

Amt der Tiroler Landesregierung
zH Dr. Christian Bidner
Heiliggeiststraße 7
6020 Innsbruck

G.-Zl.: WP-IN-2021/1167/DORI/IT
Bei Antworten diese Geschäftszahl angeben.

Dr. Rief/ Mag. Rödlach/Salzbürger BA

DW: 1455

Innsbruck, 30.03.2021

Betrifft: Tiroler Nachhaltigkeits- und Klimastrategie - Konsultationsverfahren

Bezug: Ihr Schreiben vom 04.03.2021
zust. Referent: Dr. Christian Bidner

Sehr geehrter Herr Dr. Bidner,

die Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol bedankt sich für die Einbeziehung in den Strategieerstellungsprozess im Rahmen dreier Workshops im Spätsommer 2020 und die Möglichkeit, den nun vorliegenden Erstentwurf der Tiroler Nachhaltigkeits- und Klimastrategie begutachten zu dürfen. Wir nehmen dazu wie folgt Stellung:

Aus umweltpolitischer Sicht ist es lobenswert, dass sich das Land Tirol stets darum bemüht, internationale Verpflichtungen, wie die Pariser Klimaziele, sowie europarechtliche Vorgaben (Green Deal, Europäisches Klimagesetz, etc.) umzusetzen. Dies ist für den notwendigen und nachhaltigen Klima- und Umweltschutz unumgänglich. Neben der Formulierung von Zielsetzungen wird es jedoch entscheidend sein, konkrete und zielführende Maßnahmen festzulegen. Leider fehlt es in der vorgelegten Tiroler Nachhaltigkeits- und Klimastrategie in vielen Bereichen an innovativen und konkreten Maßnahmen. Vielmehr werden bestehende Strategien und Agenden der letzten Jahre unter einem neuen „Strategiedach“ zusammengefasst. Unseres Erachtens wird dabei der Beschreibung des Status Quo in einigen Kapiteln zu viel Platz eingeräumt, was dem Papier die notwendige Kompaktheit nimmt und ihm die Zukunftsorientierung und Innovationskraft entzieht, die eine solche Strategie aus unserer Sicht auszeichnen sollte.

In der Folge werden wir näher auf einzelne Punkte der Strategie eingehen.

Zu 3.1 Energie und Klimaschutz

Die Feststellung, dass der zunehmende Transitverkehr mangels rechtlicher Zuständigkeit nur in beschränktem Ausmaß durch Tirol selbst beeinflusst werden kann, kommt einer Bankrotterklärung gleich. Gerade die kleinen Erfolge der vergangenen Jahre, wie die Blockabfertigung an der deutschen Grenze, die Zufahrtsbeschränkungen zu manchen Tankstellen oder die vor zwei Jahren vorgenommenen Sperren der Ausfahrten für transitierende Autofahrer, um Ausweichverkehr zu vermeiden, zeigen, dass das Land Tirol dem Transitverkehr nicht völlig machtlos ausgeliefert ist. Ideen wie diese gehören forciert und in einer solchen Strategie auch weitergedacht. Der Transitverkehr darf im Interesse der Tirolerinnen und Tiroler nicht als „EU-gegeben“ hingenommen werden.

Zu 3.1.4 Ausbau erneuerbare Energieträger

Ein in der Nachhaltigkeits- und Klimastrategie sowie im Projekt „Tirol 2050“ wesentlicher Faktor der Energiewende ist der Ausbau von erneuerbaren Energieträgern. Derzeit sind in Tirol noch ungefähr 100.000 Ölheizungskessel in Verwendung. In den nächsten Jahren soll es aber aufgrund von bundesrechtlichen Vorgaben zu einem totalen Ölkesselverbot kommen. Bis zum Jahr 2035 müssen sämtliche Ölheizungen in Tirol auf erneuerbare Energieträger bzw. hocheffiziente Heizsysteme umgestellt werden. In diesem Zusammenhang ist es nicht ausreichend, mutige und öffentlichkeitswirksame Gesetzgebungsschritte zu setzen, sondern es müssen vorausschauende Maßnahmen gewählt werden. Einerseits benötigt es zusätzlich zu den Bundesförderungen ausreichend Fördermittel von Seiten des Landes Tirol, um eine sozialverträgliche Energiewende überhaupt möglich zu machen. Andererseits darf nicht übersehen werden, dass sich viele Tiroler*innen diese Energiewende finanziell schlichtweg nicht leisten können. Ebenso ist eine Heizanlagenumstellung aufgrund von infrastrukturellen sowie baulichen Gegebenheiten vielerorts derzeit nicht möglich.

