

04/2011

ÖGZ

ÖSTERREICHISCHE GEMEINDE-ZEITUNG
Das Magazin des Österreichischen Städtebundes



Österreichischer
Städtebund



Preisexplosion auf dem Ölmarkt

Wie „Peak Oil“ unsere
Siedlungsstrukturen treffen wird

Smart Cities

Mit neuen Techniken zu
neuen Systemen

Technologie auf dem Prüfstand

Die Risiken von Nanomaterialien
für Umwelt und Mensch

ENERGIE & VERKEHR

Elektromobilität – Mobilität der Zukunft?

4 *Thomas Weninger*
Öffentlich & elektrisch: Top-Kombination
Editorial des Generalsekretärs des Österreichischen Städtebundes

5 *Bürgermeister Michael Häupl*
Smart Cities bald auch in Österreich
Vorwort des Präsidenten des Österreichischen Städtebundes

6 *Aktuelle Meldungen*
Städtebund Aktuell & Kommunalnews
Kurzberichte aus den Bundesländern

12 *Klaus J. Beckmann*
Elektromobilität – Mobilität der Zukunft!?
Wie wird ein Land zum Leitmarkt für Elektromobilität?

14 *Heimo Aichmaier*
E-Mobilität in und aus Österreich
Elektromobilität ist für Österreich ein Zukunftsthema

16 *Walter Schiefer*
Elektromobilität – die Normalität des Straßenverkehrs?
Wann wird es so weit sein?

18 *Robin Krutak*
Das Bier kommt elektrisch!
Bei elektrischen Nutzfahrzeugen hat sich ein breiter Markt entwickelt

20 *Nina Pickl*
Mit Elektrofahrzeugen klimafreundlich unterwegs
Klimaschutz beim Verkehr ist eine umweltpolitische Herausforderung

22 *Beatrix Keckeis-Hiller*
Voraus in die Zukunft
Renault bietet energieeffiziente und leistbare Mobilität

24 *Wolfgang Maget*
Auf eigenen Beinen statt im Elterntaxi
Die Stadt Graz stellt ihre Kinder auf die eigenen Beine

26 *Michael Cervený*
Wie „Peak Oil“ uns treffen wird
Auf dem Ölmarkt zeichnet sich die nächste Preisexplosion ab

28 *Tatjana Fischer*
Was tun, wenn den Städten das Öl ausgeht?
Es schlägt die Stunde der Raumplanung

30 *Robert Korab, Gregor Wiltschko*
Smart Cities
Mit neuen Techniken zu neuen Systemen



Angesichts der Chancen und Risiken der E-Mobility ist ein breiter Diskurs notwendig.

12



Der Straßenverkehr wird sich in Zukunft stark verändern.

16



Kinder finden sich im Straßenverkehr zurecht und machen Bewegung.

24

32 *Tatjana Oppitz*
Die Stadt der Zukunft ist smart
IBM unterstützt mit weltweitem Wettbewerb die Kommunen

34 *Manuela Pichler*
Smart Grids
Die Salzburg AG arbeitet heute am Stromnetz von morgen

36 Eine energiebewusste Stadt
Bgm. Günther Mitterer, St. Johann im Pongau, im Interview

38 *Silke Mader, Andrea Jamek*
Der Konvent der BürgermeisterInnen
Ein energiepolitisches Instrument für Städte und Gemeinden

40 *Karoline Mitterer*
Finanzierungsbeiträge der Städte im ÖPNV
Städte erbringen wesentliche Leistungen

44 Europa
Mitglied des Europäischen Parlaments • ÖsterreicherInnen in EU-Institutionen
• Österreichische Städte erobern Brüssel • www.eu-guide.at

56 Magazin
Aus dem Städtebund • Sanfte Mobilität: Idee für die Zukunft
• Finanzen & Wirtschaft • Umwelt • Termine

63 Judikatur
VwGH: Die Haftung im
Gemeindeabgabenrecht



Innovative Projekte in den
Städten sichern die Zukunft.

