noch immer nicht vorangeschritten.

- **Seite 111ff** - Aktive Mobilität: *„Rund 40 % der PKW-Fahrten sind kürzer als fünf Kilometer und somit in Raddistanz. Mit der Umsetzung des Regierungsprogramms wurde die Bundesförderung für den österreichweiten Ausbau der Radinfrastruktur massiv erhöht und zusätzlich zum Aufbau von Radschnellverbindungen die neuen Schwerpunkte zum Ausbau von städtischen und regionalen Radverkehrsnetzen gesetzt. Mit dem Bund-Länder-Gemeinden-Übereinkommen zur Förderung des Radverkehrs beim Radgipfel 2022 wurde die Grundlage für die verstärkte Zusammenarbeit von Bund, Ländern, Städten und Gemeinden gelegt, um den Anteil des Radverkehrs am Modal Split bis 2030 auf 13 % anzuheben. Für die Zielerreichung wurde gemeinsam von Bund und Ländern ein Investitionsbedarf von 7 Mrd. Euro bis 2030 erhoben (Zielnetz Radverkehr 2030). Der Österreichische*

Masterplan Radfahren wird in Abstimmung mit den Ländern sowie Städten und Gemeinden zum „Masterplan Radfahren 2030“ weiterentwickelt. Mit der Bewusstseinsbildungskampagne „Österreich radelt“ werden verschiedene Zielgruppen spezifisch zum Radfahren motiviert.“

Das Land NÖ forciert seit einigen Jahren eine Strategie zur Förderung der aktiven Mobilität und damit der Steigerung von aktiven Mobilitätsformen inkl. der Funktion als Zubringer zum öffentlichen Verkehr. Gleichzeitig halten wir die Zielmarke im Modal Split für ein Flächenbundesland wie NÖ nicht für zielführend, da z.T. wesentlich höhere Strecken zurückgelegt werden und lediglich das überwiegend genutzte Verkehrsmittel im Modal Split abgebildet wird. Vielmehr wird die Anzahl der zurückgelegten Wege in der aktiven Mobilität als Maßstab herangezogen. Diesen Wert möchte das Land NÖ bis 2030 verdoppeln. Die grundsätzliche Zielrichtung inkl. erhobenem Investitionsbedarf wird ansonsten befürwortet.

- **Seite 122:** *„Um diese THG-Lücke zu schließen, sind zusätzliche Maßnahmen in hoher Intensität notwendig. Wirksam sind hier insbesondere zusätzliche ordnungsrechtliche, infrastrukturelle und ökonomische Maßnahmen auf nationaler Ebene inkl. der schrittweisen Reduktion von kontraproduktiven Förderungen und Anreizen. Eine Bandbreite von Maßnahmen zur Zielerreichung wurde beispielsweise im Jahr 2022 von einem eigens eingerichteten Klimarat erarbeitet. Darüber hinaus sind in zahlreichen verkehrlichen Fachstrategien, ausgehend vom Mobilitätsmasterplan 2030, Konzepte und Maßnahmen enthalten, die zu einer Zielerreichung beitragen können.*

Aus unserer Sicht beinhaltet der Mobilitätsmasterplan 2030 des Bundes keine zusätzlichen Maßnahmen, die nicht in irgendeiner Form auch im Integrierten nationalen Energie- und Klimaplan enthalten wären. Die Möglichkeit einer über die Szenarien WEM und WAM hinausgehenden THG-Reduktion wird daher bezweifelt. Eine Konkretisierung von in diesem Absatz angesprochenen Maßnahmen wäre daher notwendig.

- **Seite 125 und 126:** Angesichts des noch nicht beschlossenen EWG erscheint die angeführte Zeitachse als nicht wirklich passend – insbesondere was das Einbauverbot von fossilen Heizungssystemen ab 2023 im Neubau betrifft.
- **Seite 126:** Eine Erhöhung der Sanierungsrate in Richtung des Zielwerts von 3% erscheint nicht zuletzt vor dem Hintergrund des aktuellen Fachkräftemangels als unrealistisch. Sofern dieser Zielwert auch im WAM Szenario zur Anwendung

kommt, sind die im WAM dargestellten Potentiale als zu hoch gegriffen in Frage zu stellen.