In diesem Zusammenhang ist auch auf die bedenkliche Nutzung der Ressource „Holz“ als Mittel der erneuerbaren Energie in der Abkehr von fossilen Brennstoffen hinzuweisen. Die Nutzung von Holz als Energieträger ist keineswegs so klimafreundlich, wie vielfach angepriesen wird: Zwar wird durch die Verbrennung von Holz nur jenes CO₂ freigesetzt, welches zuvor von Bäumen aufgenommen wurde, doch bei der Waldbewirtschaftung, Holzschlägerung sowie bei Transport und Verarbeitung werden wiederum vermehrt fossile Energien verbraucht und ist in diesem Zusammenhang auch die Herkunft des Holzes, vor allem in Hinblick auf die Regionalität, äußerst fraglich. Die Gefahr besteht also darin, dass undurchdachte und kurzsichtige

Ökologisierungsmaßnahmen lediglich zu einer Verlagerung, jedoch nicht zu einer Lösung der Klimakrise beitragen.

Trotz aller Begeisterung des Landes Tirols für die Energiewende, dürfen die Schattenseiten und die finanziellen Mehrbelastungen, welche auf den Rücken der einzelnen Bürger*innen zu tragen sind, keineswegs außer Acht gelassen werden. Ohne Fokus auf einen nachhaltigen und sozialverträglichen Umstieg für alle Tiroler*innen wird die Verunsicherung in der Bevölkerung hinsichtlich der Energiewende weiter anwachsen und der geplante zeitlichen Horizont deutlich nach hinten verlagert.

Zu 3.2.2 Ziele von Mobilität und Infrastruktur

Die Erhöhung des Anteils des öffentlichen Personennahverkehrs wird im Sinne einer ökologischen Verkehrspolitik selbstverständlich begrüßt. Die vom Land Tirol im Jahr 2017 eingeführte Tarifreform des Verkehrsverbundes Tirol (VVT) hatte mit Sicherheit einen enormen Anteil am heimischen Aufschwung des ÖPNV. Wie sich aus dem vorliegenden Entwurf entnehmen lässt, ist eine flächendeckende und sozial gerechte Deckung der Mobilitätsbedürfnisse von grundlegender Bedeutung. Bezüglich des flächendeckenden Ausbaus des öffentlichen Verkehrs wurde bereits in einem der drei Workshops zur Vorbereitung dieser Strategie von Seiten der Arbeiterkammer Tirol festgehalten, dass es vor allem in abgelegenen ländlichen Gebieten sowie zu Tagesrandzeiten einen starken Ausbau des Mikro-ÖV benötigt. Zusätzlich zu preislich erschwinglichen Tickets für Bus, Straßenbahn oder Zug benötigt es eine geeignete Infrastruktur, um den Bedürfnissen gerecht zu werden. In Tirol zählen hierzu vor allem die sehr stark in Anspruch genommenen Park&Ride-Flächen rund um die Bahnhöfe.