36

56

Umweltbewusste Mobilität
muss gefördert werden.



IMPRESSUM: ÖGZ. Österreichische Gemeinde-Zeitung Ausgabe Nr. 04/2011. Medieninhaber und Herausgeber: Österreichischer Städtebund, 1082 Wien, Rathaus, www.staedtebund.gv.at, oegz@staedtebund.gv.at, Tel. +43(0)1/4000-89993, Leitung: Generalsekretär Dr. Thomas Weninger • Verleger: Bohmann Druck und Verlag Gesellschaft m. b. H. & Co. KG, 1110 Wien, Leberstraße 122, Geschäftsführer: Dr. Gabriele Ambros, Gerhard Milletich, Chefin vom Dienst: Mag. Alexandra Khoss, Tel. +43(0)1/740 32-746, Fax: +43(0)1/740 32-768, alexandra.khoss@redaktion-wien.at, Grafik: Martin Hampejs, Mitarbeit: Marizela Hrcan, Tel. +43(0)1/4000-89993, Fax: +43(0)1/4000-7135 • Reproduktion: Repromedia Druckges.m.b.H. Nfg. KG, Leberstraße 122, 1110 Wien • Druck: Ueberreuter Print GmbH, 2100 Korneuburg, Industriestraße 1 • Auflage: 6.000 • Erscheinungsweise 2011: 10 Ausgaben • Cover: floorfour, Sator, GOUPIL INDUSTRIE SA, Iveco Austria Ges.m.b.H., Linz AG, Piaggio Leichttransportfahrzeuge, Shutterstock, Feldschlösschen Getränke AG, Copyright für nicht (anders) bezeichnete Fotos: Österreichischer Städtebund • Zum Nachdruck von Veröffentlichungen aus der ÖGZ 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 eingeschrieben einen Monat vor Ablauf abbestellt werden, sonst erfolgen nach Usancen im Zeitungswesen Weiterlieferung und Weiterverrechnung. Einzelheft: EUR 4,50; Jahresabonnement: EUR 42,-, Abo-Bestellnummer: Tel. +43(0)1/740 32-466 • Anzeigen: Alexander Smejkal, a.smejkal@bohmann.at, Tel. +43(0)1/740 32-253 • Advertorials sind bezahlte Einschaltungen und unterliegen der Verantwortung der Anzeigenabteilung.

GENERALSEKRETÄR



Öffentlich & elektrisch: Top-Kombination

Für viele Städte und Gemeinden ist steigendes Verkehrsaufkommen ein großes Problem. Die Folgen – Lärm, Luftverschmutzung, Stau – sind nicht nur unangenehm, sondern auch sehr teuer und verschlechtern die Wohn- und Standortqualität. Eine Strategie gegen dieses steigende Problem heißt Elektromobilität. Eine Transportform, die beim öffentlichen Verkehr bereits lange realisiert und voll funktionsfähig ist. Man denke nur an S- und U-Bahnen, Straßenbahnen, Oberleitungsbusse oder Fernverkehrszüge. Der elektrische Antrieb trägt schon jetzt dazu bei, das Verkehrsaufkommen zu bündeln, Umweltschäden zu minimieren, und letztlich auch Energiekosten zu senken.

Pedelecs und E-Bikes sind mittlerweile gut eingeführte Produkte und auch Autos sind ja bereits in diversen Modellregionen Österreichs im Einsatz. Trotzdem sind E-Fahrzeuge nur ein Baustein der zukünftigen Mobilität. Wirklich sinnvoll sind E-Fahrzeuge erst in Kombination mit öffentlichem Verkehr. 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 Car-Sharing 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 gegenüber Öffis möglich. Vor allem wird durch Car-Sharing das Bedürfnis nach autonomer Mobilität befriedigt, ohne dass ein eigenes Auto angeschafft und dadurch die Verkehrsmittelwahl maßgeblich negativ verändert wird. Elektromobilität im Verbund mit dem öffentlichen Verkehr ist daher sinnvoll und wünschenswert.

