

Elektromobilität in Städten und Regionen

Elektronische Postamt Wien • P. b. b. Verlagsgesamt 2100 Kornelburg • Zulassungsnummer: 02Z030761 M

Wege der Umsetzung

Aachen – Linz – Salzburg –
Vorarlberg

Rechtsaspekte und Förderungen

Elektrische Mobilität

Pedelecs und Fahrzeuge

Eisenbahnkreuzungs- verordnung

Der kommunale Aspekt

Inhalt

- 4** *Dr. Thomas Weninger*
E-Mobilität: Warum Österreich Vorarlberg werden soll
 Editorial des Generalsekretärs des Österreichischen Städtebundes
- 5** *Bürgermeister Dr. Michael Häupl*
Finanzkrise schlägt auf die Städte und Gemeinden durch
 Vorwort des Präsidenten des Österreichischen Städtebundes
- 6** *Aktuelle Meldungen*
Kommunalnews & Städtebund aktuell



23



26



34

- 13** *Andreas Knie*
Elektromobile: Neue Impulse für die intermodalen Verkehre
 Chance für Autoverkehr 2.0
- 15** *Robin Krutak*
Elektrisch unterwegs in Österreich
 Status quo der Umsetzung
- 18** *Wolfgang Urbantschitsch*
E-Mobilität und Recht
 Wie müssen die rechtlichen Rahmenbedingungen aussehen?
- 21** *Reinhard Würger*
Die Zukunft fährt elektrisch – leasen Sie Mobilität
 Ein Weg zur umweltschonenden Alternative
- 24** *Christoph Wolfsegger*
Elektromobilität: Neue Projekte und große Förderoffensive des Klima- und Energiefonds
 F&E-Leuchtturmprojekte und Modellregionen
- 27** *illwerke vkw*
Elektrisch in die Zukunft
 Vorarlbergs flotte VLOTTE
- 30** *Kai Karring*
ElektroDrive Salzburg gibt Strom
 The Mobility House – über die Grenzen Salzburgs hinaus
- 32** *Bernd Freisais*
LINZ AG fördert E-Mobilität
 Entwicklung eines Gesamtkonzepts in Oberösterreich

- 35** *Andreas Pfeiffer*
Elektromobilität aus der Sicht kommunaler Stadtwerke
 Warum die Stadtwerke Aachen auf Elektromobilität setzen
- 38** *Gerhard Korpitsch*
Toyota-Hybridantrieb: Lösungsansätze für nachhaltige Mobilität
 Der Weg zum Eco-Auto
- 41** *Lukas Pawek*
E-Mobility-Förderungen und Potenziale beim E-Rad-Kauf
 Überblick über Österreichs Förderlandschaft



- 44** *Martin Eder*
810 Millionen Euro Gesundheitsnutzen/Jahr durch Radfahren
 Der volkswirtschaftliche Nutzen erstmals von jedermann errechenbar
- 47** *ÖGZ-Interview*
Rückenwind für neue Elektrofahrräder
 Interview mit KTM Fahrrad GmbH-Eigentümerin Carol Urkauf-Chen
- 50** *Wolfgang Thiel*
Grazer Mobilität: Erst der Kopf, dann die Straße ...
 Energieeffiziente Mobilität im kommunalen Energie- und Klimaschutzkonzept
- 53** *Friedrich Klug*
Auswirkungen der Eisenbahn-Kreuzungsverordnung
 Neue Sicherungsbestimmungen sind für Städte nicht finanzierbar
- 56** *ÖGZ Europa*
 Europa braucht ein vertrautes Gesicht
 Arbeiten für und mit Österreich – in Brüssel!
- 58** *ÖGZ Magazin*
 Netzwerk Gesunde Städte Österreichs, Aus dem Städtebund, Finanzen & Wirtschaft, Verwaltungsreform, Umwelt, Personalien, Termine, Literatur
- 72** *ÖGZ Jus*
 Judikatur OGH

Herausgeber:
 Österreichischer Städtebund, 1082 Wien, Rathaus
 Internetadresse: <http://www.staedtebund.gv.at>
 E-Mail-Adresse: oegz@staedtebund.gv.at
 Leitung: Generalsekretär Dr. Thomas Weninger
 Redaktion: Mag.^a Christina Aigner,
 Tel.: +43(0)1/4000-89995, Fax: +43(0)1/4000-7135,
 E-Mail: oegz@staedtebund.gv.at
 Mitarbeit: Marizela Hrcan,
 Tel.: +43(0)1/4000-89993, Fax: +43(0)1/4000-7135

Verleger und Hersteller:
 Ueberreuter Print GmbH,
 2100 Korneuburg, Industriestraße 1,
 Tel.: +43(0)2262/789-0, Fax: +43(0)2262/789-116,
 E-Mail: office@ueberreuter.com
 Erscheinungsort: Korneuburg – Auflage: 4.000
 Erscheinungsweise 2010: 10 Ausgaben

Layout & Titelseite:
 Eva Wallnberger, 3032 Eichgraben,
 Tel. & Fax: +43(0)2773/420 69,
 E-Mail: graphik@aon.at

Copyright für nicht (anders) bezeichnete Fotos:
 Österreichischer Städtebund

Satz & Umbruch:
 Zehetner Ges. m. b. H., 2105 Oberrohrbach,
 Tel.: +43(0)2266/808 66,
 Fax: +43(0)2266/808 66-12,
 E-Mail: office@zehetner-gesmbh.at

ISSN 1027-8931
 Key title: ÖGZ, Österreichische Gemeinde-Zeitung
 Abbr. key title: ÖGZ, Österr. Gem.ztg.
 Gedruckt auf ueber:silk, chlorfrei, umweltfreundlich
 erzeugt.

Advertorials sind bezahlte Einschaltungen und unter-
 liegen der alleinigen Verantwortung der Anzeigen-
 abteilung.
 Zum Nachdruck von Veröffentlichungen aus der
 Österreichischen Gemeinde-Zeitung ist ausnahmslos
 die Genehmigung der Redaktion einzuholen.
 Namentlich gezeichnete Beiträge geben die Meinung
 der/des Verfassenden wieder, die sich nicht unbedingt
 mit jener der Redaktion bzw. der Position des
 Städtebundes decken muss.
 Die Redaktion der ÖGZ bekennt sich zum Einsatz
 einer geschlechtergerechten Sprache in allen Artikeln
 und Beiträgen.

Abonnements laufen ganzjährig und müssen einge-
 geschrieben einen Monat vor Ablauf abbestellt werden,
 sonst erfolgen nach Usancen im Zeitungswesen
 Weiterlieferung und Weiterverrechnung.

Einzelheft: € 4,50; Jahresabonnement: € 42,-

Anzeigen:
 Zoufal Media Consulting OEG,
 Stockerauer Straße 43a, 2100 Korneuburg,
 Tel.: +43(0)660/448 84 44,
 E-Mail: zoufal@i-magazin.at



© Wilke

E-Mobilität: Warum Österreich Vorarlberg werden soll

Steigendes Verkehrsaufkommen ist ein großes Problem für viele Städte und Gemeinden. Die Folgen – Lärm, Luftverschmutzung, Stau, Parkplatzmangel – sind nicht nur unangenehm, sondern auch sehr teuer und verschlechtern die Wohn- und Standortqualität. Eine Zukunftshoffnung gegen dieses steigende Problem heißt Elektromobilität. Die Energie aus der Steckdose, die Autos, Busse oder Elektroscooter zum Rollen bringt, ist zwar nicht DIE Wunderwaffe für alle Verkehrsprobleme der Welt, aber kombiniert mit einigen sinnvollen, maßgeschneiderten Maßnahmen kann Elektromobilität durchaus dazu beitragen, das Verkehrsaufkommen zu bündeln, Umweltschäden zu minimieren und letztlich auch Energiekosten zu senken.

Unter welchen Rahmenbedingungen Elektromobilität ein Gewinn für unsere Städte sein könnte, wurde bei der Konferenz des Städtebundes „Elektromobilität in Städten und Regionen“ am 16. und 17. März in Wels erörtert.

Öffentlicher Verkehr im Wandel

Potenzial hat aber Elektromobilität in Kombination mit öffentlichem Verkehr. Man denke dabei an Elektrofahräder oder Elektro-Carsharing-Autos.

Denn wenn das Ziel ist, den Verkehr insgesamt einzudämmen, muss der öffentliche Verkehr ausgeweitet werden und auch für Menschen attraktiv werden, die bisher mit dem eigenen Auto unterwegs waren. Dabei eignet sich Elektromobilität als gute Ergänzung: Beim Carsharing greifen mehrere Menschen auf einen Pool an Autos zurück, die Fahrzeuge stehen an mehreren Standorten in der Stadt zur Verfügung. Die Kosten der Autonutzung werden beim Car-Sharing pro gefahrener Stunde abgegolten, und plötzlich ist ein fairer Kostenvergleich Auto versus Öffis möglich. Vor allem wird durch Carsharing das Bedürfnis nach autonomer Mobilität befriedigt, ohne dass ein eigenes Auto angeschafft und dadurch die Verkehrsmittelwahl maßgeblich negativ verändert wird.

Noch ein weiteres Argument spricht für die Partnerschaft von Elektromobilität mit öffentlichem Verkehr: die Reichweiten von Elektroautos sind im Regelfall re-

lativ gering und der Energieverbrauch zeigt sich plakativ an der immer leerer werdenden Batterie. Der Nutzer eines Carsharing-Elektroautos wird so gar nicht auf die Idee kommen, weite Distanzen mit dem E-Auto zurückzulegen – für weite Strecken würde er auf die Angebote der Bahn zurückgreifen. Elektromobilität im Verbund mit dem öffentlichen Verkehr ist daher sinnvoll und wünschenswert.

Im Gegensatz zu konventionellen Kraftfahrzeugen zeichnen sich Elektrofahrzeuge durch einen höheren Wirkungsgrad (80–95%) gegenüber herkömmlichen Fahrzeugen, einen geringeren Energieverbrauch und dadurch durch geringere CO₂-Emissionen aus. Unter der Voraussetzung, dass für den Betrieb der E-Fahrzeuge Ökostrom eingesetzt wird, tragen diese auch zur Verbesserung der Klimabilanz bei.

Einige Modellregionen in Österreich beweisen, dass Elektromobilität längst keine Zukunftsvision mehr ist: beispielsweise „VLOTTE“ in Vorarlberg. Dort beginnen zunehmend moderne Formen der Fortbewegung wie E-Scooter, Pedelecs und Segways das Stadtbild zu prägen. Seit dem Start vor einem Jahr sind 75 Elektrofahrzeuge auf der Straße unterwegs und 32 Stromstellen errichtet worden. Insgesamt legte die VLOTTE mehr als 150.000 km zurück.

Elektromobilität bietet für Österreichs Städte ein großes Potenzial – ob Österreich aber tatsächlich Vorarlberg wird, soll eine Folgeveranstaltung zur Elektromobilitätskonferenz in rund einem Jahr zeigen.

Im Übrigen bin ich der Meinung: Österreich braucht starke Städte, Europa braucht starke Städte!

Dr. Thomas Weninger

Generalsekretär des Österreichischen Städtebundes



Finanzkrise schlägt auf die Städte und Gemeinden durch

Die aktuelle Finanzprognose der österreichischen Gemeinden zeigt deutlich, dass die globale Wirtschafts- und Finanzkrise längst auch eine Krise der heimischen Kommunen geworden ist: Die Einnahmen der Gemeinden stagnieren, gleichzeitig steigen die Ausgaben für Soziales stetig an. Denn in einer globalen Wirtschafts- und Finanzkrise sind Österreichs Städte und Gemeinden besonders gefordert, ihre Leistungen für jene Bürgerinnen und Bürger zu erhöhen, die unverschuldet in soziale oder wirtschaftliche Not geraten.

Zusätzlich zu der schwierigen Wirtschaftssituation sind die Aufgaben der österreichischen Kommunen stetig angewachsen, während aber nicht in ausreichendem Umfang Geld zur Verfügung gestellt wurde. Ein Teufelskreis, der die Kommunen finanziell aushöhlt und – sollte der Kreis nicht durchbrochen werden – in den nächsten Jahren zu dramatischen Entwicklungen führen könnte: Zunächst fehlt das Geld für notwendige Investitionen, später kann die Daseinsvorsorge als Basisversorgung der Bürgerinnen und Bürger nicht mehr aufrechterhalten werden.

Daseinsvorsorge als wichtigste Aufgabe

Umfragen, z. B. die des Österreichischen Städtebundes, zeigen immer wieder, dass die Bereiche Daseinsvorsorge, Arbeit und Aufstiegschancen, kulturelles Angebot, Sicherheit, Chancen und Räume für Jugendliche sowie Angebote für Kinder ausschlaggebend für das gute Lebensgefühl in den Städten sind.

Diese Basisleistungen der Kommunen, wie etwa Wasserversorgung, Müllabfuhr oder auch öffentlicher Verkehr, werden in Österreichs Städten und Gemeinden – unabhängig von ihrer Größe – auf höchstem Niveau geboten. Österreichs Städte sind Vorreiter im Bereich Umwelt, Verkehr und Gesundheit.

Wenn die Leistungen der Daseinsvorsorge nicht funktionieren, leiden sowohl die Zufriedenheit mit der Lebenssituation als auch die soziale Balance in den Städten. Gerade deshalb ist es für Österreichs Städte umso wichtiger, jetzt in den Erhalt und Ausbau der Daseinsvorsorge zu investieren. Denn das sichert die Zufriedenheit der Menschen und belebt – da es sich um maßgebliche öffentliche Investitionen handelt – die Konjunktur, was gerade jetzt wichtig wäre. Daher wäre ein gemeinsames Vorgehen zur Sanierung der Gemeinden im Interesse aller.

Bürgermeister Dr. Michael Häupl
Präsident des Österreichischen Städtebundes

Österreichischer Städtebund präsentiert 2-tägige Elektromobilitäts-Konferenz in Wels

Welche Rolle kann Elektromobilität für die Städte und Regionen spielen und was muss getan werden, um den Nutzen von elektrisch betriebenen Autos, Fahrrädern etc. bestmöglich auszuschöpfen?

Diese Fragen standen im Zentrum einer großangelegten Konferenz und Fahrzeugausstellung in Wels vom 16. bis 17. März 2010. Veranstalter war der Österreichische Städtebund in Kooperation mit Austrian Energy Agency.

In einem Mediengespräch mit Peter Koits, Bürgermeister von Wels, Thomas Weninger, Generalsekretär des Österreichischen Städtebundes, Rudi Anschöber, Landesrat für Energie in Oberösterreich, sowie Vertretern des Lebensministeriums und des Ministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie wurde über Nutzen und Grenzen von Elektromobilität in österreichischen Städten und Regionen diskutiert.

Erfreut zeigt sich Bürgermeister Peter Koits darüber, dass Wels als Schauplatz für die zweitägige Konferenz gewählt wurde. Das Zukunftsthema passe perfekt in die „Energiehauptstadt“ Wels, die auf lange Sicht gesehen von fossilen Energieträgern unabhängig werden möchte. Koits



Elektromobilität erfahrbar machen – Landesrat Rudolf Anschöber am Pedelec

© Klemens Fellner

erwarte sich von der Konferenz zusätzliche Impulse und Ideen zur Förderung dieser ökologischen Verkehrstechnologie, um die bisherigen Maßnahmen der Stadt Wels hinsichtlich Infrastruktur, Bewusstseinsbildung und finanzieller Anreize sinnvoll zu ergänzen.

Elektromobilität – Modellregionen beweisen, wie's geht

„Elektromobilität ist längst keine Zukunftsvision mehr“, hob Städtebund-Generalsekretär Thomas Weninger hervor. „Die Modellregion VLOTTE in Vorarlberg

beweist es: Seit dem Start vor einem Jahr sind dort 75 Elektrofahrzeuge unterwegs und 32 Stromstellen errichtet worden. Das Stadtbild wird zunehmend von E-Scootern, Pedelecs und Segways geprägt. Vor dem Hintergrund des Klimawandels, der Lärmproblematik und der Einhaltung von Luftqualitätsgrenzwerten kann Elektromobilität künftig eine wichtige Rolle für österreichische Städte spielen.“

Energielandesrat Rudi Anschöber verwies auf das Beispiel Oberösterreich: „Die Zukunft der Mobilität liegt im öffentlichen Verkehr und in der E-Mobilität auf Basis erneuerbarer Energie. Ziel ist es, Oberösterreich zu einem der führenden Standorte für Elektromobilität zu machen: durch einen neuen Forschungsschwerpunkt des Landes, durch eine Ausbildungs-offensive, durch den Aufbau eines starken Heimmarktes und durch die flächendeckende Schaffung einer Tankstelleninfrastruktur soll die Erfolgsgeschichte Ökoenergie wiederholt und mit Klimaschutz weitere tausende neue Arbeitsplätze geschaffen werden. Oberösterreich will durch die Förderoffensive bis 2015 flächendeckend in jeder oberösterreichischen Gemeinde Solartankstellen. Die Elektromobilitäts-offensive kann ein Jobturbo und ein wichtiger Schritt für mehr Klimaschutz für Oberösterreich werden.“

„Die Zukunft im Verkehrssektor gehört alternativen, umweltschonenden Antrieben und intelligentem Mobilitätsmanagement. Der Ausbau der Elektromobilität ist ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz, be-



E-Mobilität in Wels selbst erfahren. Von links: Martin Russ, Rudolf Anschöber, Robert Thaler, Peter Koits, Thomas Weninger

© Klemens Fellner

deutet Wachstumschancen für österreichische Unternehmen und sichert green jobs“, begrüßte Umweltminister Niki Berlakovich die Initiative des Städtebundes. „Das Lebensministerium unterstützt Städte und Gemeinden als Vorreiter und wichtige Partner im Klimaschutz bei der Anschaffung umweltfreundlicher Elektrofahrzeuge mit bis zu 5.000 Euro pro Elektrofahrzeug. Ich lade alle Kommunen ein, die attraktiven klima:aktiv-mobil-Beratungs- und -Förderangebote des Lebensministeriums in Anspruch zu nehmen. Damit leisten wir einen wichtigen Umsetzungsbeitrag zum 10-Punkte-Aktionsprogramm Elektromobilität und zur Energiestrategie“, so Umweltminister Niki Berlakovich.



GS Thomas Weninger am E-Scooter

© Klemens Fellner

„Mir geht es darum, dass wir vom Erkenntnis zur grünen Mobilität zur Anwendung kommen. Wir wollen gemeinsam zeigen: Elektromobilität made in Austria ist machbar. Dazu müssen wir die Kräfte bündeln und die Zusammenarbeit von Forschung, Industrie und Politik auf allen Ebenen forcieren. Der nationale Einführungsplan E-Mobilität des BMVIT soll genau dieses gemeinsame Vorgehen ermöglichen“, erklärte Infrastrukturministerin Bures.

E-Mobility und öffentlicher Verkehr

Elektrofahrzeuge haben einen hohen Wirkungsgrad von 80 bis 95%, konventionelle Fahrzeuge hingegen einen Wirkungsgrad

von nur 20 bis 45%. Ein Anteil von 20% Elektrofahrzeugen am gesamten Fahrzeugaufkommen würde bereits Energiekosten senken. Dabei muss es unbedingtes Ziel sein, dass Elektromobilität aus erneuerbaren Energiequellen gespeist wird. Durch die Einbeziehung von öffentlichen Verkehrsmitteln sowie des Nah- und Fernverkehrs und durch Kooperationen mit Garagenbetreibern oder Park-and-ride-Systemen hat Elektromobilität besonders für den öffentlichen Verkehr großes Potenzial.

Zur Veranstaltung

Die Konferenz „Elektromobilität in Städten und Regionen“ vom 16. bis 17. März 2010 thematisierte den möglichen Nutzen von Elektromobilität, beleuchtete Erfahrungen nationaler und internationaler Modellregionen wie z. B. Vorarlberg, Salzburg, Berlin oder London und informierte über aktuelle Trends und neueste Entwicklungen in der Fahrzeugindustrie. In den Vorträgen ging es um eine kritische Betrachtung des tatsächlichen Potenzials der Elektromobilität in den Bereichen Verkehrsplanung, Umwelt- und Klimaschutz. Neben Fachvorträgen waren auch Fahrzeughersteller mit ihren neuesten Modellen vertreten. Elektrisch betriebene Autos, Fahrräder und Scooter konnten auf einem Testgelände auf dem Areal der Messe Wels auch ausprobiert werden. Die kostenlose und frei zugängliche Veranstaltung wurde von über 200 BesucherInnen frequentiert.

Mehr unter:

www.energyagency.at/konferenz/elkonf.

Österreichischer Städtebund begrüßt neuen RGRE-Generalsekretär Frédéric Vallier in Wien

Frédéric Vallier, der neue Generalsekretär des Rates der Gemeinden und Regionen Europas (RGRE), ist zu einem ersten Arbeitstreffen mit Bürgermeister Michael Häupl, Präsident des RGRE und des Österreichischen Städtebundes, und Thomas Weninger, Generalsekretär des Städtebundes, zusammengetroffen.

„Frédéric Vallier übernimmt die Funktion des Generalsekretärs des RGRE zu einem spannenden Zeitpunkt“, so Städtebund-Präsident Bürgermeister Michael Häupl. „Mit dem neu in Kraft getretenen Vertrag von Lissabon, der die kommunale Selbstverwaltung stärkt und regelt, nimmt der RGRE künftig auf europäischer Ebene eine noch wichtigere Rolle ein. Ich wünsche Frédéric Vallier viel Erfolg und danke zugleich seinem Vorgänger Jeremy Smith für die gute Zusammenarbeit und sein erfolgreiches Engagement“, so Häupl weiter.

Frédéric Vallier ist mit Anfang Februar zum neuen Generalsekretär des Rates der Gemeinden und Regionen Europas (RGRE) bestellt worden und löste in dieser Funktion Jeremy Smith ab, der diese Aufgabe seit Mai 2002 ausübte.



Erstes RGRE-Treffen in Wien - v.l.n.re.: Michael Häupl, Frédéric Vallier, Margareta Griefler-Hermann, Jeremy Smith und Thomas Weninger

© Media Wien

Europäische Tragweite

Der RGRE ist eine europaweite Organisation der kommunalen und regionalen Gebietskörperschaften. Im RGRE sind 52 nationale Kommunalverbände aus 38 europäischen Ländern (Sektionen) zusammengeschlossen. Der RGRE repräsentiert auf diese Weise in ganz Europa etwa 100.000 kommunale Gebietskörperschaften. Der gebürtige Franzose Vallier war bisher Leiter in der Territorialverwaltung der Stadt Nantes und zuvor in der Privatwirtschaft unter anderem auch als freiberuflicher Berater tätig. „Internationale Fragen haben mich seit jeher interessiert und dabei vor allem die Frage der Verbindung zwischen den Lokalbehörden und der internationalen Politik“, erklärt Frédéric Vallier.

„Wir freuen uns mit dem neuen Generalsekretär, die Organisation ist somit außerordentlich gut aufgestellt. Wir begrüßen natürlich die dadurch gestärkte Position unserer Städte und Gemeinden“, so Thomas Weninger, Generalsekretär des Österreichischen Städtebundes.

Finanzielle Situation „dramatisch“ – „Getränksteuer-Refundierung kann nur ein Anfang sein“

Als „dramatisch“ bezeichnet Thomas Weninger, Generalsekretär des Österreichischen Städtebundes, die finanzielle Lage vieler Städte und Gemeinden in Österreich. „Viele Kommunen stehen regelrecht vor dem finanziellen Kollaps. Ich appelliere dringend an die Bundesregierung, jetzt Maßnahmen zu setzen, denn sonst kann die Basisversorgung nicht mehr aufrechterhalten werden“, warnt Weninger.

Grund dafür ist die Wirtschaftskrise, die sich in gesunkenen Einnahmen in der Realwirtschaft und den erhöhten Ausgaben im Sozialbereich niederschlägt. Das spüren die Kommunen jetzt deutlich: So sind die Gemeinde-Ertragsanteile im ersten Quartal 2010 gegenüber dem Vergleichszeitraum im Vorjahr um 172 Millionen Euro gesunken, das entspricht 8,5%.

„Zusätzlich zu der angespannten Finanz- und Wirtschaftssituation haben die Städte und Gemeinden in den vergangenen Jahren ständig neue Aufgaben übernehmen müs-

sen, die aber nur teilweise auch finanziell durch den Bund abgegolten wurden“, so Weninger.

Ein jahrelanger Streitpunkt wurde vor wenigen Tagen nun endgültig beigelegt: Die Einigung über eine Rückvergütung der Einnahmen durch die Getränkesteuer. „Wir begrüßen die vom Parlament beschlossene Getränkesteuer-Kompensation in der Höhe von 11,47 Millionen Euro. Dieses Geld kann aber nur ein erster Schritt sein“, erklärt Städtebund-Generalsekretär Weninger.

Er fordert erneut ein umfassendes kommunales Infrastrukturinvestitionspaket von 3 Milliarden Euro auf zwei Jahre. Damit sollen kommunale Infrastrukturinvestitionen, wie die Errichtung und Sanierung von Schulen, Altersheimen, Sportstätten, Sportanlagen, Spielplätzen, Kindertagesstätten, Straßen und Radwegen, ermöglicht werden. „Dabei geht es um Bereiche, die letztlich Beschäftigung vor Ort, in den Städten und Gemeinden sichern und damit auch das Sozialsystem entlasten. Eine offensive Beschäftigungspolitik auch auf kommunaler Ebene ist immer noch die beste Arbeitsmarktpolitik“, so Weninger abschließend.

Neuer Stadtdialog: „Visionen für eine moderne Stadtpolitik“

„Visionen für eine moderne Stadtpolitik“ heißt die neue Publikation, die in der Schriftenreihe „Stadtdialog“ des Österreichischen Städtebundes erschienen ist.

Die Publikation wurde in Anwesenheit von Bernhard Müller, Bürgermeister von Wiener Neustadt, Thomas Weninger, Generalsekretär des Österreichischen Städtebundes, sowie dem Ehrengast Ernst Höger (Landeshauptmannstellvertreter a. D.) in Wiener Neustadt vorgestellt.

Bernhard Müller (Jahrgang 1973) setzt sich in „Visionen für eine moderne Stadtpolitik“ kritisch mit der Zukunft seiner Stadt auseinander, zieht Vergleiche mit anderen österreichischen Ballungsräumen und spricht positive und negative Veränderungen sowie aktuelle Trends auf kommunaler Ebene an. Müller ist bereits früher als Autor in Erscheinung getreten, etwa innerhalb der im „Verein Alltag Verlag“ erschienenen Sammelbände „Freiheit“



Buchpräsentation in Wiener Neustadt – v. l.: LH a. D. Ernst Höger, Bürgermeister Bernhard Müller und Städtebund-Generalsekretär Thomas Weninger
© Stadt Wiener Neustadt

(2005), „Gerechtigkeit“ (2006), „Solidarität“ (2007) und „Gleichheit“ (2007).

„Ich freue mich, dass mit Bernhard Müller ein sehr kluger, engagierter Kommunalpolitiker als Autor gewonnen werden konnte – das Heft besticht durch klare, prägnante Botschaften und konkrete Lösungsvorschläge und stellt den Menschen in den Mittelpunkt des politischen Handelns“, so Thomas Weninger, Generalsekretär des Österreichischen Städtebundes. „Es passt daher hervorragend in unsere Stadtdialog-Reihe, in der sich Politiker und Wissenschaftler kritisch mit kommunalwissenschaftlichen Themen auseinandersetzen.“

„Als Bürgermeister ist es mir wichtig, auch über den Tellerrand des Tagesgeschehens hinauszublicken“, so Autor Bernhard Müller. „Wir Kommunalpolitiker sind oftmals so mit den Alltagsproblemen der Menschen beschäftigt, dass wir darauf vergessen, Visionen für die Zukunft zu entwickeln, die gerade für Städte wie Wiener Neustadt enorm wichtig sind.“ Und weiter: „Ich bin dem Österreichischen Städtebund sehr dankbar, dass er meine Aufsätze im Rahmen der Schriftenreihe ‚Stadtdialog‘ veröffentlicht und sie damit einer breiteren Öffentlichkeit zugänglich macht. Vielleicht kann ja der eine oder andere Amtskollege ein paar Anregungen für seine tägliche Arbeit daraus entnehmen“, so Müller abschließend.

Eisenstadt: Moderne Straßenbeleuchtung

Während der letzten 18 Monate wurden alle Eisenstädter Straßenzüge mit einer neuen Straßenbeleuchtung, die der neuesten Technik entspricht, ausgestattet. Sie besteht aus rund 2.400 Leuchten, 24 Verteilern sowie etwa 5 km Erdverkabelung. Durch diesen Ausbau können in Zukunft 30% an Energiekosten eingespart werden.

„Eisenstadt ist mit dieser Beleuchtungsanlage eine der modernsten Städte in Sachen öffentlicher Beleuchtung: Sie hilft der Stadt Kosten einzusparen, ohne dass der Umweltschutz zu kurz kommt“, erläutert Bürgermeisterin Andrea Fraunschiel.



© bilderbox

Weiters wird durch die umweltschonende Lichttechnologie der CO₂-Ausstoß reduziert und durch die bessere Beleuchtung die Verkehrssicherheit vor allem von FußgängerInnen und RadfahrerInnen deutlich erhöht.

Vor rund eineinhalb Jahren erhielten Bewag Licht & Service und Siemens Österreich gemeinsam den Auftrag zur Adaptierung und Modernisierung der öffentlichen Straßenbeleuchtung in Eisenstadt. In fünf Infoveranstaltungen wurde die Bevölkerung über das energiefreundliche Vorhaben informiert. Die Gesamtinvestitionskosten belaufen sich auf 3,6 Millionen Euro.

Feldkirch: Erste „familienfreundliche“ Stadt Österreichs

Die Montfortstadt ist vom Familienministerium als erste Stadt in Österreich mit dem Vollzertifikat „familienfreundliche Gemeinde“ ausgezeichnet worden.

Schon vor drei Jahren startete eine umfassende Überprüfung. Eine 15-köpfige Projektgruppe und viele engagierte BürgerInnen haben während der letzten drei Jahre mit großer Einsatzbereitschaft verschiedene Projekte und Vorhaben erarbeitet. Ein Großteil der Projekte ist erfolgreich umgesetzt worden, andere werden innerhalb der nächsten drei Jahre in Angriff genommen.

Das Bundesministerium zeigt sich jeden-



© Amt der Stadt Feldkirch

falls beeindruckt und streut Feldkirch Blumen: „Die Vielfalt der umgesetzten Maßnahmen und das umfassende Gutachten haben sehr beeindruckt!“ Als Anerkennung für die bereits vollbrachten Taten im Sinne der Lebensqualitäten erwirbt Feldkirch als erste Stadt in Österreich den Titel „familienfreundliche Gemeinde“.

Größtes Tullner Umweltprojekt eröffnet

Nach eineinhalb Jahren Bauzeit wurde die neue, biologische Tullner Kläranlage am Mittwoch, 3. März 2010, von Stephan Pernkopf, Landesrat für Umwelt, Landwirtschaft und Energie, dem Tullner Bürgermeister Peter Eisenschenk und EVN-Generaldirektor Burkhard Hofer eröffnet. In allen Schritten des Reinigungsprozesses werden biologische Abläufe optimal genutzt, beispielsweise werden die entstehenden Biogase künftig für die Wärme- und Stromversorgung der Kläranlage verwendet. „Tulln ist in den letzten Jahrzehnten an Bevölkerung und vor allem an Betriebsansiedlungen gewachsen. Dies stellte die städtische Infrastruktur vor neue Herausforderungen. Mit der Eröffnung der neuen Kläranlage wurde die Tullner

Abwasserreinigung für die Zukunft gerüstet“, freute sich Bürgermeister Peter Eisenschenk. Wassertechnisch gibt es auch weitere Neuigkeiten aus der Nibelungenstadt: Das etwa 14.500 Einwohner zählende Tulln wird ab 2011 die 6 km entfernte Nachbargemeinde mit Trinkwasser versorgen. Tulln stimmte der Kooperation schon in einem früheren Gemeinderatsbeschluss zu, der Tulbinger Gemeinderat stimmte für das Vorhaben im Dezember 2009. Eisenschenk: „Gerade auf kommunaler Ebene wird es immer wichtiger, größere Einheiten zu schaffen und vorhandenes Know-how mit anderen zu teilen.“



Von links nach rechts: Burkhard Hofer, Stephan Pernkopf und Bürgermeister Peter Eisenschenk bei der Besichtigung der neuen Kläranlage.

© Stadtamt Tulln

Finanziell angespannte Situation der Städte

„Wir tun so wie auf der Titanic: Wir trinken Brandy, hören klassische Musik, aber in Wirklichkeit ist der Bug unter Wasser“, sagt der Wiener Neustädter Bürgermeister Bernhard Müller zu der momentanen finanziellen Lage der Gemeinden und Städte. Verwaltungsreformen zulasten der Kommunen und immer mehr zu bewältigende Aufgaben würden die Städte dazu zwingen, über deren Verhältnisse zu leben. Eine weitere Stadt, die unter starkem finanziellen Druck steht, ist Klagenfurt. Schon im letzten Jahr verschuldete sich die Stadt mit 23,5 Millionen Euro, eine Neuverschuldung ist leider auch heuer zu erwarten. Der monetäre Kollaps konnte nur durch das Auflösen der Reserven aus dem Verkauf der Stadtwerke verhindert werden.

Mit einem blauen Auge kommt die Stadt Linz davon. Die finanziellen Abgänge sind mit 3,5 Millionen Euro nicht so schlimm wie die Anfang des Jahres prognostizierten 11,4 Millionen Euro. Nur durch einen rigorosen Sparkurs konnte das Schlimmste abgewehrt werden.

Wie in allen anderen Bundesländern haben auch die Gemeinden Salzburgs mit der derzeitigen Wirtschaftslage zu kämpfen. Die Einnahmen aus den Ertragsanteilen werden im Jahr 2010 sowohl für das Land als auch die Kommunen deutlich unter den Einnahmen der Vergangenheit liegen.

Konkret kann das Land für 2010 voraussichtlich nur mehr mit 770 Millionen Euro (2009: 805 Millionen) an Ertragsanteilen rechnen. Deswegen sei geplant, dass sich in Zukunft Land Salzburg, Städte und Gemeinden noch enger aufeinander abstimmen und intensiver zusammenarbeiten. „Wir haben in den vergangenen Jahren in vielen Bereichen einen sehr hohen Standard erreicht. Den gilt es jetzt abzusichern. Das ist eine unserer vordringlichsten Aufgaben“, sagten Finanzreferent Landeshauptmann-Stellvertreter David Brenner, Salzburgs Bürgermeister Heinz Schaden und Gemeindebund-Präsident Helmut Mödlhammer über die aktuelle Situation bei einem gemeinsamen Finanzgespräch.

Die Auswirkungen der Finanzkrise haben auch die Städte und Gemeinden des südlichsten Bundeslandes getroffen. Um dem negativen Trend entgegenzuwirken, plädierte der Kärntner Gemeindereferent

Josef Martinz für Einsparungen in den Verwaltungseinrichtungen. Durch die Zusammenlegungen sollen Synergieeffekte geschaffen und zeitgleich gespart werden. Davon betroffen sind seiner Meinung nach Bauhöfe oder Schulen.

Zudem soll ein neues Bedarfszuweisungsmodell eingeführt werden, bei dem die Kommunen Zusagen für die Zuweisung der Mittel auf drei Jahren erhalten. 2008 gab es noch zwölf Abgangsgemeinden, heuer werden es 64 (von 132) sein.

Wels: „Onlinecheck Energiespar-gemeinde“

Der bei der Energiesparmesse Wels vorgestellte „Onlinecheck Energiespar-gemeinde“ soll Kommunen beim Energiesparen tatkräftig unterstützen.

„In der Vergangenheit haben wir zu viel Energie verbraucht. Das muss sich ändern. Gerade die Gemeinden haben hier eine wichtige Rolle: Sie können selbst aktiv werden, aber auch ihren BürgerInnen dabei helfen, die richtigen Schritte zu tun“, betonte Wolfgang Neumann, dessen „Energy Globe“-Foundation Ideengeber und Entwickler des Projekts ist.

Das Prinzip des Online-Tools ist einfach und effizient zugleich: Die Energiedaten einer Gemeinde werden online erhoben und ausgewertet. Aus der gesammelten Datenmenge sollen dann Schwachstellen und Potenziale des vorhandenen Systems

gefunden werden. Nicht nur die Gemeinschaft, sondern auch der/die einzelne BürgerIn profitiere vom „Onlinecheck“. Unmittelbar mit der Dateneingabe könne der Energiezustand des Hauses, des Betriebes oder der Landwirtschaft abgelesen werden. Außerdem werden zugleich Informationen über mögliche Sanierungsmaßnahmen mitgeliefert.

Frauenbus on Tour in Wien

Der neue Bus ist Teil einer Informationsoffensive für Frauen, auf die die Stadt heuer verstärkt setzen will. Amtsführende Stadträtin Sandra Frauenberger: „Die Stadt Wien lässt niemanden zurück. Nicht alle Frauen wissen, welche Hilfe es für sie gibt und wo sie sie bekommen können.“ Mit dem neuen Frauenbus will die Stadträtin jene Frauen ansprechen, die mit dem bisherigen Informations- und Beratungsangebot nicht erreicht werden konnten. Realisiert werden konnte die Idee dank einer Kooperation mit dem Wiener Bürgerdienst (MA 55), der den Bus zur Verfügung stellt.

Mit an Bord des Frauenbusses sind – je nach aktuellem Themenschwerpunkt – verschiedene ExpertInnen, die den Frauen mit professionellem Rat und Tat zur Seite stehen: Zum Beispiel BeraterInnen vom Wiener ArbeitnehmerInnen-Förderungsfonds (waff), ExpertInnen von der Schuldnerberatung oder Gewaltschutz-Expertin-



Energiesparmesse 2010

© Messe Wels GmbH & Co KG



nen. Egal ob die Frauen Sorgen mit ihrem Einkommen, ihren Schulden, ihrem Job oder ihrer Beziehung haben – sie finden kompetente AnsprechpartnerInnen im Wiener Frauenbus. Auch die Frauenstadträtin selbst wird immer wieder mit an Bord sein, um mit den Wienerinnen ins persönliche Gespräch zu kommen. Frauenberger: „Frauen sollen in dieser Stadt sicher, selbstbestimmt und unabhängig leben. Und dabei möchte ich sie mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln unterstützen.“

Gemeinde Krispl-Gaißau stellt Müllabfuhr ein

Die Gemeinde Krispl-Gaißau im Tennengau will die Restmüllabfuhr einstellen. Derzeit werden Tonnen durch Säcke ersetzt, die dann selbst zum Recyclinghof oder an die Sammelstellen zu festgelegten Abfuhrterminen gebracht werden sollen. Von den Sammelstellen werden sie dann von einem Abfallbeseitigungsunternehmen abgeholt.

Auf einem Informationsblatt über den Abfuhrplan 2010 heißt es: „Angestrebt wird, dass die gesamte Restmüllentsorgung im Recyclinghof erfolgt.“ Restmülltonnen würden in Zukunft nicht mehr entleert werden. Müllsäcke mit einem Fassungsvermögen von 30 oder 60 Litern werden auf dem Gemeindeamt ausgegeben. Viele BürgerInnen sind von dem plötzlichen Vorgehen

der Gemeindeverantwortlichen überrascht. „Durch die Möglichkeit der Anlieferung des Restmülls im Recyclinghof stehen die bisherigen Sammelbehälter für Ferienhäuser und Zweitwohnungen nicht mehr zur Verfügung“, gab die Gemeinde bekannt.

Facebook-Sperre in Kärntner Gemeinden

Elisabeth Janeschitz, Leiterin der Unterabteilung CNC (Corporate Network Carinthia), kündigt Sperren der Kommunikationsnetzwerke für die 132 Gemeinden an. Zuvor müssten aber der Kärntner Gemeindebund sowie alle Beteiligten informiert werden. „Die Sperre kommt, es ist nur eine Frage der Zeit, bis wann sie umgesetzt wird“, sagt Janeschitz.

Im Magistrat der Kärntner Landeshauptstadt gibt es die Sperre schon länger. Es wird ein Web-Content-Filter verwendet, der den Zugriff zu diversen Seiten verweigert. Zudem werde bei auffälligem Internetverhalten von MitarbeiterInnen ein „bestimmtes“ Gespräch geführt.

In Völkermarkt vertraut man auf die verantwortungsvollen MitarbeiterInnen. Nur zur Sicherheit bekommen die 85 MitarbeiterInnen eine monatliche Aufstellung der besuchten Internetseiten.

Zum Vergleich: Das Arbeitsmarktservice (AMS) hat ein bundesweit einheitliches System. Sperren für Facebook gibt es keine, aber es werden ständig Kontrollen durchgeführt.

Kärnten: Zweitwohnsitzabgabe muss neu berechnet werden

Ein Urteil des Verfassungsgerichtshofs stößt in den meisten Gemeinden Kärntens auf Widerstand. Die 2005 in Kraft getretene Möglichkeit einer Zweitwohnsitzabgabe muss aufgrund eines Präzedenzfalls – ein Zweitwohnungsbesitzer in Kötschach-Mauthen hatte die obersten RichterInnen um Hilfe gerufen – neu berechnet werden. „Bei der Berechnung hätten der Verkehrswert der Grundstücke und die Belastungen der Gemeinden durch die Zweitwohnungen berechnet werden müssen“, erklärt der Leiter der Gemeindeabteilung, Franz Sturm.

Viele Gemeinden müssen jetzt um ihre Einnahmen fürchten. Für die Gemeinde Kötschach-Mauthen bedeute dies eine Halbierung der Einnahmen von 47.000 Euro auf 22.000 Euro. Doch nicht alle Gemeinden müssen mit verminderten Erlösen rechnen, wie das Beispiel von Bad Kleinkirchheim zeigt: Dort ist der Verkehrswert der Grundstücke sehr hoch, folglich ist eine Anpassung nach unten nicht notwendig.

Dennoch meint Sturm, dass die meisten Gemeinden große Einbußen haben werden.

Europäischer „Öffi-Test“: Platz 3 für Wien

In einem europäischen Vergleichstest der öffentlichen Verkehrsmittel hat Wien überzeugt. Mit dem Prädikat „gut“ reichte sich



die Bundeshauptstadt auf den erfreulichen dritten Platz ein. 23 Großstädte nahmen an diesem europaweiten Vergleich teil und mussten sich in den Kategorien Reisezeit, Umsteigmodalitäten, Informationen für Fahrgäste sowie Fahrtkosten bewerten lassen. München wurde dank seiner schnellen Verbindungen und der kompetenten Beratung des Personals auf den ersten Rang eingestuft. Schlusslicht wurde Zagreb, da nicht nur die Verbindungen langsam sind, sondern es auch an grundlegenden Dingen wie Fahrplänen oder eindeutigen Haltestellenamen mangelt. Für Wien sprach vor allem das barrierefreie Reisen. Verbesserungsbedarf gibt es allerdings bei der Ausstattung der Bushaltestellen mit verlässlichen Angaben, wann der nächste Bus kommt. Außerdem sei das Park-and-ride-System eher teuer. Während in Wien-Hütteldorf eine Monatskarte für das Park-and-ride-Angebot 46,80 Euro kostet, gibt es in München Monats-tickets bereits ab 7,50 Euro. „Die Park-and-ride-Anlagen sind in Wien vorhanden, aber die Kombipreise müssen massiv gesenkt werden, um für AutofahrerInnen das Umsteigen auf Öffis attraktiver zu machen“, fordert der ÖAMTC-Verkehrsexperte Markus Schneider.

Baustellen- und Ladungssicherungsseminar

Im Gemeindesaal des Eisenstädter Rathauses fand am 9. März eine Schulung zur Baustellenabsicherung und Ladungssicherung für MitarbeiterInnen der Burgenländischen Städtebundgemeinden statt. Die Schulung zielte darauf ab, dass den MitarbeiterInnen die notwendige Sachkunde über ihre Verantwortung für den Verkehr bei Straßenbaustellen und Grundkenntnisse zur richtigen Absicherung von Ladung vermittelt wird. In Österreich ereignen sich jährlich im Bereich von Straßenbaustellen mehr als 500 Verkehrsunfälle. Sollten die Verantwortlichen ihre Baustellen gegenüber dem Verkehr nicht absichern, so sind sie zum Schadensersatz verpflichtet.

Die häufigsten Fehler bei der Baustellen- und Ladungssicherung sind die falsche Verwendung beziehungsweise die Aufstellung von beschädigten Verkehrszeichen. Das Seminar in Eisenstadt bot den TeilnehmerInnen einen Überblick über die



Seminar Baustellensicherung Bauhof

© Eisenstadt

geltenden Rechtsvorschriften, Fragen der Überwachung und Kontrolle sowie die Beachtung von Verkehrssicherungspflichten.

