

# St. Pölten 2030: KlimaNEUTRAL + KlimaFIT

STP2030

C. Wenda, D. Allmeier, C. Linsmeier,  
A. Anderluh, J. Fetka, S. Tschannett,  
R. Luger, F. Kratochwil, J. Schneider

Berichte aus Energie- und Umweltforschung

**39/2022**

Liste sowie Downloadmöglichkeit aller Berichte dieser Reihe  
unter <http://www.nachhaltigwirtschaften.at>

### **Impressum**

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:  
Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie,  
Mobilität, Innovation und Technologie (BMK)  
Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Verantwortung und Koordination:  
Abteilung für Energie- und Umwelttechnologien  
Leiter: DI (FH) Volker Schaffler, MA, AKKM

Auszugsweiser Abdruck ist nur mit Quellenangabe gestattet. Es wird darauf verwiesen, dass alle Angaben in dieser Publikation trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr erfolgen und eine Haftung der Republik Österreich und der Autorin/des Autors ausgeschlossen ist. Nutzungsbestimmungen:  
<https://nachhaltigwirtschaften.at/de/impressum/>

# St. Pölten 2030: KlimaNEUTRAL + KlimaFIT

STP2030

DI Carina Wenda  
Stadtplanung, Magistrat der Stadt St. Pölten

DI Daniela Allmeier, DI Clara Linsmeier  
Raumposition. Scheuven Allmeier Ziegler OG

Dr. Alexandra Anderluh  
FH St. Pölten

DI Jonathan Fetka  
TU Wien

Mag. Simon Tschannett  
weatherpark, GmbH Meteorologische Forschung und Dienstleistungen

DI Robert Luger  
3:0 Landschaftsarchitektur. Gachowetz Luger Zimmermann OG

Florian Kratochwil, Johann Schneider  
con.sens Verkehrsplanung ZT GmbH

St. Pölten, Juni 2022

Ein Projektbericht im Rahmen des Programms



des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie,  
Mobilität, Innovation und Technologie (BMK)



## **Vorbemerkung**

Der vorliegende Bericht dokumentiert die Ergebnisse eines Projekts aus dem Forschungs- und Technologieprogramm „Stadt der Zukunft“ des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK). Dieses Programm baut auf dem langjährigen Programm „Haus der Zukunft“ auf und hat die Intention, Konzepte, Technologien und Lösungen für zukünftige Städte und Stadtquartiere zu entwickeln und bei der Umsetzung zu unterstützen. Damit soll eine Entwicklung in Richtung energieeffiziente und klimaverträgliche Stadt unterstützt werden, die auch dazu beiträgt, die Lebensqualität und die wirtschaftliche Standortattraktivität zu erhöhen. Eine integrierte Planung wie auch die Berücksichtigung aller betroffener Bereiche wie Energieerzeugung und -verteilung, gebaute Infrastruktur, Mobilität und Kommunikation sind dabei Voraussetzung.

Um die Wirkung des Programms zu erhöhen, sind die Sichtbarkeit und leichte Verfügbarkeit der innovativen Ergebnisse ein wichtiges Anliegen. Daher werden nach dem Open Access Prinzip möglichst alle Projektergebnisse des Programms in der Schriftenreihe des BMK publiziert und elektronisch über die Plattform [www.NachhaltigWirtschaften.at](http://www.NachhaltigWirtschaften.at) zugänglich gemacht. In diesem Sinne wünschen wir allen Interessierten und Anwender:innen eine interessante Lektüre.

DI (FH) Volker Schaffler, MA, AKKM  
Leiter der Abt. Energie- und Umwelttechnologien  
Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie,  
Mobilität, Innovation und Technologie (BMK)



## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Kurzfassung</b> .....	<b>10</b>
<b>2</b>	<b>Abstract</b> .....	<b>11</b>
<b>3</b>	<b>Ausgangslage</b> .....	<b>12</b>
	3.1. St. Pölten als Beginner-Stadt .....	12
	3.2. Klima-Anliegen auf breiter Basis .....	12
	3.3. Gemeinsamer Weg zur Klimastrategie .....	12
<b>4</b>	<b>Projekthalt</b> .....	<b>14</b>
	4.1. Zentrale Fragen Folgende Ausgangsfragen bildeten am Beginn des F4UM-Prozesses die Arbeitsgrundlage: .....	14
	4.2. Prozess .....	14
	4.2.1. Phase 1: Vorbereiten und Aktivieren .....	14
	4.2.2. Phase 2: Ko-Konzeption Maßnahmenportfolio und Umsetzungsplanung .....	15
	4.2.3. Phase 3: Rückkoppeln und Ausarbeiten .....	15
<b>5</b>	<b>Ergebnisse</b> .....	<b>17</b>
	5.1. Klima-Rahmenstrategie .....	17
	5.1.1. Aufbau der Klima-Rahmenstrategie .....	17
	5.2. Aufbau von weiteren Governance-Strukturen .....	20
<b>6</b>	<b>Schlussfolgerungen</b> .....	<b>22</b>
	6.1. Erkenntnisse und Lerneffekte .....	22
	6.2. Europäische Mission 100 klimaneutrale Städte .....	22
	6.3. Zukünftige Herausforderungen .....	22
<b>7</b>	<b>Ausblick und Empfehlungen</b> .....	<b>24</b>
	7.1. Nächste Schritte für St. Pölten .....	24
	7.2. Anknüpfungspunkte an Forschung und Innovation .....	25
<b>8</b>	<b>Verzeichnisse</b> .....	<b>26</b>
<b>9</b>	<b>Anhang</b> .....	<b>27</b>





# 1 Kurzfassung

Mit dem F4UM Prozess konnte am Magistrat der Stadt St. Pölten die Auseinandersetzung mit den Themen Klimaschutz und Klimawandelanpassung auf übergeordneter, strategischer Ebene und abteilungsübergreifend in Gang gesetzt werden. Bis zu diesem Zeitpunkt lag in St. Pölten keine Strategie zur Erreichung der Klimaneutralität mit konkretem Zieljahr vor.

Dennoch bzw. gerade aus diesem Grund zeigte sich bereits während der Antragsphase die positive Einstellung gegenüber der Teilnahme St. Pöltens an der Mission „100 Klimaneutrale Städte“. So konnten nicht weniger als 33 LOIs von lokalen und regionalen Stakeholdern, Bürger:innen-Initiativen und Akteur:innen des Landes Niederösterreich gesammelt werden.