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

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'T. Weninger'.

Dr. Thomas Weninger
Generalsekretär des Österreichischen Städtebundes

PRÄSIDENT



Smart Cities bald auch in Österreich

2008 lebten weltweit erstmals mehr Menschen in der Stadt als auf dem Land, 2050 werden es Prognosen zufolge 70 Prozent der Bevölkerung sein. Die zunehmende Urbanisierung wirft Probleme und Chancen auf, ein zentrales Thema wird jedenfalls eine ökologisch sinnvolle und sichere Energieversorgung sein. Energieeffizienz sowie die lokale und überregionale Integration von erneuerbaren Energien stehen somit im Mittelpunkt. Fragen, wie „Welche Rolle spielen Städte im europäischen Energienetz?“ bzw. „Wie erfolgt eine Speicherung von Energie in Gebäuden?“ müssen gelöst werden. Kurz, unser Energiesystem wird sich ändern müssen: neue, innovative Technologien spielen dabei eine zentrale Rolle.

Dieser Herausforderung hat die Europäische Kommission mit Ausarbeitung des „Strategischen Energie-Technologie-Plans (SET-Plan)“ Rechnung getragen. Im Rahmen des SET-Plans gibt es auch die „Smart Cities“-Initiative. Darauf aufbauend sollen mit Unterstützung des Klima- und Energiefonds in einem zweistufigen Förderprogramm große Demonstrations- und Pilotprojekte in Österreich initiiert werden. Ziel ist die erstmalige Umsetzung einer „Smart Urban Region“, also eines Stadtteils oder einer urbanen Region in Österreich, der bzw. die durch Einsatz intelligenter grüner Technologien zu einer „Zero Emission City“ wird, in der Nachhaltigkeit praktisch vorgelebt wird. Der Österreichische Städtebund zählt dabei zu den wichtigsten Vermittlern und Partnern zwischen interessierten Städten und dem Klima- und Energiefonds – damit in Zukunft immer mehr Städte und Regionen „Smart Cities“ und „Smart Regions“ werden können.



Bürgermeister Dr. Michael Häupl
Präsident des Österreichischen Städtebundes

STÄDTEBAROMETER 2010

Der Zuzug in die Städte hält an. Innerhalb der EU leben bereits 70 Prozent der Menschen in Städten und Ballungszentren. In Österreich sind es 60 Prozent, die in einer der 73 österreichischen Städte mit 10.000 und mehr EinwohnerInnen leben. „Städte bieten hohe Lebensqualität, gute Verkehrsanbindungen und qualifizierte Arbeitsplätze, der Trend hinein in die Stadt wird sich weiter fortsetzen“, sagt Thomas Weninger, Generalsekretär des Österreichischen Städtebundes.