Earth Hour 2010

Am 27. März 2010 fand um 20.30 Uhr die weltweite „Licht aus“-Aktion statt. Eine Milliarde Menschen rund um den Globus machten mit. Auch zahlreiche österreichische Promis wie Christina Stürmer, Alfons Haider oder Doris Gelpashin unterstützten die Aktion. Wie schon letztes Jahr nahmen zahlreiche Städte, wie etwa Innsbruck, St. Pölten, Eisenstadt

und Klagenfurt, an diesem Ereignis teil. Auch in Graz entschied man sich heuer für die aktive Teilnahme: „Die Stadt Graz ist Vorreiter in Sachen Energiesparen und Nutzung von ‚Green Technologies‘. Mit der Beteiligung an der Aktion ‚Earth Hour‘ möchten wir dahingehend ein Zeichen setzen und unsere Solidarität zum Ausdruck bringen“, meint Bürgermeister Nagl.

Rund 1.700 Städte in etwa 115 Ländern beteiligten sich heuer an der Aktion. Mehr als eintausend der berühmtesten Sehenswürdigkeiten blieben für eine Stunde unbeleuchtet und sorgten damit für die „größte öffentliche Demonstration zum Klimawandel, die jemals versucht wurde“.



Buckingham Palace in London

© JRezac



© Dernbauer

Elektromobile: Neue Impulse für die intermodalen Verkehre

Die aktuelle Krise des Autos und die Existenz neuer Player in der Verkehrs- und Umweltpolitik ist eine Chance für das Entstehen einer „Automobilität 2.0“. Dafür braucht es aber die Bereitschaft und auch die Offenheit, die derzeitige Krise nicht als kurzfristige Konjunkturdelle zu missdeuten, sondern zum Anlass zu nehmen, bisherige Produkte und Geschäftsfelder in Frage zu stellen und damit die Voraussetzungen zu schaffen, zukunftssträchtige Mobilitätsdienstleistungen für morgen zu entwickeln.

Andreas Knie

Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) GmbH

Elektroautos: Antworten auf welches Problem?

Der momentane weltweite Hype um die Elektromobilität kann sich nur dann zu einer dauerhaften Perspektive entwickeln, wenn die angebotenen technischen Möglichkeiten auch tatsächlich auf gesellschaftliche Probleme reagieren. Es wird nicht reichen bzw. sogar kontraproduktiv sein, die Fahrzeugflotte einfach um Elektrofahrzeuge zu erweitern. Vielmehr braucht es neben einem veränderten Antriebskonzept auch eine neue Form der automobilen Nutzung. Löst man sich einmal von den bekannten Denkschablonen, so eröffnen sich interessante Reformperspektiven. Es wird deutlich, dass elektrisch betriebene Fahrzeuge zur Neudefinition von Automobilität führen können.

Die Krise der Rennreiselimousine

Seit Jahren wird in Europa, aber auch in den USA, immer wieder die gemeinsame Nutzung und verbesserte Integration

der einzelnen Verkehrsmittel unter dem Schlagwort „intermodale Vernetzung“ propagiert.

Die Annahme, dass durch eine effizientere Nutzung von Verkehrsmitteln eine deutliche Senkung des CO₂-Ausstoßes zu schaffen wäre, scheint plausibel. Neben einer Reduktion des Energieeinsatzes könnte die Lebensqualität von urbanen Räumen erhöht und das Wachstum der Automobilflotten gedämmt werden. Doch getan hat sich in den letzten Jahren wenig. Der Anteil des „MIV“, des motorisierten Individualverkehrs, ist mit durchschnittlich rd. 85% in Europa in den letzten Jahren praktisch gleich geblieben. Optimierungen werden nach wie vor nach Verkehrsträgern getrennt vorgenommen und stellen das technische Gerät in den Mittelpunkt. Besonders „autark“ ist nach wie vor das privat genutzte Automobil, das als „Rennreiselimousine“ den konzeptionellen Anspruch verfolgt, alles zu können und daher auch gar keine Integration zu benötigen! Alle bisherigen Ansätze wie Carsharing (die Nutzung von Autos an fixen Stand-

plätzen) oder Carpooling (z. B. in Form von Mitfahrbörsen) wirken daher immer noch wie Ersatzlösungen, die umständlich das Auto in Reiseketten einbinden.

Doch es erscheint Licht am Ende des Tunnels. Denn die Automobilhersteller stecken in einer Krise, die mehr zu sein scheint als eine bloße Absatzkrise. Eine Krise, die möglicherweise sogar an der bisher so dominant und angreifbar wirkenden Rolle des Autos als Ikone der Moderne rüttelt und daher eine Chance für eine neue Integrationsdynamik verspricht. Ausgerechnet das Premiumsegment ist weltweit im Vergleich von 2008 zu 2009 von massiven Rückgängen von bis zu 80% betroffen, kleine Fahrzeuge blieben dagegen von der Krise fast verschont. Bereits seit Jahren gelingt es beispielsweise Daimler, BMW oder Porsche, in Nordamerika und Europa große Fahrzeuge nur noch durch besondere Leasingkonditionen auf dem Markt zu etablieren. Dies funktioniert auf der Basis besonders günstig kalkulierter Restwerte, also über sehr optimistische Annahmen darüber, zu welchem Preis die Fahrzeuge

als Rückläufer auf dem Gebrauchtwagenmarkt abzusetzen sind. Da aber die hierfür wichtigen Absatzkanäle in den Nahen und Fernen Osten, nach Osteuropa sowie nach Asien ebenfalls massiv geschrumpft sind, müssen sämtliche Restwerte neu kalkuliert und abgesenkt werden. Darin liegt ein hohes Ergebnisrisiko, das sich mittlerweile bereits in den veröffentlichten Jahresabschlüssen der Hersteller für das Jahr 2009 dokumentiert.

Neue Allianzen

Vor diesem Hintergrund gewinnt die augenblicklich in Europa und Nordamerika so heftig geführte Diskussion um das Elektroauto seine besondere Bedeutung. Wenn Städte wie Peking, Shanghai oder Los Angeles ankündigen, ihre Innenstadtzonen zukünftig nur noch für Zero-Emission-Fahrzeuge zu öffnen, wenn London innerhalb der nächsten Jahre 100.000 elektrisch betriebene Fahrzeuge in der Innenstadt platzieren möchte, Paris im März 2009 3.000 elektrische Autos im „Selbstbedienungsmodus“ ausgeschrieben hat und wenn die deutsche Bundesregierung mit Hilfe von Konjunkturprogrammmitteln in Höhe einer halben Milliarde Euro einen „Leitmarkt für Elektromobilität“ bilden möchte, dann kommt auch Bewegung in das festgefahrene Projekt der Intermodalität. Denn es gibt plötzlich neue Akteure, und die Energieversorgungsunternehmen sind mit von der Partie. Die Branche erhofft sich dabei weniger neue Absatzmöglichkeiten im stagnierenden Strommarkt als vielmehr neue Speichermedien zur Sicherung der Netzstabilität. Elektroautos können den immer umfangreicher produzierten regenerativen Strom zu einem Zeitpunkt aufnehmen, wenn diesen keiner braucht – beispielsweise nachts. An der Steckdose hängend würden die E-Cars dann zu Spitzenzeiten den Strom zurückspeisen, natürlich abzüglich der Menge, die für den eigenen Betrieb gebraucht wird. „Vehicle to Grid“ heißt bekanntlich die neue Formel, die darauf angelegt ist, die Intelligenz der Netze zu verbessern, um auf diese Weise die Erhöhung des regenerativen Stromanteils zu realisieren. Im Jahr 2020 sollen nach der Prognose der deutschen Bundesregierung mehr als 1 Million Elektroautos auf deutschen Straßen unterwegs sein. Der deutsche Versorger RWE glaubt sogar an mehr als 2 Millionen Fahrzeuge zu diesem Zeitpunkt.

Elektrische Fahrzeuge als vernetzte Automobilität

Bisher war das Auto das private Individualverkehrsmittel mit universeller Nutz-

barkeit. Wenn man aber das Leitbild der Rennreiselimousine einmal zurückstellt und sich ein Auto als Teil einer integrierten Verkehrslandschaft denkt, dann ergeben sich ungeahnte Einsatzmöglichkeiten für ein Elektrofahrzeug. Die nach Stand der Technik derzeit problemlos zu erreichenden 50 bis 100 km Reichweite sind völlig ausreichend. Denn das vermeintlich technische Handicap des elektrischen Antriebes – eben keine 500 km Reichweite zu ermöglichen – ist, umgekehrt betrachtet, eine sehr wertvolle Integrationseigenschaft: Das Elektroauto wird zum vernetzten Auto, es ergänzt den öffentlichen Verkehr. Wo Busse und Bahnen nicht fahren, kann ein Elektrofahrzeug gute Dienste leisten.

Mit regenerativem Strom betrieben, fahren diese Fahrzeuge leise, bequem und schadstofffrei in jene Ecken und Winkel, in die kein takt- und spurgeführter Verkehr mehr kommt. Die Versorgungsunternehmen können ihre Vehicle-to-Grid-Strategie auch nur dann erfolgreich realisieren, wenn man das Auto als im wahrsten Sinne vernetztes Fahrzeug begreift. Solche Fahrzeuge können wie Busse und Bahnen genutzt werden. Sie stehen auf öffentlichen Parkplätzen überall an den Knotenpunkten der Verkehrslandschaft bereit und sind praktisch immer am Netz. Moderne Carsharing-Technologie erlaubt einen einfachen Zugang mit Handy oder Karte, die Autos können ohne Vorbuchung direkt genutzt und an jedem anderen freien Parkplatz wieder abgestellt werden. Ist der Ladezustand der Batterie kritisch, bleibt das Fahrzeug gesperrt, die maximale Buchungszeit ist begrenzt und garantiert eine breite Verfügbarkeit.

Geringe Reichweite als Chance

Ein Elektroauto mit 100 km Reichweite ist daher gar kein technisches Problem, sondern es stellt geradezu eine Voraussetzung für die Lösung gravierender Probleme des öffentlichen Verkehrs dar. Es hilft, ein wirklich umfassendes Kundenangebot zu entwickeln, indem sich mit einem Zugangsmedium alle mit Strom betriebenen Verkehrsmittel gleichberechtigt nutzen und abrechnen lassen. Gleichzeitig kann der Wunsch nach einem modernen und leistungsfähigen Individualfahrzeug befriedigt werden. Es wundert daher, dass öffentliche Verkehrsanbieter nicht schon früher verstärkt die Einführung von Elektrofahrzeugen betrieben haben. Ein Elektroauto ist – derart eingesetzt – die domestizierte Ausgabe moderner Automobilität und somit eine attraktive Ergänzung zum öffentlichen Verkehr.

Automobilität 2.0: Die Allianz der Willigen

Doch die Einführung von Elektrofahrzeugen in den öffentlichen Verkehr macht Probleme, die weniger technischer als kultureller Art sind. So wird von allen Beteiligten eine Grenzüberschreitung verlangt. Stromkonzerne müssen lernen, mit Automobilunternehmen zu sprechen und gemeinsame technische Entwicklungen zu begleiten, von der Autoindustrie wird verlangt, die Identität eines Autos plötzlich nicht mehr nur im Konzept der Rennreiselimousine realisiert zu sehen. Und die Betreiber öffentlicher Verkehre sind gezwungen, nicht nur Busse und Bahnen, sondern eben auch vernetzte Autos als legitimen Teil ihres Fuhrparks zu begreifen und gemeinsame Angebote zu entwickeln. Eine solche „Allianz der Willigen“ ist auch bitter notwendig. Warum sollten Automobilkonzerne, die ihr Geld bisher mit konventionellen Fahrzeugen verdient haben, so ohne direkt erkennbare Not diesen Paradigmenwechsel aktiv betreiben? Sicherlich möchte man sich nicht die Innovationsführerschaft streitig machen und ist daher im rhetorischen Diskurs immer vertreten. Einen nachhaltigen Plan zur Serienproduktion von E-Fahrzeugen hat allerdings bis März 2010 noch kein deutscher Automobilkonzern verabschiedet.

Die aktuelle Krise des Autos und die Existenz neuer Player in der Verkehrs- und Umweltpolitik ist daher eine Chance für das Entstehen einer neuen „Automobilität 2.0“. Dafür braucht es aber der Bereitschaft und auch der Offenheit, die derzeitige Krise nicht als kurzfristige Konjunkturdelle zu missdeuten, sondern zum Anlass zu nehmen, bisherige Produkte und Geschäftsfelder in Frage zu stellen und damit die Voraussetzungen zu schaffen, zukunftssträngige Mobilitätsdienstleistungen für morgen zu entwickeln.

Dringend benötigt wird auch ein erweitertes Verständnis von einem elektrischen Fahrzeug, das eben keine bloße Kopie einer Rennreiselimousine sein darf, sondern als ein neues Kernelemente einer Dienstleistung zu begreifen ist. Technische Optimierungsarbeit sollte sich daher auf die Stabilität der Ladezyklen und auf eine im öffentlichen Raum funktionierende Ladeinfrastruktur in gemeinsamer Planung und operativer Abwicklung mit den Energieversorgungsunternehmen sowie mit den Betreibern des öffentlichen Verkehrs konzentrieren. Nur wenn diese Rahmenbedingungen gewährleistet sind, wäre auch das innovative Potenzial gewahrt, das eine dauerhafte Antwort auf zentrale Probleme der Zeit bieten könnte.



© Österreichische Energieagentur

Elektrisch unterwegs in Österreich

„Hier war früher die Hölle los“, berichtet Fahrschulbesitzer und Spritspar-Trainer Helmut Delfauro zur Lärmbelastung auf dem Übungsplatz der Fahrschule. Heute ist es ruhig – obwohl voller Betrieb herrscht. Der Fahrlehrer kann seinen MopedschülerInnen sogar mit ruhiger, aber bestimmter Stimme Anweisungen geben. Ökostrom versorgt die Elektroscooter mit der notwendigen Energie. Eine runde Sache.

Robin Krutak

Österreichische Energieagentur

Einspurige Elektrofahrzeuge beginnen sich am Markt zu etablieren. Zahlreiche Elektroscooter-Modelle von verschiedenen Herstellern sind in Österreich bereits erhältlich. Noch dynamischer ist die Entwicklung bei den Fahrrädern: 120.000 Stück der sogenannten Pedelecs – das sind Fahrräder mit elektrischer Tretunterstützung – wurden allein 2009 im deutschsprachigen Raum abgesetzt. Tendenz stark steigend.

Elektro-Pkw

Bescheidener sieht es derzeit noch bei den Elektro-Pkw aus. 185 Stück gibt es davon



Elektroscooter und Pedelec

© ElectroDrive

laut Zulassungsstatistik in Österreich. Demgegenüber stehen 4,3 Millionen Pkw mit herkömmlichen Benzin- bzw. Dieselmotoren.

Klimawandel, Lärmproblematik, knappe Ressourcen und zahlungsbereite Kunden halfen alles nichts – keiner der Großhersteller wollte in den letzten Jahren ein serientaugliches Elektrofahrzeug auf den Markt bringen.

Wie schwer sich die Autoindustrie mit ökologischen Innovationen tut, weiß man spätestens seit ihrem hartnäckigen Widerstand gegen die Einführung von Katalysatoren in den 80er-Jahren.

Aber auch jetzt zeugen aktuelle Aussagen von der oft defensiven Einstellung mancher Hersteller bei der Markteinführung der klimafreundlichen Elektrofahrzeuge. So ist es auch nicht überraschend, dass die ersten Runden der neuen Elektromobilitätswelle an weitgehend unbekannte Unternehmen gingen. Firmen wie Tesla und Think begannen durch ihr kompromissloses Bekenntnis zur Elektromobilität plötzlich Themenfelder in der Automobilindustrie zu besetzen, die bisher die großen, renommierten Hersteller versuchten, für sich zu beanspruchen: Die Autos dieser Unternehmen sind innovativ, leise, um ein Dreifaches energieeffizienter als herkömmliche Autos mit Verbrennungsmotoren und können mit erneuerbaren Energien (z. B. Strom aus Windkraft) betrieben werden.

Beginn der Serienproduktion

Doch es scheint, dass sich die Großhersteller diese Show nicht länger von kleinen Start-up-Unternehmen stehlen lassen wollen.

In Österreich hat derzeit Mitsubishi die Nase vorne, und nachdem das Elektroauto i-MiEV seit dem Vorjahr bereits in Japan am Markt ist, soll es ab Anfang 2011 auch in Österreich erhältlich sein.



Österreich-Premiere für den i-MiEV © AEA

Der Druck für einen Systemwechsel ist für die Hersteller derzeit aber noch gering. Das wird sich aber schon in absehbarer Zeit ändern, müssen die Hersteller doch laut EU-Verordnung ihre Flotten schrittweise ab 2012 auf einen Verbrauchswert von unter 120 g CO₂ pro Kilometer bringen. Um diese Hürde zu schaffen, bietet die Verordnung einen Bonus an: Der Verkauf von Elektrofahrzeugen wird mit einem „Supercredit“ belohnt. Dieser hilft den CO₂-Schnitt zu senken. So haben die meisten Hersteller den Produktionsstart von Elektrofahrzeugen ab 2012 angekündigt.

Doch die Markteinführung eines serientauglichen Elektroautos ist alles andere als einfach. Leistungsfähige Batterien, allen voran mit Lithium-Ionen-Technologie, müssen entwickelt werden und für den Käufer mit mehrjährigen Garantien abgesichert werden. Die breite Markteinführung von E-Fahrzeugen wird in Österreich auch erst gelingen, wenn eine ausreichende Infrastruktur mit Stromtankstellen zum Aufladen der Fahrzeuge zur Verfügung steht.

Ladeinfrastruktur

Die ersten beiden Modellregionen der Elektromobilität des Klima- und Energiefonds, Vorarlberg und Salzburg, haben mit dem Aufbau eines Netzes von Ladestationen gestartet. Auch in Oberösterreich und Kärnten wurde bereits damit begonnen. Die zahlreichen Aktivitäten lassen Österreich im internationalen Vergleich gut aussehen. Problematisch ist allerdings, dass hier verschiedene Systeme parallel entstehen, und so gibt es auch in jedem dieser Bundesländer derzeit verschiedene Voraussetzungen, um die Ladestationen zu nutzen: Einmal benötigt man eine geladene Bankomatkarte, dann wieder eine eigene Kundenkarte oder eine Prepaidkarte von der Trafik.

Das zeigt den langen Weg, der bei der Elektromobilität noch bevorsteht, und einen der Gründe, warum die herkömmlichen Autos die nächsten Jahre noch dominieren werden: Für Fahrzeuge, die mit Diesel bzw. Benzin betrieben werden, reicht eine Karte aus (Bankomat- oder Kreditkarte), um alle 2.800 Tankstellen in Österreich nutzen zu können.

Zukunftsthemen

Zunächst setzt die Autoindustrie daher verstärkt auf Hybridfahrzeuge. Das Hybridfahrzeug verfügt über einen konventionellen Verbrennungs- und einen Elektromotor. Ein wesentlicher Vorteil dieses Konzepts ist, dass die Energie, die beim Bremsen entsteht, nicht verloren geht, sondern zum Laden der Batterie verwendet wird. Diese Energie wird dann für den Betrieb des Elektromotors genutzt. Marktführer Toyota hat mit dem Prius von dieser Technologie weltweit 2 Millionen Stück verkauft.

In Zukunft ist eine immer stärkere Elektrifizierung der Fahrzeuge zu erwarten: Der Elektromotor wird seinen Gegenspieler immer mehr in den Hintergrund drängen. Bereits in der nächsten Generation der Hybridfahrzeuge werden die Batterien auch an Steckdosen aufgeladen werden können (Plug-In-Hybrid), wodurch sich die

Reichweite des rein elektrischen Fahrens zunehmend vergrößert.



Der Benzinmotor des Prius wird von einem Elektromotor unterstützt © Toyota

Eine weitere Möglichkeit, um die Reichweiten der Elektrofahrzeuge zu vergrößern, ist der verstärkte Einsatz von Leichtbauelementen: Je leichter die Fahrzeuge, umso höher die Reichweite. Die billigste Methode der Reichweitenerhöhung hat aber der/die FahrerIn selbst in der Hand: Durch eine energieeffiziente Fahrweise, erlernbar bei den sogenannten Spritspar-Trainings, kann der Energieverbrauch um 15% reduziert und damit die Reichweite entsprechend erhöht werden.

Ein weiteres Zukunftsfeld bei den Fahrzeugen wird die thermische Effizienz sein. Im Winter büßen Elektrofahrzeuge derzeit noch viel an Reichweite ein, da die Batterie auch die Heizung versorgen muss. Innovation in diesem Bereich war bisher nicht erforderlich, da die nur mäßig effizienten Verbrennungsmotoren mehr als genug Abwärme lieferten. In Zukunft werden thermisch hocheffiziente Fahrzeugkabinen mit mehrfach isolierten Scheiben, wie es sie beispielsweise schon lange im Gebäudebereich gibt, benötigt.

Österreich – Pionier der Elektromobilität

Es bleibt zu hoffen, dass sich auch die österreichischen Unternehmen rechtzeitig an den neuen Entwicklungen beteiligen und damit die heimische Wirtschaft von der Elektromobilität profitieren kann. Weltweiter Vorreiter bei der Elektromobilität war Österreich jedenfalls schon oft: z. B. 1899 als der in Wien gefertigte Lohner-Porsche mit elektrischen Radnabenmotoren Premiere hatte. Das Fahrzeug erreichte mit einer Reichweite von 50 km und einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h schon damals sensationelle Leistungswerte. Oder die Österreichische Post AG, die eine Flotte von 200 elektrischen Paketwagen teilweise bis in die 80er-Jahre in Betrieb hatte.



Elektropaketwagen der Post

© Österreichische Post AG

Und auch die nationalen Modellregionen zur Elektromobilität – zunächst Bad Hofgastein und Werfenweng bzw. Vorarlberg und Salzburg in neuerer Zeit – sorgen dafür, dass Österreich immer eine der höchsten Elektrofahrzeugraten in Europa hatte.

In Österreich wird vom Klima- und Energiefonds die Errichtung von Modellregionen

der Elektromobilität gefördert. Als erste Modellregion werden in Vorarlberg im Rahmen des Projekts VLOTTE Elektroautos für private und gewerbliche Nutzer angeboten.

Bis Ende 2009 wurden 100 Elektro-Pkw wie auch einspurige Elektrofahrzeuge auf die Straße gebracht. Parallel dazu wird eine Tankstelleninfrastruktur errichtet. Erneuerbare Energiequellen liefern den Strom für die Elektromobilität. So wurden zum Beispiel auf einer Gesamtfläche von 1.330 m² auf dem Dach einer Hochgarage 270 PV-Module montiert. Die Module verfügen über eine Gesamtnutzfläche von rund 460 m² und liefern eine Jahreserzeugung von ca. 60.000 kWh – das reicht für den Betrieb von mehr als 40 Elektrofahrzeugen.

Die zweite Modellregion des Klima- und Energiefonds ist Salzburg. Die Salzburg AG bietet mit ihrem Programm ElectroDrive Elektrofahrzeuge für private und gewerbliche Kunden an. Jeder Kunde kann durch die Buchung verschiedener Module sein eigenes Mobilitätspaket zusammen-

Zusatzinfos und Webtipps

www.klimaaktivmobil.at

Beratung und Fördermöglichkeiten für Fuhrparkumstellungen

www.spritspar.at

Leitfaden Elektromobilität, Infos zu Spritspar-Trainings

www.e-connected.at

Plattform zur Elektromobilität des Klima- und Energiefonds

www.topprodukte.at

Informationen zu verfügbaren Elektrofahrzeugen

www.vlotte.at

Modellregion Vorarlberg

www.electrodrive-salzburg.at

Modellregion Salzburg

www.linzag.at

Elektromobilität in Linz

www.lebensland.at

Elektromobilität in Kärnten

www.elektrotankstellen.net

Verzeichnis von 2.800 Ladestationen in Österreich



© Österreichische Energieagentur

stellen. Gegen einen Aufpreis ist bei der monatlichen Rate z. B. auch die Nutzung des öffentlichen Verkehrs inkludiert.

Für die breite Markteinführung bedarf es nach diesen Pionieren aber die vielen mutigen Umsetzer, die in ihrem Wirkungsbereich mit der Umstellung beginnen. Dabei bietet gerade der kommunale Bereich mit häufig begrenzten Reichweiten- und Geschwindigkeitsanforderungen günstige Bedingungen für den Einsatz von E-Fahrzeugen.

Leitfaden zur Elektromobilität

Der neue Leitfaden von klima:aktiv mobil „Klimafreundlich elektrisch unterwegs“ informiert, welche Fahrzeuge bereits am Markt erhältlich sind, wo es Förderungen für die Anschaffung der Fahrzeuge gibt und stellt Praxisbeispiele von innovativen Gemeinden vor.



Elektrofahrzeuge in Werfenweng

© TVB Werfenweng



e-connected-Abschlussveranstaltung mit allen Leitern der Expertengruppen sowie Vertretern aus den Ministerien und Frau Steinberger vom Klima- und Energiefonds.

© e-connected/Preiss

E-Mobilität und Recht

Die Arbeitsgruppe Rahmenbedingungen von e-connected hat sich der Frage gewidmet, welche Rechtsgrundlagen auf die E-Mobilität Anwendung finden und wo Handlungsbedarf besteht, um Hindernisse auszuräumen bzw Anreize zu schaffen. Im Folgenden werden die Ergebnisse der Arbeitsgruppe dargestellt.

Wolfgang Urbantschitsch

Energie-Control GmbH, Leiter der AG Rahmenbedingungen von e-connected

e-connected – Netzwerk für E-Mobilität

Im Rahmen von e-connected, einer im Jahre 2009 vom Klima- und Energiefonds, dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie sowie dem Lebensministerium gegründeten Initiative, beschäftigten sich mehrere Expertengruppen mit verschiedensten Aspekten der E-Mobilität. Dabei wurden die Themen Energiespeicher, Elektrofahrzeuge,

Netzintegration, Ladestationen und systemintegrierte E-Mobilität behandelt. Schließlich waren auch die rechtlichen Rahmenbedingungen Gegenstand einer eigenen Arbeitsgruppe. Dabei wurden die bestehenden Rechtsgrundlagen den Bereichen Erzeugung und Zulassung von Fahrzeugen, Ladestationen, einschließlich der Straßenverkehrsregeln sowie dem Marktsystem für die Elektrizitätswirtschaft zugeordnet. In einem zweiten Schritt wurden die maßgeblichen Rechtsgrundlagen grob

analysiert und danach untersucht, ob sie einer stärkeren Verbreitung der E-Mobilität entgegenstehen bzw. wo Anpassungen vorzunehmen sind.

Die folgenden Ausführungen basieren auf den Ergebnissen dieser Arbeitsgruppe bzw. wurden dem Endbericht entnommen¹.

¹ Der vollständige Abschlussbericht (mit der Auflistung sämtlicher Arbeitsgruppenteilnehmer) steht auf der Homepage www.e-connected.at zum Download zur Verfügung.

Erzeugung und Zulassung von Fahrzeugen

Fahrzeuge, die zum Straßenverkehr zugelassen werden, haben zahlreichen internationalen wie nationalen Bestimmungen hinsichtlich Fahrzeugsicherheit und Umwelt zu entsprechen. Auf europäischer Ebene erfolgte eine umfangreiche Rechtsangleichung. Fahrzeughersteller müssen etwa Vorgaben über Abgas, Geräusch, Kraftstoffverbrauch, Recycling, Frontcrash, Seitencrash und Fußgängerschutz nachkommen.

Die EU-Richtlinien haben verschiedenste Geltungsbereiche, Einsatzzeitpunkte und Gültigkeitsdauern, sodass die Fahrzeuggenehmigung immer wieder aktualisiert werden muss. Dieser Rechtsrahmen ist jedoch fast ausnahmslos auf Fahrzeuge mit konventionellem Antrieb abgestimmt. Ein allgemein gültiges Regelwerk für elektrobetriebene Fahrzeuge gibt es nicht. Insbesondere fehlen einheitliche Vorgaben für jene Bereiche, in denen sich Elektrofahrzeuge von anderen Fahrzeugen unterscheiden. Dies betrifft etwa die elektrische Sicherheit oder den Insassenschutz.

Die Arbeitsgruppe kam zum Ergebnis, dass die bestehenden EU-Richtlinien um solche ergänzt werden sollten, die sich mit den speziellen Eigenheiten von Elektrofahrzeugen auseinandersetzen. Überdies sollten Testverfahren für die Erhebung potenzieller Risikofaktoren entwickelt und gesetzlich implementiert werden. Weil Fahrzeuge mit konventionellen Antrieben wohl noch länger am Markt sein werden und eine flächendeckende Verbreitung von Elektrofahrzeugen aus technischen und wirtschaftlichen Gründen noch einige Zeit beanspruchen wird, sollten die zu schaffenden Normen die neuen Techniken unterstützen, ohne jedoch die bestehenden negativ zu beeinflussen.

Ladestationen und Straßenverkehr

Bei der Errichtung von Ladestationen sind zunächst sicherheitstechnische Anforderungen zu berücksichtigen. Die maßgeblichen Regelungen finden sich im Elektrotechnikgesetz sowie in den allgemein gültigen technischen Normen.

Das Straßenverkehrsrecht sieht – abgesehen von Elektrofahrrädern – keine Regelungen vor, die spezifisch für Elektrofahrzeuge zur Anwendung gelangen. Elektrisch betriebene Fahrzeuge sind somit im stehenden und fließenden Verkehr Fahrzeugen mit konventionellem Antrieb gleichgestellt. Allerdings ist für Ladestationen eine straßenverkehrsrechtliche Errichtungsbewilligung erforderlich. Zwar



Solartankstelle der Feistritzwerke STEWEAG GmbH
© Feistritzwerke STEWEAG GmbH

ist das Halten vor Tankstellen, sofern diese nicht durch bauliche Maßnahmen von der Fahrbahn getrennt sind, verboten, es ist jedoch zweifelhaft, ob unter dem Begriff „Tankstelle“ auch eine Ladestation zu verstehen ist, und ob das Verbot weitreichend genug wäre.

Auch die Bauordnungen der Länder können – je nach Art und Größe der Ladestation – zur Anwendung gelangen. In den meisten Fällen ist davon auszugehen, dass mit Ladestationen lediglich anzeigepflichtige Bauwerke errichtet werden. Bei größeren Einrichtungen, insbesondere auch Gebäuden für zusätzliche Dienstleistungen, wird eine Genehmigung zur Errichtung einzuholen sein.

Schließlich ist darauf hinzuweisen, dass mittels Landesgesetz unter anderem Rahmenbedingungen für die Benutzung von Garagen vorgesehen werden können. Dabei können Einschränkungen der Nutzung von elektrobetriebenen Fahrzeugen, etwa durch ein Verbot des Aufladens von Batterien, vorgesehen sein.

Die in Kraft befindlichen Normen stehen – abgesehen von manchen Landesgaragenordnungen – der Errichtung von Ladestationen nicht entgegen. Allerdings gibt es noch keine allgemeine und einheitliche



Ladestation der Linz AG
© Linz AG

Vollzugspraxis, weshalb die Rechtssicherheit für Errichter von Ladestationen als eingeschränkt einzuschätzen ist. Auch wenn sich dieses Problem durch die zunehmende Verwaltungspraxis entschärfen dürfte, ist davon auszugehen, dass nach den ersten Erfahrungen auch punktuelle Gesetzesänderungen auf landes- und/oder bundesgesetzlicher Ebene vorzunehmen sind.

In der Straßenverkehrsordnung könnte die Behörde ermächtigt werden, „Stromtankstellenplätze“, also im Prinzip ein Halte- und Parkverbot mit Ausnahme des Stromtankens, zu verordnen. Vorwiegend auf landesrechtlicher Ebene (Landesparkompetenzgesetz und entsprechende Verordnungen) wäre festzuhalten, dass während des Stromtankens weder die höchstzulässige Abstelldauer gilt noch Gebühren zu entrichten sind.

Hinzuweisen ist schließlich darauf, dass freilich die zivilrechtlichen Haftungsvorschriften auch im Bereich der E-Mobilität zur Anwendung gelangen. In der Praxis könnte sich etwa im Zusammenhang mit der (unbeaufsichtigten) Aufladung von Batterien ein gesonderter Regelungsbedarf ergeben.

Strommarkt

Die einschlägigen Rechtsgrundlagen für die Elektrizitätswirtschaft, im Wesentlichen das Elektrizitätswirtschafts- und -organisationsgesetz, dessen Landesausführungsgesetze sowie die Systemnutzungstarife-Verordnung sehen keine besonderen Regelungen für die E-Mobilität vor.

Für welchen Zweck die elektrische Energie verwendet wird, ist für Netzbetreiber und Stromlieferanten irrelevant. Wesentlich ist, dass alle Interessenten uneingeschränkter Zugang zum Verteilernetz haben und vom Lieferanten ihrer Wahl beliefert werden können. Der Betreiber einer Ladestation kann den vom Lieferanten bezogenen Strom im Rahmen seiner vertraglichen Rechte und Pflichten weiterverkaufen. Entgegen dem Ergebnis der Arbeitsgruppe ist nunmehr davon auszugehen, dass für den Betrieb einer Ladestation (auch) eine gewerberechtliche Bewilligung einzuholen ist.

Was die „Vehicle-to-Grid“-Technologie betrifft, also die Entnahme von elektrischer Energie aus Batterien elektrisch betriebener Fahrzeuge zum Zwecke der Netzstützung, so könnte dies im Einzelfall auf – jedoch wohl komplexer – vertraglicher Basis zwischen Netzbetreibern, Lieferanten und Fahrzeughaltern umgesetzt werden.

Für eine großflächige (und damit tech-



Tesla Roadster an der Ladestation

© Thomas Preiss/APA OTS

nisch sinnvolle) Ausbreitung dieser Technologie wären jedoch Smart Meter, also fern ausgelesene Zähler (sowie ergänzende Vorkehrungen in den Netzen) notwendig, die derzeit nur vereinzelt eingesetzt werden. Damit zusammenhängend gibt es noch eine Vielzahl offener Fragen im Zusammenhang mit der Technik, Finanzierung und dem Rechtsrahmen.

Wenn aus Klimaschutzgründen für die E-Mobilität ausschließlich Ökostrom verwendet werden soll, so kann hinsichtlich der Erzeugung und Förderung auf das bereits bestehende Ökostromgesetz verwiesen werden. Damit wird jedoch bei Betreibern von Ladestationen und Kunden noch kein Anreiz gesetzt, Ökostrom zu beziehen. Dazu bedürfte es gesonderter Regelungen.

Anreize

Die Arbeitsgruppe befasste sich schließlich auch mit Anreizen zur weiteren Verbreitung der E-Mobilität. Die Möglichkeiten in diesem Bereich sind vielfältig. Bereits jetzt gibt es im Bereich der Steuergesetzgebung Privilegierungen von Elektrofahrzeugen. Für diese Fahrzeuge sind weder NoVA noch motorbezogene Versi-

cherungssteuer zu entrichten. Hinzu kommen Beratungs- und Förderprogramme auf Bundes- und Landesebene (etwa Modellregionen und „Leuchtturmprojekte“ des KLiEN, Förderungen durch klima:aktiv und Landesregierungen sowie Gemeinden).

Zusätzliche Anreize zur Unterstützung der E-Mobilität können auf verschiedenster Ebene erfolgen, etwa in Form von Förderungen für die Forschung und Entwicklung, in weiterer Folge für industrielle Entwicklung (etwa im Rahmen größer angelegter Feldversuche) sowie schließlich im Wege von Unterstützungen auf Kundenebene.

Zusammenfassung

Für die E-Mobilität gibt es weder auf internationaler noch innerstaatlicher Ebene

ein zentrales, allgemein gültiges Regelwerk. Vielmehr sind je nach Bereich, sei es etwa die Erzeugung von Fahrzeugen, die Errichtung von Ladestationen oder der Verkauf von elektrischer Energie, zahlreiche Bestimmungen auf gesetzlicher und verwaltungsrechtlicher Basis anzuwenden. Bei diesen bereits bestehenden Vorgaben handelt es sich jedoch beinahe ausschließlich um solche, welche die E-Mobilität nicht vor Augen hatten und damit auch nicht (ausdrücklich) berücksichtigen konnten.

Dennoch, die bestehenden Regeln, insbesondere auf gesetzlicher Ebene, stehen der E-Mobilität grundsätzlich nicht entgegen, wengleich Adaptierungen gerade bei einem verstärkten Einsatz von Elektrofahrzeugen durchaus zweckmäßig und auch förderlich wären.





© Raiffeisen-Leasing GmbH

Die Zukunft fährt elektrisch – leasen Sie Mobilität

150 Jahre fossile Brennstoffe werden bald abgelöst. Elektromobilität macht Spaß, ist umsetzbar und sorgt für ein sauberes Gewissen.

Reinhard Würger

Raiffeisen-Leasing GmbH

Die Welt hat in den letzten 150 Jahren rd. 150 Milliarden Tonnen Öl verbraucht, die während der letzten 350 Millionen Jahre durch Kohlenstoffbindung entstanden sind. Dies entspricht einer Ölsäule über der Fläche der Stadt Wien von rd. 320 m Höhe. Die Entwicklung zum heutigen Wohlstand wäre ohne Erdöl nicht machbar gewesen, jetzt aber wird die dadurch verursachte Luftverschmutzung zunehmend zum Problem. Viele sagen, es ist fünf vor zwölf. Raiffeisen-Leasing jedoch engagiert sich nicht zuletzt im Rahmen der Raiffeisen-Klimaschutzinitiative und klima:aktiv seit Jahren um die Umsetzung und Finanzierung von Ökoenergie an vorderster Front. Daher ist es nur logisch, dass Kunden kon-

sequent bei der Umstellung Ihrer Fuhrparks auf umweltschonende Fahrzeuge unterstützt werden. Dies geschieht durch technische Beratung bei der Typen- und Treibstoffauswahl entsprechend den Kundenbedürfnissen, der Beratung über Förderungen oder durch die Erstellung einer individuellen CO₂-Fuhrparkbilanz. Erfahrung durch die Verwendung von verschiedenen Alternativfahrzeugen im eigenen Fuhrpark kann an Kunden – zu deren Vorteil – weitergegeben werden.

Viele Vorurteile und Ängste in Bezug auf Elektromobilität

Ein neues, mit großen Chancen verbundenes Geschäftsfeld tut sich mit der Einfö-

hrung und Umsetzung von Elektromobilität auf. Dabei trifft man auf viele Vorurteile, Ängste und Unglauben.

• Elektrofahrzeuge sind noch nicht ausgereift

Die Zeit der Umbauten konventioneller Fahrzeuge im Hinterhof ist vorbei. Gerade bei Zweirädern erleben wir heute eine enorme Vielfalt, ausgereifte technische Konzepte und gute Praxistauglichkeit. Dies hat der ÖAMTC in einigen Tests bereits festgestellt.

Bei verschiedenen Vorführungen erleben wir es immer wieder, dass Kunden sich zuerst total skeptisch unseren elektrischen Zweirädern nähern, dann vorsichtig probieren und spätestens nach der

zweiten Runde ein Lächeln der Begeisterung zeigen und es eigentlich schade finden, dass der Nächste es auch mal probieren möchte.

Da gibt es angefangen vom Elektrofahrzeug über das Mountainbike, den Segway, das Bikeboard bis hin zu Scooter und Geländemaschinen so ziemlich alles, was Spaß macht. Wichtig ist, man soll auf Qualitätsprodukte schauen – sonst schlägt die Freude bald in Ärger um.

Elektroautos kommen ab 2010 in Serienumbauten bzw. industriell gefertigt auf den Markt. Praktisch alle großen Hersteller sind kurz vor Einführung von Elektroautos.

Was technisch heute schon machbar ist, zeigt eindrucksvoll der Tesla Roadstar. 3,7 Sekunden auf 100 km/h, 400 km Reichweite und beeindruckende Fahreigenschaften – ein reinrassiger Sportwagen der Extraklasse.

Die Autos, die in den nächsten 3 bis 5 Jahren auf den Markt kommen, sind primär für Mobilität im Umkreis von 150 km konzipiert.

- **Elektroautos haben ja nur 150 km Reichweite**

Da schlägt natürlich die Angst durch, gewohnte Mobilität zu verlieren. Aber wussten Sie, dass 80% der täglich mit dem Auto zurückgelegten Fahrten unter 40 km und 90% unter 100 km sind?

Also, wir machen uns Sorgen um die letzten 10%, und die werden durch intelligente Mobilitätslösungen auch noch bewältigbar sein.

Aber, elektrische Mobilität für 90% der Bedürfnisse ist heute schon machbar, nicht nur urbane, sondern regionale Mobilität.

- **Elektroautos haben nicht den Komfort der konventionellen Autos am Markt**

Wenn man Elektroautos als Lösung für die regionale Mobilität begreift und

damit Lösungen für Ballungszentren sucht, dann werden aufgrund der beschränkten und beengten Parkplatzsituation so oder so dafür Kleinwagen und sparsame Zweitautos vom Kunden bevorzugt. Die aktuellen Kleinwagen wie Think, Citroën C-Zero und Mitsubishi i-MiEV haben erstaunlichen Kleinwagenkomfort.

Öffentliche Tankstellen erforderlich

Wenn wir in die Elektromobilität gehen, brauchen wir viele öffentliche Tankstellen. Neueste Studien zeigen, dass E-Mobilität zwar das Vorhandensein von öffentlichen Tankstellen jedenfalls als Voraussetzung für die Einführung von e-Mobilität fordern und erwarten, aber selbst zu 95% zuhause oder am Arbeitsplatz tanken.

Absolute Priorität hat aus der Sicht der Raiffeisen-Leasing der Ausbau von Home- und Officetankstellen. Öffentliche Tankstellen werden „Schnellladestationen“ an ausgewählten Orten sein.

Jedenfalls muss es unbedingtes Ziel sein, dass Elektromobilität aus erneuerbaren Energiequellen gespeist wird. Das ist machbar. In Österreich und Deutschland herrscht darüber breiter Konsens mit der Stromwirtschaft.

Die Klimabilanz (gesamte CO₂-Emissionen von Österreich) würde sich um knapp 2 Millionen Tonnen CO₂ verbessern, dies entspricht einer Reduktion von 16% der CO₂-Emissionen von Pkw, leichten Nutzfahrzeugen und einspurigen Fahrzeugen.

Elektrofahrzeuge haben einen extrem hohen Wirkungsgrad

Elektrofahrzeuge haben einen Wirkungsgrad von ca. 80–95%, konventionelle Fahrzeuge hingegen max. 20–40%. Eine

Einführung von 20% Elektrofahrzeugen würde einen Beitrag zur Energieeinsparung von ca. 8,4 TWh liefern, das entspricht ca. 37% des Energieeffizienzziels für 2016.

Elektroautos sind teuer?

Derzeit sind Elektroautos noch ca. doppelt so teuer in der Anschaffung wie ihre Benzinbrüder. Dies ist vor allem auf die teuren Batterien, so diese Lithium-Ionen-Batterien sind, zurückzuführen. Deshalb hat sich der Gesetzgeber auch entschlossen, Elektroautos zu fördern. Diese Bundesförderung ist gerade auch mit Leasing kombinierbar.

Es ist zu fordern, dass auch Landesförderungen sinnvoll für Leasing nutzbar sind. Ansonsten werden viele Chancen für die rasche Einführung von e-mobility verspielt.

Es ist zu erwarten, dass sich die Kosten der Batterien sehr rasch massiv senken werden. In ca. 10 Jahren dürften die Kosten der Autos lediglich ca. 20% über den Anschaffungskosten konventioneller Fahrzeuge liegen.

Es ist daher notwendig, zumindest die ersten fünf Jahre eine stabile nachhaltige Förderpolitik aufrechtzuerhalten.

Wie lange halten die Batterien?

Diese Frage ist tatsächlich einer der Knackpunkte der e-mobility. Derzeit lässt sich das nicht mit letzter Sicherheit beantworten. Man geht heute davon aus, dass Akkus der Lithium-Ionen-Generation so an die 1.000 Ladezyklen halten werden. Das bedeutet immerhin rd. 150.000 km. Und dann haben die Batterien noch immer einen Wirkungsgrad von 80%.

Aber durch Vermietungskonzepte wie das von ElectroDrive Austria oder Batterie-leasing wird dem Kunden dieses Risiko abgenommen.

Die Ladezeit ist doch extrem lange

Das stimmt in der Regel schon, wenn man beachtet, dass man 100% des Akkus laden möchte. Die Ladezeit beträgt in der Regel 6–8 Stunden. Die Ladung erfolgt üblicherweise in der Nacht, in der das Fahrzeug üblicherweise 6–8 Stunden steht. Durch „smart grids“ wird das Fahrzeug in Zukunft genau zu solchen Ruhe- und Schwachlastzeiten geladen werden.

Dabei wissen viele nicht, dass ein Akku in ca. einer dreiviertel Stunde zu 80% bereits geladen ist. Das reicht dann wieder für rd. 100 km.

Und ehrlich gesagt, 45 Minuten geht man schnell mal etwas einkaufen.



© Raiffeisen-Leasing GmbH

Neue Formen der Mobilität

Elektromobilität der Zukunft wird in absehbarer Zeit eine intelligente Kombination aus individueller Nutzung von Autos und Zweirädern, öffentlichem Verkehr (Bus, Bahn), Parkplatzangeboten mit Anschlussmobilität (Car flex mobility, park and flex mobility), aber auch Langstreckenmobilität für Ausflüge und Urlaub sein. Kombipakete mit Fotovoltaikanlagen zur Erzeugung des Stroms fürs eigene Auto (allenfalls zwischengespeichert in Pufferbatterien) komplettieren das Angebot der Zukunft.