Mit dem Förderansuchen „St. Pölten 2030: KlimaNEUTRAL + KlimaFIT“ wurde also bezugnehmend auf bestehende Projekte und Initiativen, ein umfassender Strategieprozess lanciert, an dessen Ende die „Roadmap zur Klimaneutralität“ für St. Pölten stehen sollte. Der Prozess zur Entwicklung der Strategie verstand sich nicht nur als umfassend integrierter Planungsprozess, der als Voraussetzung für einen systematischen Wandel gesehen wurde, sondern war so konzipiert, dass bei Beteiligungsformaten immer wieder die Möglichkeit bestand, die erarbeiteten Perspektiven und Zielsetzungen mit Vertreter:innen zivilgesellschaftlicher Initiativen zu diskutieren und rückzukoppeln.

Ziel des Prozesses war es, Handlungsfelder zu identifizieren und eine gemeinsame Vision zu entwickeln, Prioritäten festzulegen und Strukturen zur Umsetzung von Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsmaßnahmen zu schaffen. Bei Klima-Workshops wurden Zielsetzungen, Handlungsfelder und Maßnahmen mit magistratsinternen und -externen Stakeholdern besprochen und Inhalte erarbeitet, die im Anschluss auch mit zivilgesellschaftlichen Interessensgruppen abgeglichen wurden.

Zu Beginn des Prozesses stellte sich heraus, dass dem Aufbau von weiteren Governance-Strukturen in St. Pölten eine große Bedeutung zukommen würde. Bei Vernetzungstreffen mit anderen österreichischen Städten konnten diesbezüglich wichtige Erfahrungen zu unterschiedlichen „Klima-Governance“- Modellen weitergegeben und damit ein Modell für St. Pölten entwickelt werden. Auch in den anderen festgelegten Handlungsfeldern (Energie, Gebäude und Wärme; Mobilität; Stadtplanung; Kommunikation, Bewusstseinsbildung und Beteiligung) fanden weitere Workshops mit den zuständigen Abteilungen aber auch externen Stakeholdern statt um Maßnahmenportfolios zu erarbeiten.

Für die fünf Handlungsfelder konnten so Maßnahmen und konkrete erste Schritte für einen integrierten, fachübergreifenden Ansatz der Verwaltung entwickelt und in einer Klima-Rahmenstrategie zusammengeführt werden. Dabei ist die Einrichtung einer Klima-Koordinationstelle ein wesentlicher Schritt um wichtigen Projekten Anstoß zu geben und weitere Strukturen aufzubauen. Im Herbst soll die Klima-Rahmenstrategie im Gemeinderat beschlossen werden.

## 2 Abstract

With the F4UM process, the municipal administration of the City of St. Pölten was able to initiate the discussion of the topics of climate protection and climate change adaptation on a superordinate, strategic level and across departments. Up to this point, St. Pölten did not have a strategy for achieving climate neutrality with a concrete target year.

Nevertheless, or precisely for this reason, the positive attitude towards St. Pölten's participation in the mission "100 Climate Neutral Cities" was already evident during the application phase. No less than 33 LOIs were collected from local and regional stakeholders, citizens' initiatives and actors of the province of Lower Austria.

With the funding application "St. Pölten 2030: KlimaNEUTRAL + KlimaFIT", a strategic process was launched with reference to existing projects and initiatives, at the end of which the "Roadmap to Climate Neutrality" for St. Pölten was to be drawn up. The process of developing the strategy was not only set up as an integrated planning process, which was seen as a prerequisite for systematic change, but was also designed in such a way that participation formats repeatedly provided the opportunity to discuss the perspectives and objectives developed with representatives of a broader public.

The goal of the process was to identify fields of action and develop a common vision, set priorities and create structures for implementing climate protection and climate change adaptation measures. At climate workshops, objectives, fields of action and measures were discussed with stakeholders from within and outside the municipal administration and content was developed, which was subsequently also aligned with civil interest groups.

At the beginning of the process, it became evident that the establishment of further governance structures in St. Pölten would be of great importance. At networking meetings with other Austrian cities, important experiences on different "climate governance" models could be passed on and thus a model for St. Pölten was developed. In the other defined fields of action (energy, buildings and heat; mobility; urban planning; communication, climate awareness and participation), further workshops were held with the relevant departments and external stakeholders to develop portfolios of measures.

For the five fields of action, measures and concrete first steps for an integrated, interdisciplinary approach of the administration were developed and combined in a climate framework strategy. The establishment of a climate coordination office is an essential step in order to initiate important projects and to build up further structures. The climate framework strategy is to be adopted by the municipal council in the fall.

# 3 Ausgangslage

## 3.1. St. Pölten als Beginner-Stadt

Mit dem Beitritt zum Klimabündnis im Jahr 1999 wurden in St. Pölten durch Verbesserungen des öffentlichen Verkehrs und den Ausbau des Fernwärme- und Kältenetzes in der Vergangenheit bereits beachtliche CO<sub>2</sub>-Einsparungen erreicht. Zum Zeitpunkt des Starts des F4UM Programms lag in St. Pölten jedoch keine übergeordnete Strategie zur Erreichung der Klimaneutralität mit konkretem Zieljahr vor. Ebenso waren in der Verwaltung noch keine Strukturen, Zuständigkeiten und Verantwortungsbereiche für Klimathemen vorhanden. Diese Ausgangslage führte zur F4UM-Bewerbung der Stadt gemeinsam mit einem Konsortium aus Expert:innen der Planung, des Klimaschutzes und der Klimawandelanpassung sowie mit Forschenden der TU Wien und der FH St. Pölten. Insofern kam der Stadt im F4UM Prozess bezüglich zweier Aspekte eine Sonderrolle zu: St. Pölten konnte als einzige Stadt die Arbeit mit einem externen Projektkonsortium erproben und konnte sich als eine der beiden kleinsten Städten im Prozess wichtiges Wissen aneignen, um für andere Städte ähnlicher Größe in Zukunft als Best Practice Beispiel zu wirken.

## 3.2. Klima-Anliegen auf breiter Basis

In den vergangenen Jahren, konnte die Stadt St. Pölten im Rahmen unterschiedlicher Planungsprozesse immer wieder unter Beweis stellen, dass sie in der Lage ist die vielschichtige Akteurslandschaft einer Stadt (Vertreter:innen aus Politik, Verwaltung, Kultur, Wirtschaft, zentrale Einrichtungen, Zivilgesellschaft uvm.) an einen Tisch zu bringen, um gemeinsam Perspektiven und Zielsetzungen zu entwickeln, die dann in die Umsetzung gebracht werden. Der Prozess zur Neugestaltung des Promenadenrings etwa soll maßgeblich zur Verkehrswende in der Stadt beitragen und wurde mit reger Beteiligung der Öffentlichkeit vorangetrieben. Auch in weiteren vorangegangenen Projekten mit gesamtstädtischer Relevanz wurde in St. Pölten bereits bewusst auf die Einbindung und Mitwirkung unterschiedlicher Akteur:innen wie auch der Zivilgesellschaft gesetzt. Diese etablierten Beziehungen zu den relevanten Institutionen und Akteur:innen sollten gezielt für das Projekt eingesetzt werden, da sich die Stadt durch eine sehr aktive Zivilgesellschaft auszeichnet, die Klimaschutz und Klimawandelanpassung bereits über zahlreiche Initiativen und Projekte voranzutreiben versucht hatte. Bereits während der Antragsphase zeigte sich die positive Einstellung gegenüber der Teilnahme St. Pöltens an der Mission „100 Klimaneutrale Städte“. So konnten nicht weniger als 33 LOIs von lokalen und regionalen Stakeholdern, Bürger:innen-Initiativen und Akteur:innen des Landes Niederösterreich und des Bundes gesammelt werden.

