

Protokoll: 2. Kremser Klimadialog

17. Juni 2020
Beginn: 17:00 Uhr
Ende: 19:00 Uhr
Rathaus Krems
Sitzungszimmer II

endgültige, untern den Beteiligten abgestimmte Fassung

Teilnehmer*innen:

- BGM Dr. Reinhard Resch
- STR Albert Kisling MSc, MAS
- Vize-BGM Ing. Erwin Krammer
- GR Mag. Wolfgang Mahrer
- STR Martin Sedelmaier
- STR Alfred Scheichel
- BD DI Reinhard Weitzer
- Ing. Andreas Anibass
- DI Mag. Silvia Schmid
- GR Christoph Hofbauer
- Mag. Franz Böck
- Gerhard Hanel, DSA
- Ing. Herbert Malek
- Dr. Eva Vetter
- Marlene Nutz
- Max Nutz, BSc
- DI Wolfgang Hiller

BGM Dr. Reinhard Resch eröffnet die Sitzung und bedankt sich bei BD DI Reinhard Weitzer für die Bereitschaft zur Moderation des 2. Klimadialogs. Weitzer schlägt vor, die 5 von den Klimaaktivist*innen übermittelten TOPs in der vorgeschlagenen Reihenfolge zu diskutieren. Dr. Eva Vetter übernimmt die Erstfassung des Protokolls.

Mag. Franz Böck bedankt sich bei den Vertreter*innen von Politik und Behörde für die umfassende Anwesenheit und große Aufmerksamkeit, die damit dem Klimadialog zuteil wird. Er weist darauf hin, dass das letzte Treffen nicht konfliktfrei verlief. Seine persönliche Motivation liegt in der Frage, wo wir Krems in 20 Jahren sehen wollen. Es gibt unterschiedliche Entwicklungsmöglichkeiten, Böck betont die Gewissheit, dass die Vergangenheit nicht fortgeschrieben werden kann.

TOP 1: Nachbearbeitung des 1. Klimadialogs auf Basis des Protokolls

Thema Reporting

Marlene Nutz bedankt sich für die gute Abstimmung des Themas „Reporting“. Der Kontakt zum Stadtjournal hat sehr gut funktioniert. Die Zusage, 1/2 Seite des Stadtjournals dem Klimadialog zu widmen, wird als Wertschätzung des Klimadialogs wahrgenommen.

Thema Einbindung des Klimadialogs in das Mobilitätskonzept von komobile

DI Mag. Silvia Schmid verweist darauf, dass das Mobilitätskonzept Bestandteil des Örtlichen Entwicklungskonzepts ist. In diesem ist Bürgerbeteiligung enthalten. Das Entwicklungskonzept umfasst Landschaft, Freiraum und Verkehr. Die Grundlagen müssen erst erarbeitet werden. Derzeit gibt es einen Zwischenstand, den der 2. Auftraggeber, das

Land NÖ, erst zur Kenntnis nehmen muss. Auf dieser Basis kann dann die Bürgerbeteiligung aufgesetzt werden. Ein Zeitplan ist nicht fixiert, der Prozess ist aufgrund von Personalmangel zeitlich verzögert.

Die Vertreter*innen der Stadt stimmen überein, dass zuerst belastbare Grundlagen vorhanden sein müssten, bevor die Bürgerbeteiligung organisiert werde. Die Klimaaktivist*innen betonen ihre Bereitschaft zur Mitarbeit am Mobilitätskonzept und den Wunsch nach Einbindung. Konkrete Möglichkeiten der Einbindung des Klimadialogs in die Mitarbeit am Mobilitätskonzept werden nicht ausgearbeitet.

Weitere Meinungen zum Thema:

- GR Mag. Wolfgang Mahrer weist darauf hin, dass es in Krems verschiedene Interessensgruppen mit divergierenden Zielen gibt und dass ein Konzept niemanden ausschließen dürfe.
- Böck zeigt die Problematik der zeitlichen Verzögerung auf. In der Zwischenzeit würden Fakten geschaffen, die Gestaltungsmöglichkeiten einschränken und Auswirkungen auf ein Mobilitätskonzept haben.