Klar ist aber auch, dass die Politik durch nachhaltige Förderung in der Einführungsphase und Setzen von Rahmenbedingungen mitwirken muss.

Future happens – das ist einfach zu wenig. Daher können Städte, Gemeinden und Länder die e-mobility unterstützen:

- Selbst durch Nutzung von Elektrofahrzeugen den Bürgern Vorbild sein.
- Durch aktive Unterstützung für die Errichtung von Ladestationen, z. B. durch schnelle Genehmigungsverfahren.
- Durch die Einbeziehung von öffentlichen Verkehrsmitteln sowie des Nah- und Fernverkehrs und durch Kooperationen mit Garagenbetreibern oder Park-and-ride-Systemen neue Formen von Mobilität fördert.

„Elektromobilität wird 2020 genauso komfortabel und durch Schnellladung genauso flexibel sein wie heutige konventionelle Autos, aber durch Einsatz von erneuerbarer Energie umweltschonend wie nie zuvor. Vielleicht dürfen dann in den Kernzonen der Städte nur mehr E-Autos fahren oder der dann gültige Benzinpreis macht den Umstieg aufs E-Auto sogar zum Vergnügen? Wer weiß das schon – spannend wird die E-Zukunft allemal.“

PETER ENGERT, GESCHÄFTSFÜHRER
DER RAIFFEISEN-LEASING

- Vermeidung von Insellösungen durch Einbettung von regionalen Initiativen in ein abgestimmtes Gesamtkonzept. Erstmals haben auch die Energieerzeuger vitales Interesse an dieser Mobilitätsform im Sinne der Kundenbindung, aber auch um die Strombilanzen auszugleichen. Dieses Interesse wird zu einem Entwicklungsmotor werden. Hier könnten politische Entscheidungsträger ebenfalls Initiativen zur Teilnahme an Gesamtlösungen setzen. Raiffeisen-Leasing unterstützt die Einführung von Elektromobilität in Österreich

durch Mitarbeit in allen führenden e-mobility Initiativen Österreichs wie z. B. beim Projekt VLOTTE in Vorarlberg, bei ElectroDrive in Salzburg und im Burgenland und bei Austria Mobile Power.

Welche Finanzierungsformen werden angeboten?

Bei Leasing eines Elektroautos fördert Raiffeisen-Leasing mit einem Zuschuss von 300 Euro den umweltfreundlichen Einstieg. Eine eingehende Beratung zur CO₂-Verbesserung des Fuhrparks und die Finanzierung des Umstiegs auf umweltfreundliche Autos für Firmen- und Gemeindeflotten ermöglicht das ÖKO Fleetmanagement.

Umfassende Elektromobilität in Kombination von Zweirädern, Elektroautos, öffentlichem Verkehr und Nutzung von E-Tankstellen bietet das Konzept Mobilität im ABO, das gemeinsam mit österreichischen Energieversorgern durch ElectroDrive Austria, einer Marke von The Mobility House GmbH, angeboten wird.

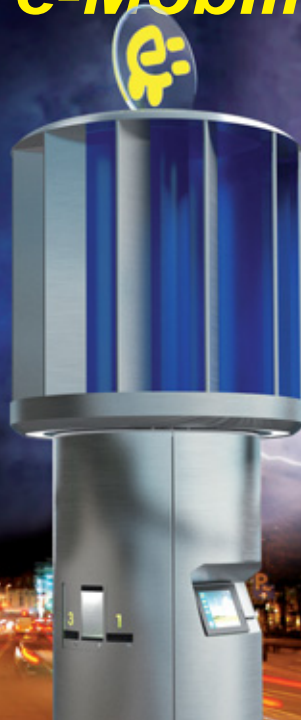
Städtebund-Linktipp:
www.raiffeisen-leasing.at



Leuchtturm der e-Mobilität

e-station, eine multifunktionale Elektroladestation

- offen für alle Anwender
- Systemvielfalt und höchste Ladeleistung
- intelligentes Lademanagement
- umfangreiche Kommunikationsschnittstelle
- lautlose und geschützte Kleinwindkraftanlage
- Pufferspeicher optional
- höchste Sicherheit durch Ladeklappen und Videoüberwachung



e-moove GmbH | A-1060 Wien | Mariahilfer Strasse 45 / 121

www.e-moove.at



© e-connected/Preiss

Elektromobilität: Neue Projekte und große Förderoffensive des Klima- und Energiefonds

Seit seiner Gründung im Jahr 2007 hat der Klima- und Energiefonds der österreichischen Bundesregierung bereits drei Ausschreibungen zum Thema E-Mobilität sowie die Initiative e-connected zur Verbreitung der Elektromobilität gestartet. Auch heuer werden wieder F&E-Leuchtturmprojekte sowie Modellregionen für E-Mobilität gefördert.

Christoph Wolfsegger

Programmmanager Elektromobilität, Klima- und Energiefonds

Der mit jährlich 150 Millionen Euro dotierte Klima- und Energiefonds versteht sich als Impulsgeber und Innovationskraft für klimarelevante und nachhaltige Energietechnologien. Besonderer Förderschwerpunkt liegt unter anderem auf der Forcierung der Markteinführung von Elektrofahrzeugen und Unterstützung der Forschungsaktivitäten im Bereich der Elektromobilität und nachhaltigen Energieversorgung.

Etablierung von Modellregionen für E-Mobilität

In Modellen kann man in konzentrierter Form mit relativ geringen Mitteln die Realität der Zukunft vorzeigen. Im Rahmen des Programms „Modellregion E-Mobilität“ fördert der Klima- und Energiefonds eine österreichische städtische Agglomeration, in der das System E-Mobilität konzentriert eingeführt, getestet, verbessert

und für eine breitere Markteinführung vorbereitet wird.

Wichtige Kriterien bei der Umsetzung der Modellregion sind

- Entwicklung eines Mobilitätskonzeptes
- Aufbau einer Betankungsinfrastruktur auf Basis erneuerbarer Energien,
- Ankauf und Integration von Elektrofahrzeugen in den regionalen Umweltverkehrsverbund,
- Begleitendes Monitoring und Analyse

der gewonnenen Daten in der Modellregion: z. B. Ladeverhalten und Leistungsbedarf, Fahrprofile und ähnliche Analysen.

2010 wird es wieder eine Ausschreibung für die E-Mobilitäts-Modellregionen geben, in der auch Projekten mit kleinerem Umfang aus ländlichen Regionen die Möglichkeit gegeben werden soll, ihre Anträge einzureichen.

VLOTTE – Vorarlberger werden elektrisch mobil

Mit einem Fördervolumen von nunmehr insgesamt 5,2 Millionen Euro arbeitet die Modellregion VLOTTE in Vorarlberg seit Beginn des Jahres 2009 sehr erfolgreich am Aufbau einer Vorzeigeregion für Elektromobilität. VLOTTE ist ein innovatives Mobilitäts- und Businesskonzept gebündelt mit Investitionen in E-Fahrzeugen und Infrastruktur.

Im Jahr 2008 konnte sich die VLOTTE gegen andere Projekte aus Graz, Linz und Salzburg durchsetzen und wurde zur ersten Modellregion für E-Mobilität Österreichs gekürt. Zu Recht, denn die Bilanz nach einem Jahr VLOTTE kann sich wahrlich sehen lassen: 75 Elektrofahrzeuge sind auf der Straße und 32 Stromstellen wurden errichtet. Insgesamt legte die VLOTTE beeindruckende 150.000 km zurück. Ein noch besseres Ergebnis verhinderte nur die Tatsache, dass derzeit nicht genügend Elektrofahrzeuge auf dem Markt erhältlich sind.

Unter dem Titel VLOTTE II soll in der weiteren Ausbauphase Elektromobilität nun für alle Menschen in Vorarlberg greifbar werden. Ein Bestandteil des neuen Projekts ist die Errichtung sogenannter Mobilitäts-Hubs. An diesen Verleihzen-

tren für Elektromobilität sollen zukünftig kostengünstig Elektroautos, Elektroroller und Elektrofahräder ausgeliehen werden können. Ein erster Standort für einen solchen Mobilitäts-Hub ist bereits definiert: die Gemeinde Lech am Arlberg. Weitere Informationen finden Sie unter www.vlotte.at.

ElectroDrive Salzburg wird zweite Modellregion Österreichs

Österreich hat neben Vorarlberg nun eine weitere Modellregion für E-Mobilität in Salzburg.

Im Dezember 2009 erhielt das Projekt „ElectroDrive Salzburg“ den Förderzuschlag von 1,9 Millionen Euro. Fünf Regionen – Kärnten, Salzburg, Steiermark, Vorarlberg und Wien – beteiligten sich an der diesjährigen Ausschreibung.

Das Projekt „ElectroDrive Salzburg“ zeichnet sich durch ein sehr gut integriertes Mobilitätskonzept bzw. Geschäftsmodell aus. Die Klima- und Energiefonds Förderung soll dabei unterstützen, diese Dynamik zu verstärken.

Bereits seit Anfang 2009 haben die Salzburgerinnen und Salzburger die Möglichkeit, auf Elektromobilität umzusteigen. Derzeit werden vier Produkte angeboten: E-Fahrräder, E-Mountainbikes, E-Roller und Segways. In Kürze werden auch die ersten Elektroautos in Salzburg zu leasen sein. Das Besondere an diesem Modell ist, dass es Elektromobilität im Abo bietet, d. h. man leaset die Fahrzeuge und gibt sie nach der vereinbarten Laufzeit zurück. Derzeit setzen rund 300 Kunden auf den modernen Fahrspaß von „ElectroDrive Salzburg“.

Das Salzburger Modell zog viel Aufmerksamkeit auf sich, auf nationaler ebenso

wie auf internationaler Ebene. Darum wurde im September 2009 mit The Mobility House ein Unternehmen gegründet, das das Salzburger Konzept über die Grenzen hinaus vertreibt. The Mobility House ist ein Gemeinschaftsunternehmen von Raiffeisen Leasing, Salzburg AG und The Advisory House.

Läuft alles nach Plan, so fahren in dieser Region in Kürze rund 400 E-Fahrzeuge. Weitere Informationen finden Sie unter www.electrodrive-salzburg.at.

Technologische Leuchttürme der Elektromobilität

Im Jahr 2009 wurde das Programm „technische Leuchttürme der Elektromobilität“ des Klima- und Energiefonds ins Leben gerufen. Ziel ist, den nicht vollständig marktreifen österreichischen Technologien im Bereich der nachhaltigen Mobilität und Energieversorgung den letzten Schritt zum Markt zu erleichtern. Die Projekte sollen zum einen österreichische F&E-Kompetenz im Bereich elektrischer Antriebstechnologien sichern, zum anderen wird so der Produktionsstandort Österreich auf den technologischen Wandel vorbereitet.

12,9 Millionen für die Siegerprojekte

Den Siegerprojekten „EmporA“ und „Clean Motion Oberösterreich (CMO)“ stehen insgesamt 12,9 Millionen Euro an Fördergeldern des Klima- und Energiefonds zur Verfügung:

Das Projekt „EmporA“ führt österreichische Leitbetriebe aus Fahrzeugindustrie, Infrastrukturtechnologie, Energieversorgung und Wissenschaft zusammen, um in Entwicklung befindliche bzw. neue Teilsysteme nutzerorientiert und abgestimmt in innovative Gesamtsysteme für Elektromobilität zu integrieren. Zu den Partnern von „EmporA“ zählen unter anderem Infineon Technologies, EVN, Magna Steyr, Raiffeisen-Leasing und The Mobility House. Ergebnisse werden eine auf europäische Standards basierende nationale Systemlösung sowie die Entwicklung und Einführung neuer Technologien durch österreichische Unternehmen sein.

Das zweite Förderprojekt „Clean Motion Oberösterreich (CMO)“ des Clusterlands Oberösterreich verfolgt als oberstes Ziel, Oberösterreich, als Region mit starker Automobil-Zulieferindustrie, „fit“ für das Elektrofahrzeug zu machen. Seriennahe Fahrzeuge und Komponenten sollen entwickelt werden und die Basis für Wertschöpfung in Österreich legen. Die regionale Produktion von bis zu 10.000 Fahrzeugen und ein zusätzliches Zuliefervolu-



men von bis zu 3,6 Milliarden Euro jährlich sind als Folge des Projekts absehbar. Die regionale Forschungsinfrastruktur ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor für das Gesamtprojekt. 2010 setzt der Klima- und Energiefonds diesen Forschungsschwerpunkt zum Thema Elektromobilität fort.

e-connected – Initiative für Elektromobilität und nachhaltige Energieversorgung

Im Frühjahr 2009 hat sich aufgrund vieler Gespräche zum Thema E-Mobilität gezeigt, dass das Interesse an der E-Mobilität generell sehr hoch, das Know-how jedoch sehr ungleich verteilt ist und viele Unternehmen nach geeigneten Partnern suchen. Aufbauend auf diese Situation wurde im Mai 2009 e-connected – die Initiative für Elektromobilität und nachhaltige Energieversorgung – gegründet.

e-connected ist eine Initiative des Lebensministeriums und des Klima- und Energiefonds. Ziel der Initiative ist, allen potenziellen Marktteilnehmern Information bereitzustellen und Erfahrungsaustausch zu erleichtern. Die Initiative besteht – neben der Website www.e-connected.at – aus mehreren Expertengruppen.

Expertengruppen – Status quo und Lösungsvorschläge

Sechs Expertengruppen zu den Themen Energiespeicher, Netzintegration, Rahmenbedingungen, E-Fahrzeuge, Ladestationen sowie systemintegrierte E-Mobilität wurden im Mai 2009 ins Leben gerufen, bestehend aus Vertretern von führenden österreichischen und internationalen Forschungsinstituten, KMUs, Industrieunternehmen, öffentlichen Einrichtungen, NGOs und anderen Institutionen. Alle teilnehmenden Organisationen arbeiten unentgeltlich.

Die Vernetzung der wesentlichen Akteure in den Expertengruppen ermöglichte es, den Status quo der Elektromobilität in Österreich aufzuzeigen sowie Lösungsvorschläge und Forschungsbedarf zu definieren, um künftig den Markteintritt der E-Mobilität zu vereinfachen.

Der vorläufige Abschlussbericht der e-connected-Expertengruppen wurde im November 2009 veröffentlicht und ist unter www.e-connected.at in der Rubrik „Publikationen“ downloadbar.

Aufgrund des großen Interesses an e-connected soll die Initiative weiter fortgeführt werden.

www.e-connected.at – kostenlose Präsentation, Vernetzung, Informationsaustausch

Die Online-Plattform www.e-connected.at bietet allen Akteuren der Elektromobilität die Möglichkeit, sich kostenlos zu präsentieren und zu vernetzen sowie tiefer führende Informationen auszutauschen und zu erhalten. Die Plattform stellt aber auch der breiten Öffentlichkeit umfassende Informationen zum Thema Förderungen sowie Facts & Figures rund um die Elektromobilität zur Verfügung und bietet auch einschlägige Studien zum kostenlosen Download an. Darüber hinaus werden laufend Veranstaltungshinweise im Bereich der E-Mobilität publiziert.

Alle öffentlichen Einrichtungen, Energieversorger, Produzenten, Zulieferer, NGOs, Handelsunternehmen und Institutionen, die auf Infrastruktur spezialisiert sind, sowie andere Akteure der Elektromobilität sind eingeladen, sich kostenlos als „e-connector“ auf der Plattform zu vernetzen und Teil der größten E-Mobilitätsplattform Österreichs zu werden.

Weitere Infos unter www.e-connected.at oder www.klimafonds.gv.at.

KeContact – Stromladestation von KEB A für alle Arten von elektrobetriebenen Fahrzeugen

Im Bereich Mobilität geht der Trend eindeutig in Richtung Elektrofahrzeuge. Um diese einfach und sicher wieder aufladen zu können, ist eine entsprechende Infrastruktur nötig. Immer am Puls der Zeit, entwickelte der Automationsspezialist KEB A mit KeContact eine innovative Stromtankstelle für alle Arten von elektrobetriebenen Fahrzeugen, wie Autos, Motorroller, Fahrräder, Segways oder auch Rollstühle. KeContact ist einfach zu installieren und zu bedienen, rund um die Uhr verfügbar und durch zahlreiche Sicherheitsfunktionen optimal für die Nutzung im öffentlichen Raum geeignet.

Die klare Benutzerführung mittels Leuchtbalken und Display ermöglicht eine intuitive, komfortable und schnelle Bedienung. Umfangreiche Sicherheitsfeatures wie Personenschutzeinrichtungen, Netzzuschaltung nur während des Ladevorgangs, die automatische Abschaltung bei Lastwegfall oder der Schutz gegen Überlast und elektrische Defekte garantieren einen umfassenden Schutz.

Netzwerkanbindung und integrierte Benutzeridentifikation ermöglichen eine einfache Ab- und Verrechnung der bezogenen Energie. Bei Bedarf kann die Stromladestation um ein Bezahlmodul erweitert werden.

Die Entwicklung der Stromladestation KeContact basiert auf dem umfassenden Wissen und der jahrelangen Erfahrung von KEB A im Bereich Elektronik, Mechatronik und der Herstellung von Selbstbedienungsautomaten. Bewährte und seit Jahren immer wieder weiterentwickelte Systeme, insbesondere aus dem Bereich Selbstbedienung, finden nun auch in der Ladestation KeContact ihre Anwendung.

Die KEB A AG, ein international erfolgreiches Elektronikunternehmen mit Sitz in Österreich und Niederlassungen

in Deutschland, Rumänien, Türkei, Tschechien, den USA, Taiwan und China, entwickelt und produziert seit 40 Jahren High-Tech-Lösungen für die Industrie-, Bank- und Dienstleistungsautomation und hat nun mit den Stromladestationen sein Geschäftsfeld erweitert.



Ampera, der E-Roadstar von Opel, bezieht seine Energie über KeContact, die Stromladestation von KEB A

© Opel



Die VLOTTE-Stromstellen werden mit Ökostrom der VKW Ökostrom GmbH betrieben. Das Stahlgehäuse wird in Vorarlberg produziert und von den Lehrlingen von illwerke vkw im Rahmen ihrer Ausbildung „zum Leben erweckt“.

© illwerke vkw

Elektrisch in die Zukunft

Neue Konzepte für Mobilität sind gefragt. Eine ganzheitliche Betrachtung ist unumgänglich. Zusätzlich zum kontinuierlichen Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes in den vergangenen Jahrzehnten braucht es Konzepte, die auch dem Individualverkehr eine neue Richtung geben. Neben einer möglichen Reduktion des Individualverkehrs muss Mobilität zukünftig ressourcenschonender und umweltfreundlicher werden. Das Vorarlberger Projekt VLOTTE zeigt, wie es gehen kann. Als Modellregion für Elektromobilität sorgt das Ländle auch international für Aufsehen.

illwerke vkw

Die österreichische Bundesregierung hat über den Klima- und Energiefonds die Förderung einer Modellregion für Elektromobilität ausgeschrieben. In dieser Region soll über mehrere Jahre die Einführung von Elektrofahrzeugen konzentriert gefördert werden.

Vorarlberg hat sich mit dem Projekt VLOTTE beworben und den Zuschlag erhalten. Die Einführung der elektrischen Mobilität wird vorerst mit max. 4,7 Milli-

onen Euro gefördert (30% Förderquote), Anschlussförderungen sind bei erfolgreicher Umsetzung in Aussicht gestellt.

Auf einer Fläche von 2.602 km² leben in Vorarlberg 369.400 Personen (Dezember 2009). Von den übrigen Bundesländern ist Vorarlberg durch ein Bergmassiv im Osten geografisch klar abgegrenzt. Im Norden und Westen bilden der Rhein und der Bodensee natürliche Grenzen zu den Ländern Deutschland, Schweiz und Liechtenstein.

Ideale Modellregion

Mit einer Nord-Süd-Ausdehnung von etwa 86 km und einer Ost-West-Ausdehnung von ca. 54 km ist es ein Gebiet, das trotz der vielfältigen Topografie überschaubar bleibt. Das „Rückgrat“ des Bundeslandes bildet das Vorarlberger Rheintal. Hier leben auf 11% der Landesfläche etwa 80% der Bevölkerung. Zwei Drittel der Vorarlberger Betriebe befinden sich im Rheintal.

Mehr als 110.000 Menschen arbeiten in dieser Region. Im Gegensatz zu großen Kernstädten zeigt der urbane Siedlungsraum des Rheintals einen deutlichen Unterschied. Er zeichnet sich durch eine relativ geringe Bevölkerungsdichte und gleichzeitige Homogenität der Siedlungsstruktur aus: ein zersiedeltes Gebiet mit der damit zusammenhängenden schwierigen Erschließung, unter anderem auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Trotz der im Österreichvergleich hohen Akzeptanz von ÖPNV, Fuß und Rad in Vorarlberg sind daher nach wie vor sehr viele Menschen auf motorisierte, individuelle Mobilität angewiesen.

Die hervorragenden Rahmenbedingungen und der dringende Bedarf an ressourcenschonenden Alternativen machen Vorarlberg zu einer erstklassigen Modellregion für die Erprobung nachhaltiger Mobilitätskonzepte.

Hervorragende Zwischenbilanz

Die Bilanz nach einem Jahr VLOTTE kann sich wahrlich sehen lassen. 75 Elektrofahrzeuge sind auf der Straße, 32 Stromstellen wurden errichtet. Insgesamt legte die VLOTTE beeindruckende 150.000 km zurück. Ein noch besseres Ergebnis verhinderte nur die Tatsache, dass nicht genügend Elektrofahrzeuge auf dem Markt erhältlich sind.

Das Projekt VLOTTE wird von der „Vorarlberger Elektroautomobil Planungs- und Beratungs GmbH (VEA)“ – einem Unternehmen des Vorarlberger Energieversorgers illwerke vkw – getragen und basiert

auf Vorarbeiten und dem Projekt „minus 99 – CO₂-neutrale Mobilität in Vorarlberg“ des Instituts Kairos – Wirkungsfor-schung und Entwicklung. Laut Jury des Klima- und Energiefonds beeindruckte die Vorarlberger Einreichung vor allem durch das durchdachte Konzept und die Mitein-beziehung strategisch wichtiger Partner. Die Partner des Projekts sind:

- illwerke vkw
- Land Vorarlberg
- Energieinstitut Vorarlberg
- Vorarlberger Verkehrsverbund
- Vorarlberger Landesversicherung
- Raiffeisen Leasing
- ÖAMTC
- TU Wien
- Autohaus Rohrer Rankweil

Geschäftsmodell Mobilitäts-karte

Statt des Fahrzeugkaufs wird den VLOTTE-Kunden eine „Mobilitätskarte“ für etwa 500 Euro pro Monat (genaue Höhe ist abhängig vom Fahrzeugtyp) angeboten. Kunden sind in erster Linie Unternehmen, Organisationen sowie Gebietskörperschaften und Kommunen. Die Mobilitätskarte beinhaltet neben dem Fahrzeugleasing auch Wartungskosten der elektrischen Teile, eine Netzkarte für den Vorarlberger Verkehrsverbund und die kostenlose Be-tankung an allen öffentlichen Stromstellen. Nach vier Jahren wird das Fahrzeug vom Kunden zu einem Restwert von 25% des Anschaffungswerts gekauft. Die Mobilitätsrate berechnet sich aus dem individuellen Fahrzeugwert und der jeweiligen

Ausstattung. Grundlage zur Berechnung ist der Listenpreis des Fahrzeuges inkl. 20% Mehrwertsteuer und abzüglich der 30% Fördersumme des österreichischen Klima- und Energiefonds. Zusätzlich erhielten VLOTTE-Kunden eine kostenlose ÖAMTC-Mitgliedschaft für die Jahre 2009 und 2010.

Kleines Kraftwerk für 25.000 Autos

In Vorarlberg sind ca. 250.000 Fahrzeuge zugelassen. Gelingt es, 10% durch Elektrofahrzeuge zu ersetzen, würde der Strombedarf nur gering steigen – um 3%. In Vorarlberg wären dies rund 60 Millionen Kilowattstunden (kWh), das entspricht der Produktion eines kleinen Kraftwerks.

Zum Vergleich: Das Kraftwerk Alberschwende im Bregenzerwald bietet eine Jahreserzeugung von 96,4 Millionen kWh. Gegenüber einem Dieselmotor verfügt ein Elektromotor über eine wesentlich höhere Energieeffizienz. Ein Elektrofahrzeug verbraucht im Durchschnitt 18 kWh für 100 km. Bei einem Dieselmotor sind es rund fünf Liter, das entspricht einem Verbrauch von 50 kWh. „Die benötigte Energiemenge für eine Komplettumstellung auf Elektromobilität beläuft sich auf etwa 500 Gigawattstunden. Diese Menge kann durch den konsequenten Ausbau der Wasserkraft im Land gedeckt werden“, so illwerke-vkw-Vorstandsvorsitzender Ludwig Summer.

VLOTTE findet internationale Beachtung

Mit dem Projekt VLOTTE leistet Vorarlberg Pionierarbeit bei der Einführung der Elektromobilität. Das Projekt sorgt mittlerweile nicht nur regional, sondern auch international für Aufsehen. Nach dem ersten Jahr lässt sich eine überaus positive Zwischenbilanz ziehen. Gemeinsam mit London und Berlin gehört Vorarlberg zu den größten Modellregionen für Elektromobilität in Europa.

„Das Feedback der VLOTTE-Kunden ist absolut positiv“, berichtet der Vorstandsdirektor des Vorarlberger Energieversorgers illwerke vkw, Christof Germann. „Die bisherigen Erfahrungen zeigen eindeutig, dass Elektromobilität funktioniert. Das Ersetzen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor durch Elektrofahrzeuge in den Unternehmensfuhrparks verlief absolut reibungslos. Nach einer kurzen Phase anfänglicher Berührungsängste werden die Elektromobile von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sogar überdurchschnittlich oft für Betriebsfahrten reser-



Die Fahrzeuge der VLOTTE werden von den Kunden geleast. Die monatliche „Mobilitätsrate“ ist ein „Rundum-sorglos-Paket“ und beinhaltet zusätzlich unter anderem noch eine Jahresnetzkarte des Vorarlberger Verkehrsverbunds sowie die kostenlose Lademöglichkeit an den öffentlichen VLOTTE-Stromstellen.

© illwerke vkw

viert. Die Beschäftigten in den teilnehmenden Unternehmen haben rasch erkannt, dass ein Umstieg auf die Elektromobilität keinerlei Komfortverlust bedeutet, und sind stolz darauf, mit einem umweltfreundlichen Elektrofahrzeug unterwegs sein zu können.“

Noch keine Serienfahrzeuge

Eine noch größere Dimension des Projekts verhindert derzeit lediglich die schwierige Situation auf dem Elektrofahrzeugmarkt. Bis dato gibt es noch kein elektrisches Serienfahrzeug, das in großen Stückzahlen für das Projekt VLOTTE erworben werden kann.

Eigeninitiative beim Fahrzeugumbau

Gemeinsam mit dem Kooperationspartner Fiat Rohrer in Rankweil werden aufgrund der Knappheit am Markt auch Fahrzeuge der Marke Fiat 500 umgebaut und mit einem Elektromotor ausgestattet. Abhängig von der zeitgerechten und vollständigen Lieferung der einzelnen Komponenten können zwei Fahrzeuge pro Woche umgerüstet werden.

CO₂-neutraler Betrieb der Fahrzeuge

Die gesamte Energie, die im Rahmen des VLOTTE-Versuchs für die Betankung der Elektrofahrzeuge benötigt wird, wird durch zusätzliche erneuerbare Energiequellen aufgebracht. Im August 2009 entstand auf dem Gelände von illwerke vkw in Bregenz in Kooperation mit Goldbeck Rhomberg in Rekordbauzeit eine Fotovoltaikanlage, die die benötigte Energie für den Jahresverbrauch von rund 45 Elektroautos erzeugt. Auf einer Gesamtfläche von insgesamt 1.330 m² wurden auf dem Dach einer bereits vorhandenen Hochgarage insgesamt 270 PV-Module montiert. Die Module verfügen über eine Gesamtnutzfläche von rund 460 m² und liefern eine Jahreserzeugung von ca. 60.000 kWh. Die Sonne steht kostenlos und unbegrenzt zur Verfügung. Jährlich strahlt in Vorarlberg auf einen Quadratmeter Fläche so viel Energie, wie in 100 Litern Öl enthalten sind.

Mit der heutigen Technologie der Fotovoltaik kann die Sonnenenergie mit einem Wirkungsgrad von zirka 10% in elektrische Energie umgewandelt werden. Sonnenenergie und Fotovoltaik spielen beim Projekt VLOTTE eine entscheidende Rolle – denn schon ein Carport mit einer Fotovoltaikfläche von nur 15 m² liefert die benötigte Strommenge für rund 10.000 km.



VLOTTE-Kunden sind Unternehmen, Gebietskörperschaften und Institutionen. Auch die Vorarlberger Polizei ist elektrisch mobil. Der elektrische Fiat 500 eignet sich hervorragend für den Einsatz im Stadtgebiet oder auch in verkehrsberuhigten Zonen.

© illwerke vkw

VLOTTE-Stromstellen errichtet – Kontinuierlicher Ausbau

illwerke vkw sorgt im Rahmen des Projekts für den Ausbau der Stromstellen-Infrastruktur in Vorarlberg: Nach Abschluss der unterschiedlichen Prüfungs- und Genehmigungsverfahren erfolgte im Herbst 2009 die Montage der ersten öffentlich zugänglichen VLOTTE-Stromstelle auf dem ÖAMTC-Gelände neben dem Dornbirner Messepark. Die VLOTTE-Stromstellen verfügen über ein Park-&-Charge-Zugangssystem und zwei 16-Ampère-Stekkdosen. VLOTTE-Kunden und Park-&-Charge-Teilnehmer können ihr Fahrzeug während der Parkzeit kostenlos aufladen. Bis dato konnten in Vorarlberg insgesamt 32 Stromstellen realisiert werden.

VLOTTE II – Elektromobilität für alle

2010 startet das Projekt VLOTTE in eine neue Phase. VLOTTE II wird den niederschweligen Zugang zur Elektromobilität gewährleisten. Im Rahmen der nächsten Projektphase soll jeder dritte Vorarlberger mittelfristig Zugang zur Elektromobilität erhalten. Erreicht werden soll dies durch die Errichtung sogenannter Mobilitäts-Hubs. An solchen Verleihstationen für Elektroautos, Roller und Fahrräder ausgeliehen werden können. VLOTTE II beinhaltet zusätzlich einen Ausbau der Carsharing-Möglichkeiten für Unternehmen. Firmenfuhrparks sollen zukünftig auf die Vorteile der gemeinsamen Nutzung von Elektro-

fahrzeugen zurückgreifen können. Einen weiteren Schritt in die Zukunft setzt VLOTTE II mit der Aufnahme von E-Fahrzeugen in das Vorarlberger Tourismusangebot. Neben dem kontinuierlichen Ausbau der E-Fahrzeugflotte strebt die VEA auch eine Erweiterung des Projekts auf einspurige Fahrzeuge wie Elektroroller oder Elektrofahräder an.

VKW fördert Elektrorollerkauf

Bereits seit August 2009 fördert die VKW auch den Neuerwerb von elektrisch betriebenen Rollern, Mopeds und Motorrädern mit einer Gutschrift von 400 Euro auf die Stromrechnung. Zusätzlich gewährt der Fahrzeughandel einen Rabatt in Höhe von 200 Euro. Die Förderung kann von allen Stromkunden der VKW im Vorarlberger Versorgungsgebiet beantragt werden. Pro Stromkunde kann nur eine Förderung in Anspruch genommen werden. Diese Aktion ist vorerst auf 100 Fahrzeuge beschränkt. Informationen zur Abwicklung gibt es beim VKW-Kundendienst unter der Telefonnummer +43(0)5574/90 00 oder auf <http://www.vlotte.at/> bzw. <http://www.vkw.at/>.

Kontakt:

Vorarlberger Elektroautomobil
Planungs- und Beratungs GmbH
(VEA)
Weidachstraße 6, 6900 Bregenz
Tel.: +43(0)5574/601-0
Fax: +43(0)5574/601-78528
www.vlotte.at



© Salzburg AG

ElektroDrive Salzburg gibt Strom

Verfehlte Klimaziele, ein immer stärker werdender Klimawandel und schlechte Luftqualität in vielen Städten weltweit führen dazu, dass intensiv über mögliche Änderungen in unserem Mobilitätsverhalten nachgedacht wird. Der Verkehr ist einer der großen Verursacher des Kohlendioxid-Ausstoßes. Und genau deshalb testen derzeit alle großen Pkw-Hersteller im Rahmen erster Flottenversuche die ersten vollelektrifizierten Elektroautos. Aber Elektromobilität für den Endkunden gibt es schon heute, ein Beispiel ist die Modellregion Salzburg.

Kai Karring

Geschäftsführer von The Mobility House

Die ersten serienmäßig produzierten Elektroautos sind nur in sehr kleinen Stückzahlen verfügbar und werden zunächst an ausgewählte Kunden vergeben. Eines dieser Fahrzeuge ist z. B. der norwegische Think. 2010/2011 werden aber die ersten Serienmodelle großer OEMs wie beispielsweise Renault oder Citroën auf den Markt kommen. Auch wenn diese Autos in der Anschaffung noch recht teuer sein werden, so wird sich das in den kommenden Jahren schnell ändern. Gründe hierfür sind die in-

tensive Forschung und die rasanten Fortschritte in der Batterietechnologie, die derzeit einen substanziellen Anteil am Elektroauto ausmacht. Auch DVD-Player kosteten bei ihrer Markteinführung 700 Euro, heute sind sie bereits um 40 bis 50 Euro zu haben. Ähnlich wird die Entwicklung bei den Autobatterien sein. Alle, die heute schon auf Elektromobilität setzen, tun das vor allem, weil sie am Anfang einer neuen industriellen Revolution mit dabei sein wollen und schon jetzt zeigen,



Kai Karring im Vorzeige-Elektroauto Tesla Roadster.

© Salzburg AG



„Elektromobilität im Abo“ – ElectroDrive-Ladestation

© Salzburg AG

dass sie ökologisch handeln, auch wenn damit derzeit noch Mehrkosten verbunden sind.

Salzburg Vorreiter bei Elektromobilität

In der Mozartstadt sind bereits seit Anfang 2009 unter der Marke „ElectroDrive Salzburg“ Elektrofahrzeuge auf der Straße. Im Dezember 2009 würdigte das der Klima- und Energiefonds und zeichnete Salzburg zur Modellregion für Elektromobilität aus, was einen weiteren Schub für das gesamte Bundesland bedeutet. Derzeit

sind E-Fahrräder, E-Mountainbikes, E-Roller und Segways unterwegs, ab dem zweiten Quartal 2010 auch E-Autos. Das Modell ist derart erfolgreich, dass es mittlerweile über die Dachgesellschaft „The Mobility House“ (TMH) auch überregional, neben Österreich, auch in Deutschland und der Schweiz verbreitet wird. Hinter TMH stehen Raiffeisen Leasing, die Salzburg AG und The Advisory House.

In Österreich setzt gerade die burgenländische BEWAG unter ElectroDrive Burgenland das Modell um. Die Idee hinter TMH ist einfach: lokalen Partnern, meist Energieversorgern, wird schnell und einfach die Möglichkeit geboten, Elektromobilität in ihrer Region umzusetzen. Die EVUs können dabei auf das gesammelte Know-how von TMH bzw. aus der Pilotregion ElectroDrive Salzburg zugreifen und müssen nicht lange selbst entwickeln. Lokale Partner setzen mit der TMH-Partnerschaft auf ein erprobtes Konzept und können Fehler, die bereits in Salzburg gemacht wurden, vermeiden.

Partnerschaftsmodell für Energieversorger

Vereinfacht dargestellt, liefert der Partner in der Region Energie, baut und betreibt die Infrastruktur und vertreibt die Elektromobilitätsprodukte. Das Know-how dafür stammt von TMH. Das Besondere daran ist, dass TMH nur im Hintergrund auftritt, der Kontakt zu den Endkunden läuft weiter über den regionalen Betreiber. Das langfristige Ziel ist, dass man – mit seinem Elektroauto von Vorarlberg kommend, durch ganz Österreich bis ins Burgenland fahren kann und unterwegs an Ladestationen von TMH bzw. ElectroDrive



© Salzburg AG

laden kann. Dafür erhält der Kunde dann eine Rechnung. Er wird also nicht merken, dass er quasi in einem fremden Netz getankt hat. Das Konzept dahinter heißt Elektromobilität im Abo. D. h. die Kunden bezahlen eine fixe monatliche Rate und sind damit elektrisch mobil. An öffentlichen Ladestationen können sie als Teil der fixen Rate – so wie derzeit in Salzburg – gratis ihren Strom beziehen. Wichtig dabei ist, dass der Strom aus den Ladestationen ausschließlich Ökostrom ist. Er stammt aus Wasserkraft, Biomasse oder Fotovoltaik.

Durch solche und ähnliche Projekte wird sich Elektromobilität in den nächsten zehn Jahren sicher durchsetzen und damit einen massiven Beitrag zur Verbesserung unseres Klimas leisten.

Städtebund-Linktipp:
www.themobilityhouse.com



Unter der Marke „ElectroDrive Salzburg“ sind bereits E-Fahrräder, E-Scooter und Segways auf Salzburgs Straßen unterwegs.

© Salzburg AG



© Salzburg AG



© LINZ AG

LINZ AG fördert E-Mobilität

LINZ-AG-Generaldirektor Alois Froschauer: „Der Verkehr verursacht mehr als ein Viertel der Treibhausgasemissionen in Österreich und stellt damit eine der größten Herausforderungen bei der Reduktion dar. Die LINZ AG unterstützt die Bemühungen, die Schadstoffbelastungen so weit wie möglich zu verringern, mit unterschiedlichen Maßnahmen. Wir haben dazu ein Gesamtkonzept entwickelt, das neben der Attraktivierung und Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs auch den emissionsfreien, städtischen Individualverkehr beinhaltet.“

Bernd Freisais

Geschäftsführer LINZ Energieservice GmbH

Die LINZ AG setzt Energieeffizienz bereits bei der Energieerzeugung und -verteilung um und unterstützt die Kunden aktiv beim effizienten Einsatz von Energie. Vorstandsdirektor Wolfgang Dopf: „Energieeffizienz ist ein Hauptthema der LINZ AG. Energieeffizienz im Mobilitätsbereich wird immer interessanter, je besser die Wirkungsgrade werden. Außerdem kann mit elektrischer Mobilität EU-weit ein Schritt in Richtung Unabhängigkeit von

fossilen Energieträgern und deren Importe gemacht werden. Die Elektromobilität stellt eine große Zukunftschance dar, insbesondere wenn sie mit einer auf Effizienz und Nachhaltigkeit basierenden Energieversorgung verbunden wird. Das ist ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz.“

Die Strategie der LINZ AG

Um das umfassende Gesamtkonzept zur E-Mobilität im öö. Zentralraum auch in

der Praxis umsetzen zu können, verfolgt die LINZ AG eine vierfache Strategie:

1. Entwicklung und Ausbau der erforderlichen E-Tankstellen-Infrastruktur.
2. Entwicklung von E-Mobilitätskonzepten für umweltfreundlichen und effizienteren Individualverkehr.
3. Stärkung der neuen Technologien und Bewusstseinsbildung bei den Kunden als Maßnahmen zur Marktdurchdringung der E-Mobilität.

4. Forcierung der alternativen Antriebe mit den erneuerbaren Energieformen Naturstrom und Naturgas.

Unterschiedliche Prognosen

Beim Vergleich verschiedener Studien stößt man auf unterschiedliche Einschätzungen des Potenzials für E-Mobilität.

Während eine VCÖ-Studie (2/2009) bei E-Fahrzeugen einen Anstieg bis 2020 von 9% prognostiziert, das wären dann insgesamt 400.000 Pkw, kommt eine Verbund-Studie (lt. Plattform „Austrian Mobile Power“ vom Juli 2009) auf österreichweit 100.000 Fahrzeuge im Jahr 2020. Eine PriceWaterhouseCoopers-Studie errechnet einen Zuwachs bei E-Fahrzeugen von 20%, was im Jahr 2020 eine Gesamtzahl von 1 Million Pkw bedeuten würde.

Zusätzlicher Stromverbrauch

Berechnet man den Stromverbrauch eines E-Fahrzeugs mit 10 bis 20 kW/h pro 100 km bei einer Fahrleistung von 15.000 km pro Jahr (laut VCÖ-Studie 2/2009), ergibt das, heruntergebrochen auf Oberösterreich, folgende zusätzliche Stromverbräuche:

Oberösterreich 2020

Prognose	E-Fahrzeuge ÖÖ	minimal 10 kWh	maximal 20 kWh
Verbund	18.300	27,5 GWh	55,0 GWh
VCÖ	70.693	106,0 GWh	212,0 GWh
PWC	183.000	274,5 GWh	549,0 GWh

Die Ungewissheit in den Prognosen ist offensichtlich hoch. Als Richtwert kann angenommen werden, dass bei einem Kfz-Anteil von 10% der Strombedarf um etwa 2% steigen würde.

E-Tankstellen-Infrastruktur als Voraussetzung

Besonders wichtig ist die Schaffung einer Strom-Tankstellen-Infrastruktur. Damit E-Mobilität auch bei der breiten Bevölkerung ankommt, bedarf es einer flächen-deckenden Versorgung zur Betankung der E-Fahrzeuge.

Neu & innovativ: öffentliche E-Ladestationen

Im Kulturhauptstadtjahr wurden an 13 zentralen Standorten im Linzer Stadtgebiet öffentliche plus zusätzlich 9 LINZ-AG-interne E-Ladestationen errichtet, die über insgesamt 162 Elektro-Ladespots verfügen. Damit ist die LINZ AG führender Anbieter von E-Ladestationen in Österreich.

Das Netz der E-Ladestationen wird laufend ausgebaut und leistet damit einen



wichtigen Beitrag zur Marktdurchdringung der neuen Technologie.

Kostenlos „tanken“ bis Ende 2010

Das Aufladen der E-Fahrzeuge an den öffentlichen E-Ladestationen der LINZ AG ist derzeit bis Ende 2010 für die Kunden kostenlos.

Unterschiedliche Modelle

Neben der Standardausführung „Ladesäule“ für den straßentauglichen Einsatz

wurden spezielle Modelle für Tiefgaragenbetreiber, sogenannte „Ladeboxen“, entwickelt. Parallel dazu wurden speziell gekennzeichnete Elektroladezonen mit entsprechender Parkmöglichkeit geschaffen. E-Fahrzeuge können z. B. während des Einkaufs aufgeladen werden und mit voller Batterie die Weiterfahrt antreten.

Einfache Handhabung

Die E-Ladestationen der LINZ AG verfügen generell über CEE-Steckdosen mit 230 Volt zur Langsamladung. Bei einigen Ladesäulen steht auch ein Anschluss mit 400 Volt zur Schnellladung zur Verfügung. Für die 230-Volt-Steckdosen wird zum Anstecken des Ladekabels ein sogenannter Caravan-Adapter als Übergang von CEE- auf Schuko-Stecker benötigt.

30 Minuten Schnellladung

Der Trend im Bereich der mehrspurigen E-Fahrzeuge geht in Richtung Schnellladung. Dabei können E-Fahrzeuge schon heute innerhalb von 30 Minuten bis zu 80% ihrer Batteriekapazität wieder aufladen.

Das Gesamtkonzept der LINZ AG beinhaltet diese sogenannten Hot Spots, wo an zentralen Knotenpunkten bzw. wirtschaftlich bedeutsamen Standorten Schnellladungen möglich sind.

Mit der Errichtung von Schnellladestationen an den Standorten LINZ AG/Wienerstraße und ARBÖ/Hafenstraße besteht erstmalig in Österreich für Elektroautobesitzer die Möglichkeit zur Schnellladung. Dabei stehen am Standort Wienerstraße 400 V mit 32 Ampere und am Standort Hafenstraße 400 V mit 63 Ampere Ladestrom zur Verfügung.



Geeignet für Kurzstrecken

E-Mobilität hat speziell im Kurzstreckenverkehr und im Zweiradsektor ausgezeichnete Realisierungschancen. Verkehrserhebungen haben gezeigt, dass bei rund 60% aller Autofahrten gerade mal eine Strecke von 5 km zurückgelegt wird. Attraktive Mobilitätslösungen gibt es schon heute vor allem bei Fahrrädern, Mopeds und Motorrädern.

Entwicklung von E-Mobilitätskonzepten

Die Oberösterreicher interessieren sich für E-Mobilität, die im Bemühen um CO₂-Reduktion auch weltweit als Hoffnungsträger angesehen wird.

Betriebliche Mobilitätskonzepte

Das erste betriebliche Mobilitätskonzept wurde mit der Firma HARIBO in Linz umgesetzt. Für einen umweltschonenden Weg von und zum Arbeitsplatz wurde mit Unterstützung der Geschäftsführung der Ankauf von 50 E-Scootern für die Mitarbeiter organisiert. Parallel dazu wurden die erforderlichen Ladestationen am Firmengelände installiert. Damit können alle E-Fahrzeuge während der Arbeitszeit mit CO₂-neutralem Naturstrom der LINZ AG aufgeladen werden.