## 3.3. Gemeinsamer Weg zur Klimastrategie

Mit dem Förderansuchen „St. Pölten 2030: KlimaNEUTRAL + KlimaFIT“ wurde also bezugnehmend auf bestehende Projekte und Initiativen, ein umfassender Strategieprozess lanciert, an dessen Ende die „Roadmap zur Klimaneutralität“ für St. Pölten stehen sollte. Unterschiedliche Verwaltungseinheiten der Stadt gaben hierfür den Impuls und arbeiteten Hand in Hand mit dem Konsortium daran,

Schlüsselakteur:innen in St. Pölten und darüber hinaus zu aktivieren und in diesen Prozess zu involvieren. Nach der Sichtung des Status Quo des momentanen CO2-Fußabdrucks sollten gemeinsam Handlungsleitfäden für unterschiedliche sektorale Bereiche der Stadt erarbeitet werden und hinsichtlich eines Monitorings der Fortschritte wichtige Weichen gestellt werden.

# 4 Projektinhalt

## 4.1. Zentrale Fragen

Folgende Ausgangsfragen bildeten am Beginn des F4UM-Prozesses die Arbeitsgrundlage:

- Wie können wir den kommunalen Klimaschutz vor Ort in St. Pölten voranbringen und was braucht die Stadtverwaltung um gesetzte Ziele erreichen zu können?
- Wie können viele (vorbildhafte) Projekte entstehen und auf den Weg gebracht werden, die die Qualitätssteigerung durch das „Klimaanliegen“ sichtbar und spürbar machen? Wie kann eine Stadt wie St. Pölten dabei eine Vorbildfunktion für andere Städte und Gemeinden übernehmen?
- Wie können die Klimaziele erreicht werden? Welche Handlungsfelder lassen sich für St. Pölten identifizieren? Wie kann sich ein sogenannter „Klimaschutz-Fahrplan“ gestalten und was braucht es, damit dieser tragfähig wird?
- Wie kann das Potential der kommunalen Handlungsspielräume aktiviert werden? Welche neuen Partnerschaften kann St. Pölten eingehen? Dies auch um auf übergeordnete Ebenen (Land, Bund, EU) hin zu wirken? Was braucht es dafür?

## 4.2. Prozess

Nachdem sehr früh im F4UM Prozess der Bedarf nach einer faktenbasierten Argumentations- und Entscheidungsbasis für den Weg zur klimaneutralen Stadt in St. Pölten erkannt wurde, konnte mit der **Klima-Rahmenstrategie** ein **Fahrplan auf inhaltlicher wie auf struktureller Ebene** erarbeitet werden. Der Prozess zur Entwicklung der Strategie gliederte sich im Wesentlichen in drei Phasen und wurde mit der Schlussfassung der Klima-Rahmenstrategie für St. Pölten abgeschlossen.

### 4.2.1. Phase 1: Vorbereiten und Aktivieren

In einer ersten Phase wurde das Projekt eingerichtet und die Prozess- und Arbeitsstruktur, die Ziele und ein grober Zeitplan, die Akteursstruktur und das Kommunikationskonzept konkretisiert und festgelegt. Diese erste Phase diente auch dazu, die Ausgangslage in (inter-)nationalen Vorreiterstädten zu erfassen und zu erheben, welche Konzepten, Strategien und Daten für Monitoringprozesse in St. Pölten bereits vorhanden sind. Diese Phase 0 fand mit der ersten Klima-Werkstatt ihren Abschluss, bei der abteilungsübergreifend Magistratsmitarbeiter:innen und externe Stakeholder zusammenkamen. Bei diesem Workshop wurden die zu bearbeitenden Handlungsfelder festgelegt und in themenspezifischen Arbeitsgruppen bearbeitet, Problemstellungen besprochen und erste Zielsetzungen herausgearbeitet. Im Anschluss wurden die bei diesem Workshop erarbeiteten Inhalte mit Vertreter:innen zivilgesellschaftlicher Initiativen diskutiert.

Die Klimawerkstatt fungierte hier als Plattform, um Inhalte zwischen Politik und Verwaltung und Vertreter:innen zivilgesellschaftlicher Initiativen zu kommunizieren und abzugleichen.

#### **4.2.2. Phase 2: Ko-Konzeption Maßnahmenportfolio und Umsetzungsplanung**

Aus der 1. Klimawerkstatt war bereits der Bedarf herausgegangen, das Themenfeld der Governance gesondert zu betrachten. St. Pölten als mittelgroße Stadt steht hier vor der besonderen Herausforderung, dass die Kapazitäten der Verwaltung begrenzt sind.

Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsarbeit erfordert aber eine Institutionalisierung in der Verwaltung, um diese als kommunale Daueraufgabe zu etablieren. Dabei sind Klimaschutz und Klimawandelanpassung als Transformations- und Querschnittsaufgaben zu verstehen und deshalb von einem hohen Maße an Komplexität geprägt, die die kommunalen Verwaltungsstrukturen vor große Herausforderungen bezogen auf Handlungs-, Reaktions-, Transformations- und Komplexitätsfähigkeit stellen. Die Themen im Zusammenhang des Klimaschutzes und der Anpassung an die Folgen des Klimawandels können deshalb nicht innerhalb der bestehenden Linienstrukturen bearbeitet werden, sondern machen andere Steuerungslogiken und neue Prozesse innerhalb des Verwaltungsapparates erforderlich. Es bedarf der Ergänzung um vertikale und auch informelle Projekt- und Kommunikationsstrukturen, um projektbezogenes Arbeiten zu ermöglichen und zu etablieren, neue Formen der Zusammenarbeit und der Kooperation – und dies auch außerhalb der Verwaltung.

Bei einem themenbezogenen Workshop zum Handlungsfeld der Governance wurde deshalb in Gesprächen mit Vertreter:innen aus Linz, Klagenfurt, Villach und Innsbruck, deren jeweiligen Governance-Modelle, spezifischen Herausforderungen die das jeweilige Modell mit sich bringt und die klimaspezifischen Arbeitsweisen der Städte besprochen.