Thema Erhöhung des Fahrradbudgets auf 275.000 EUR

STR Scheichel bestätigt die Existenz geeigneter Fahrradprojekte (in Anknüpfung an den ersten Klimadialog, bei dem Finanzstadtrat Mayer eine Erhöhung des Fahrradbudgets zugesichert hatte, sofern geeignete Projekte vorliegen würden). Resch erklärt, dass das Fahrradbudget an einen noch nicht erfolgten Gemeinderatsbeschluss gebunden ist und dass COVID-bedingt zunächst ein Kassasturz erfolgen müsse, bevor eine konkrete Summe genannt werden könne. Erst dann könne ein Fahrradbudget beschlossen werden.

Thema Mobilitätserhebung + Modal Split

Max Nutz bedankt sich für die von DI Weitzer übermittelten Daten und betont, dass sich daraus ein interessantes Entwicklungspotenzial für Krems ergibt: „In Summe enden 43% der MIV-LenkerInnenwege nach max. 5 km und könnten teilweise mit dem Rad zurückgelegt werden. Mit einem Elektrofahrrad können zukünftig auch Strecken bis zu 10 km zurückgelegt werden, hier liegt ein weiteres Potential von zusätzlich bis zu 22% der Wege mit dem MIV.“ Das Potenzial für eine Erhöhung des Fahrradverkehrs sei damit gegeben.

In der darauffolgenden Grundsatzdiskussion werden u.a. folgende Positionen vertreten:

- Vize-BGM Ing. Erwin Krammer spricht die Angebotsabhängigkeit an. Demnach erhöhen Maßnahmen zur Erleichterung des Radfahrens das Angebot. Angebotsseitige Verbesserungen sollen ausgebaut werden, damit sich der Anteil des Radfahrens in die erwünschte Richtung entwickelt.
- Böck weist darauf hin, dass Bewusstseinsbildung für nicht-motorisierten Individualverkehr wichtig sei und erwähnt den Kopenhagen-Index (Ranking der fahrradfreundlichen Städte über 600.000 EW). Wien hat seinen Rang verbessert, indem viel in Kommunikation investiert wurde und die Motivationslage der Verkehrsteilnehmer*innen aktiv angesprochen wurde.
- Scheichel zeigt auf, dass im Stadtentwicklungskonzept Krems 2030 die Richtung klar vorgegeben ist: Fußgänger, Radfahrer, Bus, Bahn sollen ihren Anteil am Verkehr erhöhen, PKW den seinen demgegenüber vermindern. Dieses Stadtentwicklungskonzept gebe den Weg und die auszuführenden Maßnahmen vor.
- Malek erinnert daran, dass Krems 2030 aus dem Jahr 2016 stammt. Mittlerweile seien weitere Bewertungskriterien in die Diskussion einzubeziehen wie Abgase, CO₂ und THG-Emissionen. Die Politik habe die wesentliche Aufgabe hier zukunftsorientiert zu denken und zu agieren.

Weitzer beurteilt dies als allgemeines Statement, das im Gemeinderat nicht ausreichend bearbeitet und beeinflusst werden kann und bittet die TN, zu den Punkten der Tagesordnung zurückzukehren.

TOP 2: Klimafreundliche Mobilität muss für alle attraktiver werden!

- Krems 2030 wird übereinstimmend als gute Basis für eine zukunftsfähige Mobilitätsentwicklung wahrgenommen.
- Das Projekt Unterführung Unfried wird als zentrales Schlüsselprojekt konsensuell positiv diskutiert.