Mit der Einführung des 1-2-3-Tickets werden mit Sicherheit noch mehr Personen auf den öffentlichen Verkehr umsteigen und spätestens dann wird die bisher bestehende Infrastruktur rund um die P&R Flächen in Tirol nicht annähernd ausreichen. Wenn das Land Tirol sich für den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs einsetzt, muss es sich ebenfalls für den dringend überfälligen Ausbau der Parkplätze rund um die Tiroler Bahnhöfe stark machen. In diesem Zusammenhang muss jedoch deutlich festgehalten werden, dass es nicht sein kann, dass auf der einen Seite zwar günstige Tickets angeboten werden, jedoch auf der anderen Seite die Pendler*innen teure Jahresparktickets (siehe Parkdeck Telfs bzw. beim kommenden Parkhaus Jenbach) in der Höhe von EUR 200 zusätzlich zum Jahresticket zu begleichen haben. Sollten künftig alle Tiroler P&R-Flächen kostenpflichtig werden, steht dies unserer Ansicht nach in einem starken Widerspruch zu der vom Land Tirol geforderten Ökologisierung im Verkehrsbereich, da sich aufgrund der finanziellen Mehrbelastung mit Sicherheit viele Pendler*innen erneut für das private Auto und gegen den ÖPNV entscheiden werden.

Um die Situation an den Park&Ride Flächen zu entlasten, kann alternativ auch der Zubringerverkehr zu den Bahnhöfen verstärkt werden. Wenn es sich jedoch um Tagesrandzeiten sowie kleinere Bahnhöfe handelt, muss hier auf den Ausbau des Mikro-ÖV zurückgegriffen werden.

Das festgelegte Ziel der „*Verminderung der negativen Auswirkungen des Verkehrs: Luftschadstoff- und Lärmemissionen sowie Unfälle mit Personenschäden*“ stellt lediglich eine Absichtserklärung des Landes Tirol dar, da die tägliche politische Praxis eine ganz andere ist. Erst Ende des Jahres 2020 wurde die permanente 100 km/h-Beschränkung auf dem Streckenabschnitt der A12 Inntalautobahn zwischen Imst und Zams aufgehoben. Bereits damals hielt die Arbeiterkammer Tirol fest, dass die Tempoerhöhung zur aktuellen Ökologisierung und zum Kampf gegen den Transit in starkem Widerspruch steht. In Anbetracht der Klimakrise müsste es im Sinne des Landes Tirol sein, die Emissionen des Verkehrs so rasch wie möglich zu reduzieren.

Zu 3.2.3 Nachhaltig mobil zur Mobilitätswende

Hinsichtlich der bekannten Transitproblematik lassen sich leider aus der Tiroler Nachhaltigkeits- und Klimastrategie keinerlei innovative Strategien oder Maßnahmen, die auf Landesebene umgesetzt werden könnten, entnehmen. In den einzelnen Punkten werden lediglich altbekannte Probleme aufgezeigt und Lösungswege beschrieben, die nicht in den Kompetenzbereich des Landes fallen. Auch der Hinweis, dass sich das Land Tirol weiterhin für eine Überarbeitung der Wegekostenrichtlinie einsetzen wird, ist unserer Ansicht nach zu wenig, da der tagtäglich durch Tirol rollende Güterverkehr einen enormen Anteil an der heimischen Verkehrs-, Luft- und Umweltbelastung trägt.

Zu 3.2.4 Neue Perspektiven der Verkehrsgestaltung

Bekanntlich entstehen die größten Emissionen beim Urlauberverkehr durch die An- und Abreise. Hier bedarf es künftig ebenfalls Maßnahmen, um die Emissionsbelastung zu reduzieren. Die Idee, welche sich aus dem Strategieentwurf entnehmen lässt, den Urlauberverkehr mehr auf die Schiene zu verlagern und hierfür in Zukunft die Verbindungen von Nachtzügen aus den europäischen Metropolen auszuweiten, wird von Seiten der Arbeiterkammer Tirol skeptisch betrachtet. Bereits zum jetzigen Zeitpunkt wäre es möglich, mit dem Zug inklusive Skiausrüstung nach Kitzbühel, Seefeld oder St. Anton am Arlberg zu fahren. Da dies in der Praxis jedoch beispielsweise für Familien einen enormen Mehraufwand bedeutet, wird diese Möglichkeit auch aktuell nur in geringem Ausmaß in Anspruch genommen. Um dieses Ziel zu erreichen, wird es mehr als nur neue Nachtzugverbindungen benötigen. Hierfür müssten konkrete Anreize seitens des Landes und der Tourismusverbände gesetzt wer-

den (z.B. kostenloser bzw. stark vergünstigter Ski- und Skischuhverleih bei nachweislicher Anreise mit dem Zug).