Nach diesem Erfahrungsaustausch wurde ein Modell für die Stadt St. Pölten entwickelt und mit Bürgermeister und der Magistratsdirektion abgeglichen und die organisatorischen, kommunikativen wie fachlich und inhaltlichen Anforderungen an eine Klima-Koordinationsstelle diskutiert. Parallel dazu fanden auch in den weiteren festgelegten Handlungsfeldern (Energie, Gebäude und Wärme; Mobilität; Stadtplanung; Kommunikation, Bewusstseinsbildung und Beteiligung) Workshops mit den zuständigen Abteilungen aber auch externen Stakeholdern und Expert:innen statt, um die jeweils erforderlichen Maßnahmenportfolios für die Handlungsfelder zu erarbeiten.

#### **4.2.3. Phase 3: Rückkoppeln und Ausarbeiten**

Bei einem Verwaltungsworkshop gegen Ende des Prozesses wurden diese erarbeiteten Inhalte noch einmal weiterentwickelt und diskutiert, um eine große fachliche Bandbreite an Zielen und Maßnahmen zu definieren aber auch deren Realisierbarkeit sicherzustellen. Dabei ging es einerseits um die Festlegung der wichtigsten ersten Schritte für St. Pölten. Gleichzeitig ging es aber auch darum, auf die Stadt angepasste Maßnahmen mit einem hohen Grad an Ambition abzustimmen.

Im Anschluss an den Verwaltungsworkshop fand analog zur Klimawerkstatt zu Beginn des Prozesses eine Veranstaltung statt, bei der die Vorgehensweise und Maßnahmen mit zivilgesellschaftlichen Vertreter:innen besprochen und teilweise ergänzt wurden.

Diese Zielsetzungen, Handlungsfelder und Maßnahmen wurden für die **Klima-Rahmenstrategie für St. Pölten** zusammengetragen. Bei einer großen öffentlichen Veranstaltung, der „1. St. Pöltner Klima-

Enquete“, wurde die Strategie präsentiert und diskutiert und durch das externe Projektkonsortium im Sinne einer „Staffelübergabe“, an die Stadt übergeben.

Die finale Ausarbeitung der Rahmen-Strategie erfolgt im Sommer und soll im Herbst im Gemeinderat beschlossen werden.

# 5 Ergebnisse

## 5.1. Klima-Rahmenstrategie

Mit der Klima-Rahmenstrategie, wurde für die Stadt ein Dokument entwickelt, das wesentliche Maßnahmen und erste Schritte für 5 sektorale Bereiche (Governance; Energie, Gebäude und Wärme; Mobilität; Stadtplanung; Kommunikation, Bewusstseinsbildung und Beteiligung) beschreibt, einen Fahrplan zur Umsetzung vorschlägt und Best Practice Beispiele aus anderen Städten aufzeigt. (siehe Beilage: „Klima-Rahmenstrategie St. Pölten 1.0.“)

Die Klima-Rahmenstrategie unternimmt den Versuch festzulegen,

- was getan werden muss (Vision entwickeln und Handlungsfelder identifizieren, Maßnahmen entwickeln)
- wo die Prioritäten liegen
- welche Instrumente, Prozesse und Akteur:innen zur Erreichung dieser Ziele notwendig sind
- was es braucht, um handlungsfähig zu werden.

Die Strategie ist als „offenes“, nicht abgeschlossenes Dokument konzipiert, das im Laufe der Zeit ergänzt, adaptiert und erweitert werden muss. Sie bildet das Gerüst, um das die Stadt nun Strukturen aufbauen muss. Die erste, nun erarbeitete Version der Klima-Rahmenstrategie versteht sich dabei als:

- Wegweiser und Orientierungsgrundlage für eine klimaneutrale Stadt
- Arbeitsprogramm
- Grober Fahrplan für „Klimapfad“  
(Die wichtigsten Stellschrauben zur CO<sub>2</sub>-Einsparung)
- Koordinationsinstrument und Clearingstelle
- Impulsgeber und Plattform (Change Management)

### 5.1.1. Aufbau der Klima-Rahmenstrategie

Die Strategie lässt sich in drei Teile gliedern:

Der **erste Teil** beschreibt die globale Herausforderung des Klimawandels, welche Rolle dabei den Städten zukommt und warum St. Pölten in diesem Kontext eine Strategie braucht. Der Prozess zur Entstehung der Strategie wird beschrieben und die Ausgangslage in St. Pölten wird erläutert.

Im **zweiten Teil** der Strategie, werden übergeordnete Ziele definiert, je Handlungsfeld Maßnahmen und die wichtigsten ersten Schritte festgelegt und diese in einen Umsetzungsplan eingebettet.

Beispielhaft herausgegriffen einige der in der Klima-Rahmenstrategie beschriebenen Maßnahmen für die Handlungsfelder Mobilität und Energie (Maßnahmen in den weiteren Handlungsfeldern siehe Beilage „Klima-Rahmenstrategie St. Pölten 1.0.“, Kapitel 4 und 5)



## **Mobilität:**

### **Politik, Planung und Verwaltung haben ein gemeinsames Ziel: die Mobilitätswende**

- Erstellung eines SUMP als Fortschreibung des GVK 2014  
St. Pölten ist durch die zentrale mitteleuropäische Lage ein sogenannter TEN-Knotenpunkt (Transeuropäisches Netzes). Dadurch gewinnt die Stadt an Bedeutung hinsichtlich der Vernetzung von internationalen, nationalen und regionalen Verkehrsmitteln. Mit Hilfe eines Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP), als Fortschreibung des Generalverkehrskonzeptes, soll St. Pölten dieser besonderen, internationalen Stellung gerecht werden. Durch das stadtweite Mobilitätskonzept, welches unter dem Motto "Planen für Menschen" steht, wird der Wandel von einer automobil- und verkehrsfokussierten Planung zu einer Planung, in der eine Balance der Verkehrsträger angestrebt und die Erhöhung der Lebensqualität als Ziel hervorgehoben wird, unterstützt.
- Erarbeitung eines Masterplan Aktive Mobilität  
Der Masterplan ist ein integriertes Planungsdokument, welches grundlegend aus einem Rad- sowie einem Fußverkehrskonzept besteht. Er soll als umfassende Grundlage für die zukünftige Rad- und Fußverkehrsplanung dienen.
- Erarbeitung einer Mobilitätshierarchie zur Planung von Straßenräumen  
Als Grundlage für die Planung von Straßenräumen soll eine Mobilitätshierarchie erarbeitet werden, nach der die Prioritäten in der Aufteilung des Straßenraumes festgelegt werden. An oberster Stelle dieser Hierarchie stehen Fußverkehr, Radverkehr und öffentlicher Verkehr.
- Reformierung der Stellplatzverordnung  
Um die Nutzung des Umweltverbundes zu attraktivieren ist die Reduktion der PKW-Stellplätze eine effiziente Maßnahme. Bei Wohnbauprojekten ist die Stellplatzverordnung der Stadt ein geeignetes Instrument zur Steuerung der Anzahl der Kfz-Pflichtstellplätze in Abhängigkeit von den ÖV-Güteklassen und gegebenenfalls der Erreichbarkeit mit dem Fahrrad. Auch die Etablierung einer Obergrenze an Kfz-Stellplätzen könnte in die Stellplatzverordnung integriert werden. Die aktuelle Überarbeitung der RVS 03.07.11 (Organisation und Anzahl der Stellplätze) kann hierbei als Vorlage zur Änderung der Stellplatzverordnung dienen.