Multimodale Mobilität als Zukunftskonzept

Ein weiteres Konzept für die Zukunft heißt multimodale Mobilität. Das ist eine intelligente Vernetzung der verschiedenen Mobilitätsangebote (Fahrrad, Öffis, P&R, Fahrgemeinschaften usw.) als Voraussetzung für das reibungslose Umsteigen von einem Verkehrsmittel zum anderen. Eine Verbesserung dieser Möglichkeiten bildet die Grundlage für die Mobilität von morgen.

Friedhofstaxi: Mit E-Mobilität Barrieren überwinden

Als neuartiges Service für mobilitätseingeschränkte Kunden bietet der Bereich Bestattung & Friedhöfe erstmalig ein E-

Friedhofstaxi an. Am Stadtfriedhof St. Martin wird ein E-Mobil eingesetzt, das Besucher auf Wunsch bequem zu den Gräbern bringt.

Bewusstseinsbildung

Die LINZ AG ist aktiv am Sektor E-Mobilität und initiiert in diesem Zusammenhang immer wieder Pilotprojekte und Veranstaltungen für Kunden, bei denen E-Mobilität hautnah zum Erleben und Ausprobieren geboten wird.

Test & Drive

So starteten etwa LINZ AG und ARBÖ Oberösterreich im Sommer das Pilotprojekt Test & Drive, bei dem sich, erstmalig in Österreich, Interessierte E-Bikes und -Scooter zu Testzwecken ausborgen konnten. Die Beteiligung hat alle Erwartungen übertroffen. Viele positive Rückmeldungen verstärken die Bemühungen, diese Aktion auch 2010 fortzusetzen.

Messen & Ausstellungen

Am Linzer Autofrühling 2010 wird E-Mobilität am Stand der LINZ AG ein zentrales Thema sein. Neben der Österreichpremiere des neuen E-Smart, der Präsentation von öffentlichen E-Ladestationen werden auch der oberösterreichische E-Sportwagen „HAI 3E“ sowie mit dem Fiat Fiorino Elektra erstmals auch ein seriennahes E-Fahrzeug für gewerbliche Anwendungen vorgestellt.

StromMobil-Homepage

Mit innovativen Verkehrslösungen in eine saubere Zukunft! Als führender Energie- und Infrastrukturanbieter in Oberösterreich nimmt die LINZ AG ihre Verantwortung für Menschen und Umwelt ernst. Informationen über neue Produkte, aktuelle Standorte der E-Ladestationen und Förderungen sind der LINZ-AG-Homepage zu entnehmen.

Forcierung erneuerbarer Energien

Die Nachhaltigkeit der Elektromobilität ist abhängig von der Effizienz in der Stromerzeugung (Stichwort: Kraft-Wärme-Kopplung) bzw. dem Einsatz erneuerbarer Energieträger. Die LINZ AG hat in den letzten Jahren massiv in den Ausbau hocheffizienter und erneuerbarer Energieerzeugung investiert und liefert Strom aus eigenen Kleinwasserkraftwerken, aus Biomasse, Fotovoltaik und künftig auch aus der Verwertung von Reststoffen.

Positive Umwelteffekte

Bei einer vollständigen Umstellung des Pkw-Verkehrs auf Elektromobilität wür-



Cityrunner der LINZ AG

© LINZ AG

den nur mehr etwa 12% des derzeitigen Elektrizitätsbedarfs benötigt. Darüber hinaus führt Elektromobilität in vielen Umweltbereichen zu deutlichen Verbesserungen gegenüber dem derzeit bestehenden Verkehrssystem:

- Geringerer, effizienter Energieeinsatz.
- Deutliche Reduktion der Treibhausgasemissionen.
- Effizienter Einsatz von erneuerbaren Energieformen.
- Keine lokalen Luftschadstoffemissionen.
- Deutliche Lärmreduktion im Straßenverkehr.
- Verringerter Ressourceneinsatz.

Öffentlicher Verkehr

Die LINZ AG ist im öffentlichen Verkehr österreichweit Vorreiter beim Betrieb von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln. Mit 19 O-Bussen und einem ständig wachsenden Straßenbahnnetz wird ein Großteil der Kunden bereits heute elektrisch transportiert.

Nach der Erneuerung der Straßenbahngarnituren folgte im Rahmen des Fuhrparkerneuerungsprogramms der Austausch der Busflotte. Seit September 2007 sind die ersten neuen Gasbusse erfolgreich im Einsatz. Bis Ende 2011 werden insgesamt 88 Gelenk- und Solobusse die alten Dieselbusse ersetzen.

Der Einsatz von gasbetriebenen Bussen in Ballungsgebieten bringt erhebliche Umweltvorteile, denn die Abgasemissionen sinken beim Einsatz von Gas enorm. Konkret ersparen die neuen Busse der Umwelt durch die Umstellung von Diesel auf Gas jährlich knapp 3.700 Tonnen CO₂.

Dienstfahrzeuge

Schon seit vielen Jahren sind unterschiedliche Dienstfahrzeuge der LINZ AG mit alternativen Treibstoffen unterwegs. Bereits seit 2001 ist in Linz das – damals erste – erdgasbetriebene Müllsammelfahrzeug im Einsatz. Derzeit fahren insgesamt 40 Fahrzeuge mit Erdgas. Auch in Zukunft wird beim Austausch herkömmlicher Benzin- oder Dieselfahrzeuge auf umweltfreundliche Antriebe gesetzt.

Kontakt:

Bernd Freisais, Geschäftsführer
LINZ Energieservice GmbH
Tel.: +43(0)732/34 00-6180



© bilderbox

Elektromobilität aus der Sicht kommunaler Stadtwerke

Insbesondere für Städte und Gemeinden gilt die Gestaltung umweltfreundlicher und nachhaltiger Mobilität als eine der zentralen Herausforderungen der Gegenwart. Die Stadtwerke Aachen Aktiengesellschaft (STAWAG) sieht in der Einführung der Elektromobilität die Chance, in den aktuellen Diskussionen um Ressourcenknappheit und Emissionsbelastung in Städten einen wichtigen Beitrag zu leisten.

Andreas Pfeiffer

Unternehmensentwickler und Projektleiter Elektromobilität, Stadtwerke Aachen Aktiengesellschaft (STAWAG)

Hierbei steht die STAWAG für eine ökologische und ökonomisch sinnvolle Energieversorgung durch erneuerbare Energien, welche sie als ein zentrales Element des modernen und umweltbewussten Individualverkehrs ansieht. Als kommunales Stadtwerk ist für sie schließlich auch die Förderung der Lebensqualität für die Bürger ein wichtiger Antrieb. Die Entwicklung und Einführung neuer Mobilitätskonzepte mit einem ansehnlichen Anteil an

elektrifizierten Fahrzeugen und einer Anknüpfung an den öffentlichen Personennahverkehr kann hier als wichtiger Ausgangspunkt gesehen werden.

Aachener Modell der Elektromobilität

Häufig stehen Fahrzeuge und Fahrzeugtechnologie unter dem Stichwort des „elektrifizierten Antriebsstranges“ im Mittelpunkt der derzeitigen Diskussion um

nachhaltige Mobilität. Hierbei wird dem persönlich nachvollziehbaren Interessengegenstand „Technologie“ und dem „technologisch Machbaren“ Rechnung getragen. Der Diskurs geht dann jedoch am eigentlichen Kernpunkt vorbei (Abb. 1).

Mensch im Mittelpunkt

Im Mittelpunkt der Betrachtung sollte der Mensch in seiner Umwelt und mit seinen Mobilitätsbedürfnissen stehen, die dann

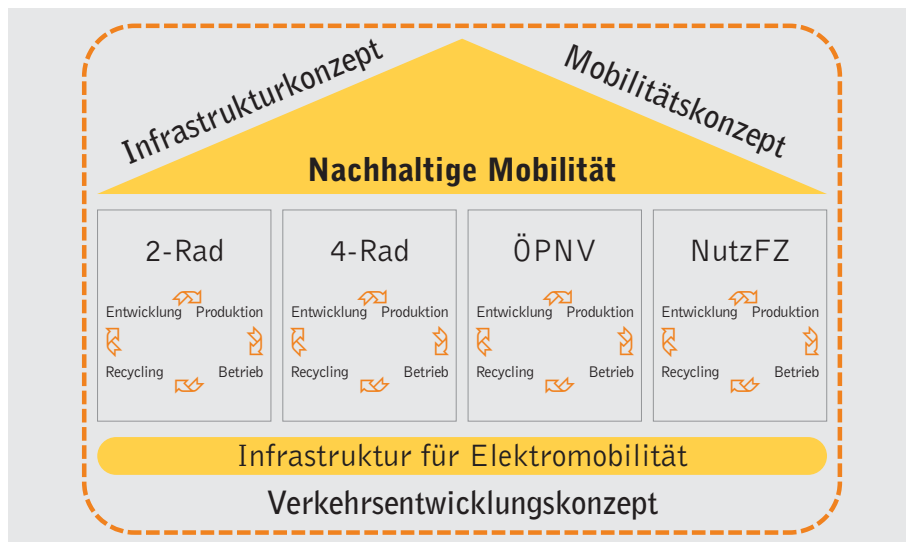


Abbildung 1: Elektromobilität im Aachener Modell

durch eine Technologie zur Fortbewegung umgesetzt werden. Somit ist der wichtigste Bestandteil einer „elektromobilen Verkehrsentwicklungsstrategie“ die Beteiligung und Information der BürgerInnen vor Ort und die Einbettung der Elektromobilität in ein ganzheitliches regionales Mobilitätskonzept. Die KundInnen sollen letztendlich NutzerInnen und NutznießerInnen einer an Nachhaltigkeitskriterien orientierten Mobilität sein.

Modell mit vier Säulen entwickelt

Gemeinsam mit der RWTH Aachen hat die STAWAG das „Aachener Modell“ für nachhaltige Mobilität auf Basis von Elektromobilität mit den vier Säulen Zweirad, Vierrad, Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und Nutzfahrzeuge entwickelt. Hierbei werden Mobilitäts-, Verkehrsentwicklungs- und Infrastrukturkonzepte als wesentliche Grundlagen einer um Elektromobile erweiterten Verkehrslandschaft angesehen. Neben der ökologisch adressierten und verkehrspolitisch gewünschten Aufgabe hat auch der ÖPNV durch seine starke Verbreitung in den Städten eine wichtige Vorbildfunktion. So kann durch die Verwendung eines elektrifizierten Antriebs eine positive lokale Emissionsbilanz gezogen werden, die aufgrund der hohen Sicht- und Hörbarkeit im städtischen Leben Bürger zum Umdenken bewegen kann.

Vernetzt und kundInnenorientiert

Ein weiterer interessanter Aspekt in diesem Kontext ist das Angebot von attraktiven Mobilitätskonzepten, die den modalen Split zwischen elektrifizierten Fahrzeugen des (öffentlichen) Individualverkehrs und

des ÖPNV fördern. Ziel ist es dabei nicht, noch mehr gegebenenfalls elektrifizierte Personenkraftfahrzeuge in die Innenstädte zu bringen, sondern durch intelligent vernetzte und kundenorientierte Angebote die Mobilität in Städten bedarfsorientiert und nachhaltig weiterzuentwickeln. Da in den Innenstädten häufig Nutzfahrzeuge auf Kurzstrecken verwendet werden, stellen diese die vierte Säule einer ganzheitlichen Elektromobilitätsstrategie dar.

Elektromobile Infrastrukturen und die Aufgabe der Stadtwerke

Neben den Konzepten stellen die wirtschaftlichen und technischen Infrastrukturen eine wesentliche Grundlage der um elektrifizierte Verkehrsträger erweiterten Mobilitätslandschaft dar. Auf Grundlage ihrer gesellschaftlichen und ökologischen Verantwortung investieren zukunftsorientierte Stadtwerke bereits heute in solche

Infrastrukturen. Kommunale Stadtwerke können dabei aufgrund ihrer Nähe zur städtischen Infrastrukturplanung und ihrer wirtschaftlichen Aktivität besonders effektiv und effizient die Integration, den Aufbau und den Betrieb einer öffentlichen wie privaten Infrastruktur sicherstellen. Erste Schnittstelle zwischen Fahrzeug und Energieversorgungsinfrastruktur sind Ladestationen. Diese müssen über eine mehr oder weniger stark ausgeprägte Intelligenz verfügen und zukünftig ggf. auch den Anforderungen einer Schnellladung der Fahrzeugbatterien gerecht werden können. Aus Sicht eines Verteilnetzbetreibers stellt die Verbindung zwischen den Ladestationen und einer mit Informations- und Kommunikationstechnik (IKT) ausgestatteten Netzinfrastruktur (z. B. durch kommunikationsfähige, d. h. „smarte“ Ortsnetzstationen) eine wichtige elektromobile Infrastrukturkomponente insbesondere bei einer wachsenden NutzerInnenenschaft auf KundInnenseite dar. Die STAWAG erforscht aktuell im Rahmen des Projekts „Smart Wheels“ (gefördert vom BMWi in der E-Energy-Modellregion für Elektromobilität in Aachen) gemeinsam mit der RWTH Aachen (u. a. Institute IFHT, ISEA, IKA), FGH, Mennekes und der FEV Motorentechnik die IKT-gestützte Netzintegration von Elektrofahrzeugen in Verteilungsnetze.

Diese Entwicklung wäre richtungweisend für zukünftige Energieversorgungskonzepte auf Basis von erneuerbaren Energien und allgemeinen Energieeffizienzgedanken. Informations- und Kommunikationssysteme sind dabei ein wesentlicher Teil zukünftiger „smarter“ Energieversorgungsnetze (Smart Grids) zur Steuerung der lokalen Stromerzeugung und des Stromverbrauchs (inkl. Elektrofahrzeugen).

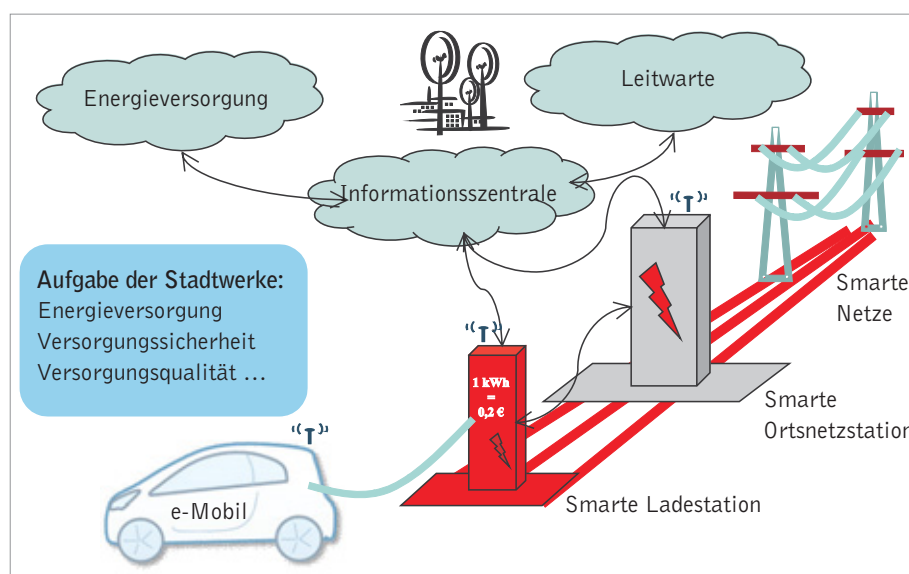


Abbildung 2: Infrastruktur der Elektromobilität

ge), um eine wirtschaftliche und ökologisch effiziente Energieversorgung der Stadtwerke-KundInnen sicherzustellen. Diese können neben der technischen Steuerung auch Anwendungssysteme zur Abrechnung von Ladevorgängen darstellen.

Wertschöpfungsfelder in der Elektromobilität aus der Perspektive von Stadtwerken

Stadtwerke können aus ihren angestammten Aufgabenfeldern heraus auf dem Weg zu einer sauberen, lärmarmen und effizienteren Fortbewegung in Städten und Gemeinden in den verschiedensten Bereichen einen positiven Wertschöpfungsbeitrag leisten. In Zusammenarbeit können Stadtwerke Ladeinfrastrukturen ökonomisch vorteilhaft beschaffen und betreiben. Gemeinsame Leasingmodelle für Ladesäulen ermöglichen Industrie- und Gewerbeunternehmen vor Ort eine wirtschaftlich sinnvolle Beteiligung am Aufbau von privat-öffentlichen Infrastrukturen im Sinne eines nachhaltigen und gesellschaftlich verantwortlichen Handelns.



Das anerkannte Fachwissen beim Aufbau und Betrieb von Verteilnetzen sowie bei der Errichtung elektrischer Kleinst- bis Großanlagen in und außerhalb der Städte spricht hierbei für den kommunalen Versorger vor Ort als wirtschaftlichen Ansprechpartner für elektromobile öffentliche Infrastrukturen.

Hierbei greifen Stadtwerke zunehmend auf Energie aus erneuerbaren Energien zurück und sorgen mit ihrer bedarfsorientierten Beschaffungspolitik für eine zunehmende Verbreitung der Erneuerbaren bei ihren Kunden. Das Zusammenwirken von Elektromobilität und erneuerbaren Energien ist hierbei vorbildhaft. Die Substitution verbrennungsgetriebenen Verkehrs stellt eine für den/die BürgerIn direkt nachvollziehbare und gewünschte Form des gesellschaftlichen Um- und Einstiegs in eine saubere und effizientere Zukunft des Ressourcenverbrauchs dar. So ist festzustellen, dass sich erneuerbare und elektromobile Strategien in ihrer Umsetzung gegenseitig positiv beeinflussen können.

Wertschöpfungsbereiche Elektromobilität für Stadtwerke					
...	Beschaffung Ladesäule	Infrastrukturservices	Energieerzeugung Energiebeschaffung	Vertrieb	...
	- Beschaffungsgemeinschaft - Rahmenverträge - Leasingmodelle - etc.	- Integration in Infrastrukturen - Aufbau, Betrieb, Wartung und Instandhaltung - Service z. B. Meldung von defekten Säulen - etc.	- Erneuerbare Energieerzeugung - Integration in die Verteilnetze - etc.	- Kundenorientierte Produktentwicklung - Bürgerinformation für emissionsfreie Mobilität i. S. d. Energieberatung - Überregionales Roaming, Clearing und Billing - etc.	

Abbildung 3: Wertschöpfungsfelder für Stadtwerke

VERGABE JOUR FIXE

Mit den Top-Vergabeexperten Österreichs

Alle Termine ab 17 Uhr im Vortragssaal
Ort: Bartensteingasse 2 (3. Stock),
1010 Wien, Vortragssaal

Anmeldung unter:
kanzlei@schramm-oehler.at, www.schramm-oehler.at

Donnerstag, 15. April 2010:
Alles zum Angebotspreis mit Kropik (TU Wien)

Donnerstag, 6. Mai 2010:
Wir feiern 16 Jahre BVergG mit Gruber (VwGH),
Grasböck (BVA), Pachner (BMWFI)

Donnerstag, 20. Mai 2010:
Bau-Special: Erfolgreiche Bauverträge mit Fellner (bau-control ZT AG)

Donnerstag, 17. Juni 2010:
Die besten Entscheidungen der Vergabe-Rsp mit Gruber (BVA)

**KEINE
TEILNAHME-
GEBÜHR**

SCHRAMM ÖHLER
RECHTSANWÄLTE



Toyota-Hybridantrieb: Lösungsansätze für nachhaltige Mobilität

Toyota Hybrid Synergy Drive®

Das Ziel von Toyota ist die Entwicklung nachhaltiger Mobilitätsansätze. Die Herausforderung besteht darin, CO₂-Emissionen zu reduzieren, die Abhängigkeit von fossilen Kraftstoffen zu verringern und die Luftqualität im Allgemeinen zu verbessern. Die Hybridtechnologie ist die Basis für Plug-in-Hybridfahrzeuge (PHV), Elektrofahrzeuge (EV) sowie Brennstoffzellen-Hybridfahrzeuge (FCHV). Toyota nimmt mit den im Folgenden vorgestellten Konzepten eine Vorreiterrolle ein.

Gerhard Korpitsch

Toyota Akademie

Das ultimative Eco-Auto

Auch wenn der ursächliche Zusammenhang zwischen den vom Menschen verursachten CO₂-Emissionen und der globalen Erwärmung erst in den 1990er-Jahren ins Bewusstsein der Weltöffentlichkeit gerückt ist, forscht Toyota schon sehr viel länger, nämlich seit über 40 Jahren, an umweltfreundlichen Mobilitätskonzepten – mit dem Ziel, ein umweltgerechtes Automobil zu entwickeln.



Toyota ist dabei zu der Erkenntnis gelangt, dass es keinen alleingültigen Königsweg zur nachhaltigen Mobilität geben kann, und verfolgt deshalb das Konzept vom „richtigen Auto zur richtigen Zeit am richtigen Ort“.

Da fossile Kraftstoffe mittelfristig die wichtigsten Energieträger bleiben werden, haben weitere Verbesserungen der Effizienz von Fahrzeugen mit Benzin- und Dieselmotor nach wie vor größte Bedeutung. In diesem Zeichen steht das Toyota-

Optimal-Drive-Projekt, von dem bereits heute die meisten Fahrzeuge der aktuellen Modellpalette profitieren. Zugleich schaffen Fortschritte bei synthetischen Kraftstoffen und Biokraftstoffen, alternativen Energieträgern und der Batterietechnologie die Voraussetzungen für eine breite Palette umweltgerechter Antriebskonzepte, die in Zukunft parallel erhältlich sein werden.

Für Toyota bildet der Hybridantrieb allerdings nach wie vor die entscheidende Schlüsseltechnologie für die Zukunft.

Vollhybridtechnologie

Der Hybridantrieb stellt keine Alternative zu Benzin- oder Dieselmotoren dar, sondern eine Ergänzung mit dem Ziel der Effizienzsteigerung.

Hybridantriebe senken nicht nur den Kraftstoffverbrauch, sondern vor allem auch den Schadstoff-Ausstoß: Ihre Emissionen sind sauberer als die von herkömmlichen Dieselfahrzeugen, und zugleich setzen sie weniger CO₂ und NO_x frei als Autos mit Benzinmotoren.

Der Toyota-Hybridantrieb, der 2004 als International Engine of the Year gewürdigt wurde und 2008 die Auszeichnungen Green Engine of the Year und Best Fuel Economy Engine of the Year zum fünften Mal in Folge gewonnen hat, stellt ein Paradebeispiel für das Zusammenwirken technischer Innovationsfreude und ökologischer Verantwortung bei der Entwicklung innovativer Antriebstechnologien dar. Zugleich ist der Hybridantrieb die entscheidende Voraussetzung für den weltweiten Erfolg des mehrfach preisgekrönten Toyota Prius. Als herausragendes, ständig weiterentwickeltes Produkt durchlief der Toyota-Hybridantrieb im Laufe von drei Generationen – 1997, 2004 und 2009 – eine signifikante Entwicklung, im Laufe derer die Gesamtsystemleistung um über 30% stieg. Im gleichen Zeitraum konnten die CO₂-Emissionen um 25% gesenkt werden. Der aktuelle Prius verbraucht im Durchschnitt nur 3,9 Liter auf 100 km. Die CO₂-Emissionen liegen bei lediglich 89 g/km – ein Bestwert, den kein anderes Familienfahrzeug erreicht.

Toyota engagiert sich für die Entwicklung

noch kompakterer, leichter und kostengünstigerer Elektromotoren, Inverter und Batterien – den entscheidenden Komponenten von Hybridsystemen.

Mit dem kompakten Auris Hybrid® führt Toyota noch in diesem Jahr erstmals ein Hybridfahrzeug in einem klassischen Volumensegment ein. Mit dem Ziel, jährlich bis zu einer Million Hybridfahrzeuge zu verkaufen, werden noch in der ersten Hälfte dieses Jahrzehnts zehn weitere neue Toyota-Hybridmodelle folgen. Zu Anfang



der 2020er-Dekade wird Toyota zu jedem Modell seiner Palette auch eine Vollhybridvariante anbieten. Der Hybridantrieb bildet die zentrale Schlüsseltechnologie für eine Vielzahl zukünftiger Konzepte. Das System als solches ist von vornherein auf Zukunftssicherheit ausgelegt und lässt sich problemlos sowohl für Plug-in-Hybridfahrzeuge und reine Elektrofahrzeuge als auch für den Einsatz in wasserstoffbetriebenen Brennstoffzellenfahrzeugen adaptieren.

Plug-in-Hybridtechnik

Erhebliche Bedeutung kommt in diesem Zusammenhang der Diversifizierung der im Individualverkehr genutzten Energieträger zu. Vor diesem Hintergrund stellt Toyota mit dem Prius Plug-in eine weitere Entwicklung für umweltgerechte Mobilität in modernen Ballungszentren vor. Trotz der nachgewiesenen Umweltverträglichkeit von Elektrofahrzeugen im innerstädtischen Pendelverkehr stehen ihrer weiteren Verbreitung derzeit noch das Gewicht, die Größe und die Kosten von Batterien gegenüber, die für eine ausreichende Reichweite erforderlich sind. Hinzu kommt das Infrastrukturproblem fehlender Ladestationen.

Angesichts der Leistungsfähigkeit aktuell verfügbarer Batteriekonzepte bildet daher das Plug-in-Hybridfahrzeug kurz- bis mittelfristig die praktikabelste technische Lösung, um den Anteil der Elektrizität als Energieträger im Individualverkehr weiter auszubauen.

Der Prius Plug-in steht für eine signifikante Erweiterung des Potenzials, das der Hybridantrieb bereits heute mit sich bringt.

Als Vollhybridfahrzeug lässt er sich sowohl mit dem Elektromotor als auch mit dem Benzinmotor fahren. Im rein elektrischen EV-Modus bietet der Prius Plug-in eine deutlich höhere Reichweite, wobei sein Benzinmotor ihm zugleich eine uneingeschränkte Langstreckenkapazität verleiht.

Mit dem Prius Plug-in präsentiert Toyota erstmals ein Hybridfahrzeug mit Lithium-Ionen-Batterien. Ausschlaggebend dafür sind zwei entscheidende Vorteile: Einerseits zeichnen sich diese Batterien durch eine deutlich höhere Energiedichte aus, was bei vergleichbarem oder sogar geringerem Volumen und Gewicht der Batterie eine deutlich höhere Reichweite im rein elektrischen Betrieb ermöglicht. Zugleich lassen sich Lithium-Ionen-Batterien deutlich schneller laden als die bisher verwendeten Nickel-Metallhydrid-Batterien.

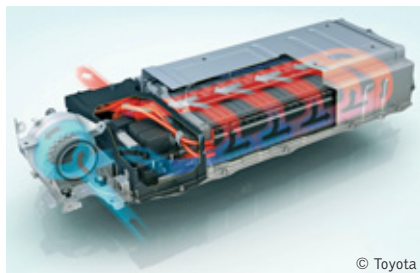
Beispielsweise beträgt die Ladezeit des Prius Plug-in an einer herkömmlichen 230-Volt-Steckdose lediglich 90 Minuten. Der Batteriesatz des Prius Plug-in ist zirka doppelt so leistungstark wie der aus dem Prius der dritten Generation und ermöglicht im rein elektrischen Betrieb (EV-Modus) eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 100 km/h. Mit voll aufgeladener Batterie steigt die rein elektrische Reichweite beim Prius Plug-in dank der Lithium-Ionen-Batterie auf etwa 20 km.

Gegenüber dem herkömmlichen Prius verbraucht das Plug-in-Modell im Standardfahrzyklus durchschnittlich nochmals 30% weniger, nämlich nur 2,6 Liter auf 100 km bei CO₂-Emissionen von lediglich 59 g/km. Mit einer Anzahl von über 600 Prius Plug-in mit Lithium-Ionen-Batterien startete Toyota Ende letzten Jahres ein Leasingprojekt mit ausgewählten Flottenkunden. Etwa 200 dieser Fahrzeuge sind in Europa im Einsatz. Die während dieser Phase erhobenen Daten zum Fahr- und Ladeverhalten der Kunden werden es Toyota gestatten, die tatsächliche Leistungsfähigkeit des neuen Toyota Plug-in-Hybridfahrzeugs zu dokumentieren und gezielt auf die Anforderungen der Kunden einzugehen.

Batterietechnologie

Leistungsfähige Batterien sind für die Hybridtechnologie von entscheidender Bedeutung. Auf dem derzeitigen Stand der Technik bilden langlebige, bewährte und zuverlässige Nickel-Metallhydrid-Batterien die optimale Lösung für den Toyota-Hybridantrieb, während Plug-in-Hybridfahrzeuge stärker von Lithium-Ionen-Batterien profitieren, die dank ihrer überragenden Energiedichte höhere elektrische Reichweiten und kürzere Ladezeiten garantieren. Jede der drei bisherigen Prius-





Modellgenerationen zeichnete sich durch einen nochmals kompakteren, leichteren, kostengünstigeren und zugleich effizienteren Batteriesatz aus.

Zu den verbleibenden Herausforderungen zählen beispielsweise die Kosten: Um den Anteil alternativer Antriebe weiter auszubauen, ist es unbedingt erforderlich, entweder die Kosten von Lithium-Ionen-Batterien deutlich zu senken oder eine kostengünstigere Alternative zu entwickeln.

Elektrofahrzeuge

70% aller Menschen in Europa leben derzeit in städtischen Ballungsräumen. Aktuelle Toyota-Studien zum innerstädtischen Pendlerverkehr in Frankreich und Großbritannien machen deutlich, dass bei mehr als 80% aller Fahrten mit dem Auto eine Strecke von weniger als 25 km zurückgelegt wird. In Frankreich bleiben die Autofahrten zu 55% unter 10 km, in Großbritannien sogar zu annähernd 80%. In den kommenden Jahren wird der Bedarf an Kurzstreckenfahrzeugen weiter steigen, sodass man von einer gesicherten Nachfrage nach Elektrofahrzeugen als kurz- und mittelfristig verfügbare, nachhaltige Mobilitätslösung ausgehen kann. Elektrizität hat als alternativer Energieträger für den Individualverkehr zahlreiche Vorteile gegenüber Öl: Sie lässt sich einfach verfügbar machen und aus erneuerbaren Quellen wie Solar-, Wind- und Wasserkraft erzeugen. Bereits heute verfügt Toyota über ein beispielloses Know-how und immense konstruktive Erfahrungen auf dem Gebiet der Elektrofahrzeuge. Beispielsweise startete das Unternehmen im Jahr 2000 in Kalifornien einen auf drei Jahre angelegten Feldversuch, bei dem es

1.500 batteriebetriebene RAV4 EV an Flottenbetreiber verkaufte oder verleaste. Annähernd die Hälfte dieser Fahrzeuge mit großen Batterien und 160 km Reichweite sind bis heute im Einsatz.

Nicht einmal mit 160 km Reichweite bieten Elektrofahrzeuge allerdings jenes Maß an Mobilität, wie es die Kunden heutzutage von ihren herkömmlichen Autos gewohnt sind. Zugleich behindert der Mangel an Ladestationen nach wie vor die Marktchancen batteriebetriebener Elektrofahrzeuge. Diese Hindernisse lassen sich überwinden – durch weiteren Fortschritt in Sachen Batterietechnologie, aber auch durch breit angelegte Kooperationen von Regierungen, Behörden und Unternehmen zur Bereitstellung eines ausreichend dichten Netzwerks an Ladestationen.

Entsprechend entwickelt Toyota nach wie vor Kurzstrecken-Elektrofahrzeuge mit dem Ziel einer breiten Vermarktung. Bei der letztjährigen Tokyo Motor Show enthielt das Unternehmen die Konzeptstudie FT-EVII, ein kompaktes elektrisches Pendlerfahrzeug mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h und einer Reichweite von über 90 km. Bereits 2012 wird Toyota in den USA ein reines Elektrofahrzeug mit Lithium-Ionen-Batterien auf den Markt bringen.

Brennstoffzellentechnologie

Brennstoffzellenfahrzeuge haben das Potenzial, nicht nur Umwelt- und Energieprobleme zu lösen, sondern auch das Konzept des Kraftfahrzeugs an sich radikal zu verändern. Bei der Konstruktion von Brennstoffzellenfahrzeugen entfallen all jene Beschränkungen, die bei herkömmlichen Fahrzeugen aus der Notwendigkeit erwachsen, die Antriebsenergie mechanisch von einem Motor auf die Räder zu übertragen. Dieser Umstand verschafft Konstrukteuren nie dagewesene Möglichkeiten beim Packaging und beim Design des Innenraums.

Eine Brennstoffzelle setzt elektrische Energie aus der chemischen Reaktion von Wasserstoff mit Sauerstoff frei, wobei als Abgas lediglich Wasserdampf entsteht. Der Wasserstoff muss dazu im Fahrzeug gespeichert werden. Brennstoffzellen sind in der Lage, bis zu 80% der im Wasserstoff chemisch gebundenen Energie in nutzbare Energie umzuwandeln. Dieser Wirkungsgrad übertrifft den aktueller Benzinmotoren um etwa das Doppelte.

Toyota begann 1992 mit der Erforschung von Brennstoffzellen-Hybridfahrzeugen und entwickelte im Zuge dessen eigene wasserstoffbetriebene Brennstoffzellen und Hochdruckwasserstoffspeicher. Das



Unternehmen setzt bei der Entwicklung von Brennstoffzellen-Hybridfahrzeugen auf seinen eigenen Hybridantrieb, wobei statt eines Benzinmotors ein Brennstoffzellenstack zum Einsatz kommt und statt eines Benzintanks ein Hochdruckwasserstoffspeicher. Bereits 2002 brachte Toyota das erste serienmäßige Brennstoffzellenfahrzeug der Welt auf den Markt, das Modell Toyota FCHV. Das neueste Toyota Brennstoffzellen-Hybridfahrzeug, das Modell FCHV-adv mit einer von Toyota neu konstruierten Hochleistungs-Brennstoffzellen-Einheit, erhielt seine Straßenverkehrszulassung durch das japanische Verkehrsministerium am 3. Juni 2008.

Der Toyota FCHV-adv bietet einen um 25% reduzierten Kraftstoffverbrauch und weist dank eines von Toyota entwickelten Hochdruck-Wasserstoffspeichers mit einem Betriebsdruck von 700 bar eine durchschnittliche Reichweite von etwa 830 km auf – eine Verdoppelung im Vergleich zum Vorgänger. Darüber hinaus arbeitet das Toyota FCHV-adv auch bei Temperaturen von minus 30 Grad Celsius, eine bedeutende Verbesserung seines Leistungsvermögens in kalten Klimazonen. Obgleich ein Brennstoffzellen-Hybridfahrzeug selbst kein CO₂ freisetzt, muss man bei genauer Betrachtung seines Wirkungsgrads und seiner Umweltbelastung jene CO₂-Emissionen einbeziehen, die bei der Produktion des Wasserstoffs in den verschiedenen heute üblichen Verfahren anfallen. Darüber hinaus stellt eine Umstellung auf Wasserstoff als Energieträger die Gesellschaft vor große Herausforderungen. Es ist erforderlich, einen breiten Konsens darüber zu erzielen, in welchen Verfahren der Wasserstoff hergestellt und wie er verteilt werden soll. Auch zahlreiche Details einer Betankungs-Infrastruktur sind im Vorfeld zu klären. Dies alles hängt von einer koordinierten Anstrengung aller Bereiche der Gesellschaft einschließlich der Regierungen ab.

Städtebund-Linktipps:

www.toyota.at

www.hybrid-zukunft.at

www.hybridsynergydrive.com





Elektrorädern gehört die Zukunft: Unerschwitzte und cool zur Arbeit ist das Motto des faltbaren Elektro-„Business-Bikes“ (www.business-bike.at) © Astrid Knie

E-Mobility-Förderungen und Potenziale beim E-Rad-Kauf

Berichte über Elektromobilität fehlen in keiner Zeitung. Einige Bundesländer haben den Trend erkannt und fördern die neue, lustvolle und ökologische Art der Fortbewegung. Wie Sie Stolpersteine beim Elektroradkauf vermeiden und welche Lenkungspotenziale die Fördergeber haben, lesen Sie in der folgenden Reportage.

Lukas Pawek

oekonews.at

Da die Nachfrage und das Angebot an Elektrofahrzeugen enorm ist, wurde kurzerhand im vergangenen Jahr der „Bundesverband Nachhaltige Mobilität“ (www.bv-mobil.at) gegründet. Ziel ist die Bündelung der verschiedenen Interessen der E-Mobility-Wirtschaft und eine Vernetzung mit den Fördergebern. Ein Wunsch des Vereins, zu dem alle namhaf-

ten ExpertInnen aus dem E-Mobility-Bereich zählen, ist die Koppelung der Förderungen an die Erneuerbare-Energie-Produktion. Es gibt bereits verschiedene Elektrofahrzeug-Zuschüsse, die für ÖkostrombezieherInnen deutlich höher ausfallen. Dies macht Sinn, denn ein E-Fahrzeug fährt nur so sauber, wie dessen betankter Strom ist. Und da wir in Österreich einen

wachsenden Anteil an Atomstrom verzeichnen, wird auch der „allgemein“ getankte Strom schmutziger. Ein weiterer Schritt zur Ökologisierung der Förderpolitik könnte sein, dass Akkus aus recycelten Rohstoffen mehr Zuschüsse bekommen. Ein Motocross-Unternehmen macht's bereits vor: Rund 60% der Rohstoffe des Akkus sind wiederverwertet.



Der Tesla Roadster hat die Elektromobilität ins Rollen gebracht. Überall, wo er auftaucht, verlieren Menschen ihre Vorurteile gegenüber Elektromobilität.

© Astrid Knie

Warnung vor gefährlichem China-Schrott

Die Palette an vermeintlich billigen Elektrorad-Schnäppchen, die sich im Nachhinein als teilweise gefährlicher Schrott her-

ausstellen, ist breit – weiß Hannes Neupert. Der engagierte Vorsitzende des deutschen Vereins ExtraEnergy hat diesen quasi zum „TÜV der Elektroräder“ gemacht. Neupert berichtet von sich häufenden Fällen, wo chinesische Alurahmen bei Elektrorädern in Europa vermehrt brechen. Auch vor chinesischen Billigakkus warnt er, da diese beim Laden „immer wieder Mal abbrennen können“. Eine österreichische Elektroradfabrik verkauft aus diesem Grund gar keine Lithium-Ionen-Akkus mehr, weil eine Fabrikshalle vermutlich aufgrund sich beim Laden entzündeter Akkus abgebrannt ist. Trotzdem ist dies kein Grund, den Elektrorädern abzuschwören. Neupert rät, unbedingt ein UN-T-Test-Zertifikat bei Akkus zu verlangen. Eine Batterie, die kein UN-T-Zertifikat hat, darf beispielsweise nicht in der ÖBB mitbefördert werden.

Dieses Zertifikat garantiert zumindest eine gewisse gefahrlose Transportierbarkeit. Auch beim Rahmen rät er eher zu

Stahl- als Alurahmen. Und eine Warnung gibt's auch bei Kaltgerätesteckern. Das sind Stecker, die von der Fassung identisch mit Computersteckern sind und bei Verwechslung Unfälle und sogar Brände auslösen können.

Die Bedeutung dieses Vereins angesichts der oben genannten Risiken ist groß, damit sich im Elektroradbereich die Qualität durchsetzt, auch wenn diese naturgemäß etwas teurer ist. Jedoch ist auch die Schlussfolgerung, das alles Teure auch gut ist, ebenso falsch!

Achten Sie auf das Gütesiegel

Mit dem extraenergy-Gütesiegel schmücken sich alle namhaften Hersteller und Verkäufer von Elektrorädern. Einmal jährlich finden die Tests statt, die laufend verbessert werden. Diese Tests werden kostenlos auf der extraenergy-Homepage zum Download angeboten. Werbefrei, um Unabhängigkeit zu garantieren. Bereits im Mai werden neue, hochwertige Elektro-

Förderungen/Gutschriften von Ländern, Gemeinden und Stromhändlern

Niederösterreich, Kärnten, Vorarlberg, das Burgenland und Wien fördern Elektrofahrzeuge. Für den Antrag ist üblicherweise ein Nachweis des Hauptwohnsitzes in dem jeweiligen Bundesland notwendig, sowie die Rechnungen des angeschafften E-Mobils und, sofern kein Elektrofahrrad, die Zulassungspapiere.

Niederösterreich

Das Land Niederösterreich gewährt für Elektromopeds einen nicht rückzahlbaren Zuschuss in der Höhe von 20% des Kaufpreises, jedoch max. 300 Euro pro Fahrzeug.

Kontakt für E-Bikes: Pro Umwelt GmbH, Tel.: +43(0)2742/314 80, E-Mail: office@proumwelt.org

Kontakt für E-Scooter: Geschäftsstelle für Energiewirtschaft, Tel.: +43(0)2742/90 05-14790, E-Mail: post.wst6energie@noel.gv.at

Kärnten

Die Förderung des Landes ist leider bereits ausgelaufen. Der ÖAMTC Kärnten vergibt jedoch einen Umweltbonus in der Höhe von 100 Euro für E-Scooter des ÖAMTC.

Kontakt: ÖAMTC Kärnten, Tel.: +43(0)463/325 23-97004, E-Mail: klagenfurt@oeamtc.at

Vorarlberg

Über Vlotte www.vlotte.at gibt es eine Förderung von 30% für im Rahmen des Projekts betriebene Elektroautos.

Kontakt: www.vlotte.at, elektromobil@vkw.at

E-Scooter werden mit einem Gutschein von 200 Euro gefördert. Der Gutschein wird per Telefon angefordert: +43(0)5574/90 00.

Burgenland

Das Burgenland fördert Elektrofahrzeuge mit 30% der Investitionskosten, maximal jedoch mit 200 Euro. Für E-Scooter gibt's ebenfalls maximal 30% der Investitionskosten bzw. 300 Euro als Obergrenze. Neue E-Auto-Besitzer können mit maximal 750 Euro rechnen, wobei auch hier gilt, dass maximal 30% der Investitionskosten gefördert werden. In der Praxis dürften diese Obergrenzen jedoch leicht erreicht werden.

Kontakt: Burgenländische Energieagentur, Marktstraße 3, 7000 Eisenstadt, Tel.: +43(0)5/90 10 22 20
Internet: <http://www.eabgld.at/index.php?id=984>

Wien

Die Bundeshauptstadt fördert 30% der Investitionskosten von Elektrofahrzeugen, -mopeds und -motorrädern, jedoch maximal 300 Euro pro Fahrzeug.

Wiener Umweltschutzabteilung (MA 22), Tel.: +43(0)1/4000-73440, E-Mail: post@ma22.wien.gv.at,
Internet: <http://www.wien.gv.at/umwelt/natuerlich/e-bikes.html>

Gemeinden

Fragen Sie in Ihrer Gemeinde nach! Rund 25 Gemeinden vergeben eigene Förderungen im Bereich der Elektromobilität. Die Spannweite reicht, je nach Gemeinde, von 50 bis zu 2.500 Euro.

Oberösterreich und Salzburg: Zuerst Vorreiter, jetzt Nachzügler

Salzburg und Oberösterreich zählten zu den ersten Bundesländern, die eine würdige E-Mobility-Förderung gestartet haben. Beide Bundesländer haben die Förderung für ÖkostrombezieherInnen erhöht, was sicherlich eine notwendige wie effektive Lenkungsmaßnahme zur Ökologisierung der österreichischen Fahrzeugflotte darstellt.

Der Erfolg war so groß, dass beispielsweise in Oberösterreich der Topf gleich nach der Ausschöpfung wieder aufgefüllt wurde. Leider haben diese Vorreiter derzeit diese Förderprogramme nicht mehr reaktiviert. Gerüchten zufolge dürfte eine Nachfolgeregelung in Oberösterreich jedoch realistisch sein.

„Zuckerln“ von Stromhändlern

Verschiedene Landesversorger bzw. Ökostromanbieter, wie z. B. die Alpen Adria Energy und die oekostrom AG, vergeben Stromgutschriften für neu gekaufte Elektrofahrzeuge. Fragen Sie am besten bei Ihrem Stromanbieter nach, die in der Regel offen für Kooperationen in diesem Wachstumsbereich sind.

räder mit diesem wichtigen Gütesiegel ausgezeichnet.

Über den Verein

Der ExtraEnergy e. V. testet seit 1992 Räder mit elektrischem Antrieb, um Hersteller bei der Entwicklung bis hin zur Serienreife zu unterstützen, und sowohl Händlern als auch Endkunden die Kaufentscheidung zu erleichtern.

Dauer-Ausstellung

Das Ausstellungs- und Schulungszentrum am ExtraEnergy-Hauptsitz in Tanna (Thüringen) beherbergt mit rund 500 Fahrzeugen die weltweit größte Sammlung an Pedelecs, E-Bikes, Rollern und Kabinenvehikeln von den frühesten Serienprodukten bis hin zu den neuesten Prototypen.

Zwei weitere umfangreiche Projekte werden großen Einfluss auf die technische Entwicklung der Elektromobile haben:

BATSO:

Sichere Batterien garantiert

BATSO ist ein neu eingeführtes Gütesiegel für die Sicherheit von Batterien und steht für Battery-Safety-Organization.