Verwunderlich ist in diesem Zusammenhang die Tatsache, dass der Durchzugsverkehr in Richtung Italien in keiner Weise erwähnt noch berücksichtigt worden ist. Während im März 2019 an der Mautstelle Schönberg über 867.000 Pkws gezählt wurden, ging die Zahl beispielsweise im März 2021 auf 280.000 Autos zurück. Der Pkw-Verkehr ist durch die Coronakrise im Zeitraum März bis Juni 2020 um mehr als zwei Drittel eingebrochen. Dies ist natürlich die Folge davon, dass der Durchzugsverkehr der Urlauber nach Italien eklatant eingebrochen ist. Diese Zahlen werden aber nach Ende der Reisebeschränkungen wieder auf das Vorkrisenniveau ansteigen, weshalb eine Berücksichtigung dieser Verkehrsströme in der Tiroler Nachhaltigkeits- und Klimastrategie aus unserer Sicht unbedingt vorzunehmen ist.

Zu 3.3 Gebäude und Raumordnung

Dem Bereich Gebäude wird deutlich mehr Raum in der Strategie gegeben als dem Bereich der Raumordnung. Die umfassendere Einbeziehung der Raumordnung ist aber deshalb wichtig, da Klimawandelfolgen, wie Hochwasserereignisse oder Gefährdungen der Biodiversität durch vorausschauende Planung künftiger Flächennutzungen beeinflusst werden können. Es wird in diesen Bereichen im Strategieentwurf auf bereits beschlossene Strategien, wie der Agenda 2030 (Raumordnungsplan des Landes Tirol), oder auf sonstige gesetzliche Rahmenbedingungen (bspw. BauprodukteRL, EnergieeffizienzRL) verwiesen, die bereits von den Mitgliedstaaten der EU und somit auch vom Land Tirol umgesetzt wurden und daher keine neuen Ideen, sondern bestehende gesetzliche Verpflichtungen darstellen.

Zu 3.3.3 Wohngebäude

Es werden drei Schwerpunkte zur besseren Nutzung von Wohnraum verfolgt. Dies sind die Wohnraumaktivierung, die Wohnraumsanierung und die Wohnraumentwicklung. Es sollen die Flexibilität gestärkt (bessere Nutzung von Wohnraum in Stadtzentren) und die Renovierung von Wohnraum angekurbelt werden (nachhaltige Dämmung, Erneuerung von Fenstern bzw. Erhöhung des Lebenszyklus von Gebäuden). Im Bereich des Neubaus werden Maßnahmen, Bestimmungen und Richtlinien (OIB, TBO etc.) angeführt, welche bereits jetzt umfassend zu nachhaltigem Bauen verpflichten. All diese Maßnahmen werden seit Jahren politisch verfolgt, sind nicht neu und daher lediglich als grobe Überschriften für weitere Maßnahmen geeignet. Diese hätten aus unserer Sicht nunmehr vertiefend dargestellt werden sollen.

Zu 3.3.4 Gebäudetechnik und nachhaltiges Bauen

In diesem Bereich wird vermehrt auf die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden Be-

zug genommen. Auch hier werden bereits vorhandene Strategien zum Thema Energieeinsparung und Wärmeschutz wiederholt. Dass Baustoffen wie Holz, Lehm, Stroh, Hanf oder Zellulose beim nachhaltigen Einsatz ein hoher Stellenwert beigemessen wird, ist erfreulich, da diese Bauprodukte seit Jahren aufgrund deren zukunftsweisen Einsatzmöglichkeiten diskutiert werden. Jedoch finden sich keine konkreten Maßnahmen, wie die Forcierung des Einsatzes dieser Produkte künftig im Bereich der Wohnraumschaffung erfolgen soll. An dieser Stelle wären mutige Vorschläge notwendig.