Für folgende Handlungsfelder werden im sektoralen Bereich „Mobilität“ weitere Maßnahmen definiert: (Siehe Beilage „Klima-Rahmenstrategie St. Pölten 1.0.“, S. 56-67)

- „Der Umweltverbund genießt höchste Priorität in der Planung“,
- „Der öffentliche Verkehr ist konkurrenzfähig und attraktiv für alle“,
- „Der private Pkw-Verkehr wird auf ein notwendiges Maß reduziert bzw. dekarbonisiert“ und
- „Die städtische Güterlogistik wird zukunftsfähig und stadtverträglich.“

## Energie:

### Strukturelle Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Energie- und Wärmewende schaffen

- Schaffen eines Energiemasterplans zum Monitoring und zur evidenzbasierten Maßnahmensetzung  
In einem Energiemasterplan sollen die relevanten sektoralen Kenngrößen der Emissionen erfasst und in eine einheitliche Datenstruktur eingebettet werden. Damit können einerseits große Hebel schnell identifiziert, und andererseits auch Erfolge gut evaluiert werden. Ebenso können teilweise Maßnahmen der Stadtentwicklung (wie Flächenwidmungspläne, Maßnahmen im Verkehr, Förderung von Energiegemeinschaften, Sanierungsoffensiven...) und Politik hinsichtlich ihrer Umweltwirkungen bewertet und eingeordnet werden.
- Integration des Themenfeldes Energie(raum)planung in die Aufgaben der Stadt als Grundlage für Entwicklungskonzepte  
Durch eine Datenbasis zu räumlicher Manifestierung und Massierung von Energieverbräuchen können zukünftige Maßnahmen und Konzepte räumlich hinsichtlich des Ziels der Vermeidung emissionsfördernder Strukturen abgestimmt werden. Analog zum Energiemasterplan werden auch Potenzialgebiete für den Ausbau von Fernwärmenetz oder Sanierungszonen sichtbar. Mit dieser Grundlage können so langfristig die Weichen hin zu einer emissionsreduzierenden Raumplanung & Stadtentwicklung gestellt werden.
- Vorevaluierung des Einsatzes von Großwärmepumpen in Traisen & Abwasser für Fernwärme  
Mittelfristig kann die Müllverbrennung bedeutende Teile des Wärmebedarfs der Fernwärme stillen. Da dies jedoch keine optimale Lösung im Sinne der Emissionsreduktion darstellt, soll der Einsatz von Großwärmepumpen (bsp. in der Traisen, den Bächen oder im Abwasser) evaluiert werden. International existieren hier schon Beispielprojekte, die auf die spezifischen Bedingungen in St. Pölten abgeglichen werden müssen.
- Teilnahme an öffentlichen Klimainitiativen  
Durch einen Beitritt zu den E5-Gemeinden kann St. Pölten auf ein Netzwerk an erfahrenen Städten zurückgreifen, und so wichtige Hilfestellungen bei Fragen der Emissionsreduktion des Energiesektors erhalten. Gleichsam erhält sich so ein gewisser Exzellenzdruck, die positiven Entwicklungen im Sinne des Klimaschutzes voranzutreiben. Neben den E5-Gemeinden existieren in Österreich noch weitere relevante Netzwerke wie KlimNÖtral2040 und Klima- und Energie-Modellregionen und dem Klimabündnis (bereits langjähriges Mitglied). Hier kann voneinander gelernt, und der Fortschritt gemonitort werden.

Für folgende Handlungsfelder werden im sektoralen Bereich „Mobilität“ weitere Maßnahmen definiert: (Siehe Beilage „Klima-Rahmenstrategie St. Pölten 1.0.“, S. 56-67)

- Energiebedarf in der Gemeinde senken,
- Energie klimaschonend erzeugen,
- Klimaschonend Energie nutzen

Der **dritte Teil** der Strategie befasst sich mit einem **Umsetzungsplan auf struktureller Ebene**.

## 5.2. Aufbau von weiteren Governance-Strukturen

Parallel zur Erstellung der Klimastrategie auf inhaltlicher Ebene, wurde während des F4UM Prozesses bereits daran gearbeitet, Verantwortungsbereiche zu klären und innerhalb der Verwaltung Strukturen zu schaffen, um die Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsarbeit am Magistrat zu institutionalisieren und diese als kommunale Daueraufgabe zu etablieren.

Im Konkreten heißt das, dass auf **struktureller Ebene** mit dem Aufbau einer Klima-Koordinationsstelle in der St. Pöltner Stadtverwaltung begonnen wurde, deren wesentlichste Aufgaben sich in folgende Arbeitsbereiche gliedern:

### **Klimakoordinationsstelle als Schnittstelle zwischen Politik & Verwaltung:**

- Unterstützung des St. Pöltner Stadtsenats bei der Steuerung von Klimamaßnahmen
- Vorbereitung wichtiger klimapolitischer Entscheidungen
- Ansprechpartner:in und Drehscheibe für klimabezogene Fragen & Ideen am Magistrat der Stadt St. Pölten
- Steht allen Entscheidungsträger:innen für klimawandelbezogene Beratung zur Verfügung

### **Aufbau der Klimagovernance:**

- Bewusstseinsbildung innerhalb der Verwaltung
- Lobbyarbeit für Klimathemen bei städtischen Unternehmen und Einrichtungen
- Vernetzung und Koordination der relevanten Geschäftsbereiche, den Unternehmen der Stadt sowie externen Partner:innen
- Konzeption & Aufbau von weiteren Strukturen & Instrumenten (Klimabeirat, Klimafonds, Bürger:innenbeirat)
- Ergänzendes Recruitment für Fachexpertise Klima Abteilungen: Beratung bei Stellenbesetzung

### **Planung & Koordination von Maßnahmen (Klimaschutz- und Klimawandelanpassung):**

- Planung & Koordination der Umsetzung der in der Klima-Rahmenstrategie angeführten Maßnahmen
- Weiterführung, Überarbeitung und Anpassung der Klima-Rahmenstrategie
- Umsetzung von Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsprojekten im Bereich der Verwaltung
- Organisatorische Umsetzung von themenbezogenen Veranstaltungen
- Einholen von fachspezifischer Expertise & Know-How wo nötig
- Qualitätssicherung und Monitoring

### **Vernetzung auf lokaler, regionaler, nationaler & internationaler Ebene:**

- Beteiligung der Stadt in den bundesweiten Netzwerken
- Greift klimarelevante Innovationen & Informationen frühzeitig auf und kann diese an die relevanten Geschäftsbereiche & die Magistratsdirektion weitergeben
- Expertise zu Fördermöglichkeiten
- Akquise von Fördermitteln

## **Öffentlichkeitsarbeit & Kommunikation**

- Information & Dialog mit den Bürgern & Bürger:innen der Stadt  
Markenbildungsprozess

Neben dem Aufbau der Klimakoordinationsstelle wurde die stufenweise Entwicklung der Verwaltungsstrukturen diskutiert, angedacht und als Arbeitspaket für den Aufbau einer Klima-Governance konzipiert.