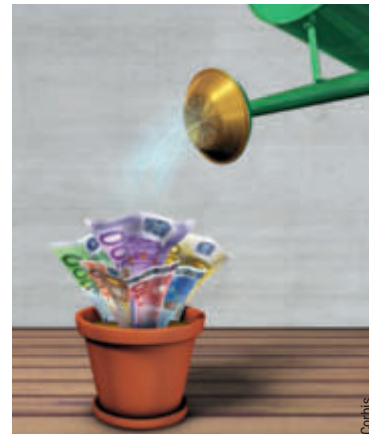
Hoher Lebensstandard

Eine SORA-Umfrage bestätigt das: Die Lebensqualität wird durchwegs sehr hoch eingeschätzt: acht von zehn Befragten sind der Meinung, dass ihr Wohnort eine hohe Lebensqualität bietet. Genannt werden dabei Assoziationen wie Sauberkeit, hohe Lebensqualität, kinderfreundlich, umweltfreundlich und seniorInnenfreundlich. Die Zufriedenheit mit den Dienstleistungen von Städten und Gemeinden ist ebenfalls sehr hoch: Trinkwasserversorgung, Müllentsorgung und die Gesundheitseinrichtungen werden von über 90 Prozent der Bevölkerung in den Städten und Gemeinden als gut empfunden. „Beweggründe, um in die Stadt zu ziehen, sind meist Arbeit und Beruf, Bildung und Ausbildung sowie die Steigerung der Lebensqualität allgemein. Aber auch private Gründe wie z.B. die Gründung eines gemeinsamen Haushaltes“, erklärt SORA-Geschäftsführer Günther Ogris.

STÄDTE SOLLEN MEHR EU-REGIONALFÖRDERUNG ERHALTEN

Der „5. EU-Kohäsionsbericht“ von EU-Regionalkommissar Johannes Hahn unterstreicht die Bedeutung der Städte für den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt in der EU. Der Städtebund fordert daher mehr Geld aus den Strukturfondsmitteln 2014+.

Die Städte stehen verstärkt im Mittelpunkt der EU-Regionalförderung. Dies geht aus ersten Aussagen zum 5. Kohäsionsbericht hervor, der in Grundzügen vom EU-Kommissar für Regionalpolitik Johannes Hahn in Linz präsentiert wurde. Demnach soll es in der nächsten Förderperiode verstärkt Mittel für Maßnahmen zur Lösung städtischer Probleme geben. Außerdem sollen lokale und regionale Akteure, Sozialpartner sowie die Zivilgesellschaft aktiv in die Umsetzung der sogenannten „Kohäsionspolitik“ einbezogen werden. Darüber hinaus soll die Kohäsionspolitik stärker mit der Umsetzung der „Europa 2020“-Strategie verzahnt werden.



Fördermittel effizient eingesetzt

Thomas Weninger, Generalsekretär des Österreichischen Städtebundes, begrüßt diese Entwicklung: „Es freut mich, dass die Städte direkt in die Überlegungen zur Neuausrichtung der EU-Kohäsionspolitik einbezogen werden. Städte sind Laboratorien des Fortschritts, eine gezielte Förderung von urbanen Projekten im Sinne der Kohäsionspolitik ist daher sinnvoll und effizient.“ Der aktuelle 5. Kohäsionsbericht der Kommission unterstreicht vor dem Hintergrund der Wirtschafts- und Finanzkrise die Bedeutung der Städte, die mit relativ geringem Mitteleinsatz eine hohe Wirkung für den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt der Union erzielen.

STÄDTEBUND BEGRÜSST NEUERUNGEN FÜR RADFAHRERINNEN

„Die geplanten Neuerungen für eine Verbesserung des Radverkehrs in Städten und Gemeinden sind äußerst begrüßenswert“, sagte Thomas Weninger, Generalsekretär des Österreichischen Städtebundes, zum jüngst präsentierten Verkehrssicherheitsprogramm von Verkehrsministerin Doris Bures. Der Städtebund begrüßt insbesondere die Maßnahmen zur Ökologisierung des Verkehrs durch den Schwerpunkt auf den Radverkehr. Weninger: „Für die Städte bedeuten die im Verkehrssicherheitsprogramm vorgestellten Maßnahmen eine große Unterstützung bei deren Bemühungen, die Anzahl der innerstädtischen Wege vom Autoverkehr auf einen höheren Anteil an RadfahrerInnen und natürlich auch NutzerInnen des öffentlichen Verkehrs umzustellen.“

Radwegbenutzungspflicht fällt

„Die Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht, eine bereits jahrzehntelange Forderung des Städtebundes zur Flexibilisierung des Radverkehrs, ist ein Schritt in die richtige Richtung. Dabei wäre es aber sinnvoll, eine generelle, bundesweit einheitliche Regelung einzuführen. Nur so kann den Städten und ihren BürgerInnen in einer allgemeinen und praktikablen Art Verkehrssicherheit garantiert werden“, so Weninger.