Zu 3.3.5 Bedarfsgerechte Raumordnung

Die aufgezählten Punkte „ressourcensparende Raumplanung“ und „Nachverdichtung“ sind wenig beschrieben und bereits seit vielen Jahren durch die Tiroler Politik verfolgte Zielsetzungen. Bisher konnten aber keine spürbaren Effekte auf die Beruhigung der steigenden Immobilienpreise erzielt werden. Da gerade in Tirol beispielsweise der bestehende hohe Flächenverbrauch thematisiert wird, ist es nicht nachvollziehbar, weshalb sich eine Nachhaltigkeitsstrategie dazu nur marginal äußert.

Zu 3.4 Wirtschaft und Regionalentwicklung

Es ist erfreulich, dass das Land Tirol umfangreiche Förderpakete schnürt, um die negativen Auswirkungen der Corona-Pandemie abzufedern. Ein sehr wichtiges Förderinstrumentarium ist der Ausbau und die Nutzung von digitalen Technologien im Bereich der Breitbandnetze. Allerdings ist es zu wenig, wenn das Land Tirol seine Strategien zur wirtschaftlichen Krisenbewältigung alleine auf die Ausschüttung von Förderungen (beispielsweise EUR 150 Millionen für die Breitband- und Digitalisierungs-offensive) beschränkt. Es finden sich zwar in diesem Kapitel weitere Unterkategorien, doch auch diese sind wenig geeignet, den Wirtschaftsraum Tirol deutlich zu attraktivieren.

Zu 3.4.3 Kreislaufwirtschaft und Bioökonomie

Bei diesem sehr wichtigen Thema in Bezug auf Nachhaltigkeit und Ressourcenverbrauch kratzen die Ausführungen in der Strategie ausschließlich an der Oberfläche. Es ist augenscheinlich, dass man sich hier nicht in der notwendigen Tiefe damit auseinandergesetzt hat, um konkrete Maßnahmen und Ziele zum Ausbau der Kreislaufwirtschaft in Tirol zu erarbeiten.

Zu 3.4.4 Tourismus

Die vorliegende Klimastrategie nimmt vermehrt den Tourismus in die gesellschaftliche Verantwortung, was zu begrüßen ist. Im Besonderen wird der Wintertourismus nicht nur als Hauptbetroffener des Klimawandels sondern auch als Einflussfaktor benannt. Hier soll ein Fokus auf die Bewusstseinsbildung bei Gästen gelegt werden

(zum Anreiseverhalten siehe Ausführungen unter 3.2.4). Zudem soll in diesem Zusammenhang die Rücksichtnahme auf Flora und Fauna forciert werden. Darüber hinaus werden auch soziale Aspekte, wie beispielsweise die Barrierefreiheit, genannt, welche ebenso einen Beitrag zum „grünen Tourismus“ leisten sollen. Durch diese Ausführungen wird ersichtlich, dass die Landesregierung für den Tourismus keine einschneidenden Änderungen im Bereich des Klima- und Umweltschutzes anstrebt, sondern lediglich ein Flickwerk an kleineren punktuellen Anpassungen plant. Durch solche Maßnahmen könnte zwar medial großes Aufsehen erzeugt werden, allerdings ohne spürbare klimatische und wirtschaftliche Auswirkungen.

Zu 3.4.5 Innovation und Digitalisierung

Der Ausbau eines großflächigen Breitbandnetzes ist unstrittig notwendig und wird zentral für künftige Lehr-, Lern- und Arbeitsmöglichkeiten sein. Dieser Ausbau ist jedoch schon seit einigen Jahren im Gange und stellt keine große Innovation dar. Er findet sich z.B. bereits im Koalitionspakt der Tiroler Landesregierung aus dem Jahr 2018 (darin soll der Netzausbau auch Bereichen wie der Telemedizin dienen). Die Digitalisierung gerade im ländlichen Raum schafft Synergien, um andere Faktoren wie beispielsweise das Verkehrsgeschehen und die Regionalisierung von Arbeitsplätzen zu beeinflussen. Wird vermehrt von zu Hause aus gearbeitet, wirkt sich dies auch auf das Verkehrsgeschehen und damit auf das Klima aus. Leider wird auf diese zukunftsweisenden Überlegungen im Strategiepapier zu wenig Fokus gelegt.