(Siehe Beilage „Klima-Rahmenstrategie St. Pölten 1.0.“, S. 96-100)

# 6 Schlussfolgerungen

## 6.1. Erkenntnisse und Lerneffekte

Mit F4UM hat sich St. Pölten zum ersten Mal auf übergeordneter Ebene mit den Themen Klimaschutz und Klimawandelanpassung befasst. Der Prozess hat zu einer Vernetzung innerhalb der Verwaltung geführt und den Bewusstseinsbildungsprozess für Klimathemen in der Politik und der Verwaltung weiter in Gang gesetzt. Mit dem Aufsetzen der Klima-Rahmenstrategie wurden wichtige erste Schritte identifiziert und Maßnahmen für einen integrierten Ansatz festgelegt. Zur Umsetzung dieser Maßnahmen hat St. Pölten mit dem Aufbau von weiteren Governance-Strukturen begonnen, die flexibel und abteilungsübergreifend konzipiert sind.

Besonders wichtig war für die Stadt der Austausch und die Vernetzung auf nationaler Ebene im F4UM-Prozess. Durch die Beteiligung in den bundesweiten Städtenetzwerken sind für St. Pölten wesentliche Lerneffekte entstanden.

## 6.2. Europäische Mission 100 klimaneutrale Städte

Aus dem Austausch und im Vergleich mit anderen Städten hat sich bereits zu Beginn des Prozesses auch gezeigt, dass St. Pölten bezogen auf die kommunale Klimaschutzarbeit als „Beginner-Stadt“ zu kategorisieren ist. Die F4UM konnte also zum Anlass genommen werden, die Arbeit aufzunehmen und die Rahmenbedingungen für eine nachhaltige/klimaneutrale Stadtentwicklung in St. Pölten zu schaffen, das Thema sowohl in die Kreise der Politik, als auch der Verwaltung zu tragen und letztlich den Startschuss für eine kommunale Klimaschutzarbeit zu geben. Diese Erkenntnis hat jedoch dazu geführt, dass in St. Pölten die Entscheidung fiel, sich nicht für die EU-Mission zu bewerben.

## 6.3. Zukünftige Herausforderungen

### **Mangel an Daten und kein Monitoring**

Zur Entwicklung einer belastbaren Treibhausgas-Bilanzierung und eines daraus abgeleiteten Absenkpfadens sowie Monitoringkonzeptes stehen viele Städte bei der Erhebung wesentlicher Daten noch relativ am Anfang. Im Bereich der Erfassung von abgrenzbaren Emissionen (und zur Identifikation geeigneter Handlungsbereiche) bedarf es einer Abstimmung von Berechnungsmethoden und quantitativen Grundlagen (und Möglichkeiten der Erhebung). Vorhandene Daten müssen verschnitten und kombiniert werden können. In diesem Kontext stehen Städte in einem weiteren Schritt auch vor der Herausforderung, aus erhobenen Daten konkrete Maßnahmen und Handlungsempfehlungen abzuleiten.

Leider hat sich bisher keine einheitliche, übertragbare Methode der Messung kommunaler CO<sub>2</sub>-Emissionen durchgesetzt. Als Leitfaden kann hierbei das „Sustainable Energy and Climate Action Plan Template“ des Konvents der Bürgermeister oder eine einheitliche Vorgehensweise von Seiten des Bundes dienen. Dies wäre sehr wünschenswert, um Vergleiche zu anderen Gemeinden und damit Lerneffekte zu ermöglichen.

### **Reallabore/Experimentieren**

Vor dem Hintergrund des komplexen Zusammenwirkens notwendiger Innovationen (sowohl organisatorisch, technologisch aber auch sozial) wird in vielen Städten und Gemeinden auf die Idee des „Experimentierens“ bzw. die Entwicklung von sogenannten „Piloten“ zurückgegriffen. Solche „Reallabore“ können sowohl räumlich-strukturell diverse Quartiere sein, können die Transformation von Verkehrsräumen betreffen aber auch bestimmte Strukturtypen von Städten (etwa Gewerbegebiete) zum Thema machen.

Pilotprojekte können dazu dienen Methoden, Prozesse und Entscheidungsfindungen zu erproben und im Anschluss evaluieren zu können. Dabei ist es notwendig, dass institutionalisierte Verfahren, Methoden und Prozesse zur Entscheidungsfindung kritisch reflektiert werden. Die Erkenntnisse aus den sogenannten „Reallaboren“ sollten skalier- und schließlich übertragbar sein.

### **Programmentwicklung & Finanzierung für Folgeprozesse der F4UM**

Um viele gute Projekte umsetzen zu können, braucht es neue Finanzierungsmodelle und in diesem Kontext eine angepasste Handhabung in der Akquise von Fördermitteln. Erkenntnisse aus der nun abgeschlossenen Mission sollten nun in die weitere Programmentwicklung durch den Bund einfließen, um einerseits einen gezielten Mitteleinsatz im Sinne von Förderungen und weiteren ökonomischen Mitteln sicherzustellen.

Andererseits kann diese Programmentwicklung dazu beitragen, sowohl in der Politik als auch der Verwaltung mögliche Skepsis hinsichtlich der Zielsetzungen und Umsetzungsmaßnahmen, bei gleichzeitiger Unklarheit bezogen auf die Finanzierung dieser Maßnahmen, weiterer Fördermittel und Unterstützungen, abzubauen.

### **Weitere Herausforderungen**

siehe Beilage „Klima-Rahmenstrategie St. Pölten 1.0.“, S. 12-13

# 7 Ausblick und Empfehlungen

## 7.1. Nächste Schritte für St. Pölten

### **Klima-Rahmenstrategie:**

Die Klima-Rahmenstrategie wird über den Sommer 2022 finalisiert. Die Beschlussfassung im Gemeinderat ist mit Herbst 2022 geplant.