Corbis

STRUKTURREFORMEN DÜRFEN KEIN TABU SEIN

Als „unverständliche Fehlinterpretation“ bezeichnete Thomas Weninger, Generalsekretär des Österreichischen Städtebundes, die Aussagen von Gemeindebund-Präsident Helmut Mödlhammer, die Zusammenlegung von Gemeinden würde Mehrkosten bringen. „Es ist absurd zu behaupten, kleinere Gemeinden wären per se kosteneffizienter“, so Weninger. „Wer weniger anbietet, hat weniger Kosten – wenn ich neben dem Gemeindeamt nur einen Bauhof betreibe, so sind die Personalkosten pro Kopf naturgemäß geringer, als wenn ich Kindergärten, Sozialämter, Bibliotheken, Sportplätze, Theater, sozialen Wohnbau und ein dichtes öffentliches Verkehrsnetz anbiete“, so Weninger. Die wirklichen Kostentreiber für Städte und Gemeinden sind die Ausgaben für Pflege, Soziales und Gesundheit, die in den letzten Jahren um rund 30 Prozent angestiegen sind und weiter steigen werden. Hier fordert der Österreichische Städtebund „dringende Strukturreformen“ ein.

AMTSTAFEL 2.0 – DAS ERSTE SOCIAL NETWORK FÜR STÄDTE UND GEMEINDEN

Unter „www.amtstafel.at“ steht MitarbeiterInnen aus allen Mitgliedsgemeinden des Österreichischen Städtebundes ab sofort kostenlos eine Internet-Plattform für den täglichen Wissens- und Erfahrungsaustausch zur Verfügung. Einfacher war Networking mit KollegInnen aus anderen Städten und Gemeinden noch nie.

Österreichs Kommunalverwaltungen sind täglich mit neuen und oft sehr komplexen Fragestellungen konfrontiert. Derzeit bedeutet es noch hohen Rechercheaufwand und vor allem eine gute Vernetzung mit KollegInnen aus anderen Städten, um überhaupt an benötigte Informationen zu kommen oder Unterstützung zu finden. Auf der vom Städtebund bereitgestellten amtstafel-Plattform können MitarbeiterInnen aus der Gemeindeverwaltung ab sofort Neuigkeiten berichten, Unterlagen bereitstellen und abrufen, miteinander diskutieren, Termine bekannt geben, interessante Links setzen und KollegInnen aus anderen Gemeinden suchen und sich vernetzen. Facebook sei Dank – die Scheu vor derartigen Kommunikationsformen gehört mittlerweile vielfach der Vergangenheit an und diese finden vermehrt Einzug in den Arbeitsalltag. Im Gegensatz zu Facebook erfolgt der Austausch jedoch nicht unstrukturiert, sondern im Rahmen von sogenannten Themen und Projekten. Das kommunale Spektrum ist breit gefächert und reicht derzeit von der „Abfallwirtschaft“ über die „Öffentlichkeitsarbeit“ bis hin zu „Websites & Content Management“. TeilnehmerInnen können aktiv zur laufenden inhaltlichen Erweiterung beitragen. Automatisierte Benachrichtigungsmöglichkeiten über Aktivitäten der vernetzten KollegInnen halten automatisch am aktuellen Stand. Die Nutzung der unter der Adresse www.amtstafel.at erreichbaren



Plattform ist für MitarbeiterInnen aus Mitgliedsgemeinden des Österreichischen Städtebundes dauerhaft kostenlos. Im Rahmen der Erstregistrierung erfolgt eine einmalige Freischaltung, danach ist eine Anmeldung zu einzelnen Themen und Projekten möglich.