„Wünschenswert wäre eine Elektrofahrzeugförderung in jedem Bundesland – inklusive einer erhöhten Förderung für ÖkostrombezieherInnen.“

DORIS HOLLER, PRÄSIDENTIN DES BUNDESVERBANDS NACHHALTIGE MOBILITÄT
(WWW.BVMOBIL.AT)



Vorsicht: Suchtgefahr! Das Schweizer Elektromotorrad Quantya gibt's in einer Offroad- und einer „straßentauglichen“ Version.

© Astrid Knie

Es handelt sich dabei um ein Kooperationsprojekt des ExtraEnergy e.V. mit dem ITRI Institut aus Taiwan, den renommierten Testorganisationen TÜV Rheinland Taiwan und UL Taiwan sowie der LEV Industrie.

Das Ziel ist, die Sicherheit neuer Batterietechnologien zu erhöhen. Schon bald sollen die ersten Ergebnisse präsentiert werden. Bis dahin rät Neupert zu Panasonic- bzw. BionX-Akkus (Sony), die in allen besseren Systemen verbaut sind. 60% der E-Räder werden voraussichtlich schon heuer dieses Siegel tragen.

Kommunikationstechnik von Elektrofahrzeugkomponenten

EnergyBus ist ein neuer Standard, der die Kommunikation zwischen Komponenten

von Elektrofahrzeugen unterschiedlicher Hersteller ermöglicht und neue Entwicklungen vorantreiben soll. Das Protokoll wird nach CANopen Standard in Zusammenarbeit mit dem CAN in Automation Verein entwickelt. Träger ist der EnergyBus-Verein, der im März 2007 in Taiwan gegründet wurde.

Kontakt

ExtraEnergy e. V.
Koskauer Straße 100
D-07922 Tanna
Deutschland (Thüringen)
Tel.: +49(0)36646/270 94
Fax: +49(0)36646/270 95
E-Mail: Info@ExtraEnergy.org
www.extraenergy.org

Bundesweite Förderung – „klima:aktiv“ Elektrofahräder-Förderung

Als Beitrag zur Erfüllung der umweltpolitischen Verpflichtungen Österreichs, insbesondere zur Erreichung des im Rahmen der EU festgelegten Zieles einer Reduktion der Treibhausgasemissionen in Österreich von 13% gegenüber 1990 bis zur Periode 2008 bis 2012, soll im Rahmen dieses klima:aktiv mobil-Förderungsschwerpunktes ein Anreiz für den Einsatz von Elektrofahrrädern geboten werden. Im Rahmen dieses Förderungsschwerpunktes wird die Anschaffung von maximal zehn Elektrofahrrädern gefördert.

Zielgruppe

Sämtliche natürliche und juristische Personen, insbesondere

- Unternehmen zur Ausübung von gewerbmäßigen Tätigkeiten (jedoch nicht auf die Gewerbeordnung beschränkt),
- Einrichtungen der öffentlichen Hand in der Form eines Betriebes mit marktbestimmter Tätigkeit,
- Länder, Städte, Gemeinden,
- Gemeindeverbände, Regionalverbände,

- Konfessionelle Einrichtungen und gemeinnützige Vereine,
- Tourismusverbände und -organisationen,
- Tourismus-, Freizeit- und Beherbergungsbetriebe.

Förderungshöhe

Die Förderung beträgt pro Elektrofahrrad pauschal 200 Euro bzw. 400 Euro bei nachgewiesenem Einsatz von Ökostrom.

Die Förderung kann für Betriebe maximal 30% der umweltrelevanten Investitionskosten bzw. für Gebietskörperschaften maximal 50% der umweltrelevanten Investitionskosten betragen. Die endgültige Förderungshöhe wird im Zuge der Endabrechnung ermittelt.

Über klima:aktiv

klima:aktiv ist die im Jahr 2004 gestartete Initiative des Lebensministeriums für aktiven Klimaschutz und Teil der österreichischen Klimastrategie. Ziel ist die rasche und breite Markteinführung klimafreundlicher Technologien und Dienstleistungen.



© bilderbox

810 Millionen Euro Gesundheitsnutzen pro Jahr durch Radfahren in Österreich

Mit dem Gesundheitsnutzenkalkulator steht VerkehrsplanerInnen und Kommunen ein einfacher Kalkulator zur Verfügung, um den volkswirtschaftlichen Gesundheitsnutzen zu berechnen. Erstmals kann ermittelt werden, wie hoch die Kosteneinsparungen durch mehr RadfahrerInnen ist.

Martin Eder

Radverkehrskoordination Lebensministerium

Radfahren ist gesund und schont die Umwelt – das ist hinlänglich bekannt. Wie groß jedoch der volkswirtschaftliche Gesundheitsnutzen von RadfahrerInnen in einer Stadt oder Gemeinde ist, kann jetzt mit einem einfachen Kalkulator der Weltgesundheitsorganisation (WHO) berechnet werden. Damit lassen sich Infrastrukturentscheidungen für den Radverkehr besser bewerten und die Kostenersparnis durch mehr RadfahrerInnen berechnen. Der Gesundheitsnutzenkalkulator ist ein einfa-

ches Praxistool für die Radverkehrsförderung in Städten und Gemeinden.

Paneuropäisches Programm Verkehr – Gesundheit – Umwelt

Im Zuge des Paneuropäischen Programms Verkehr – Gesundheit – Umwelt (THE PEP) der Weltgesundheitsorganisation und der UNECE wurde mit Unterstützung des Lebensministeriums von internationalen ExpertInnen ein einfaches Bewertungstool

für die Berechnung des Gesundheitsnutzens durch Radfahren entwickelt.

In einer Analyse von 44 wissenschaftlichen Studien zum Thema wurden die Erkenntnisse harmonisiert und unter ExpertInnen diskutiert. Das Ergebnis waren ein Leitfaden für die volkswirtschaftliche Bewertung von Verkehrsinfrastruktur aus gesundheitsökonomischer Sicht sowie das „Health Economic Assessment Tool for Cycling“.

Aufgrund der vielfältigen positiven Effek-

te durch Bewegung empfiehlt die WHO seit Mitte der 90er-Jahre täglich 30 Minuten Bewegung, wie zum Beispiel Zufußgehen oder Radfahren. Dabei kann dies auch in kleinere Einheiten geteilt werden – beispielsweise in je 15 Minuten Hinweg zur und Rückweg von der Arbeit. Es scheint generell am praktikabelsten, die Bewegung in den Alltag einzubauen.

Radfahren hält gesund

Die positiven Gesundheitseffekte durch tägliches Radfahren sind enorm. So sinkt das Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Herzinfarkt, Darm- und Brustkrebs (um bis zu 50%), Typ-2-Diabetes (um bis zu 50%) und sogar Depressionen können auf diese Art vermindert werden.

Die ExpertInnengruppe der WHO sah die Vielzahl der positiven Gesundheitswirkungen des „Drahtesels-Reitens“ am besten in der Kopenhagen Studie (Andersson et al.) abgebildet. Diese Studie untersuchte an rund 30.000 StudienteilnehmerInnen im Alter von 20 bis 93 Jahren das Sterberisiko von regelmäßigen RadfahrerInnen (mindestens an 3 Tagen pro Woche) gegenüber Nicht-RadfahrerInnen in Kopenhagen über den Zeitraum von 15 Jahren. Dabei konnte ein um 28% geringeres Sterberisiko der RadfahrerInnen in der Altersgruppe 20 bis 60 Jahre gegenüber den Nicht-RadfahrerInnen beobachtet werden. Im Sterberisiko der Kopenhagen Studie wurden auch Verkehrsunfälle sowie mögliche geringere sportliche Betätigung aufgrund der vermehrten Bewegung im Alltag mit berücksichtigt, sodass die Bilanz eindeutig positiv ist: Radfahren ist gesund!

Kalkulator zur volkswirtschaftlichen Evaluierung der Gesundheitseffekte durch Radfahren

Füllen Sie zwei Felder mit Ihrem spezifischen Wert in Schritt 1 aus, und Sie erhalten Ihre spezifischen Ergebnisse in Schritt 3. Sie können die voreingestellten Parameter benutzen, die in Schritt 2 dargestellt sind, oder diese auch gemäß Ihren Anforderungen verändern. Die verwendeten Bevölkerungsdaten, die in die Berechnung einfließen, sind am Ende dieses Blattes angeführt.

Schritt 1: Geben Sie die Daten ein (Eingabe in "roten" Feldern)

Anzahl der Fahrten je Tag: **2.469.992**

Durchschnittliche Fahrtlänge (km): **2**

Schritt 2: Überprüfung der Parameter

Durchschnittliche Anzahl der Tage je Jahr an denen mit dem Rad gefahren wurde: **365**

Anteil der Fahrten die Teil einer Hin- und Rückfahrt sind (oder "Rundfahrt"): **1**

Anteil jener Bevölkerungsteile, die ansonsten nicht mit dem Rad fahren würden: **0,002646**

Durchschnittlicher Anteil der arbeitenden Bevölkerung, die je Jahr verstirbt: **0,002646**

Wert des statistischen Lebens (in Euro): **EUR 1.876.121**

Diskontsatz: **3,25%**

Schritt 3: Hier erhalten Sie die volkswirtschaftlichen Einsparungen induziert durch eine reduzierte Sterblichkeit

Mindesteinsparungen: **EUR 1.547.878.000**

Einsparungen je zurückgelegtem km je Radfahrer je Jahr: **EUR 0,86**

Einsparungen je Radfahrer je Jahr: **EUR 1,253**

Einsparungen je Fahrt: **EUR 1,72**

Durchschnittlicher jährlicher Nutzen: **EUR 1.283.837.000**

Basiert auf: **3,25% Diskontsatz**

7 Jahre(n) Laufzeit für den Nutzen und 7 Jahre(n) Laufzeit für die anvisierte Auszahlung, im Durchschnitt über 25 Jahre

Bevölkerungsparameter zur Berechnung

Bevölkerung, die den Nutzen erlangt: **13.4956**

Durchschnittlicher Anteil der arbeitenden Bevölkerung, die je Jahr verstirbt: **0,002646**

Erwartete Sterbefälle in der lokalen Bevölkerung: **3267,80**

Dosis-Wirkung bezogenes justiertes "Relatives Risiko" (RR): **0,71**

Geplante Lebens: **826,82**

Anmerkungen zur Verwendung des Kalkulators: Für zusätzliche Anmerkungen lesen Sie mit dem Mauszeiger auf das jeweilige rote Dreieck. Wie viele Fahrten werden beobachtet (oder geschätzt) auf einer spezifischen Route; in der Stadt; oder im Radnetz, in jede Richtung? Wie ist die durchschnittliche Fahrtlänge? Die voreingestellten Parameter, in grüner Farbe dargestellt, basieren auf den aktuellsten wissenschaftlichen Erkenntnissen und sollten nur verändert werden, wenn zuverlässige lokale Daten verfügbar sind. Die geschätzte Anzahl an Tagen je Jahr, an denen mit dem Rad gefahren wird. Für welchen Anteil der beobachteten Radfahrer kann mit einer Rückfahrt im Laufe desselben Tages gerechnet werden? Radet jener Radfahrer (Strukturalterseffekte), die zusätzlich, als CORRECTE Folge der neu erstellten Radverkehrsinfrastruktur bzw. der Radverkehrspolitik zu beobachten sind. Beachten Sie dazu die Erklärungen im Blatt für die lokalen Parameter. Wie lautet der Standardwert eines statistischen Lebens im jeweiligen Land für das die Berechnungen erfolgen? Verwendeter Diskontsatz für Berechnung des zukünftigen Nutzens. Zur Veränderung der lokalen Parameter. Zur Ansicht der zugrunde liegenden Parameter der Studie. Berücksichtigt die Anlaufzeit zur Erhaltung des Nutzens (siehe unten). Verwendet den Diskontsatz von Schritt 2 zur Berechnung des gegenwärtigen Wertes unter Berücksichtigung der Inflation. Zur Veränderung der Zeitspanne in der Kalkulation. Zur Ansicht der vollständigen Kalkulation, Grafiken und Fehlerüberprüfung. **Standardisierungen werden benötigt**

Basiert auf der Anzahl der Radfahrer berechnet von Daten aus den Schritten 1 und 2. Das berücksichtigt das Relative Risiko für alle Todesursachen für jene Altersgruppen, die am meisten mit dem Rad fahren. Jährliche Anzahl der Taten aus der Gruppe jener Personen die mit dem Rad fahren (in einem Altersbereich von 25-64 Jahren). Relatives Risiko in der Gruppe jener Personen, die mit dem Rad fahren, unter Berücksichtigung der zurückgelegten Länge der Radfahrt (unter der Annahme von regelmäßigen Fahrten je Jahr). Erwartete Reduktion der Anzahl an Taten infolge des modellierten Steigens des Radverkehrsanteils.

Dank einfachem Excel-Tool hat man im Gesundheitsnutzenkalkulator in drei Schritten alle Ergebnisse sofort im Blick.

Gesundheitsnutzenkalkulator – in drei Schritten zum Ergebnis

Der Gesundheitsnutzenkalkulator wurde aus dem englischen Original im Auftrag des Lebensministeriums übersetzt und für die Verhältnisse in Österreich angepasst. Der Kalkulator ermöglicht die Bewertung eines konkreten Radinfrastrukturprojekts (Radweg, Radbrücke etc.) sowie die Bewertung aller RadfahrerInnen einer Gemeinde auf Basis des Radverkehrsanteils. Der Kalkulator basiert auf Microsoft Excel, was eine leichte Nutzung ermög-

licht. Die Bedienung ist einfach, und in drei Schritten gelangt man zum Ergebnis. Der Gesundheitsnutzenkalkulator ist kostenlos und inklusive Benutzerhandbuch unter www.radfahren.klimaaktiv.at erhältlich (siehe Kasten Seite 48).

Schritt 1: Dateneingabe

Das Modell benötigt für die Berechnung die Anzahl der Radfahrten pro Tag (auf dem untersuchten Radweg, in einer Gemeinde) sowie die durchschnittliche Länge pro Radfahrt. Je nach Anwendungsfall kann die Anzahl der Radfahrten pro Tag bei einem neuen Radweg auch geschätzt werden bzw. lässt sich der Wert für eine gesamte Gemeinde aus dem Radverkehrsanteil und der Einwohnerzahl berechnen. Für die durchschnittliche Länge je Radfahrt können bei fehlenden lokalen Werten auch die österreichischen Durchschnittswerte verwendet werden (durchschnittliche Fahrtweite von 2 km pro Radfahrt in Österreich, Quelle: BMVIT 1995).

Schritt 2: Parameter überprüfen

Für die meisten AnwenderInnen ist die Veränderung der Parameter im Schritt 2 gar nicht notwendig. Die Parameter wurden für Österreich angepasst und sollten nur bei verfügbaren lokalen Werten verändert werden. Eine detaillierte Beschreibung der zugrundeliegenden Parameter (Anzahl der Tage, an denen Rad gefahren wird; Anteil der Fahrten, die Hin- und Rückfahrt sind; Anteil neuer RadfahrerInnen; Sterblichkeitsrate; Wert eines statistischen Lebens; Diskontsatz) findet sich im BenutzerInnenhandbuch.



RadfahrerInnen in Kopenhagen

© bilderbox



Im Benutzerhandbuch sind alle Schritte und die zugrundeliegenden Parameter detailliert beschrieben.

Schritt 3: Betrachtungszeit wählen

Das Ergebnis des durchschnittlichen jährlichen Nutzens ist abhängig von Betrachtungszeitspannen. Dabei können auch die Zeitspannen bis zum Erreichen einer gewissen Anzahl an Radfahrten (z. B. beim Bau eines neuen Radwegs) herangezogen werden. Da es sich um einen zukünftigen Nutzen handelt, wird dieser mit einem Diskontsatz abhängig von der Zeitspanne reduziert. Als Ergebnis gibt der Kalkulator einen Barwert des durchschnittlichen jährlichen Nutzens aus.

Ergebnisse für Österreich – 810 Millionen Euro Gesundheitsnutzen pro Jahr

Die Österreichische Bundesregierung hat sich im Masterplan Radfahren das Ziel gesetzt, den Radverkehrsanteil von 5% auf 10% bis 2015 zu verdoppeln. Der Gesund-



heitsnutzenkalkulator wurde herangezogen, um den volkswirtschaftlichen Gesundheitsnutzen dieses Ziels zu bewerten. Die Ergebnisse sprechen für sich: durch Radfahren im Alltag ergibt sich ein volkswirtschaftlicher Gesundheitsnutzen von über 810 Millionen Euro pro Jahr. Diese Ergebnisse für Österreich zeigen die großen positiven Wirkungen der Radverkehrsförderung für die Gesellschaft und bestätigen, wie wichtig die gemeinsame und konsequente Umsetzung des Masterplans Radfahren der Bundesregierung auf allen Ebenen (Bund, Länder, Gemeinden) ist. Denn Radfahren ist gesund, schont die Umwelt und bringt mittelfristig Entlastungen für das Gesundheitswesen.

Städtebund-Linktipps:

www.radfahren.klimaaktiv.at
www.klimaaktivmobil.at
www.euro.who.int/transport

Mit dem FLYER Berge überfliegen...

Seit es Hügel gibt, träumt die Menschheit vom Elektrovélo. Inzwischen wurde es entwickelt und perfektioniert, nicht ohne Grund mitten im hügeligen Emmental.

Es hört auf den Namen „FLYER“, da es gelegentlich mehr ans Fliegen als ans Fahren erinnert.

Mit seinem Lithium-Ionen-Akkupack und den Hightech-Antriebsteilen lässt es alles stehen, was ohne Motor unterwegs ist. Die Reichweite beträgt bis zu 80 km. Zu bedienen gibt es praktisch nichts, die Motorleistung richtet sich nach Ihrem Einsatz und vervielfacht Ihre Kraft um mehr als das Doppelte. So kommt durchaus genug zusammen, um auch Steigungen von über 20% wie ein Sportler zu erklimmen.





© KTM Fahrrad/H.Mandl

Rückenwind für neue Elektrofahrräder

Ein Interview mit **Carol Urkauf-Chen**, Eigentümerin der KTM Fahrrad GmbH.

ÖGZ: Bitte beschreiben Sie die Situation für Pedelecs 2010.

Urkauf-Chen: Das E-Bike unterliegt in der Verbraucherschaft aufgrund mangelnder Kenntnisse, jahrelang gelernter Vorurteile und mangelnder sportlich ausgerichteter Modellvarianten noch einem substantiell kritischen Image. Überspitzt gesagt, betrachtet eine hohe Zahl der Verbraucher E-Bikes als „mobile Gehhilfen für Senioren“. Dies liegt an der noch aktuellen Verteilungssituation. Sieht ein Verbraucher heute ein E-Bike, ist es mit hoher Wahrscheinlichkeit ein Cityrad mit Einrohrrahmen und tiefem Einstieg. Räder, die gelernterweise Senioren vorbehalten sind.



Carol Urkauf-Chen

© KTM Fahrrad

ÖGZ: Welche Möglichkeiten sehen Sie für KTM Fahrrad und die Radbranche?

Urkauf-Chen: Das E-Bike ist neu zu positionieren: im Idealfall als zeitgeistiges SUV mit intelligentem Antrieb und Motorsensorik. Dazu sind neue Verbrauchergruppen zu mobilisieren. Einerseits im urban geprägten Umfeld (Stichwort Business-/Commuter-Fahrrad) für die tägliche innerstädtische Fahrt zur Arbeit und andererseits im touristischen Umfeld. Mit den neuen geländetauglichen E-Bikes von KTM kann der touristische Gast Plätze, Almen, Gipfel erreichen, die bisher zu Fuß zu weit, mit dem Rad zu beschwerlich und mit dem Auto verboten waren. Dazu gibt



Amparo – Komfortables Citybike mit Panasonic-Motor. Reichweite ca. 60 km. © KTM Fahrrad



eRace – Neuheit: Sportliches eMountainbike für herrliche Bergetappen. © KTM Fahrrad

es eine österreichweite Förderung für Tourismusverbände.

ÖGZ: Welchen Trend sagen Sie im E-Bike-Segment voraus?

Urkauf-Chen: Vorangetrieben wird der Vormarsch der E-Bikes durch Technologiesprünge, vor allem in der Akku-Techno-

logie (hier durch den Fortschritt in der Handy-Akku-Technologie, die schrittweise in andere Bedarfsbereiche übernommen werden können). Wichtigste Erfolge: Verdoppelung der Reichweite, Halbierung des Akkugewichts.

ÖGZ: Warum hat KTM geländetaugliche E-Bikes/Pedelecs eingeführt?

Urkauf-Chen: Die Einführung des eMTB von KTM hatte vor allem eine strategische Bedeutung. Als Eyecatcher und um die eingangs genannte Stigmatisierung als mobile Gehhilfe für Senioren rapide abzubauen. Dabei wurde KTM von der Offenheit des Marktes überrascht, das Interesse am eMTB hat die Geschäftsführung mehr als überrascht, und zahlreiche nicht geplante Bestellungen konnten registriert werden. Die Planungen mussten schnell nach oben korrigiert werden, um der Nachfrage gerecht zu werden. Vor allem durch die Nachfrage aus dem Tourismusbereich.

ÖGZ: Sehen Sie also den Tourismusbereich als wichtigsten Treiber?

Urkauf-Chen: Die Tourismusgebiete in Österreich haben nun die Möglichkeit, sich im Sommer als neues Urlaubsziel zu positionieren und dadurch Income durch einen Verleihbetrieb zu realisieren. Tagestouren mit 1.000–2.000 Höhenmeter sind nun selbst für traditionell eher unsportliche Gäste realistisch.

Porträt KTM

Mit jährlich 185.000 verkauften Rädern zählt KTM Fahrrad mit Abstand zum Branchenprimus in Österreich. Europaweit ist KTM unter den Top ten der mehr als 100 Fahrradmarken angesiedelt. KTM Fahrrad GmbH ging Anfang der 90er-Jahre, nach dem Bankrott der KTM, als eine von drei unabhängigen Firmen hervor. Nach kurzer Zeit übernahm Carol Urkauf das Unternehmen.

Carol Urkauf, die in Asien einen weltweiten Bike-Trader-Handel betrieb, initiierte von Anfang an radikale Umbrüche in der Fertigung. Die Stahlrahmenproduktion wurde sofort von Alurahmen abgelöst. Die Montage wurde modernisiert und hohe Investitionen in die Produktionsoptimierung und wasserlösliche Lackieranlagen erbracht. Noch vor der Jahrtausendwende wurden diese radikalen Einschnitte mit Erfolg gekrönt und KTM Fahrrad fährt Jahr für Jahr Ergebnisrekorde bei stetig steigenden Absatz- und Umsatzzahlen ein.

Seit 2000 bietet KTM auch E-Bikes an, mit unterschiedlichen Erfolgen. Als im vergangenen Jahr die Nachfrage und das öffentliche Interesse nach E-Bikes signifikant stieg, schaltete sich die umtriebige Eigentümerin persönlich in die Entwicklung der „next generation“-E-Bikes ein.

Das Ergebnis: Statt bisher nur einem Modell bietet KTM heute 10 verschiedene Varianten an. Und dabei sogar zwei völlig unterschiedliche Systeme, sowohl traditionelle Tiefeinsteiger (Citymodelle) für den Komfortbereich als auch voll ausgestattete Trekking-Offroad-Modelle für eine sehr sportive Ausrichtung. Um den Innovationschub bei den E-Bikes zu demonstrieren, realisierte KTM sogar zwei Weltneuheiten und präsentierte auf der europäischen Fahrradleitmesse Eurobike Anfang September in Friedrichshafen die ersten geländetauglichen E-Bikes (das KTM eCross um 2.199 Euro und das KTM eMTB um 2.399 Euro).

Preisrange gesamt: 10 Modelle zwischen 1.799 und 2.399 Euro.

Geführte Touren mit gemischten Gruppen können via E-Bike harmonisiert werden. Selbst Partner mit unterschiedlicher Fitness können nun gemeinsam fahren, wenn einer der Partner ein E-Bike hat.

Aufgrund der Erscheinungsform (tiefer Einstieg/Omarad) und der damit verbundenen Stigmatisierung war der Einsatzbereich der bisherigen E-Bikes limitiert. Neues Design/ästhetische Konzepte und das geringe Gewicht von ca. 22 kg erhöhen die Zahl derer, für die ein E-Bike plötzlich zu einer realistischen Alternative wird, um eine Vielzahl.

ÖGZ: Welches Potenzial hat Ihrer Meinung das E-Bike/Pedelec?

Urkauf-Chen: Mehr Möglichkeiten: Das E-Bike öffnet für Menschen, für die das Radfahren bisher zu anstrengend war, deutlich mehr Möglichkeiten. Von täglichen Kurzfahrten bis hin zu neuen Urlaubsplänen.

Mehr Lebensqualität: Dadurch wird die Erlebnisvielfalt multipliziert, wenn man plötzlich Plätze erreichen kann, die vorher unerreichbar waren.

Mehr Reisequalität: Die Tourismusvereine stehen vor einer neuen Möglichkeit, eine große Anzahl an Kunden mit neuen Angeboten zu erreichen. Selbst Stammkunden können bisherige touristische Ziele völlig neu erfahren.

ÖGZ: Wie sehen Sie die Möglichkeiten einer Batteriestandardisierung?

Urkauf-Chen: Eine Harmonisierung der Batteriestandards ist noch lange nicht in Sicht. Deshalb werden sich touristische Regionen in Kürze jeweils für ein harmonisierendes Batteriesystem entscheiden müssen. Dann kann das Gebiet für E-Bikes technisch erschlossen werden. Auf den ausgeschilderten Touren könnten auf Hüttenstationen Tauschakkus bereitgestellt werden.

ÖGZ: Welche Marktanteile prognostizieren Sie für das E-Bike/Pedelec?

Urkauf-Chen: Industrie/Handel und das Ministerium sind sich einig, dass sich das Marktsegment E-Bike nach einem mehr als 10 Jahre währenden Dornröschenschlaf erst am Anfang seiner Entwicklungsstufe befindet. Aktuelle Einschätzungen für den deutschsprachigen Raum sprechen von Marktanteilen bis 2020 von 15 bis 30% des Gesamtmarktmarktes.

ÖGZ: Wie begründen Sie diese Annahmen?

Urkauf-Chen: Der Technologiefortschritt wird mit zunehmender Nachfrage voranschreiten. Die Technologien werden durch die Skalenerträge (höhere Fertigungschargen) günstiger. Die negativen Vorbehalte werden sukzessive und schnell abge-

baut. Das E-Bike wird von immer mehr Menschen im Alltag (Commuter-Rad) eingesetzt. Industrie/Handel/Staat fördern kooperativ die schnellere Marktdurchdringung gemeinsam.

ÖGZ: Wie gesund ist das Pedelec-Radfahren?

Urkauf-Chen: Grundsätzlich genauso gesund wie normales Radfahren. Sie treten bei den Pedelecs wie beim normalen Radfahren – nur: Sie kommen schneller und müheloser voran. Langzeitstudien aus Skandinavien ergaben, dass täglich 30 Minuten Radfahren das gefühlte Alter gegenüber dem biologischen Alter um bis zu 10 Jahre senkt. Dabei werden auch die Gesellschaftskosten pro Jahr, pro Radfahrer um 3.000 Euro, gesenkt.

Studien aus der Schweiz ergaben, dass E-Fahrräder, wenn sie einmal gekauft wurden, beinahe doppelt so oft eingesetzt werden als normale Trekkingfahräder.

Mit dieser Erkenntnis sind Staat und Gesundheitsorganisationen herausgefordert. Immense Geldmittel können langfristig eingespart werden.

Das Lebensministerium unter Führung von BM Berlakovich führt deshalb seit 2009 einen Radgipfel durch. Dabei werden in jedem Bundesland die Förderung des Radfahrens diskutiert und Maßnahmen dazu verhandelt und entschieden.

ÖGZ: Welche wichtigen Faktoren beeinflussen den Radfahrboom?

Urkauf-Chen: Das veränderte Freizeitverhalten, die Ölpreisdiskussion und das gesteigerte Gesundheitsbewusstsein spielen dem Trend zum mühelosen Fahrradfahren mit einem E-Bike immer mehr zu. Dies treibt die Entwicklung der E-Bike-Motoren und Akkubatterien stetig voran. Im Vergleich zu E-Bikes der Jahrtausendwende sind die neuen E-Bikes wesentlich verändert: einfachere Bedienung, geringeres Gewicht, größere Reichweite.

Die neuen E-Bike-Konzepte verstümmeln das frühere Stigma des nicht-sportlichen älteren E-Bike-Kunden. Die neuen E-Bikes sind sogar in Offroad-Varianten für den sehr sportlichen Einsatz konzipiert. Den Durchbruch erwartet man für das E-Bike jedoch in urbaner Umgebung. Bisher waren E-Bikes mit einem Gewicht von fast 30 kg und einer Reichweite von unter 50 km für eine große Anzahl von Stadtmenschen noch nicht wirklich begehrenswert. Die neuen Generationen werden 30% weniger Gewicht und 30% mehr Reichweite haben. In Österreich wurden bislang maximal 5.000–8.000 E-Bikes pro Jahr verkauft. Die erwähnten Entwicklungen führen zu Prognosen, dass dieser Bereich in kurzer Zeit auf über 20.000 Einheiten und mehr steigt. Unterstützt wird diese



eFun – Sportliches Trekkingrad mit einer Reichweite von über 60 km.

© KTM Fahrrad



eCross – Geländegängiges eCross-Rad, ideal für Uferwege und leichte Bergetappen. Reichweite bis zu 80 km.

© KTM Fahrrad

Expansion durch einige landesweiten Förderungen für E-Fahrräder. Bikes werden immer wichtiger, sowohl bei den Endverbrauchern als auch für den Radtourismus.



60. Österreichischer Städtetag

Congress Center Villach, 26.–28. Mai 2010



Österreichischer
Städtebund



Grazer ÖKOPROFIT®-Betriebe setzen auf Mobilitätsmanagement, andere sollen rasch folgen

© Stadt Graz/Umweltamt

Grazer Mobilität: Erst der Kopf, dann die Straße ...

Der energieeffizienten Mobilität, alternativen Treibstoffen und Antrieben ist in der geplanten Neuauflage des Grazer „Kommunalen Energie- und Klimaschutzkonzepts“ besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Graz soll eine Stadt der kurzen, barrierefreien Wege werden, um so Verkehr zu vermeiden.

Wolfgang Thiel

Grazer Umweltamt

Als die Stadt Graz anfangs der 90er-Jahre des vorigen Jahrhunderts gerade ihr „Kommunales Energie- und Klimaschutzkonzept“ (KEK) vorbereitete und 1996 einmütig im Gemeinderat beschloss, galt es als zukunftsweisend „anders“:

- Konkreter Maßnahmenkatalog statt Absichtserklärung
- Breite Basis statt stilles Kämmerlein in Planung wie Ausführung
- Variabler Handlungsstrang statt eingefrorene Momentaufnahme

Gleichzeitig hatte der Schreck über den legendären Grazer „Smogwinter 1988/89“



Mobil mit Rad – immer auf der Überholspur

© Stadt Graz/Umweltamt

auch zu einer neuen Gründerzeit-Stimmung in Sachen Fernwärme und Solar-energie geführt – und zu der aufkeimenden Erkenntnis, dass nicht mit dem Feuer spielen sollte, wer selbst im (klimatisch benachteiligten) Grazer (Tal-)Kessel sitzt.

Das gilt fürs Heizen im Winter ebenso wie für das Autofahren das ganze Jahr über: Gerade in der landschaftlich äußerst reizvollen Grazer Beckenlage verdichten sich die Luftschadstoffe bei entsprechender Witterung und bedrohen damit die ansonsten untadelige und vielgepriesene Lebensqualität der GrazerInnen.

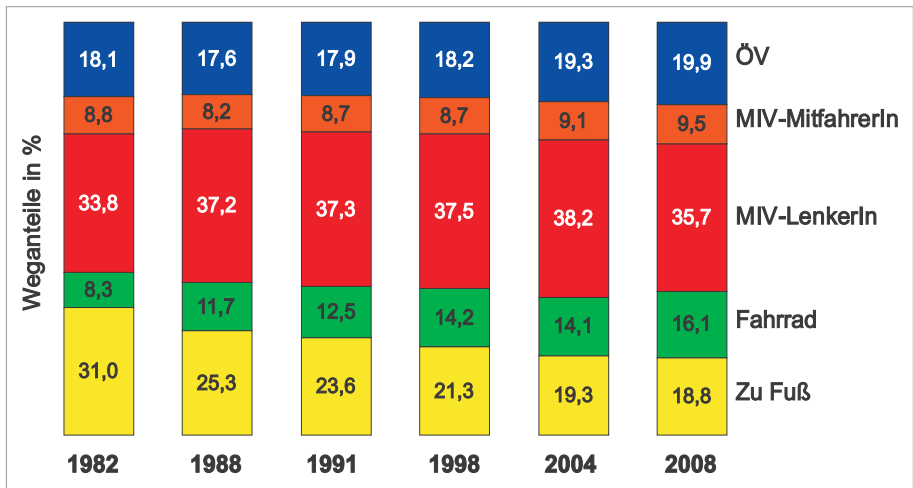
Während inzwischen Feinstaub und Co (nicht nur sprichwörtlich) in aller Munde sind, haben sich die damaligen Einsichten zusammen mit der Erkenntnis vertieft, dass Energie und Mobilität – im Schlechten wie im Guten – untrennbar verbunden sind. Nicht von ungefähr ist daher dem Kapitel über „Energieeffiziente Mobilität, alternative Treibstoffe & Antriebe“ auch in der geplanten Neuauflage des Grazer „KEKs“ – diesmal mit dem Zeithorizont 2020 – besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Und wirklich jede(r) darf sich davon betroffen fühlen.

Der Maßstab heißt „Lebensqualität“

Umweltgerechter und gleichzeitig energieeffizienter soll sie sein, die neue Mobilität. Dabei allein 1 : 1 auf private E-Fahrzeuge zu setzen, ist allerdings gleich doppelt problematisch: Zum einen feierte man auch schon vor rund 20 Jahren den knapp bevorstehenden Durchbruch und hat heute immer noch an serienreifen Dimensionen, Schnellladung und Kosten zu knabbern. Zum anderen liegt der nachhaltige Erfolg – wie beim Energiesparen allgemein – wohl auch hier im sinnvollen, dosierten Einsatz mit individueller motorisierter Mobilität. Das neue Grazer „KEK“ setzt daher betrieblich wie privat auf den erfolgversprechenden Mix mit ÖV, dem Fahrrad und dem eigenen Paar Füße. Eine Verschiebung zugunsten umweltverträglicherer Mobilitätsformen in den vergangenen Jahren zeichnet sich ab (siehe Grafik), mit dem neuen KEK soll daraus eine dauerhafte Trendumkehr werden.

Auf allen Ebenen: Hilfe zur Selbsthilfe

Betriebliches Mobilitätsmanagement, wie



Grafik: Mobilitätsverhalten der GrazerInnen: Tendenz positiv, aber ausbaufähig.
© Stadt Graz/Verkehrsplanung

es etwa im städtischen Vorzeigeprojekt „ÖKOPROFIT“ forciert wird, muss dafür allerdings mit breiter Information und Motivation der Öffentlichkeit Hand in Hand gehen, die Mobilität neu definiert – als Gewinn anstelle von Verzicht. Vom „Urlaubs-Check“ mit „Familie Grazer“ (CO₂-Rechner für verschiedene Destinationen und Verkehrsmittel) im Internet auf www.oekostadt.graz.at bis zum „Info-Bike“, einer fahrbaren „Litfaßsäule“ auf drei Rädern, die sich vor Ort schnell zum Infostand „entfaltet“, reicht die Palette, mit dem das Grazer Umweltamt um Aufmerksamkeit wirbt und dabei auf eine zukunftssträchtige regionale Infrastruktur aufsetzen kann:

- Österreichs größtem Fahrzeug-Cluster mit E-Ambitionen auf 2 und 4 Rädern.
- International führende Entwicklung treibstoffsparender Fahrzeugtechnik.
- Know-how bei alternativen Treibstoffen (z. B. Biodiesel aus Altspeiseöl).
- Jüngst verlängertes Straßenbahnnetz mit demnächst 45 neuen Variobahnen.

- Bestehendes Radwegenetz mit Potenzial zur Ausweitung.

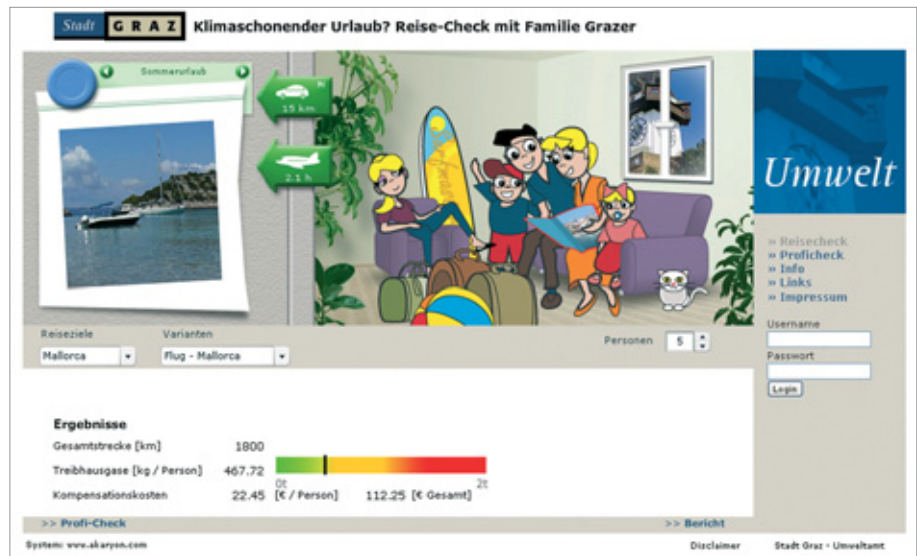


Das Grazer „Info-Bike“: zu Ostern auch mit Hasen ...
© Stadt Graz – Umweltamt

Mehr Erfolg durch plausible Rahmenbedingungen

Was da noch bleibt, um eine „Stadt der kurzen, barrierefreien Wege zur Vermeidung von Verkehr“ (Grundsatzbeschluss des Grazer Gemeinderates) und damit nachhaltige urbane Lebensqualität zu schaffen, lässt sich nach Ansicht der „KEK“-PlanerInnen nur beispielhaft zusammenfassen:

- Weitere Anreizprogramme, Förderungen und Motivation durch forcierte Information und Beratung für Institutionen, Betriebe und Private.
- Verbesserungen steuerlicher Rahmenbedingungen für ÖV-Nutzung (z. B. Wegfall von ÖV-Zuahlungen von Unternehmen als Sachbezug).
- Weiterer Ausbau des ÖV- und P+R-Netzes in und um Graz sowie Verbesserung von Frequenz und Komfort.



CO₂-Check mit „Familie Grazer“ auf www.oekostadt.graz.at



Machen Sie mit – Einreichung läuft!

Die besten Lösungen für FußgängerInnen werden mit dem „Walk-space-AWARD 2010“ prämiert! Senden Sie Ihre bereits realisierten Projekte zum Zufußgehen bis zum 28. Mai 2010!

Eingereicht werden können Projekte in den Kategorien:

- Platzgestaltungen
- Fußwegenetze
- Straßenräume
- Schulwegkonzepte
- Über- und Unterführungen/Querungen
- Multi-/Intermodale Schnittstellen zu anderen Verkehrsmitteln
- Bewegung: Gehen & Gesundheit

Senden Sie ein gutes und bereits realisiertes Projektbeispiel für Fußgänger und Fußgängerinnen aus Ihrer Gemeinde, Stadt, Schule, Institution oder Planungsbüro. Einreichen können Städte und Gemeinden Österreichs, Dienststellen der Länder, Schulen, Vereine, Planungsbüros, Akteure im Gesundheits- und Bildungswesen oder andere, die gute Lösungen für FußgängerInnen realisiert haben. Je Kategorie können von einer/m TeilnehmerIn bis zu drei Projekte eingereicht werden.

Die besten Lösungen werden auf der Homepage www.walk-space.at präsentiert und im Herbst 2010 mit dem „Walk-space-AWARD 2010“ im feierlichen Rahmen mit Urkunden und interessanten Preisen ausgezeichnet. Die eingelangten Beiträge werden in einer „Good-practice“-Broschüre dokumentiert.

Weitere Informationen unter www.walk-space.at/Walk-Space-Award/award2010.html.

Beschreiben Sie kurz Ihr Projekt mit Hilfe des Einreichformulars und senden Sie einen Plan und/oder Fotos der Situation vor und nach Projektrealisierung per Mail an: award2010@walk-space.at. Einreichschluss ist der 28. Mai 2010!

Der Verein walk-space.at – der Österreichische Verein für FußgängerInnen freut sich auf Ihre gelungenen Beiträge für den Walk-space-AWARD 2010!

Kontakt:

Martina Strasser

Walk-space.at – der Österreichische Verein für FußgängerInnen

Bennogasse 10, 1080 Wien

Tel. +43(0)699/19 67 84 14, award2010@walk-space.at

ZVR: 078105059





© Friedrich Klug, Linzer Lokalbahn AG

Auswirkungen der Eisenbahnkreuzungsverordnung auf Städte und Gemeinden

Über die Weihnachtszeit hat das BMVIT einen Entwurf für eine neue Eisenbahnkreuzungsverordnung in Begutachtung geschickt. Eine Umsetzung der vorgeschlagenen Regelungen würde enorme Mehrkosten für Städte und Gemeinden bedeuten. Auch fehlen im Entwurf jegliche Kostenabschätzungen. Daher hat der Städtebund eine negative Stellungnahme abgegeben und fordert die Aufnahme von Verhandlungen in einem Konsultationsgremium, um eine für die Städte und Gemeinden tragbare finanzielle Lösung zu finden.

Friedrich Klug

Linzer Lokalbahn AG

Begutachtungsentwurf

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hat am 20. November 2009 den Begutachtungsentwurf versendet. Mit dem Entwurf soll die aus dem Jahr 1961 stammende Sicherungsverordnung auf den neuesten Stand der Technik gebracht werden und das Verhalten der Straßenbenutzer zur Hebung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer positiv beeinflussen und wesentlich verbessert werden. Die Verordnung sollte bereits im

März 2010 in Kraft gesetzt werden. Der Entwurf umfasst insgesamt 118 Paragraphen und 9 Anlagen, während die derzeit geltende Verordnung mit 24 Paragraphen auskommt. Die Verordnung liefert daher keineswegs einen Beitrag zur Vereinfachung und Klarstellung, sondern führt zu erschwerem Vollzug und zusätzlichem Verwaltungsaufwand. Aufgrund der ablehnenden Haltung des Fachverbandes der Schienenbahnen der Wirtschaftskammer Österreichs, der Bundesländer sowie des

Österreichischen Städtebundes und Gemeindebundes wurde die Begutachtungsfrist durch das BMVIT bis Ende Februar 2010 erstreckt. Weiters sind ab dem Inkrafttreten der Verordnung Übergangsfristen bis zum Jahr 2020 vorgesehen. Im Vorblatt findet sich nur der kurze Hinweis, dass der Anpassungsbedarf bei der Sicherung der EK für die Eisenbahnunternehmen „mit erheblichen Mehrkosten verbunden sein wird“. Die einmaligen und laufenden Kosten werden nicht quantifi-

ziert. Im Entwurf findet sich auch kein Hinweis auf die Anzahl der zu sichernden EK (Eisenbahnkreuzungen) und EÜ (Eisenbahnübergänge) und die zu erwartenden einmaligen Investitionskosten und die laufenden Überprüfungs-, Instandhaltungs- und Betriebskosten.

Der Entwurf würde zu einer fundamentalen Änderung der bestehenden Sicherungsanlagen der Eisenbahnkreuzungen führen und bisher zulässige Sicherungen weitestgehend einschränken und zum Teil sogar verbieten.

Hohe Investitions- und Folgekosten für die Rechtsträger

Nicht eingegangen wird im Begutachtungsentwurf auf die Tatsache, dass nicht nur die Eisenbahnunternehmungen betroffen sind, sondern vor allem die Gebietskörperschaften als Träger der Straßenbaulast, aber auch als Eigentümer der Eisenbahnunternehmungen. Die Privatbahnen befinden sich meist im überwiegenden Besitz der öffentlichen Hand, insbesondere der Länder und Gemeinden. Sie werden sich wegen der finanziellen Mehrbelastung direkt an die Gebietskörperschaften zur Lösung der Finanzierungsprobleme wenden. Sollte der vorliegende Entwurf beibehalten werden, wären unlösbare Probleme beim Vollzug sowohl in technischer als auch in rechtlicher, finanzieller und verkehrswirtschaftlicher Hinsicht zu befürchten, die den öffentlichen Schienenverkehr schwer treffen würden.