### **Klima-Koordinationsstelle:**

Die Einrichtung und Besetzung der Klima-Koordinationsstelle soll ebenfalls im Herbst 2022 erfolgen. Zentrale Aufgaben der Klima-Koordinationsstelle werden, wie weiter oben beschrieben folgende Punkte sein:

#### **Aufbau der Klimagovernance:**

Klimamainstreaming in der Verwaltung vorantreiben, Aufbau von weiteren Governance-Strukturen, Lobbyarbeit

#### **Erheben von Datengrundlagen und Aufsetzen eines Monitoringkonzepts:**

Erfassen von fehlenden Daten, Datenerhebung und Testen eines kommunalen Monitoringkonzepts.

### **Entwicklung eines Masterplanes für aktive Mobilität:**

Der Masterplan dient als Grundlage für die Planungen für den Fuß- und Radverkehr und kombiniert Radverkehrs- und Fußverkehrskonzepte. Aktuell ist das Fuß- und Radwegenetz lückenhaft und somit nicht zufriedenstellend, um eine durchgängig sichere Nutzung zu gewährleisten. Mit Hilfe des Masterplanes Aktive Mobilität kann das bestehende Netz neu gedacht und von Grund auf neu erarbeitet werden. Die Entwicklung der Strategie ist von Herbst 2022 bis Herbst 2023 geplant.

### **Konzeption und Umsetzung von Pilotprojekten:**

Mit der „Leitkonzeption Öffentlicher Raum“ liegt der Stadt eine Strategie vor, die eine Reihe an Handlungsfeldern und räumlicher Schwerpunktbereiche vorsieht, auf die der Fokus gerichtet werden soll. (Leitkonzeption öffentlicher Raum: 14) Mit der Umgestaltung und Aufwertung des Promenadenrings ist ein wichtiges Schlüsselprojekt bereits auf den Weg gebracht worden. Hier gilt es also weiter zu arbeiten und das Thema der Klimawandelanpassung bereits in den ersten Planungsphasen festzuschreiben und strategische und taktische Prozesse der Planung und Partizipation zu erproben und weiterzuentwickeln.

### **Entwicklung einer Modell-Quartiersstraße in der Josefsstraße:**

Bei der Reorganisation des Verkehrsraums soll der Straßenzug zu einem Mobilitätsraum mit hoher Qualität umgestaltet werden. Dabei soll unter anderem die aktive Mobilität gefördert und Flächen neu verteilt werden.

### **Entwicklung eines Modellstadtteils für Klimaschutz und Klimawandelanpassung**

Bei der Entwicklung des Modellstadtteils sollen Klimaschutz und Klimawandelanpassung von Beginn an im Zentrum stehen: die weitgehende Klimaneutralität des Stadtteils wird angestrebt. Bei der Arbeit an einem Stadtteilkonzept können Maßnahmen, Instrumente und Prozesse der Stadt

überprüft und gegebenenfalls angepasst werden. Dafür bietet sich die Koppelung an das bestehende Stadtentwicklungskonzept sowie Stadtteilentwicklungskonzept Eisberg an.

### **Beteiligung der Stadt an der ÖÖK**

Mit der Beteiligung der Stadt an der ÖÖK werden weitere konkrete Handlungsschritte festgelegt und beschrieben. Die Teilnahme bei der FFG Ausschreibung „Pionierstadt – Partnerschaft für klimaneutrale Städte“ wurde im September im Gemeinderat beschlossen und der FFG Antrag der Stadt für die Ausschreibung in der Folge abgegeben.

siehe Beilage „Klima-Rahmenstrategie St. Pölten 1.0.“, S. 100-103

## **7.2. Anknüpfungspunkte an Forschung und Innovation**

Um die Klimaschutzarbeit in österreichischen Städten voranzutreiben, wird der Prozess, der mit der ersten F4UM-Phase in den großen Städten begonnen hat, im nächsten Schritt auf die zahlreichen Städte mit Einwohner:innenzahlen unter 50.000 ausgeweitet. Wie bereits beschrieben, stehen Klein- und Mittelstädte vor besonderen Herausforderungen betreffend der zur Verfügung stehenden Kapazitäten der Verwaltungen, des Bewusstseinsbildungsprozesses usw.

St. Pölten kommt mit seiner Größe von ca. 56.000 Einwohner:innen eine Sonderrolle zu und kann, nachdem die Stadt den F4UM Prozess nun durchlaufen ist, wichtige Erkenntnisse und Learnings an Klein- und Mittelstädte weitergeben.

Der Aufbau eines Kommunikationsnetzwerks bzw. das Aufsetzen einer Vernetzungsplattform als „Lernplattform“ würde hier eine große Chance darstellen, um den Austausch zwischen den Städten zu ermöglichen. Innovation heißt auf Ebene der Städte vor allem, Prozesse innerhalb der Verwaltung und der Planung weiterzuentwickeln. Um hier neue Wege anzustoßen wird auch in Zukunft der Austausch essentiell sein.



# 8 Verzeichnisse

## **Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1 Prozess zur Klima-Rahmenstrategie, RAUMPOSITION.....	27
Abbildung 2 Aufbau der Klima-Rahmenstrategie, RAUMPOSITION.....	28