Zu 3.4.6 Regionalisierung

Leider finden sich auch unter diesem aus Sicht der AK Tirol äußerst wichtigen Punkt einige Schlagworte aber wenig Konkretes. Es bleibt beispielsweise völlig offen, welche Ideen auf Landesseite vorliegen, um Unternehmen bei der regionalen Vernetzung und bei der Bildung regionaler Lieferketten zu unterstützen. Es wird vielmehr mit schönen Worten beschrieben, welche unstrittig positiven Auswirkungen mit einer stärkeren Regionalisierung der Lieferketten einhergehen.

Zu 3.5 Klimawandelanpassung

Hier wird aktuellen Themenbereichen wie „urban-heat“ Bedeutung zugemessen. Dies ist positiv zu bewerten, da gerade in der Stadt Innsbruck die Hitzetage in den letzten Jahren deutlich zugenommen haben und daher einige Pilotprojekte, wie „Cool-Inn“ im Stadtteil Saggen, gestartet wurden. Unserer Meinung nach sollten allerdings konkrete Maßnahmen in der Strategie genannt werden, es finden sich nämlich lediglich Begriffe wie die „Verringerung der Verwundbarkeit“ oder „Steigerung der Anpassungsfähigkeit“ aufgrund von umweltrelevanten Einflüssen. Dies wird zu wenig sein, um dem Klimawandel begegnen zu können. Es werden zwar in weiterer Folge Aktivitätsfelder aufgelistet, doch sind diese nur kurz umrissen.

Zu 3.6 Landesverwaltung als Vorbild

Dieser Punkt wurde bei den vorangegangenen Treffen der Stakeholder mehrfach als wesentlich hervorgehoben. Es ist erfreulich, dass das Amt der Tiroler Landesregierung künftig mit gutem Beispiel vorangehen will und die Anregung der AK Tirol aus den Workshops aufgenommen hat, das Beschaffungswesen im Land zukünftig sozial und ökologisch nachhaltiger zu gestalten. Gesamt gesehen wurden diesem Bereich aber nur zwei Seiten in der Strategie eingeräumt. Hier könnten noch weitere Maßnahmen vorgesehen werden, wie die Dezentralisierung von landeseigenen Arbeitsplätzen durch Verlegung in die Bezirke, um einerseits klimaschädlichen Pendelverkehr einzudämmen und andererseits den ländlichen Raum zu stärken. Dies kann nicht nur in Form von Homeoffice-Arbeitsplätzen oder landeseigenen Shared-spaces erfolgen, sondern sollte so weit gehen, dass ganze Abteilungen des Amtes der Landesregierung oder landeseigener Unternehmen von Innsbruck in die Bezirke ausgelagert werden könnten, um dort hochwertige und nachhaltige Arbeitsplätze zu schaffen.

Abschließend bleibt zu hoffen, dass die angekündigten Maßnahmenpakete, welche in einem gesonderten Maßnahmen-Teil veröffentlicht werden sollen, möglichst bald folgen werden. Aus unserer Sicht hätten diese Maßnahmen angesichts des sonstigen Umfangs der vorliegenden Strategie zumindest in kurzen Worten bereits hier Eingang finden sollen.

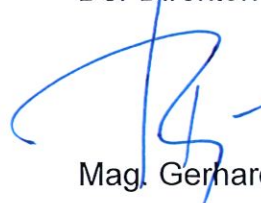
Mit freundlichen Grüßen

Der Präsident:



Erwin Zangerl

Der Direktor:



Mag. Gerhard Pirchner