Die zwingend vorgesehene erstmalige und laufende fünfjährige Überprüfung aller EK in Österreich und insbesondere der enorme Anpassungsbedarf bei der EK-Sicherung ist mit erheblichen Investitions- und Folgekosten für die Eisenbahnunternehmungen und ihre Rechtsträger sowie der Träger der Straßenbaulast, insbesondere auch der Städte und Gemeinden, verbunden. Die Erstausrüstung der EK mit technischen Sicherungsanlagen würde nach ersten Schätzungen einen enormen Investitionsbedarf bis zu 2 Milliarden Euro (ohne Betriebs- und Folgekosten) auslösen. Die Privatbahnen rechnen mit Investitionen in Höhe von ca. 500 Millionen Euro. Mit dieser Größenordnung ist zusätzlich für die Erhaltung, Abschreibung und Erneuerung in den nächsten 25 Jahren zu rechnen. Zu bedenken ist dabei, dass die Ressourcen in plan-, abnahme- und errichtungstechnischer Sicht in Österreich nicht vorhanden sind und die Errichtungs- und Folgekosten nach oben getrieben werden. Mit Mehrkosten müssen auch die Betreiber von Anschlussbahnen rechnen. Diese werden entweder um Förderung bei den

Ländern und Gemeinden ansuchen oder ihre Anschlussbahnen einstellen und ihre Transporte auf die Straße verlagern. Durch den hohen laufenden Überprüfungsaufwand für die Eisenbahnunternehmungen, die Straßenbauträger, Bezirksverwaltungsbehörden und Städte mit eigenem Statut ist eine Aufstockung mit öffentlichen Bediensteten und der vermehrte Einsatz von Sachverständigen erforderlich.

Angeichts der dramatischen Steuerausfälle im Zuge der Finanzkrise ist die Finanzierung all dieser Maßnahmen nicht gesichert. Da die Mittel im Rahmen der mittelfristigen Investitionsprogramme limitiert sind, würde der finanzielle Mehrbedarf die Rechtsträger, zumal die Länder und Kommunen direkt belasten. Die Träger der Straßenbaulast müssen gemäß § 48 Eisenbahngesetz mindestens die Hälfte der Kosten übernehmen, sodass für die Eisenbahnunternehmungen 50% zu finanzieren sind. Im Fall der Privatbahnunternehmungen können der Bund und die Länder gemäß § 4 Privatbahngesetz 2004 Finanzierungsbeiträge im Rahmen von mittelfristigen Investitionsprogrammen (MIP) übernehmen. Da mindestens 50% von der Straßenverwaltung zu übernehmen sind, bleiben für den öffentlichen Verkehr weitere 50% übrig, die aus MIP-Mitteln zu finanzieren wären, also zu je 25% durch den Bund und die Länder.

Impulse für die Wirtschaft – Schwierigkeiten bei der Umsetzung

Die im Entwurf erwarteten Impulse für die Wirtschaft sind zweifellos gegeben, allerdings wird nicht berücksichtigt, dass die Kapazitäten des betroffenen Wirtschaftszweiges begrenzt sind, sodass eine rasche und vollständige Umsetzung aller Maßnahmen innerhalb der in der Verordnung vorgesehenen Übergangszeit kaum möglich sein wird. Zu berücksichtigen ist auch die Tatsache, dass wegen der hohen Nachfrage preissteigernde Effekte zu erwarten sind, welche die Finanzierung noch zusätzlich erschweren bzw. unmöglich machen. Die Eisenbahnunternehmungen verfügen über reiche Erfahrung und genaue Dokumentation aller Unfälle und wissen daher genau, wo sich die gefährlichsten EK befinden und welche Prioritäten zu setzen sind. Es müssen daher nicht alle EK sofort gesichert werden, sondern nach einem genauen Plan mit Festsetzung der zeitlichen Abfolge und Kategorisierung der Gefährlichkeit.

Defizite der neuen Verordnung

Direktor Gunter Mackinger, Salzburger Lokalbahn, definierte im Rahmen einer

Stellungnahme die größten Defizite der neuen Verordnung wie folgt:

- Auflassung der bestehenden Sicherungen gemäß § 6 EKVO durch Abgabe akustischer Signale, die laut Entwurf nur mehr für Rad- und Fußwege eingesetzt werden dürfen.
- Beschränkung der Geschwindigkeit der Schienenfahrzeuge auf 60 bzw. 80 km/h und Vorgabe, dass diese Art der Sicherung praktisch nur mehr auf eingleisigen EK möglich wäre.
- Gefahr, dass die Sicherung von nichtöffentlichen Eisenbahnübergängen an die Regelung für öffentliche EK angepasst wird, was völlig unfinanzierbar wäre und einen Eingriff in private Wegerechte zur Folge hätte.

Kostentreibende Maßnahmen

Der Entwurf sieht vor, dass die Sicherung bei einer Verkehrsstärke von mehr als 3.000 Kfz täglich nur mehr durch technische Anlagen möglich sein soll. Die Kosten sind mit mindestens 300.000 Euro bis zu 500.000 Euro je Anlage zu beziffern. Das Interesse an der Sicherung der EK liegt eindeutig und primär beim Individualverkehr, weshalb eine klare Aussage bezüglich der Finanzierung zu treffen ist.

Als Beispiel sei die Linzer Lokalbahn AG <LILLO> mit ihren zahlreichen Kreuzungen erwähnt. Die <LILLO> hat insgesamt 218 EK und EÜ (Eisenbahnübergänge), davon sind derzeit nur 12 technisch gesichert und 206 EK und EÜ nach den §§ 4 und 6 EKVO 1961 durch Wahrung des Sichtraums oder akustische Signalgebung. Einer dringenden technischen Sicherung bedürfen nach der bisherigen Rechtslage mindestens weitere 12 EK mit Investitionskosten von rund 3,6 bis 4 Millionen Euro.

Die Sicherung aller EK und EÜ im Sinne des Verordnungsentwurfs würde allein für die <LILLO> einmalige Kosten von rund 60 bis 100 Millionen Euro zuzüglich der laufenden Erhaltungskosten ausmachen.

Nach einer Kostenschätzung der Salzburger Lokalbahn ist inklusive der geforderten Anpassungen auf dem Fahrzeugsektor mit Gesamtkosten von ca. 12 Millionen Euro zu rechnen. Wesentlicher Kostentreiber ist die Auswirkung auf die nicht öffentlichen Eisenbahnübergänge, die technisch



© Friedrich Klug, Linzer Lokalbahn AG

zu sichern, zu verlegen oder aufzulassen wären. Hinzu kämen noch die nicht gesicherten, privaten Eisenbahnübergänge, die einen Aufwand verursachen würden, der weder von den Rechtsträgern der Privatbahnen noch von den Gebietskörperschaften noch von privaten Anrainern aufgebracht werden könnte.

Mehrkosten der Eisenbahnverkehrsunternehmen

Nicht nur die Eisenbahninfrastruktur-Unternehmen und Straßenbauträger wären betroffen, sondern auch die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Die Normierung der akustischen Signale und des Spitzensignals der Schienenfahrzeuge würde erhebliche Mehrkosten verursachen. Nach einer Berechnung von Direktor Mackinger, Salzburger Lokalbahn, würde allein die entsprechende Umrüstung der Fahrzeuge Kosten von mindestens 1 Million Euro verursachen. Die Salzburger Lokalbahn hat gerade in den letzten Jahren in sensiblen Ortsgebieten versucht, durch wohlklingende Mehrklangpfeifen eine höhere Akzeptanz des Schienenverkehrs bei der Bevölkerung und lokalen Politik zu erreichen, wobei

- die in der Verordnung vorgesehenen akustischen Signale mit den „Hörnern“ von Schwerfahrzeugen leicht verwechselt werden können und
- bestimmte Triebfahrzeuge, z. B. Dampflokomotiven und historische Fahrzeuge, selbst bei bestem Willen nicht auf diese neue Technik umgerüstet werden können.
- Im Entwurf ist weder ein Bestandschutz noch eine Übergangsregelung vorgesehen. Beides ist für das Weiterbestehen des Schienenverkehrs unverzichtbar.

Gefahr der Einstellung von Neben- und Regionalbahnen

Die hohen Kosten der EK-Sicherungen lassen die Befürchtung aufkommen, dass einige Neben- und Regionalbahnen nicht mehr finanziert werden können und daher die Einstellung beantragt werden muss. Einige Regionalbahnen wären dann ernstlich in ihrer Existenz gefährdet, was im krassen Gegensatz zu der immer wieder betonten und in den Regierungsprogrammen enthaltenen Notwendigkeit zum Ausbau des öffentlichen Schienenverkehrs im Interesse des Umwelt- und Klimaschutzes steht.

Rechtlicher Status der nicht öffentlichen Eisenbahnübergänge

Noch völlig offen ist der rechtliche Status der nicht öffentlichen, also privaten EK.

Aufgrund der Vorgabe, dass die EK nach dem „Stand der Technik“ zu sichern wären, müssten auch die nicht öffentlichen Eisenbahnübergänge mit Sicherungsanlagen ausgerüstet werden. Wer die damit verbundenen, hohen Investitions- und Folgekosten zu tragen hat, ist ungeklärt und wäre sowohl für die Eisenbahninfrastruktur-Unternehmen als auch für die privaten Wegeigentümer nicht finanzierbar.

Im Entwurf fehlt eine der wichtigsten Maßnahmen zur Hebung der Verkehrssicherheit, nämlich die Möglichkeit, EK und private Eisenbahnübergänge aufzulassen oder zu verlegen sowie niveaufreie Kreuzungen zu etablieren und damit Gefahrenstellen endgültig zu beseitigen. Allerdings bedürfte es hierzu gesetzlicher Regelungen zur Verfahrenserleichterung. Nach der derzeitigen Rechtslage können die Anrainer gegen derartige Maßnahmen regelmäßig Einspruch erheben oder unerfüllbare finanzielle Forderungen stellen. Die Betroffenen sind nicht bereit, anteilige Kosten für bauliche und sicherheitstechnische Maßnahmen zu übernehmen. Enteignungsverfahren sind viel zu langwierig und wegen des zu erwartenden Widerstandes der Betroffenen nicht sinnvoll.

Allein bei der <LILLO> wären mehr als 200 private Eigentümer, vor allem landwirtschaftliche Betriebe, betroffen. Man kann daraus ermes sen, dass die notwendigen Verhandlungen, Verschreibungen, Grundstückstransaktionen und Installierungen der Sicherungsanlagen eine Realisierung de facto unmöglich machen!

Permanentes Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmer auf der Straße

Die Hauptproblematik, die zu den zahlreichen, teils schweren Unfällen und in deren Folge zu vielen Diskussionen über die Sicherheit an EK geführt hat, liegt eindeutig nicht bei den Eisenbahnen und an der Art der Sicherung, sondern im unvorsichtigen und verantwortungslosen Verhalten der Verkehrsteilnehmer auf der Straße.

Ob die Anbringung von Rotlichtkameras eine Verhaltensverbesserung brächte, ist ungewiss. Selbstverständlich müsste eine große Anzahl derartiger Kameras angebracht und finanziert werden. Die Frage der Kostentragung für die Aufstellung, Instandhaltung und den laufenden Betrieb samt Auswertung müsste geklärt werden. Die Bediensteten im Fahrdienst müssen zu ihrem Leidwesen immer wieder feststellen, dass vor Andreaskreuzen, Stopptafeln, ja sogar bei Rotlicht, nicht angehalten, sondern unmittelbar vor dem Triebfahrzeug über die EK gefahren wird. Die Achtlosig-

keit ist in vielen Fällen grob fahrlässig. Vereiste Windschutzscheiben, dröhnender Musiklärm im Auto erschweren die Sicht und senken die Konzentrationsfähigkeit. Auch die Wettersituation und Übermüdung der Pkw-Lenker bergen ein hohes Gefahrenpotenzial. Ein Anhalten des Schienenfahrzeugs ist wegen der Bremsweglänge nicht möglich, sodass es immer wieder zu schweren Unfällen kommt, die vom Individualverkehr verursacht werden. Viel wichtiger wäre es daher, beim permanenten Fehlverhalten der Straßenverkehrsteilnehmer anzusetzen, die zu fast 100% die Unfälle verursachen, und zwar durch bessere und konsequente Überwachung und Anzeige, schärfere Sanktionen und bessere Schulung der Verkehrsteilnehmer. Nach einem festgestellten Fehlverhalten vor EK müsste Anzeige erstattet werden und wären entsprechende Konsequenzen zu ziehen. Bei permanenter Missachtung der Verkehrsvorschriften sollte für die Behörde die Möglichkeit bestehen, Strafpunkte zu erteilen, was bis zum Führerscheinentzug führen könnte.

Die verpflichtende Behandlung der Gefahrenstellen vor EK bei Lenkerprüfungen, die regelmäßige Unterweisung der Exekutive und die Verschreibung von Nachprüfungen bei festgestelltem Fehlverhalten müsste vorgeschrieben werden. Zu überlegen wäre auch, den Exekutivorganen konkrete Überwachungsaufträge im Rahmen von Schwerpunktaktionen zu erteilen.

Zusammenfassung

Der Entwurf strebt zwar eine Hebung der Sicherheit von EK an, würde aber die Gemeinden mit nicht finanzierbaren Investitions- und Folgekosten und unlösba ren administrativen Problemen konfrontieren. Einige Regionalbahnen wären in ihrer Existenz gefährdet. Dies steht im Widerspruch zur immer wieder betonten Notwendigkeit der Förderung der schienengebundenen Verkehrsmittel zur Entlastung des Straßenverkehrs und Reduzierung der Schadstoffbelastung im Interesse des Klima- und Umweltschutzes. Ungeklärt ist auch der rechtliche Status und die Finanzierung der Sicherung der vielen nicht öffentlichen Eisenbahnübergänge. Wegen fehlender Kostenabschätzung und unzumutbaren Mehrkosten in Millionenhöhe für Städte und Gemeinden hat der Städtebund bereits den Konsultationsmechanismus ausgelöst. Um die Verkehrssicherheit auf Eisenbahnkreuzungen zu heben, wäre vorrangig beim permanenten Fehlverhalten des Individualverkehrs und bei der Erleichterung der Verfahren, EK aufzulassen oder zu verlegen, anzusetzen.

ÖGZ EUROPA

Europa braucht ein vertrautes Gesicht

Die Städte und Gemeinden sind das natürliche Fundament Europas. Viele EU-Regelungen wirken sich unmittelbar auf die kommunale Ebene aus oder sind dort umzusetzen.

BürgermeisterInnen, StadträtInnen und GemeindevertreterInnen sind oft die ersten AnsprechpartnerInnen, auch wenn es um Sorgen oder Anliegen zu Europa geht.

Im Rahmen meiner „EU-Zuhörtour“ durch die Bundesländer habe ich folgende Erfahrung gemacht: Für die ÖsterreicherInnen sind nicht Hochglanzbroschüren oder Internetportale, sondern das persönliche Gespräch und der unmittelbare

Kontakt entscheidend. Sie haben konkrete Fragen zu Europa und wünschen sich direkte AnsprechpartnerInnen in Städten, Gemeinden und Bezirken.

Daher habe ich, gemeinsam mit der Vertretung der Europäischen Kommission, die Initiative gestartet, dass in möglichst vielen Gemeinden eigene „Europa-GemeinderätInnen“ bestellt werden. Diese EU-Beauftragten könnten – ähnlich wie ReferentInnen für Um-

welt-, Finanz-, Bau- oder Jugendfragen – zentrale Anlaufstelle und Drehscheibe für Europa-Themen in den Städten und Gemeinden sein

und einen wesentlichen Beitrag leisten, damit Entscheidungen der EU vor Ort besser erklärt, verstanden und letztlich mitgetragen werden.

Am 25. Februar haben wir im Außenministerium mit rund 60 österreichischen BürgermeisterInnen und GemeindevertreterInnen im Rahmen eines Workshops diskutiert, welche Erwartungen „vor Ort“ bestehen und welche Hilfestellungen die Verantwortlichen auf der lokalen Ebene benötigen, um konkrete Problemstellungen und Fragen

zu Europa leichter beantworten zu können. Es wurden unter anderem auch Möglichkeiten für eine effektivere Vernetzung der AkteurInnen auf den verschiedenen Ebenen sowie Qualifizierungs- und Weiterbildungsangebote für die künftigen EU-Beauftragten erörtert.

Der Workshop im Außenministerium und im Europahaus war der Auftakt. Wir haben dabei bewusst kein fertiges Projekt präsentiert, sondern unsere Idee vorgestellt und zur Diskussion eingeladen. Es ging – im Sinne einer „Bedarfserhebung“ mit den unmittelbar Betroffenen – zunächst einmal darum festzustellen, was gebraucht wird und was nicht. Eines hat sich dabei deutlich gezeigt: wichtig ist, dass die BürgerInnen schnell informiert werden können, wenn es eine aktuelle Diskussion über europäische Fragen gibt. Es braucht dazu eine „schnelle Leitung“, also E-Mail und Telefon – und zwar in beide Richtungen.

Die konstruktiven Beiträge der BürgermeisterInnen und GemeindevertreterInnen sowie die positiven Reaktionen sind ermutigend. Es zeigt das starke gemeinsame Interesse, hier eine Kommunikationslücke zu schließen. Europa braucht ein bekanntes, vertrautes Gesicht vor Ort. Wir wollen mit unserem Angebot helfen, den Dialog und Informationsbedarf zu Europa in den Gemeinden und Städten bestmöglich zu bedienen.

Michael Spindelegger

Bundesminister für europäische und internationale Angelegenheiten



Kommunale Nachhaltigkeitskonferenz – Dunkerque 2010

Vom 19. bis 21. Mai 2010 findet in Dunkerque, Frankreich, die 6. Konferenz zukunftsfähiger Städte und nachhaltiger Gemeinden in Europa statt. Das diesjährige Thema lautet: „Nachhaltige Städte schaffen: Die Herausforderung für kommunale Verantwortliche“.

Die Veranstaltung steht in einer Reihe von erfolgreichen Konferenzen, die seit 1994 abgehalten wurden. Ziel dieser Aktivitäten ist ein kommunaler Erfahrungsaustausch im



Interesse einer ganzheitlichen Nachhaltigkeit europäischer Städte. Dunkerque 2010 ist die erste Konferenz in Europa nach der Weltklimakonferenz in Kopenhagen, die sich mit dem Klimawandel beschäftigt. Sie bietet Städten und Gemeinden die Chance, sich als Vorreiter bei diesem Thema zu positionieren.

Näheres kann unter www.dunkerque2010.org (auch auf Deutsch) abgerufen werden.

Arbeiten für und mit Österreich – in Brüssel!

Gut, dass ich ein Morgenmensch bin. Wer im Europaparlament etwas weiterbringen will, der muss – im wahrsten Sinne des Wortes – früh aufstehen. Wenn EU-Tage angesagt sind, nehme ich oft den 6-Uhr-Flug nach Brüssel. Nach einem dreistündigen Flug mit kurzem Zwischenstopp in Wien komme ich genau rechtzeitig zur Bürobesprechung mit meinen Mitarbeiterinnen in Brüssel an.

Die Terminmappe ist randvoll, Zeit zum Durchatmen bleibt kaum. Der Tag beginnt mit einem Treffen aller ÖVP-Europaparlamentarier. Welche heimischen Anliegen sind auf unserem Tisch gelandet? Wer kümmert sich um welche Themen, was können wir gemeinsam anpacken?

Als Mitglied im Verkehrsausschuss ist der Ausbau guter Bahnverbindungen für mich sehr wichtig. Wir wollen den Schwerverkehr von der Straße auf die Schiene bringen. Das nützt der Wirtschaft, das nützt der Umwelt und den Menschen. Aktuell geht es um den Ausbau des „Baltisch-Adriatischen Korridors“, einer Hochleistungsstrecke für den Schienenverkehr von Danzig über Wien, Graz und Klagenfurt nach Triest, Venedig und Bologna. Diese Verkehrsachse würde eine massive verkehrs- und wirtschaftspolitische Aufwertung nicht nur für die Steiermark, sondern auch für Niederösterreich, das Burgenland und Kärnten bringen. Meine Arbeit im Parlament konzentriert sich daher ganz stark auf dieses Projekt, es soll eine europäische Erfolgsgeschichte werden!

Nach der Delegationssitzung beginnen gleich die Treffen der Fraktionsarbeitskreise. Als Mitglied im Verkehrsausschuss sowie im

Ausschuss für Kultur, Medien, Bildung und Sport habe ich zwei wichtige Themenbereiche zu betreuen. Außerdem verrete ich als Rechtsanwältin auch die österreichischen Interessen im Rechtsausschuss. In den Sitzungen der Arbeitskreise fallen die wesentlichen Entscheidungen: Welche Positionen nehmen die einzelnen Delegationen zu den Berichten ein, welche Kompromisse müssen noch geschmiedet werden?

Aber all diese Kompromisse nützen nichts, wenn sie nicht „nach Hause“ kommuniziert werden. Daher ist es für mich besonders wichtig, nicht den Draht nach Österreich zu verlieren. Ich versuche so oft wie möglich Veranstaltungen in meinem Wahlkreis – die Steiermark – zu besuchen und umgekehrt lade ich Schulklassen, Vereine und Interessenverbände nach Brüssel ein. Vor Ort kann man die Dinge oft besser nachvollziehen und im persönlichen Gespräch lassen sich die Erfolge und Arbeit der Europäischen Union besser erklären. Diese Gespräche sind auch für mich sehr wichtig, denn nur so kann ich auch die Anliegen der Bürger erfragen.

Europa lebt nur durch seine Menschen – und vor allem durch die Jugend. Ein junges Projekt wie Europa braucht begeisterte Europäer! Deswegen ist es mir besonders wichtig, durch Information, Kommunikation und Einsatz zu Hause wie auch in Brüssel und Straßburg das Projekt Europa den Bürgern näherzubringen und gemeinsam mit ihnen weiterzuentwickeln. Es kann nicht sein, dass man immer von „denen in Brüssel“ spricht – wir alle sind Europa, also packen wir gemeinsam an!

Hella Ranner, MEP



Europa an Deiner Schule

„Europa ein Gesicht geben“ lautet auch heuer wieder das Motto der Aktion „Europa an Deiner Schule“. Nach einem erfolgreichen Start im Vorjahr mit fast 90 ReferentInnen an 100 Schulen kehren rund um den Europatag am 9. Mai österreichische MitarbeiterInnen der Europäischen Institutionen, der österreichischen Vertretung in Brüssel und der Interessenvertretungen zurück an ihre Schulen. Die Besuche sollen den SchülerInnen die Gelegenheit geben, über ganz konkrete Fragen der Europäischen Union zu diskutieren und die persönlichen Erfahrungen ihrer Gäste kennenzulernen.

Mit dem Europatag gedenkt die Europäische Union der Erklärung des französischen Außenministers Robert Schuman im Jahre 1950. Diese Schuman-Erklärung bildete die Grundlage für die Schaffung der Montanunion, der Vorläuferin der heutigen Europäischen Union.

„Europa an Deiner Schule“ ist eine Initiative der Bundesregierung. Alle Informationen unter www.zukunfteuropa.at.



SchülerInnen in Innsbruck erarbeiteten bei „Europa an Deiner Schule 2009“ ihre Frage rund um die Europäische Union mittels der „World Café“-Methode in Kleingruppen © Ursula Hillbrand

NETZWERK GESUNDE STÄDTE ÖSTERREICHS

Modell Gesundheitspreis

Kommunale Gesundheitspreise haben sich als wichtige Impulse für Gesundheitsförderung in den Städten bewährt. Oberste Zielsetzung ist, herausragende Leistungen im Gesundheitswesen zu würdigen, die Motivation der Beschäftigten zu fördern und Anregungen bzw. Antworten auf die Probleme des Gesundheitswesens zu bekommen. Wien hat den ersten Impuls gesetzt. 1996 wurde erstmals der Gesundheitspreis der Stadt Wien ausgeschrieben. Dieses Jahr feiert der Gesundheitspreis in Wien das 15-jährige Jubiläum des Bestehens. Die Bilanz kann sich sehen lassen: Bisher wurden 1.078 Projekte eingereicht, 198 wurde ausgezeichnet und mit insgesamt 215.000 Euro an Preisgeldern dotiert. Viele Projekte wurden von der Stadt weiter unterstützt und so ihre Nachhaltigkeit und Übertragbarkeit gefördert.

Mittlerweile gibt es diesen Wettbewerb in mehreren Städten, wobei sich das Netzwerk „Gesunde Städte Österreichs“ als wichtige Plattform des Informationsaustauschs bewährt hat.

Das Linzer Modell

Der Gesundheitspreis der Stadt Linz wurde 2009 zum zwölften Mal ausgeschrieben. Wichtiges Ziel ist die Stärkung der Autonomie und Selbstbestimmung der Patienten, die Verbesserung der Zusammenarbeit innerhalb der Gesundheitsberufe und -sektoren, die Verstärkung der Kommunikation und Information sowie die Sicherung von Qualität und Wirtschaftlichkeit. Die Kriterien des Preises basieren auf dem Gesundheitsbegriff der WHO: „Gesundheit ist mehr als das Fehlen von physischer Erkrankung, sie umfasst die gesamte physische, psychische, soziale und ökologische Umgebung des einzelnen Menschen.“

Zur Teilnahme eingeladen wurden Tätige im Linzer Gesundheitswesen, Initiativen und Gruppen, die sich mit Fragen der Gesundheit beschäftigen, Schulen, Selbsthilfegruppen, Interessenvertretungen, Betriebe und Vereine, die Gesundheitsaktivitäten setzen und deren Einreichungen einen unmittelbaren Linz-Bezug aufweisen.

Insgesamt wurden 27 Projekte eingereicht, davon 12 in der Kategorie „Gesundheitsberufe“, 12 in der Kategorie „Initiativen, Vereine, Betriebe“, 3 in der Kategorie „Schulen, Bildungseinrichtungen“. Für die Prämierung der ausgezeichneten Projekte wurden von der Stadt Linz insgesamt 6.600 Euro (1. Preis: 1.000 Euro, 2. Preis: 800 Euro, 3. Preis: 400 Euro, Sonderpreis: 400 Euro) zur Verfügung gestellt.

Die Jury hat acht Preisträger ausgewählt, welche im Rahmen einer feierlichen Festveranstaltung von Vizebürgermeisterin Christiana Dolezal am 22. Februar 2010 im Renaissancesaal des Alten Rathauses der Stadt Linz die Urkunden und Geldpreise überreicht bekamen.

Kategorie Gesundheitsberufe – Drei 1. Preise:

- „Qualitätsmanagement – Akutschmerztherapie – schmerzfreie Chirurgie“ – Allgemeines Krankenhaus der Stadt Linz, Chirurgie II und Abteilung für Anästhesie und Intensivmedizin.
- „Aktive und passive Entspannung am Arbeitsplatz“ von Friederike Hintersteiner.
- „Schatten und Licht“, eingereicht von der Landesnervenklinik.

Kategorie: Initiativen, Betriebe, Vereine – Drei 1. Preise:

- „Starke Mädchen – mein Körper gehört mir selbst“ vom Verein für therapeutisch orientierte Projekt- und Freizeitgestaltung – Top4JV, Landesnervenklinik-Jugendpsychiatrie.



Frauen dominieren den Linzer Gesundheitspreis, Vizebürgermeisterin Christiana Dolezal (l.) mit den PreisträgerInnen.

- „Kim Kilo, der gesunden Ernährung auf der Spur – Gesundes Gewicht für unsere Kinder“ von der OÖ-Gebietskrankenkasse, Abteilung Gesundheitsförderung und Vorsorgemedizin.
 - „Peer drive Clean“ – Peer Education gegen Alkohol und Drogen am Steuer, Institut Suchtprävention/pro mente OÖ.
- Sonderpreis:** „Gesundheitsberuf Frisör“ von Frisör Regine.
- Kategorie: Schulen, Bildungseinrichtungen – 1. Preis:**
- „Take a seat – auf Haltung kommt es an“, Adalbert-Stifter-Praxishauptschule.

Das Tullner Modell

Neben Wien und Linz gibt es kommunale Gesundheitspreise seit zehn Jahren in Klagenfurt. Bruck an der Mur hat erstmals im vergangenen Jahr einen Gesundheitspreis ausgeschrieben, Graz wird heuer folgen, und das jüngste Kind in der Familie der kommunalen Gesundheitspreise ist Tulln. Der Tullner Gesundheitspreis wurde im Herbst 2009 zum ersten Mal ausgeschrieben, mit der Grundidee, Initiativen mit Vorbildwirkung zu würdigen und die Bevölkerung für Gesundheitsvorsorge zu sensibilisieren und motivieren. Es konnten Projekte von Betrieben und Institutionen, staatlichen und privaten Bildungseinrichtungen, Einzelpersonen und Gruppen, sowie Initiativen und Vereinen mit unmittelbarem Tulln-Bezug eingereicht werden.

Die Einreichfrist endete am 17. Jänner 2010. Es wurden insgesamt 20 Projekte eingereicht. Für die Prämierung der ausgezeichneten Projekte wurden vom Verein Gesundes Tulln insgesamt 3.000 Euro zur Verfügung gestellt. Die Übergabe der Auszeichnung an die Preisträger fand im Rahmen eines Festaktes am 26. Februar 2010 im Festsaal des Minoritenklosters statt.

„Aufgrund der großen Akzeptanz wird dieses Konzept weitergeführt und im Herbst 2011 wieder zur Teilnahme am Gesundheits-



Bürgermeister Peter Eisenschenk (3. v. l.) mit den PreisträgerInnen des Tullner Gesundheitspreises

preis der Stadt Tulln eingeladen“, sind Obmann Oberarzt Bernhard Zeh und Gesundheitsstadtrat Norbert Pay überzeugt.

Die ausgezeichneten Projekte:

Sonderauszeichnung: „Therapieunterstützung bei Fruchtzuckerunverträglichkeit“ – Einreichung: Sciotec Diagnostik Technologies.

Platz 1–3 (es gibt zwei 3. Plätze):

1. Platz: „Gesunde Schule – Hauptschule 2 Tulln“ – Einreichung: Hauptschule 2 Tulln.

2. Platz: „Abenteuer Bewegung – Bewegtes Abenteuer“ – Einreichung: Regina Bogner, Christine Scholz, Eleonore Novak, Gabriele Pendl.

3. Platz: „Demenzservicestelle im Rosenheim Tulln“ – Einreichung: NÖ Landespflegeheim Tulln – Rosenheim.

„Hilfe bei jugendrelevanten Problemen jeder Art“ – Einreichung: Verein EXIT.

Peter Lüftenegger

AUS DEM STÄDTEBUND

ExpertInnenfachgruppe zur Sozialausgabendynamik

Die seit Jahren explodierenden Sozialausgaben haben im Herbst 2008 zur Beauftragung einer Studie für den Städtetag 2009 durch das KDZ geführt. Die Geschäftsleitung beschloss die Einrichtung einer ExpertInnenfachgruppe, um die am Städtetag geführten Diskussion weiterzuführen und zu vertiefen. Diese setzt sich aus Mitgliedern des Fachausschusses für Soziales und Gesundheit, des Jugendausschusses und der Finanzkommission zusammen.

Nach einer kurzen Begrüßung durch Christina Aigner (ÖStB), in der sie die Vorbereitung der Resolution für den Städtetag und mögliche Schwerpunkte für eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit als Intention dieser Arbeitsgruppe definierte, gab Peter Biwald (KDZ) einen Überblick über die Materie.

Sozialhilfe

Obwohl die Sozialhilfe Ländermaterie ist, sind die Städte und Gemeinden mit durchschnittlich 40 bis 50% an der Finanzierung beteiligt, ohne dass sie Einfluss auf die Ausgabenentwicklung nehmen können. Die Diskussion über den Ausweg aus der Abhängigkeit von der Landespolitik ergibt zwei mögliche, jedoch sehr unterschiedliche Strategien:

- **Generelle Kompetenzbereinigung:** Dieser Ansatz sieht vor, dass etwa die Länder, auch was die Finanzierung betrifft, alleine für die Sozialhilfe zuständig sind – und damit auch deren Kosten tra-

gen, während die Kommunen etwa den Bereich des Kindergartens übernehmen könnten. Dies würde aber auch bedeuten, dass der Anspruch auf Einflussnahme in diesem Politikfeld aufgegeben werden müsste. Freiwillige Leistungen wären natürlich weiterhin möglich und der aufzugebende Einfluss ist auch bereits jetzt schon sehr gering.

- **Neue Steuerungsinstrumente:** Alternativ könnte die Einrichtung von neuen Formen der Steuerung angedacht werden. Hier muss klar geregelt sein, dass neue Aufgaben und Standards nicht ohne die Mitsprache der Städte und Gemeinden begründet werden dürfen. Insbesondere in der Sozialplanung verfügen die Kommunen über das wesentliche Know-how. Als ein erster Schritt in diese Richtung kann der Sozialbeirat in der Steiermark gesehen werden. Auch das Konzept der Sozialraumorientierung (Vergabe von Globalbudgets an festgelegte Sozialräume) kann ein Mittel zur effizienteren Steuerung sein.

Neben der grundsätzlichen Frage der Kompetenzen ist kurzfristig aber die Problematik der Sozialumlagen zu sehen. Hier entwickelt die Gruppe die konkrete Forderung nach einer **Deckelung der Steuerungen**, die proportional zum Wachstum der Ertragsanteile stehen soll und diese auf keinen Fall übersteigen darf.

Unstrittig ist die Forderung nach dem Verstärken der **existenzsichernden Elemente im ersten Sicherungsnetz**, also beim Arbeitslo-

sengeld und in der Notstandshilfe, Ausgleichszulagen oder gar in Form von Mindestlöhnen und einer jährlichen Anpassung des Pflegegeldes.

Erfahrungen mit Normkostenmodellen

Das steirische Normkostenmodell wird allgemein als Fortschritt in der Bemessung von Tagsätzen etc. gesehen. Durch eine Studie des KDZ konnte nachgewiesen werden, dass etwa die Ansätze für Geschäftsführung zu hoch waren. Diese Mittel wurden in öffentlichen Heimen vor allem in Qualitätssteigerungen, z. B. mehr Betreuungspersonal, investiert, während sie in gewinnorientierten Einrichtungen für höhere Gelder für die Managementebene verwendet wurden. Die in dieser Studie untersuchten gewinnorientierten Heime arbeiteten an der untersten Grenze der Personalausstattung.

Gefordert wird eine **Vereinheitlichung der Personalschlüssel** über die Bundesländer. Kostenstandards können nur im Zusammenspiel mit Qualitätsstandards festgelegt werden. Sinnvoll wären etwa Leistungs- und Kostenkorridore.

Finanzierung der Pflege

Zwar steht der Pflegefonds explizit im Regierungsprogramm, unklar bleibt aber weiterhin seine genaue Ausgestaltung und vor allem seine **Dotierung**. Aus der Wirtschaftsforschung kommt die eindeutige Präferenz für eine Steuerfinanzierung, um nicht die Lohnnebenkosten zu erhöhen. Insbesondere bei den vermögensbezogenen Steuern ist auch im internationalen Vergleich noch Spielraum gegeben.

Folgende Punkte werden in der Diskussion betont:

- Nicht nur Investitionen, sondern auch der laufende Betrieb sollten förderbar sein, um nicht den Anreiz für nicht dem Bedarf entsprechende Bauten zu bieten.
- Es ist unklar, ob das Problem der fehlenden Fachkräfte mittelfristig gelöst werden kann. Derzeit ist die **Fluktuation in den pflegenden Berufen** sehr hoch. Es scheint sich somit nicht um einen Traumberuf zu handeln. Neben einer besseren Bezahlung scheint eine Neudefinition des Berufsbildes unausweichlich.
- Einigkeit besteht darüber, dass zur Kostendämpfung vermehrt in **Rehabilitation und Vorsorge** investiert werden muss. Hier könnten jedoch attraktive Berufsfelder entstehen.

- Der Bund wird mittelfristig nicht umhinkommen, verstärkt auch in die Finanzierung der bis dato von Ländern und Gemeinden getragenen Sachleistungen zu gehen.
- Skepsis besteht ob der Tatsache, dass mit einem eigens eingerichteten Vehikel „Pflegefonds“ die ohnehin schon **komplexe Landschaft der Zuständigkeiten** erweitert wird. Es stellt sich die Frage, ob nicht die Einführung einer zweckgebundenen Abgabe reichen würde.
- Ein verbessertes **Entlassungsmanagement** der Spitäler ist dringend erforderlich, um die Übergänge friktionsfreier zu gestalten.
- Die Aufnahme des Pflegebedarfs als Krankheit im Sinne des ASVG würde das Finanzierungsproblem zwar nicht lösen, aber eine Belastung der Gemeinden verringern.
- Ob die demografische Entwicklung im Sinne von zurückgehenden Geburtenraten und Schrumpfung des Arbeitskräftepotenzials langfristig Mittel aus anderen Bereichen (Kindergarten, AMS) frei machen wird, bleibt abzuwarten. Das Bauen auf eine solche Entwicklung hilft allerdings nicht dabei, die derzeitigen Probleme zu lösen.

Der Sozialbereich mag vielleicht nicht der prestigeträchtigste Bereich sein, aber von dort kann sich der Staat auf keinen Fall zurückziehen. Was passiert, wenn die Städte Kompetenzen im Sozialbereich abgeben? Wollen das die im Sozialbereich arbeitenden Menschen überhaupt? Dass es nach finanziellen Gesichtspunkten logisch erscheint, weniger bzw. am besten gar nichts für einen „wenig produktiven“ und wenig rationalisierbaren Bereich zahlen zu wollen, ist keine Überraschung. Aber wie könnten mögliche Alternativen aussehen? Sind auch andere Modelle wie jene, verstärkt soziale Innovationen zu fördern, denkbar? Könnten sich dadurch andere Möglichkeiten ergeben, die nicht zu einer Abgabe von Kompetenzen führen würden?

Diese Themen sollen auch im kommenden Sozial- und Gesundheitsausschuss in Graz (10. und 11. Mai 2010) diskutiert werden. Es erscheint nicht sinnvoll, generell Themen und so auch den Sozialbereich nur nach finanziellen Gesichtspunkten zu beurteilen. In der Diskussion gilt es vielmehr, in die Tiefe zu gehen, sich die Auswirkungen zu überlegen und Alternativszenarien zu skizzieren.

Oliver Puchner, Christina Aigner

Geschäftsleitung und Hauptausschuss der Landesgruppe Steiermark Trofaiach

Die Stadt Trofaiach war am 1. März Tagungsort für die Auftaktsitzung des Hauptausschusses. Trotz intensiver Wahlkampfaktivitäten für die bevorstehenden Gemeinderatswahlen in den 540 steirischen Gemeinden haben sich eine Bürgermeisterin sowie einige weitere Bürgermeisterkollegen großer steirischer Städte die Zeit genommen, um an der Veranstaltung teilzunehmen. Mit dabei war auch der langjährige Altbürgermeister von Trofaiach, August Wagner, der 16 Jahre lang Bürgermeister der Stadt war. Nach seinem Ausscheiden aus dieser Funktion folgte ihm Ende des vergangenen Jahres Mario Abl als neuer Bürgermeister und Mitglied des Hauptausschusses in dieser Funktion nach. Bgm. Abl ließ es sich nicht nehmen, die anwesenden Mitglieder des Hauptausschusses in seiner Heimatstadt herzlichst zu begrüßen.

Generalsekretär Thomas Weninger informierte die GemeindevertreterInnen in bewährter Weise über aktuelle Themen aus gesamtösterreichischer Sicht. Die derzeitige kommunale Finanzlage war themenbestimmend. Die Landesgruppe Steiermark wird ebenso wie andere Landesgruppen das KDZ mit der Durchführung einer Studie



V. l.: LGF Hoflehner, Bgm. a. D. August Wagner sowie Vorsitzender Bgm. Bernd Rosenberger

zu den Gemeindefinanzen beauftragen. Dafür werden finanzbestimmende Kennzahlen von acht steirischen Städten aus verschiedenen Regionen in unterschiedlicher Größe verglichen und die gewonnenen Daten analysiert.

Ein weiteres Thema der Sitzung war die immer größer werdende Verantwortung für die Sicherheit der Bevölkerung. Nachdem der Bund seinen Hausaufgaben hier nur unzureichend nachkommt, sind immer mehr Gemeinden gezwungen, die dadurch entstehenden „Sicherheitslücken“ zu füllen, um der Bevölkerung wieder mehr subjektives „Sicherheitsgefühl“ in ihren Heimatgemeinden zu vermitteln. Unter den Anwesenden herrschte breiter Konsens darüber, dass

die Städte nicht die Aufgaben der Bundespolizei übernehmen können. Einmal mehr soll dies auch durch den Österreichischen Städtebund kommuniziert werden. Die Einrichtung von neuen Gemeindegewachkörpern sowie das Installieren von Videokameras können die vielerorts bestehenden Sicherheitsprobleme nicht lösen, zudem belasten derartige Maßnahmen die Gemeindehaushalte über Gebühr. Entlastung könnte hier lediglich die Nachbesetzung von freien Dienstposten im Stellenplan der Bundespolizei bringen. Der Vorsitzende Bgm. Rosenberger, der in der Stadt Bruck a. d. Mur selbst noch einen Gemeindegewachkörper aufrecht erhält, bekräftigte diese Ansicht.

Stefan Hoflehner

Fachausschuss für Verkehr

Am 24. und 25. Februar hat in Dornbirn die 89. Sitzung des Verkehrsausschusses stattgefunden – auf Einladung von Bürgermeister Rümmele und Vizebürgermeister Martin Ruepp, der gleichzeitig auch stellvertretender Vorsitzender des Verkehrsausschusses ist. Die Stadt Dornbirn hat bereits im Vorjahr für die Umgestaltung des Bahnhofes den VCÖ-Mobilitätspreis gewonnen und nutzte die Veranstaltung, um neben dem Entwicklungsgebiet rund um den Hauptbahnhof auch das Dornbirner Bussystem Stadtbus/Landbus vorzustellen.

Weitere Tagesordnungspunkte beschäftigten sich mit Mobilitätsmustern von SeniorInnen sowie dem „heißen“ Thema Eisenbahnkreuzungsverordnung (siehe Artikel Seite 53).

Die nächsten Ausschüsse werden sich konzentriert dem Thema der ÖV-Finanzierung widmen.

Stephanie Schwer



V. l.: StR Walter Peer (Vorsitzender des Verkehrsausschusses), Bürgermeister Rümmele (Dornbirn), Städtebund-Generalsekretär Thomas Weninger, Vizebürgermeister Martin Ruepp (stv. Vorsitzender des Verkehrsausschusses)

FINANZEN & WIRTSCHAFT

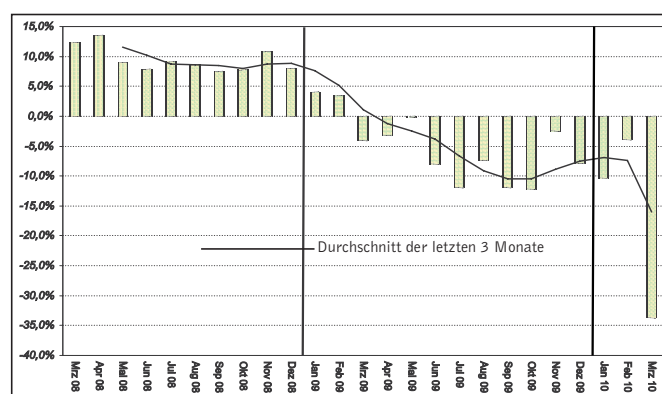
Ertragsanteile im März 2010

Die Gemeindeertragsanteile für März 2010 einschließlich der Zwischenabrechnung für 2009 betragen knapp 342 Millionen Euro. Gegenüber März 2009 bedeutet das einen Rückgang von 164 Millionen Euro bzw. um fast 34%.

Der Grund für die desaströs anmutende Entwicklung ist die mit 114 Millionen Euro hochgradig negative Zwischenabrechnung für 2009. Der im Dezember ausbezahlte Vorschuss auf die Einkommensteuer gemäß § 12 (3) FAG war durch die Abrechnung nur zum kleineren Teil gedeckt und muss daher größtenteils an den Bund zurückgezahlt werden.

Da aber schon in der Ertragsanteile-Prognose des Bundesministeriums für Finanzen von Oktober 2009 von einer noch negativeren (-128 Millionen Euro!) Zwischenabrechnung ausgegangen worden war, sollte das realisierte Ergebnis nicht ganz überraschend kommen.

Bezogen auf das erste Quartal errechnet sich ein Rückgang von 14%. In den nächsten Monaten wird sich aber zwangsläufig eine Verbesserung einstellen, nicht weil das Aufkommen wachsen wird, sondern weil ab April die Vergleichsbasis 2009 rasch kleiner wird, sodass dann die objektiv kläglichsten Werte für 2010 in einem besseren Licht dastehen werden.



Die Differenzierung der Aufkommensentwicklung des ersten Quartals nach Bundesländern fördert keine großen Überraschungen zu Tage.

Erwähnenswert erscheint allenfalls das mit rund 12% unterdurchschnittlich schlechte Abschneiden von Wien und Salzburg und das mit -18% überdurchschnittliche Ausreifen Vorarlbergs in die andere Richtung.