Informationsblock „amtstafel 2.0 auf einem Blick“

- Thematisch offen – von Abfallwirtschaft bis E-Zustellung
- Interkommunales Wissensmanagement
- Know-how-Transfer
- Zusammenarbeit
- Moderne Funktionalitäten
- Vernetzung, Social Network für Gemeindebedienstete

WIESELBURG WILL ERSTE PLASTIKTASCHENFREIE GEMEINDE ÖSTERREICHS WERDEN

Wieselburg in Niederösterreich will die erste plastiktaschenfreie Gemeinde Österreichs werden. Seit vergangenen Oktober wurden bewusstseinsbildende Maßnahmen und gezielte Aktionen gesetzt, sagte Bürgermeister und SPNÖ-Klubobmann Günther Leichtfried. Die niederösterreichischen Sozialdemokraten wollen mit einer landesweiten Initiative gegen die Umweltbelastung durch die Kunststofftascherln kämpfen. Dazu bedürfe es aber auch legislatischer Lenkungsmaßnahmen.

Alternativen gesucht

An die 7.000 Tonnen schwer verrottbare Plastiktaschen würden pro Jahr in Österreich in Umlauf gebracht, 350 Millionen Sackerln landen jährlich im Müll. Leichtfried bezeichnete es als Gebot der Stunde, so verantwortungsbewusst wie möglich mit diesem Stoff umzugehen. Alternativ könnten für den Einkauf umweltfreundliche Stoff- und Papiertaschen verwendet werden, für Obst und Gemüse seien mittlerweile – leicht zersetzbare – Tragetaschen aus Biokunststoff auf Maisstärke-Basis entwickelt worden. Leichtfried verwies auf das seit Jahresbeginn geltende Plastiktaschenverbot in Italien sowie in weiteren Ländern und Städten. Auch in Oberösterreich gebe es Stimmen aus der Landesregierung, die sich für ein solches Verbot aussprechen.



Buenos Dias



Felicitas Matern

BANK AUSTRIA KUNSTPREIS ERSTMALS VERLIEHEN

Am 17. Februar vergab die Bank Austria erstmals den „BA Kunstpreis“, der mit 218.000 Euro der höchstdotierte Kunstpreis Österreichs ist. Ausgezeichnet wurden fünf Kunstprojekte sowie ein Projekt, das den Förderpreis „Best Start 2010“ erhielt. Für das Rahmenprogramm zeichneten KünstlerInnen wie Jazz-Pianist Martin Reiter oder Otto Schenk mit einer Lesung verantwortlich. Durch den Abend führte ORF-Journalistin Hannelore Veit.

PreisträgerInnen

Den regionalen Kunstpreis erhielt die Vorarlberger Gemeinde Hittisau, die die Jury mit Österreichs einzigem Frauenmuseum überzeugte. Der Intendant der Gesellschaft der Musikfreunde Wien, Thomas Angyan, überreichte den Preis an das internationale Projekt „exil.art“, das KünstlerInnen, die im Zweiten Weltkrieg verfolgt und sogar getötet wurden, wieder bekannt macht und deren Werke rekonstruiert. Der Preis für Kunstvermittlung wurde von Städtebund-Generalsekretär Thomas Weninger an das musikpädagogische Projekt „Klangspuren Mobil“ aus Tirol und von Theaterdirektor Herbert Föttinger an „Ganymed Boarding“ verliehen. Den Preis für Kulturjournalismus zu verleihen, ließ sich Willibald Cernko, Vorstandsvorsitzender der BA, nicht nehmen. Er ging an Frido Hütter von der „Kleinen Zeitung“. Und zum Schluss wurde in der Kategorie „Best Start 2010“ das Kulturprojekt „Brunnenpassage“ von Werner Binnenstein-Bachstein, Geschäftsführer der Caritas der Erzdiözese Wien, ausgezeichnet.