- **Seite 127 und 147:** *„Weiterentwicklung der Wohnbauförderung im Sinne einer Orientierung an Klimaschutzzielen....“*.

Aus Klimaschutzaspekten vollkommen nachvollziehbar und wünschenswert.

Jedoch steht dahinter ein massiver Finanzierungsbedarf, der über die Mittel der WBF nicht gedeckt ist. Hier kann nur vorbehaltlich einer entsprechenden Einigung im Finanzausgleich zugestimmt werden. Ggf. bedarf es hierzu auch einer Abstimmung in einem geeigneten politischen Steuerungsgremium zum NEKP.

- Auf **Seite 143** wird von *„gewerblicher Nachnutzung“* (PV auf abgeschlossenen Deponien) gesprochen. Hierbei ist fraglich, ob eine Nachnutzung nur im Sinne der GewO 1994 gemeint ist.
- **Seite 146ff:** *„Im Zuge der Erstellung der Strategie wurde durch das Umweltbundesamt eine neue und wesentlich genauere Methodik zur Erhebung des Bodenverbrauches entwickelt. Damit wurde eine Momentaufnahme der aktuellen Flächeninanspruchnahme durch Siedlungs- und Verkehrsflächen erarbeitet (Baseline 2022). 2023 wird das Modell um Flächen für Freizeit- und Erholungszwecke sowie Ver- und Entsorgung und um den Anteil der Versiegelung an den in Anspruch genommenen Flächen ergänzt. In weiterer Folge sollen im Wege der ÖROK Zielwerte (Flächenkontingente) auf Länderebene entwickelt bzw. vereinbart und ein regelmäßiges Monitoring etabliert werden“*.

Im Entwurf der österreichischen Bodenstrategie ist auf S. 24 u.a. der Rahmen, mögliche Maßnahmen, aber auch die Umsetzbarkeit von Flächenkontingenten dargelegt. Aus Sicht des Landes Niederösterreich stellen Flächenkontingente eine sehr anspruchsvolle und eine neue Herangehensweise für die Raumordnung dar. Dies führt dazu, dass eine Zustimmung seitens des Landes Niederösterreich zu einer Vereinbarung nicht vorliegt. Auch der Etablierung eines Monitorings wurde bisher nicht zugestimmt, die Arbeiten daran aber begonnen. Somit ist der entsprechende Absatz auf das Wording im Entwurf der österreichischen Bodenstrategie anzupassen.

- Das geplante Erneuerbaren-Ausbau-Beschleunigungsgesetz (EABG) (u.a. mit Vorgaben zur Energieraumplanung) ist - soweit ersichtlich - noch nicht im parlamentarischen Prozess (**Seite 148, 152 u. 153**).