Ernst Knoth, Magistrat St. Pölten

Ertragsanteile¹ im März 2010

	Erträge in 1.000 Euro		Veränderungen gegenüber den Vorperioden in %				
	März 2010	Jän.–März 2010	2. Quartal 2009/2008	3. Quartal 2009/2008	4. Quartal 2009/2008	1. Quartal 2010/2009	März 2010/2009
a) nach Abgabenarten							
Veranlagte Einkommensteuer	-8.156	109.815	-733,1	-11,4	-7,7	14,9	-
Lohnsteuer	179.391	590.567	4,2	-18,0	-8,5	-8,6	-4,7
Kapitalertragsteuer I	5.603	27.669	-19,8	-24,3	-26,5	-27,1	107,8
Kapitalertragsteuer II	6.214	17.415	6,7	-15,4	0,5	-21,1	-42,1
Körperschaftsteuer	-5.765	96.706	-21,2	-55,3	-33,7	-27,7	-
Erbschafts-/Schenkungssteuer	368	2.586	60,8	-32,9	-75,1	-10,1	-38,9
Stiftungseingangssteuer	62	316	-	-	202,3	-42,2	-37,3
Bodenwertabgabe	52	1.208	6,3	-2,8	-4,3	-12,9	-41,4
Umsatzsteuer ²	176.284	562.223	-3,2	1,0	1,3	-2,0	1,4
Abgabe v. alkoh. Getränken	-	2	-	-55,8	23,0	-45,6	-79,5
Tabaksteuer	13.656	39.632	-35,2	4,0	-29,4	-4,2	-11,3
Biersteuer	1.376	5.513	-8,9	-2,0	-2,8	1,4	-10,1
Mineralölsteuer	9.100	111.905	-4,5	-2,6	3,2	-3,2	56,5
Alk.St., Bw.Auf., Mon.Ausg.	1.077	4.096	4,8	-3,5	7,9	5,1	-15,4
Weinstein	-	-	-	-	-77,3	-	-
Schaumw.- u. Zw.Erz.Steuer	10	32	5,4	-24,6	14,4	-13,6	-6,5
Kapitalverkehrsteuern	2.362	4.042	-5,8	25,6	12,6	24,1	137,2
Werbeabgabe ³	8.621	27.958	-9,2	-9,9	-8,4	-3,1	-3,9
Energieabgabe	6.504	23.294	8,9	-46,0	-1,0	16,6	-13,8
Normverbrauchsabgabe	3.806	11.836	-7,6	-3,6	-17,6	16,2	22,6
Grunderwerbsteuer	51.592	155.946	-7,4	5,1	-3,8	0,7	22,0
Versicherungssteuer	273	25.951	-0,2	3,4	0,3	2,0	254,3
Motorbez. Versicherungssteuer	390	25.942	1,4	2,6	4,2	6,1	146,8
Kfz-Steuer	-55	1.609	-21,6	-16,7	-7,1	-9,4	-
Konzessionsabgabe	2.714	8.799	13,4	-4,5	3,7	26,4	22,2
Kunstförderungsbeitrag	469	469	1,1	1,5	1,3	2,0	2,0
Zwi.Abrechnung/Aufrollung	-114.039	-114.039	-	-	-	-259,7	-259,7
b) nach Bundesländern							
Burgenland	8.296	44.692	-4,9	-12,2	-8,7	-15,2	-37,4
Kärnten	22.653	112.947	-6,9	-12,9	-9,6	-13,1	-32,4
Niederösterreich	54.055	285.552	-3,7	-10,8	-7,7	-15,5	-38,2
Oberösterreich	51.327	273.179	-3,8	-11,0	-8,5	-15,1	-37,1
Salzburg	25.757	121.704	-4,8	-11,6	-8,8	-12,4	-26,6
Steiermark	42.562	220.900	-5,1	-10,6	-8,3	-14,1	-33,7
Tirol	30.148	151.213	-3,7	-11,0	-6,9	-14,2	-32,9
Vorarlberg	13.998	78.045	-3,1	-12,1	-8,5	-18,6	-45,1
Wien	93.113	453.259	-1,6	-9,0	-7,5	-12,4	-28,7
Gesamt	341.909	1.741.493	-3,7	-10,6	-8,1	-14,1	-33,7

¹ inklusive Bedarfszuweisungen; ² davon Getränkesteuerausgleich € 27.850 T (Zwischenabrechnung berücksichtigt); ³ davon Werbebesteuerausgleich € 5.173 T (Zwischenabrechnung berücksichtigt)

VERWALTUNGSREFORM

Grenzüberschreitende Mobilität in Europa – eine Herausforderung für das Meldewesen

Der gemeinsame Wirtschaftsraum der Europäischen Union und die zunehmende Mobilität der EU-Bürgerinnen und EU-Bürger stellen das Meldewesen vor neue Herausforderungen. Der Aufbau des ersten grenzüberschreitenden E-Government-Dienstes für Meldeauskünfte „RISER“ hat gezeigt, dass es noch zahlreiche Hürden gibt, die einem zeitgemäßen Meldewesen entgegenstehen. Die Personenfreizügigkeit¹ ist eine der vier Grundfreiheiten (neben der Warenverkehrsfreiheit, der Dienstleistungsfreiheit und dem freien Kapital- und Zahlungsverkehr) und bildet somit die Grundlage des Binnen-

marktes der Europäischen Union. Die Zahl der Personen aus den Mitgliedstaaten der EU-27, die in andere Mitgliedstaaten der EU migrieren, wächst gemäß Eurostat um 10% pro Jahr.²

¹ Das Europäische Parlament und der Rat haben am 29. April 2004 die Richtlinie 2004/38/EG über das Recht der Unionsbürger und ihrer Familienangehörigen, sich im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten frei zu bewegen und aufzuhalten, erlassen. Siehe <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32004L0038:DE:NOT> (letzter Zugriff 26. 2. 2010).

² Siehe Eurostat statistics in focus 98/2008, http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-SF-08-098/EN/KS-SF-08-098-EN.PDF (letzter Zugriff 26. 2. 2010).

Trotzdem ist das Meldewesen bisher einer der Rechtsbereiche, die nach wie vor ausschließlich nationalstaatlich geregelt werden. Seitens der EU gibt es weder eine Empfehlung noch eine Richtlinie.

Unterschiedlichste Rechtssysteme

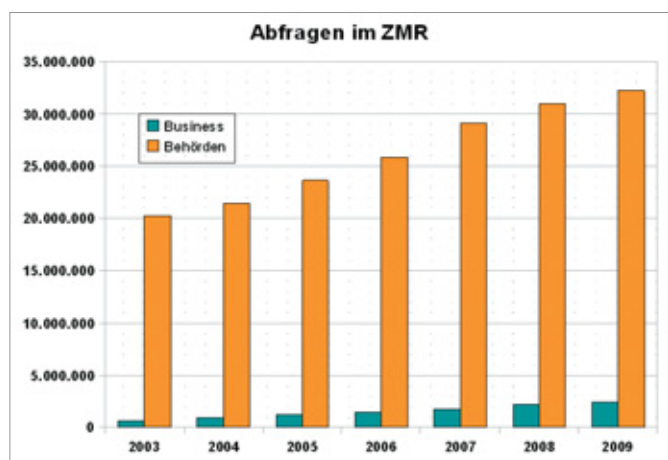
Im Laufe der Jahre haben sich daher innerhalb der EU die unterschiedlichsten nationalstaatlichen Systeme im Meldewesen herausgebildet. In Ländern wie Großbritannien, Irland oder Frankreich existiert keine Meldeverpflichtung, daher gibt es auch kein Melderegister. Einige Mitgliedstaaten verfügen wie Österreich über ein zentrales Melderegister, in anderen wie Deutschland und Italien existieren ausschließlich die lokalen Melderegister, die zentral nicht abfragbar sind. Auch die österreichische Rechtsansicht, dass das Melderegister ein öffentliches Register ist, das (unter bestimmten Voraussetzungen) grundsätzlich von anderen Behörden, Personen und Unternehmen einsehbar ist, teilen nicht alle Mitgliedstaaten. In Spanien gibt es beispielsweise ein zentrales Melderegister, dessen Zugriff aber ausschließlich Behörden vorbehalten ist.

In Österreich kommt dem zentralen Melderegister (ZMR) eine besondere Bedeutung zu, da es als Basisdienst für E-Government-Verfahren dient. Zahlreiche behördliche Verfahren bedienen sich des ZMR als Datendrehscheibe und Datenbasis.

Großer Bedarf an Meldeauskünften

Sämtliche Behörden Österreichs, Exekutive, Ämter, Arbeitsmarktservice, Sozialversicherungen, aber auch knapp 3.500 Unternehmen der Wirtschaft, sind registrierte ZMR-AnwenderInnen. Abhängig von deren Rollen und Rechten, welche im Einklang mit den österreichischen Gesetzen (z. B. Meldegesetz, Datenschutzgesetz usw.) stehen, haben die BenutzerInnen unterschiedliche Aufgaben und Möglichkeiten im ZMR.³

Aus Sicht der Wirtschaft bieten Melderegister vor allem eines: die Meldeauskunft, um die aktuelle offizielle Wohnsitzadresse einer im Melderegister verzeichneten Privatperson ausfindig zu machen. Die Abfrage der Melderegister zu diesem Zweck ist eines der am häufigsten nachgefragten E-Government-Services. Die folgende Abbildung zeigt die Entwicklung über die Abfragen im ZMR. Mit über 30 Millionen Abfragen durch Behörden zeigt das ZMR seine zentrale Stellung im österreichischen Verwaltungshandeln. Die Abfragen durch Partner aus der Wirtschaft machen im Vergleich wesentlich weniger aus, sind aber im Jahr 2009 immerhin auf knapp 2,5 Millionen Auskünfte gestiegen.



Quelle: Bundesministerium für Inneres, Anfragebeantwortungen von parlamentarischen Anfragen, Darstellung: KDZ

Die Einnahmen, die das ZMR aus diesen Abfragen lukrieren konnte, verhalten sich in umgekehrtem Verhältnis: durch Behördenabfragen wurden im Jahr 2009 0,4 Millionen Euro eingenommen, während an die sogenannten „sonstigen Abfrageberechtigten“ (das

sind Unternehmen) im Vorjahr knapp 3,4 Millionen Euro verrechnet werden konnte. Durch die Einrichtung der „Support-Unit ZMR“ als Flexiklauseleinheit verbleiben diese Einnahmen auch zur Finanzierung des laufenden Betriebs und zur Weiterentwicklung des ZMR in der Einheit.

Grenzüberschreitende Meldeauskünfte

Das internationale Konsortium RISER (Registry Information Service on European Residents) arbeitet seit 2003 daran, den ersten E-Government-Dienst für grenzüberschreitende Meldeauskünfte in Europa zu realisieren. Gefördert im eTen-Programm der Europäischen Kommission bietet RISER mittlerweile die Zugänge zu Melderegistern in zehn EU-Staaten mit insgesamt über 50% der Bevölkerung der EU auf einem zentralen Web-Portal an. Unter Einhaltung höchster Sicherheits- und Datenschutzstandards werden die Anfragen von Kundinnen und Kunden an die jeweiligen nationalen oder lokalen Melderegister weitergeleitet. RISER erhält von der Behörde die Auskunft und gibt diese an die Kundinnen und Kunden zurück. Die Nutzung kann entweder über das mehrsprachige RISER-Web-Portal erfolgen oder bei höherem Abfragevolumen kann der Dienst auch in interne Fachanwendungen oder eigene Web-Portale integriert werden.

Grenzen des Meldewesens

Aus Sicht des Datenschutzes gibt es in der Regel wenig Probleme, da der Datenschutz in Europa harmonisiert ist: es muss also in allen Mitgliedstaaten der EU einheitliche Regelungen geben (es darf weder schwächere noch stärkere geben). In vielen Staaten stößt die Realisierung eines grenzüberschreitenden Dienstes hingegen an die Grenzen des nationalstaatlich orientierten Meldewesens. Die einzelnen Gesetzgeber der nationalen Meldegesetze haben bei deren Ausarbeitung die europäische Dimension in der Regel nicht mitbedacht. In Österreich existiert seit der Einführung des ZMR eine der fortschrittlichsten Regelungen bezüglich der Zugänge zum Register: die Wirtschaftstreibenden sind gleich zweifach in den Prozess eingebunden. Die sogenannten „Provider“ sind Unternehmen, die den Zugang zum ZMR an ihre Kundinnen und Kunden (die Businesspartner) technisch herstellen und verrechnen. Dafür schlagen die Provider eine Marge (derzeit ca. 40–50 Cent) pro Abfrage auf die Abfragegebühr von 3 Euro auf.

Der Zugang zum ZMR für wirtschaftliche Zwecke ist im § 16a (5) und (5a) MeldeG geregelt. Eine Person/Firma muss demnach glaubhaft machen, dass sie regelmäßig Meldeauskünfte zur erwerbsmäßigen Geltendmachung oder Durchsetzung von Rechten oder Ansprüchen benötigt.

Die Prüfung, ob ein rechtliches Interesse vorliegt, nimmt das BMI im Rahmen eines Bescheidverfahrens vor. Mangels klarer gesetzlicher Bestimmungen für den Fall nicht-österreichische Antragsteller ist die Bewertung der Anträge nicht einfach. Insbesondere hat das österreichische Ministerium keine Durchgriffsrechte auf Unternehmen in EU-Nachbarstaaten, sondern muss sich auf den Weg der Amtshilfe verlassen. Auch in anderen Mitgliedstaaten sieht man ähnliche Schwierigkeiten: so hat man in Ungarn zunächst ausländische Abfrager zugelassen, hat aber nun die Rechtsauslegung geändert und gewährt ausschließlich dem Endkunden Zugriff. Nicht einmal eine österreichische Rechtsanwaltskanzlei wird nunmehr in Ungarn zugelassen, da diese die Abfragen nicht für sich selbst, sondern im Auftrag seiner KlientInnen besorgen will. In einigen anderen EU-Staaten (unter anderem Deutschland) verzichtet man auf ein Bescheidverfahren und sieht die bestehenden gesetzlichen Regelungen auch für Abfragende aus den EU-Nachbarstaaten als ausreichend an.

³ Siehe Broschüre „Melderegister“ auf <http://zmr.bmi.gv.at> (letzter Zugriff 26. 2. 2010).

Suboptimale Praxis

Die Knüpfung der Erteilung von Abfrageberechtigungen an das Nachweisen eines „rechtlichen Interesses“ sollte wohl den vollautomatischen elektronischen Zugriff einschränken, um Missbrauch zu verhindern. Es gibt allerdings auch eine zweite Abfragemöglichkeit. „Jede Person, gleichgültig ob es sich um einen österreichischen Staatsbürger oder Fremden handelt, hat die Möglichkeit, gegen Nachweis der Identität die Erteilung einer Meldeauskunft bei der Meldebehörde zu verlangen“ (MeldeG § 18 [1]). Diese Abfrage kann persönlich oder schriftlich erfolgen und ist an keine weiteren Bedingungen geknüpft.

Die ungleiche Behandlung von elektronischen und persönlichen Abfragen führt in der Praxis zu mehreren Problemen. Das persönliche oder schriftliche Einholen von Meldeauskünften bei der Meldebehörde vor Ort war bereits vor Einführung des zentralen Melderegisters ein wesentliches Service ganzer Berufsgruppen (Rechtsanwälte, die sich der Kooperation von Kolleginnen und Kollegen vor Ort bedienen, Auskunftsteile, Detektive etc.). In Wien wurde dafür beispielsweise die Zentrale Meldeauskunft der MA 62 eingerichtet⁴. Das Einholen von Meldeauskünften ist daher schon seit vielen Jahren allen Personen, Unternehmen und ausländischen Behörden möglich, dafür gibt es die bereits erwähnten Dienstleister, die persönlich in den Bürgerservicestellen der Städte die gewünschten Auskünfte einholen und an ihre Kundinnen und Kunden weitergeben. Die Einschränkung des elektronischen Zugangs nach § 16a bedeutet also keineswegs, dass Meldedaten nicht im Wege der Abfragemöglichkeit nach § 18 abgefragt werden können.

Bürgerservicestelle statt E-Government?

Die Eigenheiten des Gebührengesetzes aus dem Jahr 1957 (!) führen zu der paradoxen Situation, dass bei persönlicher Antragstellung in der Bürgerservicestelle der Gemeinde nur 3 Euro zu entrichten sind, während bei schriftlicher Antragstellung zusätzlich 13,20 Euro Bundesabgabegebühr fällig werden. Zu schriftlichen Anträgen werden auch elektronische Übermittlungen per Fax, E-Mail oder per Online-Formular gezahlt. Laut Auffassung des Bundesministeriums für Finanzen ist die Eingabegebühr nicht etwa pro Schriftstück, sondern für jede in dem Schriftstück enthaltene abzufragen-

de Person fällig. Damit verteuert sich die Abfrage auf 16,20 Euro pro Person, womit dies für die Unternehmen unwirtschaftlich wird. Das Gebührengesetz und das Meldegesetz führen in der geltenden Fassung also dazu, dass die Unternehmen persönlich in den Bürgerservicestellen abfragen (müssen), statt schon lange existierende Online-Möglichkeiten (z. B. über das Online-Formular auf Help.gv.at) nutzen zu können. Dies steht in krassem Gegensatz zu den jahrelangen Bemühungen, die E-Government-Angebote nicht nur auszubauen, sondern vor allem einer breiteren Nutzung zuzuführen.

Bedarf für Behörden

Auch Behörden haben grenzüberschreitenden Bedarf an Meldeauskünften. Sowohl Bezirksverwaltungsbehörden als auch Gemeinden könnten in verschiedenen Verfahren die Möglichkeiten nutzen, Meldeabfragen in anderen EU-Staaten zu stellen. Der Magistrat Linz und die Bezirkshauptmannschaft Zell am See sind daher bereits auch erste Kunden von RISER. Bisher stand Behörden nur der Weg der Amtshilfe zur Verfügung. Amtshilfeverfahren sind zwar kostenlos, aber langwierig, und führen sehr oft nicht zum gewünschten Ergebnis, da die Anträge von österreichischen Behörden im Ausland (und umgekehrt) zumeist abgelehnt werden. Ausgegliederten Unternehmen der öffentlichen Hand steht Amtshilfe von vornherein nicht zur Verfügung.

Meldebewegungen werden innerhalb Österreichs an alle Meldebehörden automatisch gemeldet, da die Datenhaltung im ZMR erfolgt. Auch in Deutschland ist das möglich, allerdings bedient man sich dort mangels zentralem Register eines Übermittlungsstandards (OSCI-XMeld), der es ermöglicht, dass eine in Berlin abgemeldete und nach München verzogene Person von der Berliner Behörde standardisiert an die Münchner Behörde gemeldet wird. Solche Meldungen grenzüberschreitend durchzuführen, wäre technisch einfach zu realisieren, mangelt aber in erster Linie an rechtlichen Voraussetzungen. In deutschen Melderegistern ist aber immerhin häufig der Vermerk „Verzogen nach Österreich“ vorzufinden, während man in österreichischen Melderegistern solche Informationen bei der Abmeldung nicht mitspeichert.

Internationaler Erfahrungsaustausch

Gerade aufgrund des Fehlens einer EU-Regelung ist der Know-how-Transfer im Bereich Meldewesen besonders wichtig. Die 5. RISER-Konferenz zum Europäischen Meldewesen bietet daher für Entscheidungsträger aus Verwaltung, Wirtschaft und Wissenschaft eine einzigartige Plattform, um über Gegenwart und Zukunft des Meldewesens in Europa zu diskutieren. Die Themen der Konferenz, die am 6. und 7. Mai 2010 in Berlin stattfindet, sind innovativer Datenschutz im Meldewesen, nationale eID-Initiativen in Europa, grenzüberschreitendes E-Government, aktuelle Entwicklungen im Melde- und Ständesamtswesen in Europa und Personenkennzeichen im Europäischen Meldewesen.⁵

Abgesehen vom Erfahrungsaustausch und Know-how-Transfer, der durch solche Veranstaltungen gefördert werden kann, ist es deutlich geworden, dass in Österreich sowohl das Meldegesetz als auch das Gebührengesetz nicht zuletzt aufgrund der beschriebenen Unzulänglichkeiten einer dringenden Renovierung bedürfen.

Bernhard Krabina, KDZ – Zentrum für Verwaltungsforschung



Quelle: Abdeckung des RISER-Service, Darstellung: KDZ

⁴ Siehe <http://www.wien.gv.at/verwaltung/meldeservice/meldeauskuenfte.html> (letzter Zugriff 26. 2. 2010).

⁵ Information und Anmeldung unter <http://www.amiando.com/riser.html> (letzter Zugriff 9. 3. 2010).

Zufriedene MieterInnen erfreuen die Stadt

Die Stadtgemeinde Mürzzuschlag vermietet eine große Zahl an Gemeindewohnungen und möchte ihren MieterInnen ein behagliches Zuhause, aber auch einen guten Service rundherum bieten. Um eine Einschätzung über die derzeitige Zufriedenheit der BewohnerInnen über das bereitgestellte Leistungsangebot, aber auch Hinweise über mögliche Verbesserungen zu erhalten, wurde im ersten Halbjahr 2009 eine breit angelegte Mieterbefragung durchgeführt.

Anlass und Durchführung der Befragung

Die Stadtgemeinde vermietet rund 900 Wohnungen und ca. 400 Garagenobjekte. Für das komplette Service rund um die Vermietung gibt es im Rathaus eine eigene Servicestelle (Liegenschaftsverwaltung), in der zwei MitarbeiterInnen der Stadtverwaltung arbeiten. Daneben sind 11 HausbesorgerInnen (gerechnet auf Vollzeitäquivalenz) für die Betreuung der Gebäudeobjekte vor Ort eingesetzt. Sie kümmern sich um die Wohnhäuser, aber auch um die täglichen größeren und kleineren Alltagssorgen der MieterInnen. Die meisten MieterInnen wohnen schon seit vielen Jahren in einer Wohnung der Stadt, doch fehlten bislang systematische Einschätzungen zur Zufriedenheit mit dem städtischen Leistungsangebot.

Demzufolge hat sich die Stadt Mürzzuschlag entschieden, extern unterstützt durch das KDZ – Zentrum für Verwaltungsforschung alle MieterInnen in den städtischen Wohnungen unmittelbar zu befragen.

Die Befragung selbst wurde als sogenannte „Paper-Pencil-Befragung“ durchgeführt, wobei mit Blick auf eine möglichst hohe Mitwirkungsbereitschaft der Fragebogen im Umfang auf zwei Seiten begrenzt wurde. Die Befragung konzentrierte sich auf die Themen Zufriedenheit mit der eigenen Wohnung, mit dem Wohnhaus und dessen Umgebung, Zufriedenheit mit der Hausgemeinschaft und den Serviceleistungen der HausbetreuerInnen und der Wohnungsverwaltung. Im Sinne einer Vollerhebung wurde der Fragebogen per Post an insgesamt 832 Haushalte geschickt. Die ausgefüllten Fragebögen konnten entweder im Rathaus in der Liegenschaftsverwaltung abgegeben oder kostenlos per Post an die Stadt zurückgeschickt werden. Anschließend erfolgte eine anonymisierte Auswertung der Befragung nach unterschiedlichen Kriterien durch das KDZ. Insgesamt hat sich rund ein Drittel der Haushalte an der Befragung beteiligt.

Zentrale Ergebnisse

Generell zeigte die Befragung eine große Zufriedenheit der BewohnerInnen sowohl mit den städtischen Wohnungen als auch dem Wohnungsservice der Stadt. So wurden sowohl der bauliche Zustand der Wohnungen als auch die Ausstattung der Wohnungen überwiegend positiv bewertet. Von den BewohnerInnen wurde am häufigsten die Lage und die Anlage der Wohnungen als besondere Pluspunkte herausgestellt.

Auch die Leistungen und das Engagement der Wohnhausverwaltung und der HausbetreuerInnen wurden insgesamt sehr positiv gewürdigt (generelle Erreichbarkeit, die Qualität der Reinigung, der Schneeräumung). Positiv beurteilt wurde auch die schnelle Reaktion der HausbetreuerInnen auf Schadensmeldungen, wohingegen die Durchführung von Kleinreparaturen etwas weniger gut bewertet wird. Insgesamt attestieren die MieterInnen den HausbetreuerInnen jedoch ein sehr großes Engagement für das ihnen anvertraute Wohnhaus.

Erfreut zeigte sich die Stadt auch über die sehr positive Selbstbewertung des Zusammenlebens der BewohnerInnen in den städtischen Wohnhäusern. So wird die Hausgemeinschaft – abgesehen von Einzelnennungen über sehr unterschiedliche zwischenmenschli-

che Probleme wie etwa die Lärmbelästigung oder die Nichteinhaltung des Rauchverbotes – als sehr positiv beurteilt.

Die Befragung hat aber auch wertvolle Hinweise darauf gegeben, welche Modernisierungsmaßnahmen von den BewohnerInnen am meisten gewünscht werden. Hier stehen die Renovierung der Bäder, der Anbau von Balkonen oder der Einbau eines Aufzuges ganz oben auf der Wunschliste. Auch wurden neben diesen allgemeinen Verbesserungswünschen konkrete Baumängel in einzelnen Objekten angesprochen.

Handlungsbedarf wurde aus den Ergebnissen der Befragung dahingehend ablesbar, dass von vielen BefragungsteilnehmerInnen darauf hingewiesen wurde, dass in den Räumlichkeiten des Liegenschaftsservice im Rathaus persönliche und diskrete Gespräche derzeit nur schwer zu führen seien.

Ein weiterer Gegenstand der Befragung war die Frage, ob eine Verstärkung und Intensivierung der Mieterversammlungen von Seiten der BewohnerInnen gewünscht ist. Diese Frage wurde klar mit „Ja“ beantwortet. Für die Stadt Mürzzuschlag bedeutet dieses klare Petition die Chance, den von ihr selbst initiierten Dialog zwischen der Stadt und den BewohnerInnen der städtischen Wohnungen weiter auszuführen und damit unmittelbar mit den MieterInnen ins Gespräch zu kommen, frühzeitig Handlungsbedarf zu erkennen und auftretende Probleme rascher und direkter angehen zu können.

Einschätzungen – Folgerungen und praktische Maßnahmen der Stadt

Die zahlreichen Anmerkungen der BefragungsteilnehmerInnen zeigten, dass viele diese erste Befragung grundsätzlich sehr begrüßten, aber auch als Möglichkeit genutzt haben, unmittelbar Wünsche gegenüber der Stadt zu äußern oder auch individuelle Kritik (im Sinne von Psychohygiene) kommunizieren zu können. Aus Sicht der Stadt war es auf Basis der Befragungsergebnisse möglich, auch verborgene und bislang nicht zum Ausdruck gebrachte Unzufriedenheit zu erkennen und praktische Verbesserungsmaßnahmen vorzubereiten. Demzufolge hat die Stadt Mürzzuschlag in all den Fällen, in denen die Stadt als Eigentümerin selbst Verbesserungen vornehmen konnte, die Ergebnisse dieser Befragung bereits zum Anlass genommen, konkrete Verbesserungsmaßnahmen zu setzen:

- Von den MieterInnen angesprochene bauliche Mängel wurden/werden einer fachgerechten Überprüfung unterzogen und, sofern sich ein Mangel bestätigt, umgehend behoben.
- Der klare Wunsch und Hinweis, dass die Räumlichkeiten der Hausverwaltung mit Blick auf das Führen von persönlichen und diskreten Gesprächen zu verbessern sei, wurde bereits aufgegriffen und die Bürofläche der Hausverwaltung um rund 50% erweitert.
- Ferner wurden die HausbesorgerInnen als Konsequenz der Umfrage zu erhöhter Sorgsamkeit angehalten.
- Auch die MitarbeiterInnen der Hausverwaltung sind dabei, ihre eigenen Serviceleistungen und das persönliche Verhalten gegenüber den „KundInnen“ zu überprüfen und Ideen zur Weiterentwicklung auszuarbeiten.

Insgesamt hat sich die Durchführung der Befragung aus Sicht der Stadt sehr gelohnt. Es ist gelungen, allen MieterInnen die Möglichkeit zu geben, der Stadt direkt ein Feedback zu den Leistungen zu geben. Aus Sicht der Stadt wurde das hohe Zufriedenheitsniveau der MieterInnen unmittelbar sichtbar. Dies motiviert wiederum auch die in diesem Bereich arbeitenden MitarbeiterInnen der Stadt. Auf die Frage, ob man rückblickend wieder in eine Gemeindewohnung ziehen würde, sagen 86% der Befragungsteilnehmer „Ja“, sie würden wieder in eine Gemeindewohnung ziehen.

Klaus Wirth, KDZ – Zentrum für Verwaltungsforschung

Das Blatt wenden – Zukunftsdialog 2035

Was erwartet uns in der Zukunft?

Welche zentralen Herausforderungen werden in den nächsten 25 Jahren im Umweltbereich auf uns zukommen? Wie muss nachhaltiges Handeln aussehen, um diesen Herausforderungen zu begegnen? Die Österreichische Gesellschaft für Umwelt und Technik (ÖGUT) hat mit ihrer Initiative „Das Blatt wenden – Zukunftsdialog 2035“ eine weitreichende Diskussion zu diesen Fragen in Gang gesetzt.

Zukunft denken – nachhaltig handeln

Als überparteiliche Plattform für Umwelt, Wirtschaft und Verwaltung initiiert die ÖGUT seit 25 Jahren Vernetzung und Kommunikation zwischen ihren Mitgliedern. Das 25-Jahr-Jubiläum wird aber nicht als Anlass zur Rückschau, sondern als Grund für eine intensive Auseinandersetzung mit den Herausforderungen der Zukunft gesehen. Mit dem Zukunftsdialog 2035 beschreitet die ÖGUT neue Wege der Vernetzung. Über ein Jahr lang werden in mehreren unterschiedlichen Veranstaltungsformaten zahlreiche ExpertInnen aus verschiedensten Wissenschaftsgebieten in die Diskussion einbezogen. Ziel ist die Erarbeitung von „Zehn Leitlinien für nachhaltiges Handeln“ bis Ende 2010.

Ein breit angelegter Diskussionsprozess wie der Zukunftsdialog lebt von einer vielfältigen Unterstützung: Bundesminister Niki Berlakovich, Hildegard Aichberger (WWF) und Christoph Leitl (Wirtschaftskammer) haben die Schirmherrschaft für den Zukunftsdialog übernommen.

Der größte Umweltdialog Österreichs

„Das Blatt wenden – Zukunftsdialog 2035“ ist der größte Umweltdialog, den es je in Österreich gab. Das zentrale Element des Zukunftsdialogs sind drei sogenannte Dialoggruppen. In den Dialoggruppen diskutieren in einem konzentrierten und professionell begleiteten Rahmen jeweils ca. 15 ExpertInnen die großen Herausforderungen und potenziellen Konflikte der Zukunft und erarbeiten Handlungsempfehlungen.

Die Dialoggruppen spiegeln in ihrer Namensgebung die thematische Bandbreite des Zukunftsdialogs wider: „Natürliche Ressourcen und Innovation“, „Lebensstil und Wohlstand“ und „Gesellschaftlicher Zusammenhalt“. Die Themen, die in diesem Zusammenhang behandelt werden, sind vielfältig. Es geht zum Beispiel um die stetig steigende Nutzung endlicher Ressourcen (z. B. fossile Rohstoffe, Metalle, fruchtbarer Boden), neue, nachhaltigere Konsum- und Verhaltensmuster, ein Wohlstandsverständnis, das auf Ressourcenschonung orientiert ist, die demografischen Veränderungen der nächsten Jahrzehnte, die oft diagnostizierte Krise der Demokratie, die zunehmende Spaltung in Reich und Arm und den schrittweisen Abbau demokratischer Grundprinzipien.

Über die ÖGUT

Die Österreichische Gesellschaft für Umwelt und Technik (ÖGUT) ist das Kompetenzzentrum und die Dialogplattform für Umwelt und Nachhaltigkeit in Österreich. Die ÖGUT vermittelt zwischen den Interessen von Umwelt, Wirtschaft und Verwaltung, vergibt jährlich den ÖGUT-Umweltpreis und führt zahlreiche Aktivitäten für Mitglieder und Öffentlichkeit durch. Der 1985 gegründete Verein hat rund 80 Mitglieder.

www.oegut.at



ÖGUT-Generalsekretär Herbert Greisberger (2. v. r.) im Gespräch mit den SchirmherrInnen des Zukunftsdialogs (v. r.): Bundesminister Niki Berlakovich, Hildegard Aichberger (WWF) und Stephan Schwarzer (als Vertreter für Christoph Leitl, WKÖ)

© Armin Bardel

Parallel dazu werden in klausurähnlichen Workshops, den ÖGUT-Zukunftstagen, gezielt eingeladene ExpertInnen zentrale Fragen diskutieren, die in den Dialoggruppen aufgetaucht sind und einer tieferen Bearbeitung bedürfen. Die Ergebnisse dieser Workshops werden den Dialoggruppen für ihre Weiterarbeit zur Verfügung gestellt.

Darüber hinaus werden in einer groß angelegten Online-Konsultation die Ergebnisse der Dialoggruppen der Überprüfung durch eine breite Fachöffentlichkeit gestellt. Auf der zentralen Dialogwebsite www.dasblattwenden.at können BesucherInnen den Prozess kommentieren und eigene Blog-Einträge verfassen. Eine flankierende Veranstaltungsreihe wird die interessierte Öffentlichkeit in den Zukunftsdialog involvieren und über die Ergebnisse informieren.

Die Ergebnisse des Zukunftsdialogs werden schließlich im Dezember 2010 beim Jahresempfang der ÖGUT einem großen Fachpublikum präsentiert werden.

Wenden wir das Blatt!

Mit diesem umfassenden Prozess initiiert die ÖGUT die Vernetzung von Menschen aus den Bereichen Umwelt, Wirtschaft, Verwaltung und Wissenschaft. Die Verantwortlichen sind dabei von der Überzeugung getragen, dass nur durch die gemeinsame Identifizierung der vielfältigen Herausforderungen der Zukunft neue und nachhaltige Lösungswege eingeschlagen werden können. Die ÖGUT freut sich auf eine rege Teilnahme am Zukunftsdialog. Wenn auch Sie an der Online-Konsultation teilnehmen möchten, wenden Sie sich bitte an lisa.purker@oegut.at! Viele Herausforderungen liegen vor uns. Wenden wir das Blatt!



Kontakt und weitere Informationen:

ÖGUT – Österreichische Gesellschaft für Umwelt und Technik
Elisabeth Purker, Prozessleistung und Koordination
Tel.: +43(0)1/315 63 93-29, E-Mail: lisa.purker@oegut.at
www.oegut.at, www.dasblattwenden.at

Erstes Passivbau-SeniorInnenheim in Wels/Vogelweide-Laachen

Mitte April ist es so weit: Die Welser Heimstättengenossenschaft als Bauherrin übergibt das Alten- und Pflegeheim (APH) im Stadtteil Vogelweide an die Stadt Wels. Geplant vom Welser Architekturbüro Benesch und Stögmüller bietet es Platz für 120 BewohnerInnen in 112 Einzel- und 4 Doppelzimmern, dazu kommen noch 8 Kurzzeitpflegeplätze. Und das alles erstmals in Passivhausbauweise! „Es freut mich außerordentlich, dass die Stadt Wels in diesem Bereich wieder einmal Pionierin ist“, betont die zuständige Stadträtin Silvia Huber. Diese Tatsache wurde auch vom Land Oberösterreich honoriert, welches das APH Vogelweide als Pilot- und Modellprojekt anerkannt und finanziell zusätzlich unterstützt hat. Mit einer Energiekennzahl von 7,4 kWh/a m³ (Kilowattstunden pro Jahr und Quadratmetern) Fläche liegt das Gebäude deutlich unter der für den Passivhausstandard festgelegten Obergrenze von 15 kWh/a m³. Dies wird unter anderem durch eine kontrollierte Be- und Entlüftung des gesamten Objektes erreicht. Die Zuluft wird durch einen Erdkollektor um bis zu 10 Grad Celsius vorgewärmt. Eine serielle zweistufige Wärmerückgewinnung mit Wärmepumpe, 250 m² thermischer Solarkollektoren und einer Fotovoltaikanlage mit 22,5 kW Leistung unterstützen die Heizungsanlage. Für zusätzliche Energieeffizienz sorgen gedämmte Fassaden (Erdgeschoß: 34 cm Steinwolle, Obergeschoße: 22 cm Polystyrol-Hartschaum) sowie Spezialfenster.



Außenansicht des Seniorenheimes Vogelweide-Laachen

© Stadt Wels

Da ein Passivhaus jedoch nur dann Energieeinsparungen bringt, wenn man es richtig „handhabt“, wurden die künftigen MitarbeiterInnen des APH Vogelweide diesbezüglich umfassend geschult. Dabei brachten KollegInnen aus der städtischen Baudirektion, aus dem Passivhaus-Kindergarten Lichtenegg sowie die Architekten und Baumeister ihr Fachwissen ein. Je nach Jahreszeit sind dabei entsprechende Vorkehrungen zu treffen: Im Winter sollte man möglichst nur kurz stoßlüften, im Sommer hingegen immer für ausrei-



Roland Dehner (Architekturbüro Benesch & Stögmüller), Stadträtin Silvia Huber, Monika Geck (Leiterin Seniorenbetreuung Magistrat Wels) und Regina Lint (künftige Leiterin Seniorenheim Vogelweide-Laachen) © Stadt Wels

chenden Sonnenschutz sorgen und ebenfalls Fenster und Türen nicht zu lange offen halten.

Das Raumkonzept des APH Vogelweide orientiert sich selbstverständlich an den modernsten Erkenntnissen hinsichtlich der Betreuung von Menschen mit Pflegebedürftigkeit: Gewünscht wird heutzutage primär die Betreuung in den eigenen vier Wänden, etwa durch mobile Betreuung, Hauskrankenpflege und/oder Tagespflegeeinrichtungen. Stationäre Betreuung kommt hingegen erst dann zum Zug, wenn der Pflegebedarf bereits sehr hoch ist. An dieser Entwicklung orientiert sich das Konzept der Hausgemeinschaften, welches auch im APH Vogelweide zum Einsatz kommt: Im Vordergrund steht das Zusammenleben in Gruppen und die weitestgehende Erhaltung des gewohnten Tagesablaufes. Ziel ist eine möglichst hohe Unterstützung und Förderung der noch vorhandenen Fähigkeiten der BewohnerInnen.

Aus diesem Grund ist das APH Vogelweide auch als Haus mit Wohngruppencharakter konzipiert. Pro Geschoß gibt es zwei (insgesamt also acht) solcher Gemeinschaften mit jeweils eigenem Aufenthalts- und Küchenbereich. Großzügige Loggien verlängern die Zonen nach außen und bieten genügend geschützten Raum für die BewohnerInnen. Im Erdgeschoß liegen Veranstaltungs- und Kommunikationszonen sowie ein Mehrzweckraum. Dieser ist durch mobile Trennwände teilbar und bietet so die Möglichkeit zum gemeinsamen Feiern von Festen. Darüber hinaus gibt es eine direkte Anbindung an den großzügigen Grünraum im Außenbereich.

Paul Zehetner

Der i-MiEV von Mitsubishi

Mitsubishi Motors hat als weltweit erster Autohersteller bereits im Juli 2009 mit dem Verkauf des reinen Elektroautos „i-MiEV“ begonnen. In Österreich ist der Marktstart des „Mitsubishi Innovative Electric Vehicle“ für Dezember 2010 geplant.

Mitsubishi Motors läutet damit eine neue Ära der Mobilität ein, die wie maßgeschneidert für Österreich ist: Da zwei Drittel des Stroms aus erneuerbarer Energie stammt, ist Österreich in Europa das prädestinierteste Land für Elektrofahrzeuge.

Umweltorientierte Gemeinden und Städte können durch Forcierung der Elektromobilität zukünftig einen wesentlichen Beitrag zur Steigerung der Lebensqualität ihrer Bewohner beitragen, sowohl im Hinblick auf die Reduktion von Abgasemissionen als auch durch eine enorme Lärmreduktion.



© DENZEL Autoimport GmbH

Geburtstage

LABg. Prof. Kurt MACZEK von Pinkafeld feiert am 9. April seinen 55. Geburtstag.

Der Schäringer Bürgermeister Franz Xaver ANGERER hat am 12. April seinen 60. Geburtstag.

Gerhard DAVID, Bürgermeister von Mannersdorf, wird am 19. April runde 50 Jahre alt.

Am 22. April begeht der Bürgermeister Erich KESSLER aus Arnoldstein seinen 55. Geburtstag.

Bürgermeister Maurice ANDROSCH feiert am 25. April seinen 40. Geburtstag.

Verstorben

Walter ERNHARD, Bürgermeister von Ansfelden, ist am 3. März 2010 verstorben. Er war über 15 Jahre für seine Gemeinde verantwortlich und tat sein Bestes, um sich für seine BürgerInnen einzusetzen. Die BewohnerInnen von Ansfelden empfinden große Betroffenheit und sind vom plötzlichen Verlust des 56-jährigen Langzeit-Bürgermeisters geschockt.



Walter Ernhard wurde am 29. April 1953 in Ansfelden geboren und war seit 1995 Bürgermeister der Stadt. Seit 1979 saß er für die SPÖ im Gemeinderat von Ansfelden, von 1985 bis 1995 war er Vizebürgermeister.



Sissy LEEB, Stadtbezirksvorsteherin von St. Georgen bei Eisenstadt, ist am 7. März 2010 unerwartet verstorben und hinterlässt ihre Familie, Freunde und Kollegen in tiefer Trauer. Sissy Leeb wurde am 1. August 1958 geboren. Nach der Matura arbeitete sie in der Rechtsabteilung des ÖAMTC in Wien. Im Jahr 2002 zog sie in den Gemeinderat von Eisenstadt ein.

Sissy Leeb hat in den acht Jahren ihrer Tätigkeit als Gemeinderätin und seit 2007, als sie zur Stadtbezirksvorsteherin von St. Georgen bestellt worden war, ihre Heimatstadt mit viel Engagement mitgestaltet. Ihr Gemeinderatsmandat wird Johannes Neuberger übernehmen. Adelheid Hahnekamp wird künftig die Geschicke St. Georgens als Stadtbezirksvorsteherin lenken.

Der Österreichische Städtebund teilt seine tiefe Anteilnahme mit.

Andreas Kiefer zum Generalsekretär des KGRE bestellt



Wie in der letzten Ausgabe der ÖGZ berichtet, wurde ein neuer Generalsekretär des Kongresses der Gemeinden und Regionen Europas bestellt. Bei der nun am 17. März erfolgten Wahl wurde Andreas Kiefer, Leiter des Europabüros der Salzburger Landesregierung, bereits im ersten Wahlgang von der Vollversammlung gewählt.

Andreas Kiefer, 1957 in Salzburg geboren, studierte Rechtswissenschaften und Wirtschaftswissenschaften an den Universitäten Salzburg und Linz. Kiefer leitet seit 1996 das Salzburger Landes-Europabüro. Innerhalb des Europarates arbeitet er

für alle seit 1995 vom Land Salzburg entsandten Mitglieder des Kongresses und als gemeinsamer Vertreter aller österreichischen Bundesländer in der Arbeitsgruppe „Regionen mit Gesetzgebungsbefugnissen“ des Kongresses seit 1999.

Diese Bestellung wird vom Österreichischen Städtebund mit großer Freude zur Kenntnis genommen. Der Städtebund wünscht Andreas Kiefer viel Erfolg und hofft auf eine gute Zusammenarbeit im Interesse der europäischen Städte und Gemeinden.

Erich Hechtner wird Wiener Magistratsdirektor

Der Wiener Stadtssenat hat am 15. März 2010 die Bestellung des derzeitigen Kontrollamtsdirektors Erich Hechtner (52) zum Magistratsdirektor und Landesamtsdirektor von Wien einstimmig beschlossen. Nach Stationen in den Bezirksämtern Favoriten und Ottakring war er ab 1986 in der für das Gewerbewesen zuständigen Magistratsabteilung 63 tätig, mit deren Leitung er 1994 betraut wurde. Ab 2001 war er zudem Budgetkoordinator der Geschäftsgruppe Integration, Frauenfragen, Konsumentenschutz und Personal. Der derzeitige Magistratsdirektor Ernst Theimer (63) tritt Ende Juni, nach 15 Jahren in dieser höchsten administrativen Funktion der Stadt Wien, in den Ruhestand.

Innsbruck: Bürgermeisterin Zach zurückgetreten

Die Vorsitzende des Tiroler Städtebundes, Hilde Zach, hat ihr Amt als Bürgermeisterin der Stadt Innsbruck aus gesundheitlichen Gründen zurückgelegt. 2002 wurde die gebürtige Hallerin als erste Frau an die Spitze einer Landeshauptstadt in Österreich gewählt. 2006 erhielt sie das Große Goldene Ehrenzeichen der Stadt für Verdienste um die Republik Österreich. Erst vor kurzer Zeit wurde sie als eine von insgesamt sieben europäischen „BürgermeisterInnen, die Geschichte schrieben“, in Barcelona geehrt.

Die 41-jährige bisherige Vizebürgermeisterin Christine Oppitz-Plörer folgt Zach nach. Oppitz-Plörer hat Wirtschaft studiert und war im Management der Tiroler Landeskrankenanstalten-Gesellschaft beschäftigt.



Bürgermeisterin Zach mit Generalsekretär Weninger beim Städtetag in Bruck an der Mur

TERMINE

Alle rot markierten Termine sind ausschließlich Termine für die Mitglieder des Städtebundes.