Keine Übereinstimmung gibt es zu Vereinbarungen über Ziele, die über die gemeinsame Vision hinausgehen:

- Vetter regt eine messbare Zielsetzung wie die Verdoppelung des nicht-motorisierten Individualverkehrs in einem bestimmten Zeitraum an. Der Vorschlag findet keine Zustimmung seitens der anwesenden Vertreter*innen der Stadt.
- SR Alfred Kiesling spricht von der Umsetzung der Vision autofreie Stadt.
- Krammer verweist auf die Bedeutung der Kommunikation und der Darstellung positiver Aspekte. Er sieht die Verantwortung, auf klimafreundliche Mobilität umzusteigen, stärker bei den einzelnen Bürger*inne*n als seitens der Stadt, für geeignete Rahmenbedingungen zu sorgen. Krammer fragt die Klimaaktivist*inne*n, wie sie diese Verantwortung kommunizieren.
- Marlene Nutz berichtet über die Medienarbeit von Fridays For Future: Freitag-Demos, die sich nicht an die Kremser*innen, sondern vor allem an die Kremser Politik richten, Klimathemen in der Presse.
- Böck gibt zu bedenken, dass man später nicht wissen kann, ob man etwas erreicht hat, wenn man keine Ziele vereinbart. Einigkeit in der Vision sei gut, aber nicht genug. Krems 2030 solle sich in konkreten Maßnahmen niederschlagen.
- Schmid verweist darauf, dass es wieder eine NÖ-weite standardisierte Mobilitätshebung geben werde, in der sich die Wirksamkeit von Maßnahmen zeige und nennt keinen Zeitpunkt für diese Erhebung.
- DSA Gerhard Hanel schließt an die Mobilitätshebung an und zeigt das Potenzial für den Radverkehr in Krems auf. Demnach habe Krems gute Chancen, den Modal Split in die Richtung Rad zu verschieben. Er erinnert an die Einbindung der Radlobby in die Gruppe Alltagsradfahren und in die Umsetzung von Radfahrprojekten und wirbt um Zustimmung für das Radkonzept Region Krems-Süd: Die auf Radinfrastruktur spezialisierte Firma Verracon habe ein ausgezeichnetes Konzept zu Krems Süd – Furth – Mautern ausgearbeitet. Der Masterplan ist kurz vor der Fertigstellung und wird noch in wenigen Tagen den Bürgermeister / der Bürgermeisterin der drei Gemeinden präsentiert. Hanel betont, dass die Chancen auf großvolumige Förderungen jetzt so gut wie noch nie seien.

Weitzer fasst zusammen, dass ein entsprechendes Angebot für die Kremserinnen und Kremser wichtig sei und regt operationalisierbare Maßnahmen und Zielwerte an. Es solle erreicht werden, die Lücke zwischen dem Visionären und den konkreten Anliegen der Gruppe zu schließen.

- Böck regt die Fahrradmitnahme in den Stadtbussen nach Gneixendorf und Egelsee an. Der Punkt wird nicht weiter diskutiert.
- Max Nutz fragt, ob es für Krems ähnliche Projekte wie in Linz oder Wien zu einer Begegnungszone Altstadt gebe. Dies wird von Seiten der Behörde und Politik verneint, momentan gebe es keine Projekte in diese Richtung.
- Zu den Plänen zum Thema Elterntaxis erwähnt Scheichel die Bestrebungen am Hohen Markt und in der St. Paul-Gasse die Abholpraxis zu lenken und Ordnung zu

schaffen. Am Hohen Markt würden Boller und evtl. Grünelemente eingesetzt. Der Dreifaltigkeitsplatz würde sich für Scheichel als Elternhaltestelle anbieten.

- Malek nimmt die Diskussion auf und betont, dass dem Wunsch der Vertreter*innen der Stadt nach präziser ausgearbeiteten Projekten entgegen gekommen werden kann, wenn die Klimaaktiv*innen auf die Ressourcen der Behörden zugreifen, sofern dies rechtlich möglich ist und keinen finanziellen Aufwand bedeutet (z.B. Baumkataster etc.)
- Ideen wie temporäre oder längerfristige Sperren des Hohen Marktes für den Autoverkehr, Begegnungszone Untere Landstraße und Ringstraße als Einbahn werden nicht weiter diskutiert. Das Sperren des Hohen Marktes findet unter den Vertreter*innen der Stadt keine Zustimmung, andere Ideen werden als Anregung mitgenommen.

Der nächste Termin ist im September vorgesehen. Es wird vereinbart, konkrete und genauer gefasste Projekte zu diskutieren und die Diskrepanz zwischen Vision und Messbarkeit zu überbrücken. Ein Termin wird per Mail zwischen Anibass und Böck vereinbart.