# 9 Anhang

Abbildung 1 Prozess zur Klima-Rahmenstrategie, RAUMPOSITION

## Der Prozess zur Klima-Rahmenstrategie

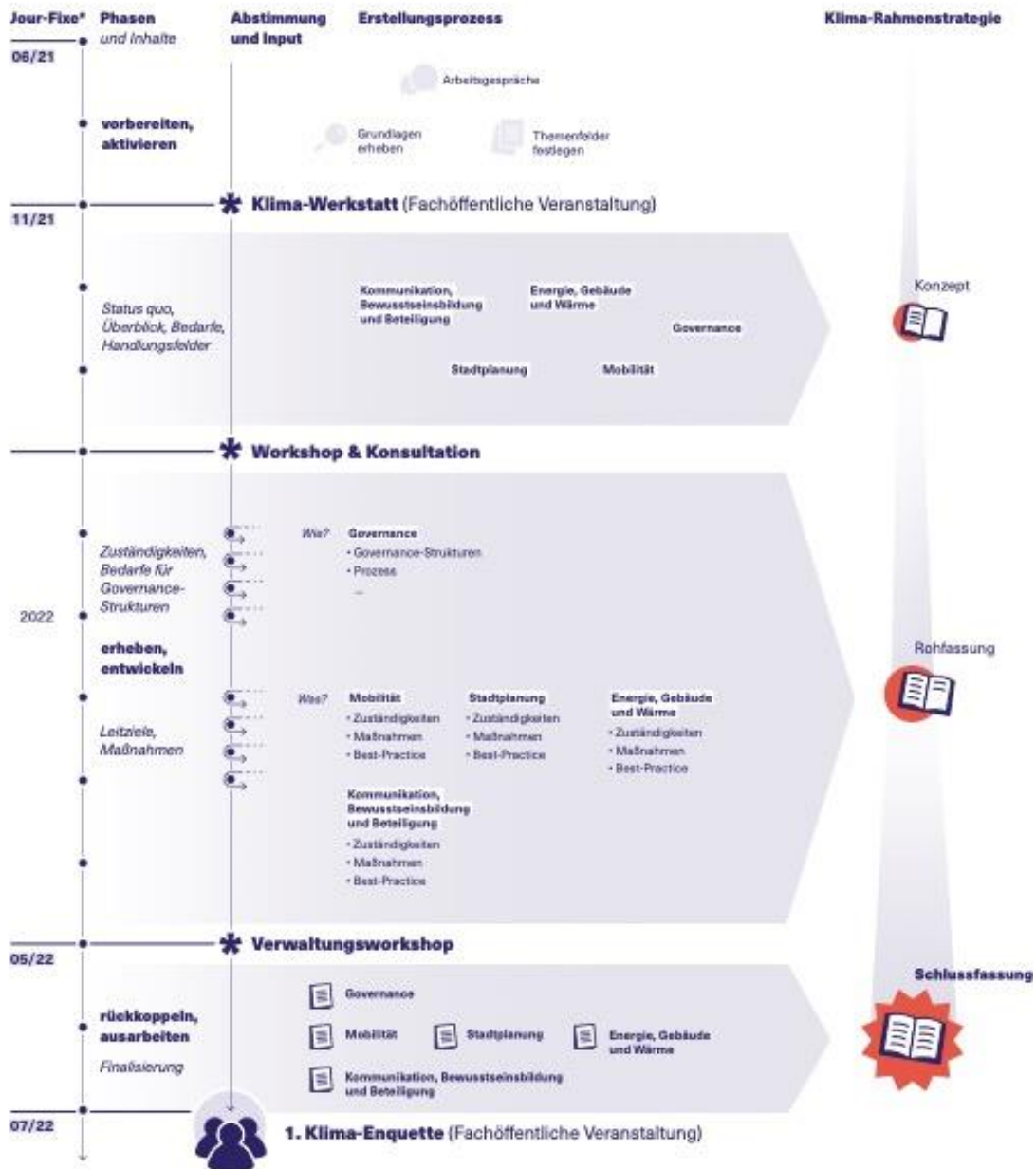
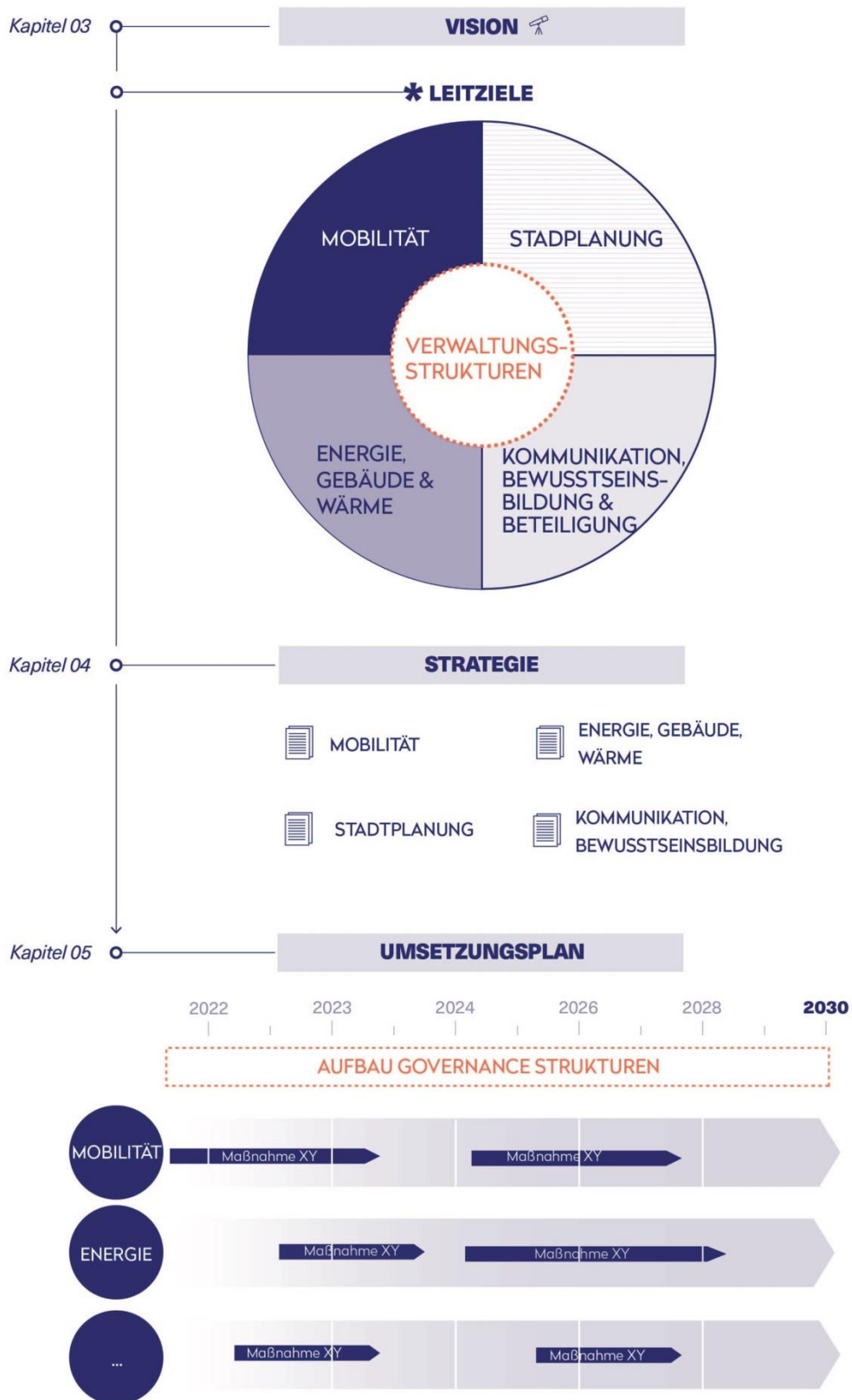


Abbildung 2 Aufbau der Klima-Rahmenstrategie, RAUMPOSITION





A large, light blue geometric shape, resembling a right-angled triangle or a trapezoid, is positioned on the right side of the page. It has a vertical right edge and a horizontal top edge, with a diagonal line connecting the top-left corner to the bottom-right corner.

**Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie,  
Mobilität, Innovation und Technologie (BMK)**

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

[bmk.gv.at](https://www.bmk.gv.at)