14. und 15. April 2010: **Fachausschuss Schulverwaltung**, Wels (Information: Sevim Aksakalli, Tel.: +43(0)1/4000-89975, Fax: +43(0)1/4000-7135, E-Mail: post@staedtebund.gv.at)

19. bis 21. April 2010: **Fachausschuss für Marktamtangelegenheiten**, Innsbruck (Info: Ulla Weinke, Tel.: +43(0)1/4000-89996, Fax: +43(0)1/4000-7135, E-Mail: post@staedtebund.gv.at)

20. und 21. April 2010: **Arbeitskreis Energiekonzepte**, Linz (Information: Guido Dernbauer, Tel.: +43(0)1/4000-89992, Fax: +43(0)1/4000-7135, E-Mail: post@staedtebund.gv.at)

21. und 22. April 2010: **Fachausschuss Integration**, Ybbs an der Donau (Info: Sevim Aksakalli, Tel.: +43(0)1/4000-89975, Fax: +43(0)1/4000-7135, E-Mail: post@staedtebund.gv.at)

23. und 24. April 2010: **Arbeitskreis Kommunalarchivare**, Wels (Information: Christina Aigner, Tel.: +43(0)1/4000-89995, Fax: +43(0)1/4000-7135, E-Mail: post@staedtebund.gv.at)

25. April 2010: **Bundespräsidentenwahlen**

26. April 2010: **GIS-KoordinatorInnen**, Linz (Information: Johannes Eschenbacher, Tel.: +43(0)1/4000-89984, Fax: +43(0)1/4000-7135, E-Mail: post@staedtebund.gv.at)

27. und 28. April 2010: **Kulturausschuss**, Steyr (Information: Christina Aigner, Tel.: +43(0)1/4000-89995, Fax: +43(0)1/4000-7135, E-Mail: post@staedtebund.gv.at)

29. und 30. April 2010: **Fachausschuss für Bauangelegenheiten**, Wien (Info: Alexander Lesigang, Tel.: +43(0)1/4000-89978, Fax: +43(0)1/4000-7135, E-Mail: post@staedtebund.gv.at)

2. oder 30. Mai 2010: **Landtagswahlen**, Burgenland

4. und 5. Mai 2010: **Fachausschuss für Abfallwirtschaft und Städtereinigung**, Klagenfurt (Information: Guido Dernbauer, Tel.: +43(0)1/4000-89992, Fax: +43(0)1/4000-7135, E-Mail: post@staedtebund.gv.at)

5. und 6. Mai 2010: **Fachausschuss Kontrollamtsangelegenheiten**, Wiener Neustadt (Info: Oliver Puchner, Tel.: +43(0)1/4000-89994, Fax: +43(0)1/4000-7135, E-Mail: post@staedtebund.gv.at)

6. und 7. Mai 2010: **Fachausschuss für Rechtsangelegenheiten**, Wien (Info: Johannes Schmid, Tel.: +43(0)1/4000-89982, Fax: +43(0)1/4000-7135, E-Mail: post@staedtebund.gv.at)

10. und 11. Mai 2010: **Fachausschuss für Soziales und Gesundheit, Jugendausschuss** (Information: Christina Aigner, Sevim Aksakalli, Tel.: +43(0)1/4000-89995 bzw. -89975, Fax: +43(0)1/4000-7135, E-Mail: post@staedtebund.gv.at)

11. und 12. Mai 2010: **Fachausschuss Statistik**, Amstetten (Information: Oliver Puchner, Tel.: +43(0)1/4000-89994, Fax: +43(0)1/4000-7135, E-Mail: post@staedtebund.gv.at)

26. bis 28. Mai 2010: **60. Österreichischer Städtetag**, Villach (Information: Guido Dernbauer, Tel.: +43(0)1/4000-89992, Fax: +43(0)1/4000-7135, E-Mail: post@staedtebund.gv.at)

10. Juni 2010: **Workshop – Aktuelles in der Daseinsvorsorge**, Wien (Info: Magistratsabteilung 27, Tel.: +43(0)1/4000-27041, Fax: +43(0)1/4000-7215, E-Mail: post@ma27.wien.gv.at, sowie Johannes Schmid, Tel.: +43(0)1/4000-89982, Fax: +43(0)1/4000-7135, E-Mail: post@staedtebund.gv.at)

15. Juni 2010: **Geschäftsleitung und Hauptausschuss der Landesgruppe Steiermark**, Ort wird noch bekanntgegeben (Information:

Stefan Hoflehner, Tel.: +43(0)316/71 29 13, Fax: DW 20, E-Mail: office@steirischer.staedtebund.at)

16. und 17. Juni 2010: **Fachausschuss für Gewerberecht**, Waidhofen (Information: Sabine Marchart, Tel.: +43(0)1/4000-89977, Fax: +43(0)1/4000-7135, E-Mail: post@staedtebund.gv.at)

16. und 17. Juni 2010: **e-Government-Konferenz**, Villach (Info: Johannes Eschenbacher, Tel.: +43(0)1/4000-89984, Fax: +43(0)1/4000-7135, E-Mail: post@staedtebund.gv.at)

17. und 18. Juni 2010: **Fachausschuss für Informationstechnologie**, Linz (Info: Johannes Eschenbacher, Tel.: +43(0)1/4000-89984, Fax: +43(0)1/4000-7135, E-Mail: post@staedtebund.gv.at)

1. und 2. Juli 2010: **Arbeitsgruppe „Abfallwirtschaft“ des Österreichischen Städtebundes und des Deutschen Städtetages**, München (Info: Guido Dernbauer, Tel.: +43(0)1/4000-89992, Fax: +43(0)1/4000-7135, E-Mail: post@staedtebund.gv.at)

15. September 2010: **Geschäftsleitung und Hauptausschuss der Landesgruppe Steiermark und Steirischer Städtetag**, Bad Aussee (Information: Stefan Hoflehner, Tel.: +43(0)316/71 29 13, Fax: +43(0)316/71 29 13-20, E-Mail: office@steirischer.staedtebund.at)

15. bis 17. September 2010: **Fachausschuss für Gärten und Grünflächen**, Baden bei Wien (Information: Alexander Lesigang, Tel.: +43(0)1/4000-89978, Fax: +43(0)1/4000-7135, E-Mail: post@staedtebund.gv.at)

30. September und 1. Oktober 2010: **Kongress im Rahmen des EU-Life-Kooperationsprojekts Winterdienst und Feinstaub**, Linz (Information: Alexander Lesigang, Tel.: +43(0)1/4000-89978, Fax: +43(0)1/4000-7135, E-Mail: post@staedtebund.gv.at)

Landesgruppe Steiermark „Jus Update 2010“

Im Rahmen einer Kooperation des Landes Steiermark, der Stadt Graz, dem Österreichischen Städtebund, Landesgruppe Steiermark und der Rechtswissenschaftlichen Fakultät sowie des JUS-Clubs wird unter dem Titel „Jus Update 2010“ eine Vortragsreihe zu aktuellen Rechtsthemen angeboten:

Dienstag, 4. Mai 2010 Europarecht

ao. Univ.-Prof. Dr. Hubert Isak/Mag.^a Waltraud Bauer/Mag. Stefan Börger, LL.M.

Funktionsweise der EU, Neuerungen durch den Vertrag von Lissabon, Dienstleistungsrichtlinie und ihre nationale Umsetzung

Mittwoch, 2. Juni 2010 Unternehmensrecht

ao. Univ.-Prof. Mag. Dr. Gerhard Schummer
Gesellschaftsrecht, Haftungs- sowie Vertretungsfragen im Zusammenhang mit ausgegliederten Rechtsträgern von Gemeinden

Dienstag, 22. Juni 2010 Öffentliches Recht

Mag.^a Dr.ⁱⁿ Inez Bucher/Mag.^a Petra Peyerl
Asylrecht, Änderungen im asylrechtlichen Rechtsschutzsystem durch die B-VG-Nov 2008 und FremdenrechtsänderungsG 2009

Alle Termine finden in der Landesbuchhaltung,
Roter Saal, Burggasse 11, 8010 Graz,
in der Zeit von 14.00 bis 17.00 Uhr statt.

Verwaltungsverfahrensrecht

Rudolf Thienel/Eva Schulev-Steindl: Verwaltungsverfahrensrecht, Verlag Österreich, 596 Seiten, broschiert, 42 Euro, ISBN 978-3-7046-5409-0.

Mit der fünften Auflage wurde das bewährte Lehr- und Handbuch auf den aktuellen Stand gebracht. Die seit der letzten Auflage erfolgten umfangreichen Änderungen der Verwaltungsverfahrensgesetze und des Zustellgesetzes sowie die mittlerweile ergangene umfangreiche neue Rechtsprechung sowie zahlreiche Literatur machten es notwendig, das Lehrbuch zu aktualisieren. Damit liegt wieder eine verlässliche kompakte systematische Darstellung des Verwaltungsverfahrenrechts auf aktuellem Stand vor.

Das vorliegende Werk ist grundsätzlich auf den Lehrbetrieb an juristischen Fakultäten ausgerichtet, dient aber zugleich auch als Behelf für die Praxis und bietet einen kompakten Überblick über die in Rechtsprechung und Lehre vertretenen Auffassungen.

Insgesamt wird bei der Darstellung besonderes Augenmerk auf Verständlichkeit und leichte Lesbarkeit gelegt. *Sabine Marchart*



Verwaltungsreform durch Lösung der Stadt-Umlandproblematik (2008)

Friedrich Klug (Hrsg.): Verwaltungsreform durch Lösung der Stadt-Umlandproblematik (2008), IKW-Schriftenreihe Nr. 117 – Linz, 2009, 217 Seiten, gebunden, 12 Euro, ISBN 978-3-9024-9304-0.

Im Jahr 2003 ist in der IKW-Schriftenreihe „Kommunale Forschung in Österreich“ der Band 112 erschienen, in welchem sich sieben Autoren in einer umfassenden Studie mit den volks- und betriebswirtschaftlichen, rechtlichen, raumordnungspolitischen und finanzwirtschaftlichen Aspekten der Stadt-Umlandproblematik beschäftigt haben.

Im Rahmen dieser Studie wurde vorgeschlagen, die faktisch bereits bestehende Einheit im Zentralraum zu einer rechtlichen Einheit durch Eingemeindung von 8 Umlandgemeinden (Anselden, Asten, Hörsching, Leonding, Pasching, Puchenu, Steyregg und Traun) nach Linz zu vollenden und der Landeshauptstadt Linz als zweitwichtigstem Wirtschaftsraum Österreichs jene Struktur zu verleihen, die sie zur Erfüllung der zentralörtlichen Aufgaben benötigt.

Wegen der besonderen Bedeutung von Fragen der sozialen Identität, des Gemeindebewusstseins und der politischen Durchsetzbarkeit hat sich der Herausgeber mit einigen Autoren der ersten Studie nun entschlossen, die Beiträge zu aktualisieren und nicht nur die finanziellen, ökonomischen und rechtlichen Fragestellungen neu zu



behandeln und zu vertiefen, sondern insbesondere durch soziokulturelle Forschung das Meinungsbild zu erfassen und die Einwendungen und Befürchtungen durch qualitative Interviews mit ExpertInnen sowie durch sekundäranalytische Studien zu erheben und ernst zu nehmen.

Das Forschungsprojekt wurde im Rahmen des Verwaltungsmanagement-Studiums am FH-Standort Linz unter der Leitung des Herausgebers abgewickelt. Das Projekt soll der Versachlichung der Diskussion dienen, um eine soziokulturell und emotional akzeptable Lösung zu finden und mögliche Alternativen in Richtung sinnvoller Verwaltungsreform aufzuzeigen. *Ulla Weinke*

Altersteilzeit NEU in Frage und Antwort

Erika Marek: Altersteilzeit NEU in Frage und Antwort, 1. Auflage 2010, LexisNexis Verlag, 124 Seiten, gebunden, 25 Euro, ISBN 978-3-7007-4569-3.

Das Arbeitsmarktpaket 2009 hat die Rechtslage zur Altersteilzeit wesentlich geändert. Um diese verständlich aufzubereiten, wurde das Buch „Altersteilzeit NEU in Frage und Antwort“ vorwiegend für PraktikerInnen wie Lohnbüros, SteuerberaterInnen, Personalverantwortliche, Berufs- und InteressenvertreterInnen, BetriebsrätInnen, ältere ArbeitnehmerInnen und andere Interessierte verfasst.

Es soll diese darüber informieren, für wen Altersteilzeit überhaupt möglich ist, welchen Einkommensverlust die ArbeitnehmerInnen in diesem Fall erleiden und mit welchen durch das Altersteilzeitgeld nicht gedeckten Kosten die ArbeitgeberInnen rechnen müssen.

Darüber hinaus erleichtern in den Anhang aufgenommene variable Textbausteine und verschiedene Muster für Altersteilzeitvereinbarungen den Abschluss derselben.

Besonderer Wert wird in dieser Publikation auch auf die geänderten Meldebestimmungen gelegt und anhand von konkreten Beispielen gezeigt, wann das Altersteilzeitgeld mit dem Tariflohnindex erhöht wird und wann sich – nach der Praxis des AMS – das Altersteilzeitgeld weiterhin durch kollektivvertragliche Lohnerhöhungen (die dann auch meldepflichtig sind) ändert. *Ulla Weinke*



Das Recht der Vereine Privatrecht – Öffentliches Recht – Steuerrecht

Thomas Höhnel/Gerhard Jöchll/Andreas Lummerstorfer: Das Recht der Vereine, Privatrecht – Öffentliches Recht – Steuerrecht, 3. Auflage 2009, LexisNexis Verlag, 528 Seiten, gebunden, 79 Euro, ISBN 978-3-7007-4110-7.

Einige Jahre nach dem Inkrafttreten des Vereinsgesetzes 2002 liegt nunmehr mit diesem Werk eine stark überarbeitete und wesentlich ausgebaut 3. Auflage des unentbehrlichen Ratgebers für Vereinsfunktionärinnen und Vereinsfunktionäre, RechtsberaterInnen wie auch für Gerichte vor.

Dieses Buch bietet durch die Einbindung vielfältiger Erfahrungen der letzten Jahre mit dem Vereinsgesetz 2002 einen praxisnahen

Überblick über das gesamte Vereinsrecht. Abgesehen von den öffentlich-rechtlichen Aspekten des Vereinsrechts setzt sich dieses Handbuch insbesondere mit folgenden Fragen auseinander, die den Verein berühren:

- Sämtliche Aspekte der Gründung und praktischen Führung des Vereins
- Probleme des Vereins als Unternehmer, Dienstgeber oder Nachbar
- Probleme des Vereins im Ver-
gabe-, Miet-, Wettbewerbs-
oder Insolvenzrecht
- Leitfaden zum komplexen Vereinssteuerrecht
- Organisation des Rechnungswesens
- Erlangung des Spendengütesiegels
- Prüfung von großen Vereinen.

Zur besseren Verständlichkeit werden außerdem wesentliche Inhalte als Entscheidungsbäume und Grafiken aufbereitet. *Ulla Weinke*



Oberösterreichische Gemeindeordnung

Kommentierte Gesetzesausgabe samt Abdruck der Oö Kommunalwahlordnung und weiterer einschlägiger Rechtsvorschriften

Gerhard Putschögl/Hans Neuhofer: Oberösterreichische Gemeindeordnung – Kommentierte Gesetzesausgabe samt Abdruck der Oö Kommunalwahlordnung und weiterer einschlägiger Rechtsvorschriften, 4. Aufl. 2009, Trauner Verlag, 916 Seiten, gebunden, 98,50 Euro, ISBN 978-3-8549-9575-3.

Die oberösterreichische Gemeindeordnung regelt das Organisationsrecht der oberösterreichischen Gemeinden und ist somit die wesentliche rechtliche Grundlage der für die Struktur Österreichs ebenso bedeutsamen wie charakteristischen Selbstverwaltung der Gemeinden. Die vorliegende Publikation soll alle in der Gemeindeverwaltung Tätigen ebenso wie damit beschäftigte RechtsanwältInnen und NotarInnen bei ihrer täglichen Arbeit unterstützen. Um diese Arbeit einerseits zu erleichtern und andererseits zeitraubendes Nachschlagen zu ersparen, ist im Anschluss an den jeweiligen Gesetzestext auch ein Motivenbericht wiedergegeben. Schließlich ermöglicht ein umfangreiches Sachregister den raschen Zugang zu den einschlägigen Rechtsquellen und Erläuterungen.

Diese Kommentierung der oberösterreichischen Gemeindeordnung berücksichtigt die Rechtslage, das Schrifttum und die Judikatur nach dem Stand Juli 2009 und beinhaltet folgende Rechtsvorschriften:

- Oö Gemeindeordnung
- Bundes-Verfassungsgesetz (Auszug)
- Bundes-Gemeindeaufsichtsgesetz
- Oö Kommunalwahlordnung
- Oö Gemeindeverbändegesetz
- Oö Gemeindebezügegesetz
- Oö Bürgermeister-Bezügegesetz



- Gemeindehaushalts-, Kassen- und Rechnungsordnung
- Geschäftsordnung für die Prüfungsausschüsse
- Gemeindeprüfungsordnung
- Oö Gemeindevertretungsdaten-Verordnung.

Ulla Weinke

Das politische System Österreichs und die EU

Karl Ucakar/Stefan Gschiegl: Das politische System Österreichs und die EU, Facultas Verlags- und Buchhandels AG, 244 Seiten, broschüriert, 16,40 Euro, ISBN 978-3-7089-0560-0.

Der Band erläutert das politische System Österreichs in historischer, verfassungsrechtlicher und theoretischer Hinsicht und zeigt seine Verbindungen mit dem europäischen Mehrebenensystem auf. Gegenstand der Darstellung sind die Entwicklung der Demokratie, die Struktur und Grundsätze der Bundesverfassung, die Volkssouveränität als Legitimationsgrundlage des politischen Systems, die Institutionen und Verfahren der Gesetzgebung und der Exekutive sowie die rechtliche Kontrolle der Politik durch Verfassungsgerichtshof, Volksanwaltschaft



und Rechnungshof. Weiters behandeln die Autoren die Geschichte und Entscheidungsprozesse der Europäischen Union, erläutern die Veränderungen des österreichischen politischen Systems seit dem EU-Beitritt und skizzieren abschließend ausgewählte Staats- und Gesellschaftstheorien von Aristoteles bis Habermas.

Politik bezeichnet allgemein das Handeln von Menschen, Interessengruppen, Parteien, Organisationen mit dem Ziel, die gesellschaftliche Entwicklung zu beeinflussen, also die Gesellschaft und damit auch ihre normative Ordnung, ihr Recht zu gestalten. Ziele politischen Handelns sind allgemein verbindliche Entscheidungen. Ausgehend von für das politische System grundlegenden Begriffen wie Gesellschaft, Politik, formelles und materielles Recht, Zivilgesellschaft etc. werden in Kapitel 1 durch die Auseinandersetzung mit klassischen Definitionen die Zusammenhänge der einzelnen Elemente und Sektoren des politischen Systems aufgezeigt.

Die historische Dimension der österreichischen Politik wird in Kapitel 2 in einer kompakten Darstellung der Entwicklung des österreichischen politischen Systems, insbesondere der Demokratieentwicklung, Rechnung getragen. Kapitel 3 behandelt ausgehend vom Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG) sowie anderen Verfassungsgesetzen und Verfassungsbestimmungen Struktur; Grundsätze, Zielbestimmungen und Grundrechte.

Kapitel 4 beschäftigt sich mit der Legitimationsgrundlage des politischen Systems in Österreich, der Volkssouveränität. Institutionen und Verfahren der Gesetzgebung in Bund und Ländern werden in Kapitel 5, auch in Hinblick auf ihre Legitimationsfunktion, behandelt.

Kapitel 6 erläutert die Institutionen und Verfahren der Exekutive – Bundespräsident und Regierung. Die Verfassung ist Gegenstand von Kapitel 7. Kapitel 8 informiert über die rechtliche Kontrolle der Politik.

Die Vernetzung des österreichischen politischen Systems mit der Europäischen Union und die damit einhergehenden Veränderungen in Politik und Recht werden in Kapitel 9 behandelt. Die österreichische Politik im Lichte ausgewählter Staatstheoretiker bildet den Abschluss des Bandes in Kapitel 10.

Johannes Schmid

OGH verurteilt Land Tirol wegen Salzstreuung

An einer Hausfassade in Gerlos waren Schäden entstanden. Das Land Tirol ist zu Reparaturkosten in Höhe von 13.000 Euro verurteilt worden, nachdem durch die winterliche Salzstreuung an einer Hausfassade in Gerlos im Bezirk Schwaz Schäden entstanden waren.

Sachverhalt

Das Haus des betroffenen Zillertalers liegt an der Gerlos-Straße im Zillertal und ist von der Salzstreuung besonders betroffen. Bis zum Winter 2004/05 wurde Splitt und Salz, seither nur mehr mit Salz gestreut. Durch Spritzwasser sind Dämmung und Fassade (Putzabplatzungen, dunkle Streifen) stark in Mitleidenschaft gezogen worden. Deshalb klagte der Besitzer das Land Tirol im Dezember 2005. Der OGH gab dem Hausbesitzer Recht, bejahte die Ortsunüblichkeit, verneinte die Verjährung – und das Land Tirol muss für die 13.000 Euro teure Sanierung aufkommen.

Aus der Begründung

Eine allfällige Judikaturdivergenz ist hier nicht entscheidungswesentlich: Zwar wurde in 3 Ob 534/90 ausgesprochen, dass keine nach § 364 Abs. 2 ABGB unzulässige Immission vorliege, solange eine Straße nur in einer dem öffentlichen Interesse dienenden Weise angelegt, instand gehalten und betreut und dabei das nötige Maß nicht überschritten werde (gehaftet werde also nur für das „Übermaß“ der Salzstreuung). Demgegenüber verneinte 6 Ob 109/02a, dass es bei der Beurteilung von Immissionen, die von öffentlichen Straßen ausgehen, auf das öffentliche Interesse ankomme. Es könne nur die Ortsüblichkeit der Salzstreuung entscheidend sein. Öffentliche Interessen seien kein Auslegungskriterium. Auf das „Übermaß“ stellte schließlich auch die 4 Ob 239/08p ab.

Auch wenn zur Frage, ab welchem Zeitpunkt eine Immission ortsüblich wird, im Schrifttum und der Rechtsprechung ganz unterschiedliche Fristen angeführt werden [Anmerkung: insbesondere drei Jahre bzw 30 Jahre], ist dies hier nicht wesentlich, weil selbst bei der für den Kläger ungünstigsten Variante, die Salzstreuung, also die schadensstiftende Umstellung von Splittstreuung bzw gemischter Streuung auf ausschließliche Salzstreuung noch nicht länger als drei Jahre vor der Klageeinbringung erfolgte, also noch nicht ortsüblich geworden sein konnte. Diese Erwägungen gelten auch für die E 4 Ob 239/08p, bei der ohne Zweifel von einer bereits lange ortsüblich gewordenen Schneeräumung ausgegangen wurde, sodass der insofern andere Sachverhalt die Prüfung der Frage nach dem „Übermaß“ der Schneeräumung erforderlich machte, während es im hier zu entscheidenden Fall im Wesentlichen auf die noch nicht ortsüblich gewordene Salzstreuung iSd E 6 Ob 109/02a ankommt.

Die Feststellung einer Haftung für künftige Schäden käme grundsätzlich (nur) dann in Frage, wenn derartige Schäden aufgrund der bis zum Schluss der mündlichen Streitverhandlung erster Instanz geschehenen Immissionen noch denkbar bzw nicht auszuschließen

wären. Davon ist hier aber keine Rede. In Wahrheit geht es dem Kläger darum, eine Haftung der beklagten Partei für künftige Immissionen festzuschreiben. Dabei übersieht er nicht nur, dass sich einerseits die „Ortsüblichkeit der Salzstreuung“ zu seinen Ungunsten ändern könnte, weshalb für weitere Schädigungen aus der ortsüblichen Salzstreuung ohnehin nicht zu haften wäre. Auch das Argument drohender Verjährung trifft nicht zu. Die Verjährung von nur möglichen weiteren Ausgleichsansprüchen aufgrund von zukünftigen Immissionen ist nicht möglich. Schließlich kommt es für die Frage der Ortsüblichkeit auf den Zeitpunkt der Beurteilung an, bei künftigen Immissionen auf deren Beurteilung in der ungewissen Zukunft.

OGH 25. 11. 2009, 3 Ob 77/09h

Anmerkungen:

Auf Autobahnen und Schnellstraßen ist ein Salzstreuverbot undenkbar. Im Übrigen ist Salz nicht gleich Salz: Wurde früher meist einfaches Kochsalz verwendet, kommen heute verschiedene Mischungen zum Einsatz, die weniger schädlich sind. ASFINAG und MA 48 verwenden sogenanntes Feuchtsalz, also aufgelöstes Salz. Generell ist das (private) Salzstreuen in Wien auf Gehsteigen im Umkreis von zehn Metern rund um Bäume und Wiesen verboten. Schon der Vorgarten gilt als Grünfläche. Nur bei absoluten Ausnahmefällen – etwa bei Eisregen – wird dieses Verbot aufgehoben (wie etwa in der Nacht auf 10. 1. 2010).

Und wie sieht es mit der Streupflicht bei Gehwegen aus? Gilt für eine längere Stiege im Ortsgebiet, die zwei normale Straßen miteinander verbindet, die Pflicht des Anrainers, vor seinem Grund tagsüber Schnee zu räumen und bei Glätte zu streuen? Sofern die Stiege regelmäßig benützt wird und für den öffentlichen Verkehr – und sei es nur jener von Fußgängern – offensteht, besteht diese Bürgerpflicht, weil die Stiege unter diesen Umständen eine Straße ist. Der Fall, der bis zum OGH vorgedrungen ist (von diesem aber mit der Begründung als unzulässig zurückgewiesen wurde, dass der zweiten Instanz kein korrekturbedürftiger Fehler unterlaufen war), hatte sich in Krems zugetragen, wo es etliche Stiegen und Steige dieser Art gibt. Ort der Handlung war die, teilweise ziemlich steile und stellenweise nur einen Meter breite Wachtbergstiege, die von der Alauntalstraße hinauf zur Wachtbergstraße führt. Auch wenn nun feststeht, dass der für Fußgänger benutzbare Verbindungsweg als eigene Straße qualifiziert werden kann, muss – im fortgesetzten Verfahren – die zweite Instanz noch die Frage nach dem öffentlichen Verkehr klären. Ebenso steht ein Einwand der Beklagtenseite im Raum: dass nämlich die Gemeinde Krems die Streupflicht stillschweigend übernommen habe, indem ihre Organe immer wieder die Stiege gereinigt und gestreut hätten.

Auch für einen im Privateigentum stehenden Verbindungsweg zwischen den Häusern einer Wohnanlage haftet der Liegenschaftseigentümer für einen mangelhaft durchgeführten Winterdienst, da ein Gehweg mit öffentlichem Verkehr vorliegt (OGH 12. 7. 2007, 2 Ob 47/07m). Die Streupflicht nach § 93 Abs. 1 StVO gilt aber nicht für innerhalb der Liegenschaft zum Haus führende Wege. Stürzt (und verletzt sich) ein Handelsvertreter, der einen im Haus arbeitenden

Handwerker aufsuchen möchte, stellt der Vertrag zwischen Hauseigentümer und Handwerker insofern keinen Vertrag mit Schutzwirkung zugunsten Dritter dar, weshalb der Hauseigentümer nicht vertraglich haftet (OGH 20. 10. 2004, 8 Ob 93/04s).

Kann nicht mehr festgestellt werden, ob die im Grenzbereich von zwei Liegenschaften gelegene, nicht gestreute Unfallstelle auf dem nicht gestreuten Grundstück der Beklagten oder auf dem nicht gestreuten Nachbargrundstück liegt, so haften mehrere potenzielle Schädiger für dieses von ihnen gesetzte rechtswidrige und schuldhaftes Verhalten kraft alternativer Kausalität. Die potenziellen Täter haften dann, wenn sie nicht beweisen können, dass sie für den Schaden keine Ursache gesetzt haben (OGH 9. 7. 1998, 2 Ob 188/98f). Der durch einen Sturz Geschädigte kann auch dann Schadenersatz begehren, wenn der Sturz längere Zeit nach dem Ende der Streupflicht eingetreten ist, falls der Unfall auf eine Verletzung der Räum- oder Streupflicht innerhalb des durch Gesetz (VO) festgesetzten Zeitraums zurückzuführen ist (OGH 25. 1. 1996, 2 Ob 78/94). Zur Haftung kann auch die Verpflichtung führen, Schneewächten und Eisbildungen vom Dach zu entfernen. Warntafeln „Achtung Dachlawine“ aufzustellen, mag die gebotene Sorgfalt zwar zusätzlich gebieten; das kann aber keinesfalls von dieser Pflicht entbinden. Der OGH (3. 9. 1981, 8 Ob 144/81) hat die gänzliche Übertragung der Streupflicht einer Gemeinde an eine Straßenmeisterei gegen Ersatz der Kosten als eine Übertragung an einen selbständigen Unternehmer angesehen. Der Wegehalter haftet bei Übertragung der Winterpflichten an solche Personen dann nur mehr bei eigenem Verschulden, wenn ihn etwa ein Auswahl- oder Überwachungsverschulden trifft. Allerdings bleibt der Wegehalter nach der Rechtsprechung selbst bei Beauftragung eines Unternehmers für jene Mängel verantwortlich, die durch die übliche Räumung nicht beseitigt werden können (z. B. vereiste Spurrillen) – insofern dürfte es an einer diesbezüglichen Beauftragung fehlen. Der selbständige Unternehmer haftet nicht nach § 1319a ABGB, sondern nach allgemeinen schadenersatzrechtlichen Regeln (also bereits bei leichter Fahrlässigkeit, dafür erschwerte Gehilfenzurechnung gem § 1315 ABGB).

Der OGH bejaht darüber hinaus die Möglichkeit der Überbindung der Streupflicht nicht nur an einen selbständigen Unternehmer, sondern auch (von diesem) an (s)einen (unselbständigen) Arbeitnehmer mit der Folge der Bejahung von dessen Einstandspflicht gegenüber einem zu Sturz gekommenen Passanten (OGH 23. 3. 2007, 2 Ob 156/05p). Der letztgenannten Entscheidung lag folgender Sachverhalt zugrunde: Die 1970 geborene Klägerin stürzte um 8.00 Uhr auf einer vereisten Stelle auf dem im Privateigentum stehenden Vorplatz vor dem Geschäftseingang einer Drogeriemarkt-Filiale und wurde dadurch erheblich verletzt.

Vorweg ist zu 2 Ob 156/05p hervorzuheben, dass die Geschädigte wahrheitsgemäß behauptet hat, dass sie nicht im Geschäft einkaufen wollte, sondern auf dem Weg woandershin unterwegs war. Eine vertragliche oder vorvertragliche Anspruchsgrundlage schied damit aus. Es kam lediglich eine deliktische Einstandspflicht in Betracht. Mit einer gegenteiligen Behauptung wäre der Fall ganz anders gelaufen: Es hätte sich eine Haftung aus culpa in contrahendo ergeben, bei der zu prüfen gewesen wäre, ob die Unfallstelle noch zum Geschäft im weiteren Sinn zählt. Der Betreiber des Geschäfts hätte sich das Fehlverhalten seiner Gehilfen nach § 1313a ABGB zurechnen lassen müssen. Und wer könnte das Gegenteil beweisen, dass partout nicht die Absicht vorlag, im Geschäft etwas einzukaufen?

In der Sache meint der OGH in 2 Ob 156/05p: Schließt der Liegenschaftseigentümer, den gem § 93 Abs. 1 StVO die Streupflicht trifft, mit dem Mieter einen Vertrag, wonach dieser die Streupflicht während der Geschäftsöffnungszeiten übernimmt, so kann der Mieter diese an einen Arbeitnehmer weiter überbinden mit der Folge, dass dieser bei einem Verstoß dagegen uU auch einem x-beliebigen

Passanten, der dadurch eine Körperverletzung erleidet, deliktisch haftet. Hat der Grundeigentümer seine Pflichten teilweise durch Rechtsgeschäft (vertraglich an einen Geschäftsmieter) und teilweise konkludent (an die Gemeinde, welche es im Rahmen ihres Winterdienstes übernommen hat, vor dem Geschäft zu räumen und zu streuen) überbunden, so haften beide für eine Verletzung dieser Pflicht solidarisch.

Kümmert sich die Gemeinde durch einen längeren Zeitraum um die Schneeräumung, kann darin eine konkludente Übernahme der nicht nur den Wegehalter, sondern auch den Anrainer treffenden Pflicht zur Schneeräumung liegen. Die Folge ist, dass der Wegehalter bzw Anrainer bei einem Verstoß gegen diese Pflicht nicht mehr in Anspruch genommen werden kann. Der OGH bejahte im konkreten Fall eine solche Übernahme gegenüber dem Anrainer, verneinte sie aber gegenüber der Filialeiterin. Bedenklich ist hierbei, dass die konkludente Übernahme darauf beruht, dass derjenige, der sich darum eigentlich kümmern sollte, von seiner Pflicht befreit wird, weil das ein anderer besorgt und aufgrund dieses Verhaltens er sich darauf einrichten kann, das selbst nicht mehr tun zu müssen. Warum soll ein solcher „Vertrauenstatbestand“ bloß gegenüber dem originär Verpflichteten in Betracht kommen, nicht aber auch gegenüber demjenigen, auf den diese Pflicht rechtsgeschäftlich übertragen wurde? Eine davon zu unterscheidende Frage ist, dass insoweit näher zu prüfen wäre, ob die Gemeinde nach dem gleichen Sorgfaltsmaßstab, der beim Anrainer anzulegen ist, einzustehen hat. Wer für einen bloß überschaubaren Grundstücksbereich die Schneeräumung zu besorgen hat, an den werden strengere Anforderungen gestellt als an eine Gemeinde, die für ein weitläufiges Straßennetz verantwortlich ist. Hat es die Gemeinde übernommen, auch den Gehsteig des Anrainers mitzubetreuen, dann wollte sie sich gewiss keinem schärferen Haftungsmaßstab unterwerfen als dem, für den sie für ihre Wege einzustehen hat. Wenn sie das zudem unentgeltlich tut, kann dafür auch § 915 ABGB herangezogen werden. Insoweit könnte eine qualitative „Haftungslücke“ bestehen bleiben, wie sie für den Anrainer in zeitlicher Hinsicht gegeben sein kann; dann nämlich, wenn er von seiner ihm durch § 93 Abs. 1 StVO auferlegten Pflicht zur Schneeräumung von 6.00 bis 22.00 Uhr einen Ausschnitt, nämlich diese während der Geschäftsöffnungszeiten, übertragen hat, mit der Folge, dass diese außerhalb der Öffnungszeiten nach wie vor den Anrainer trifft.

Hat eine Gemeinde konkludent die Schneeräumung und Bestreuung der Gehsteige im Ortsbereich übernommen, so haftet sie – in Anspruchsgrundlagenkonkurrenz (§ 1319a) – nach § 93 Abs. 5 StVO iVm § 1311 ABGB. Dies führt zu einer (gegenüber § 1319a ABGB) veränderten Gehilfenzurechnung. Unmittelbar zuzurechnen ist nur mehr das Verschulden derjenigen, die die organisatorischen Maßnahmen für den Einsatz des Personals und der Maschinen sowie die Überwachung des eingesetzten Personals zu besorgen haben (sogenannte Repräsentanten); z. B. haftet die Gemeinde, wenn organisatorisch nicht dafür Sorge getragen wurde, dass Gehsteige zeitgerecht geräumt bzw bestreut waren, die Besorgungsgehilfen beaufsichtigt werden etc. Für das Verschulden der Straßenpflegeorgane haftet die Gemeinde dann nur mehr unter den engen Voraussetzungen des § 1315 ABGB (Zurechnung der Leute aber in ihrer Eigenschaft als Wegehalterin).

Gem § 1319a Abs. 1 ABGB haftet der Wegehalter, wenn durch den mangelhaften Zustand des Wegs Personen- oder Sachschaden entsteht und er oder seine Leute den Mangel vorsätzlich oder grob fahrlässig verschuldet haben. § 1319a enthält zum einen ein Haftungsprivileg, als die Haftung erst ab grober Fahrlässigkeit einsetzt, zum anderen aber eine Haftungsverschärfung in Hinblick auf die Gehilfenzurechnung (abweichend von der deliktischen Zurechnung gem § 1315 ABGB).

Halter iSd § 1319a ABGB ist diejenige natürliche oder juristische

EINLADUNG

Gemeinde

**GEMEINDEN
IN DER KRISE**

Kommunalpolitische Fachtagung

3. Mai 2010
14:00 - 18:30 Uhr
Kongresssaal der Arbeiterkammer Oberösterreich

Person, die die Erhaltungskosten hinsichtlich der jeweiligen Verkehrsfläche trägt und die diesbezügliche Verfügungsmacht hat. Dieser Halterbegriff ist nicht nur erfüllt, wenn die Gemeinde ihre eigenen Verkehrsflächen (Gemeindestraßen, Güterwege) betreut, sondern auch dann, wenn die Merkmale der Verfügungsmacht und Kostentragung seitens der Gemeinden auch hinsichtlich anderer Verkehrsflächen (Landesstraßen bzw Interessentenwege) zutreffen. Eigentümereigenschaft, gesetzliche Straßenerhaltungspflichten und Haltereigenschaft können nicht automatisch miteinander gleichgesetzt werden: Sind etwa die Anrainer als Eigentümer zur Erhaltung verpflichtet (z. B. bei öffentlichen Interessentenwegen), trägt aber die Gemeinde zu den Instandhaltungskosten (Schneeräumungskosten) die Hälfte bei (z. B. weil sie an der Erhaltung des Wegs ein Interesse hat), so wird sie dadurch zur Mithalterin des

Weges. Ebenso verhält es sich, wenn – wie z. B. im Oö Straßengesetz 1991 – die Kosten des Winterdienstes von Land und Gemeinde getragen werden, sodass die Gemeinde diesfalls zur Mithalterin von Landesstraßen wird.

Was das Verhältnis des § 1319a ABGB zur Räumspflicht der Anrainer auf Gehsteigen betrifft, sind nach der Rechtsprechung Liegenschaftseigentümer (Anrainer) iSd § 93 Abs. 1 StVO oder eine gem § 93 Abs. 5 StVO an die Stelle des Eigentümers tretende Person nicht Halter iSd § 1319a ABGB. Verletzt sich ein Fußgänger aufgrund fehlender oder ungenügender Streuung, so haftet der Liegenschaftseigentümer (bereits) ab leichter Fahrlässigkeit wegen Schutzgesetzverletzung gem § 1311 ABGB. Auch die objektiv gebotene Sorgfalt ist anhand des (objektiv) Zumutbaren zu beurteilen: So ist etwa bei andauerndem Schneefall dem Eigentümer einer Liegenschaft eine ununterbrochene Schneeräumung und Sicherung der Verkehrswege unzumutbar. Ist der Anrainer zugleich Wegehalter (z. B. bei Schulen, Kindergärten oder Amtsgebäuden), steht es daher dem Geschädigten frei, ob er seinen Ersatzanspruch auf § 1319a ABGB oder auf § 1311 ABGB iVm § 93 StVO stützen will.

Da Salzstreuung negative Auswirkungen auf Bodenbeschaffenheit, Güte der Oberflächengewässer und die Vegetation hat, stellt sich die Frage, ob der Umweltschutz auf die Verkehrssicherungspflicht Einfluss hat. Die Gemeinde kann mittels ortspolizeilicher VO (Art. 118 Abs. 6 B-VG) die Verwendung von Streugut oder Salz auf Straßenstücken untersagen. Sie darf dabei allerdings das landesgesetzlich gebotene Maß der Verkehrssicherung nicht unterschreiten (Art. 118 Abs. 6 letzter Satz B-VG). Der OGH geht davon aus, dass ein Verbot der Streuung durch Salz für die nach § 1319a anzuwendende Sorgfalt unerheblich ist. Eine Gemeinde haftet wegen Verletzung ihrer Verkehrssicherungspflicht, wenn sie aufgrund eines solchen Salzverbots auf einer Gefällestrecke den Einsatz anderer (umweltfreundlicher) Auftaumittel gänzlich unterlässt.

Auch die in § 93 Abs 4 StVO enthaltene Ermächtigung der Gemeinden, bei Gemeindestraßen und Straßen niederer Ordnung durch Bescheid (individuell) oder VO (generell) Ausnahmen von der Anrainerverpflichtung nach § 93 Abs 1 StVO vorzusehen (Angelegenheit des eigenen Wirkungsbereichs gem § 94d Z 18 StVO), besteht nur nach Maßgabe der Erfordernisse des Fußgängerverkehrs und der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des übrigen Verkehrs. Auch in diesem Rahmen mindert also eine solche VO die Verkehrssicherungspflicht nicht.

Weist ein Gehsteig im Anschluss an eine Liegenschaft eine größere Breite als drei Meter auf, so besteht eine gesetzliche Verpflichtung nach § 93 Abs 1 StVO hinsichtlich des darüber hinausgehenden Teils nicht, weshalb es diesbezüglich auch keiner Einschränkung iSd § 93 Abs 4 lit b bedarf, sondern diese bereits von Gesetzes wegen gilt (VwGH 30.3.2007, ZI 2007/02/0075). Bei der Prüfung der Frage, ob die „Erfordernisse des Fußgängerverkehrs“ (§ 93 Abs 4 erster Satz, erster Teilsatz StVO) eine Einschränkung der Verpflichtung nach § 93 Abs 1 StVO zulassen, kommt es weder darauf an, von „welchen“ Fußgängern die Straße benützt wird, noch ob – aus der Sicht des Beschwerdeführers – die Benützung der anderen Straßenseite für die Fußgänger „sicherer“ ist. Vielmehr ist auf § 76 Abs 1 zweiter Satz Bedacht zu nehmen: Anderenfalls wären die Fußgänger im Fall entsprechender Schneelage im angestrebten Zeitraum der Ausnahme von der Schneeräumspflicht gezwungen, der Vorschrift des § 76 Abs 1 zweiter Satz StVO zuwiderzuhandeln, was somit nicht Inhalt des § 93 Abs 4 erster Teilsatz StVO sein kann.

VwGH 25.2.2005, ZI 2005/02/0020

Martin Kind

Lansky, Ganzger + partner Rechtsanwälte GmbH



STRUKTUREN // REZEPTE // PERSPEKTIVEN **AKTIVE ARBEITSMARKTPOLITIK** IN WIEN UND MÜNCHEN

10. Mai 2010

9.00 bis 17.30 Uhr

Österreichische Nationalbibliothek
Josefsplatz 1, 1010 Wien



WIEN UND MÜNCHEN.

Zwei Städte im Herzen Europas, die sich den Herausforderungen des gesellschaftlichen Wandels stellen.

ES ERÖFFNET

Renate Brauner
Vizebürgermeisterin

ES REFERIEREN

Marcel Fink
Universität Wien, Institut für Staatswissenschaft
Gerd Mutz Hochschule München,
Fakultät für angewandte Sozialwissenschaften
Roland Atzmüller
Forschungs- und Beratungsstelle Arbeitswelt / FORBA
Anneliese Durst
Stadt München, Referat für Arbeit und Wirtschaft
Fritz Meißl
Wiener ArbeitnehmerInnen Förderungsfonds
Jakob Grau
ARGE für Beschäftigung, München
Roland Sauer Bundesministerium
für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz
Peter Stanzl
MA 24 Gesundheits- und Sozialplanung

ES DISKUTIEREN

Rudolf Hundstorfer
Bundesminister für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz

Tanja Wehsely
Gemeinderätin der Stadt Wien, stv. Vorsitzende des WAFF

Andrea Schmon
Bundessozialamt Wien, Landesstellenleiterin

Andreas Lotte Arbeitsmarktpolitischer Sprecher
der SPD-Stadtratsfraktion, München

Ingeborg Friehs
Stv. Geschäftsführerin des Arbeitsmarktservice Wien

Heimo Rampetsreiter
Vorstandsvorsitzender des DSE-Wien

ES MODERIERT

Thomas Rottenberg

DSE-WIEN. Ihr Ansprechpartner für aktive Arbeitsmarktpolitik

Der Wiener Dachverband für sozial-ökonomische Einrichtungen (DSE-Wien) vertritt Wiener Organisationen, die sich der Beratung, Qualifizierung, Betreuung und Beschäftigung langzeitbeschäftigungsloser Menschen verschrieben haben. Auf Basis seiner starken Vernetzung bietet der DSE-Wien fachliche Expertise in Belangen der aktiven Arbeitsmarktpolitik und ist mit seinen Mitgliedsorganisationen Ansprechpartner für Fördergeber, Politik, Wissenschaft, Medien und Betroffene.

INFORMATION UND ANMELDUNG. Wiener Dachverband für sozial-ökonomische Einrichtungen (DSE-Wien)
Elisabeth Laschober, Telefon +43(0)17203880-66, E-Mail office@dse-wien.at

Die Mitgliedsorganisationen des DSE-Wien werden von folgenden Einrichtungen gefördert:



Stadtdialog

Die neue Schriftenreihe des Österreichischen Städtebundes
Ausgabe Februar 2010