- Auf **Seite 153** wird auf den Bund-Länder-Dialog und die gemeinsame Arbeit an der Zielerreichung des EAGs, um die Lücke zwischen nationalem Ausbauziel und Summe der Ausbauziele der Länder zu schließen, Bezug genommen, ohne auf den Charakter des Dialogs einzugehen.
Grundsätzlich ist hier festzuhalten, dass es noch keine zwischen Bund und Ländern abgestimmte Position zum österreichischen integrierten Netzinfrastukturplan (ÖNIP) gibt. Die derzeit vorliegenden Arbeiten und Potentialabschätzungen des UBA sind, wie vereinbart durch eine Studie der AEA im Rahmen des Bund- Länder Dialogs Erneuerbare Energie gegenzuchecken. Den abschließend erarbeiteten Potentialen, sowie dem ÖNIP kann nur vorbehaltlich einer Einigung in der politischen Steuerungsgruppe zum Bund-Länder-Dialog Erneuerbare Energie zugestimmt werden.
- Auf **Seite 161** wird (ohne konkrete Begründung) die „*Behördenausstattung zur Beschleunigung von Verfahren*“ auf „*Bundesländer-Ebene*“ als Feld, in welchem Maßnahmen nötig sind, angeführt.
- Die auf den **Seiten 163 u. 181** angeführte Neufassung des EIWOG 2010 ist – soweit ersichtlich - noch nicht im parlamentarischen Verfahren.
- Auf **Seite 177** wird (ohne nähere Begründung und ohne Berücksichtigung der in einem Verfahren abzuwägenden Interessen) pauschal von „*Bürokratiehürden*“ und derzeit „*komplizierten und langwierigen Verfahren*“ gesprochen.
- Auf **Seite 179** wird programmatisch - hier nicht weiter überprüfbar - angeführt, dass die aktuelle Gas- und Energiepreiskrise u.a. Markteingriffe und gegebenenfalls langfristigen Anpassungen des Marktdesigns nötig mache.
- Auf **Seite 181** ist davon die Rede, dass die Netzentgelte neu gestaltet werden sollen und die Unabhängigkeit der Regulierungsbehörde so abgesichert werden soll, damit diese Netzentgelte festlegen kann, die die Erreichung der Energie- und Klimaziele ermöglichen. Hier ist fraglich, ob dieses Wording der Aufgabe der Netzentgelte gerecht wird.
- Auf **Seiten 207 ff** (Kapitel 4.4) ist fraglich, ob hier die Primärenergieerzeugung insgesamt oder jene nur für den Strombereich behandelt wird.

Abschließend möchten wir seitens NÖ noch auf wesentliche Hebel im Mobilitätsbereich hinweisen, die aus unserer Sicht noch nicht in ausreichendem Maß aufgenommen wurden, bzw. angesprochene Punkte verstärken:

1. Flächendeckende integrierte, sich ergänzende ÖV-Angebote, bestehend aus 3 Säulen: Bahn – Bus – Bedarfsverkehr
Nur so ist auch abseits von Ballungsräumen und Achsen ein komfortables und verlässliches ÖV-Angebot zu gewährleisten, das Menschen Wahlfreiheit gewährt und motiviert vom Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen.
2. Die „Vermeidung“ von Fahrten kann vor allem durch Ausnutzung der digitalen Möglichkeiten (Videotermine, Homeoffice), aber auch durch das Pooling von Fahrten gelingen. Erfahrungen haben gezeigt, dass dies hauptsächlich im Rahmen von eingrenzbaeren Personengruppen gelingt, d.h. beispielsweise im Rahmen der Kollegenschaft eines Betriebes.
„Betriebliches Mobilitätsmanagement“ stellt daher aus unserer Sicht ein großes Potenzial zur Steigerung des Besetzungsgrades von Fahrzeugen dar und sollte daher stark forciert werden.
3. Die Adaptierung der gesetzlichen Grundlagen ist ein essenzieller Baustein für zahlreiche Mobilitätsangebote (z.B. Sammelbeförderungsgewerbe) und sollte daher seitens des Bundes prioritär behandelt und raschest umgesetzt werden.

Ergeht an:

1. Büro LH-Stv. Pernkopf
2. Abteilung Landesamtsdirektion / Verfassungsdienst
3. Abteilung Agrarrecht
4. Abteilung Landwirtschaftsförderung
5. Abteilung Forstwirtschaft
6. Abteilung Anlagenrecht
7. Abteilung Wirtschaft, Tourismus und Technologie
8. Abteilung Finanzen
9. Abteilung Gemeinden
10. Abteilung Wasserrecht und Schifffahrt
11. Abteilung Bau- und Raumordnungsrecht
12. Abteilung Naturschutz
13. Abteilung Verkehrsrecht
14. Abteilung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten

NÖ Landesregierung

Im Auftrag

Dipl.-Ing. P u n e s c h