www.picturedesk.com

MEHR FRAUENPOWER IN LIENZ

Die neue Bürgermeisterin in Lienz heißt Elisabeth Blanik. Sie konnte sich Anfang Februar in einer Stichwahl gegen den bisherigen Lienz ÖVP-Bürgermeister Johannes Hibler durchsetzen. Die LienzInnen haben sich mit 55,3 Prozent für Elisabeth Blanik entschieden. Mit Elisabeth Blanik regiert erstmals eine Sozialdemokratin in Lienz. Die Wahlbeteiligung stieg im Vergleich zur Vorjahreswahl von 64,9 auf 68 Prozent. Damals hatte sich Hibler mit einem hauchdünnen Vorsprung von 14 Stimmen gegen Blanik durchgesetzt. Das Ergebnis dieser Stichwahl hatte die SPÖ angefochten und beim Verfassungsgerichtshof Recht bekommen.

Die Architektin Elisabeth Blanik ist seit 2003 Abgeordnete im Tiroler Landtag und war seit 2004 Vizebürgermeisterin ihrer Osttiroler Geburtsstadt.

LINZER ELEKTROMOBILITÄT – ERSTE ERGEBNISSE UND WEITERE PLANUNGEN

In einer Sitzung des Linzer Ausschusses für Frauen, Umwelt, Naturschutz und Bildung unter dem Vorsitz von Stadträtin Eva Schobesberger stand unter anderem das Thema „Förderung der Elektromobilität“ auf der Tagesordnung. Ergänzend zu den Ergebnissen der städtischen Förderaktion informierte Umweltstadträtin Schobesberger, dass an weiterführende Überlegungen zum Thema Elektromobilität in einer Projektgruppe von ExpertInnen der Stadt Linz und der LINZ AG gearbeitet wird.



KOMMUNALER WISSEN- SCHAFTSPREIS 2011

Die Kommunalwissenschaftliche Gesellschaft (KWG) vergibt für das Jahr 2011 zur Förderung von kommunalwissenschaftlichen Arbeiten – Habilitationsschriften, Dissertationen, Diplomarbeiten und andere auf eigenständiger Forschung beruhende Arbeiten – einen Förderungspreis im Gesamtrahmen von 7.000 Euro. Förderfähig sind hervorragende Arbeiten zu kommunalwissenschaftlichen Themen aus den Disziplinen Rechtswissenschaft, Politik- und Sozialwissenschaft, Wirtschafts- und Finanzwissenschaft sowie Public Management. Es werden Preise



Corbis

in den vier Kategorien Diplomarbeiten, Dissertationen, Habilitationen und andere Forschungsarbeiten sowie Bachelor- und Masterarbeiten verliehen. Das Preisgeld wird unter allen prämierten Arbeiten aufgeteilt, die maximale Höhe beträgt 3.000 Euro. Die Ausschreibung wendet sich an Studierende, Doktorandinnen und Doktoranden, Absolventinnen und Absolventen, Assistentinnen und Assistenten sowie Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler der Universitäten, Hochschulen und Fachhochschulen Österreichs.

Weitere Infos finden sich unter www.k-w-g.at/wissenschaftspreis.html

Aktuelle Ergebnisse

Von Mitte 2009 bis Sommer 2010 wurden vom Umwelt- und Technik-Center elektrobetriebene Fahrzeuge gefördert. Diese Förderung war auf ein Jahr begrenzt und sollte einen Anreiz auf den Umstieg auf Elektromobilität geben. Auffällig war, dass zahlreiche Ansuchen für den Kauf von Elektrofahrzeugen einlangten, allerdings gab es kein einziges Ansuchen für den Kauf eines Elektroautos. Das Evaluierungsergebnis zeigt, dass 680 Fahrzeuge mit insgesamt 138.287 Euro von der Stadt gefördert wurden. Darunter befanden sich 646 Elektrofahräder, neun Umrüstbausätze für E-Fahräder, zwölf Elektromopeds, acht Elektromotorräder und fünf Elektromobile.

EUROPÄISCHER TAG DER SONNE AM 6./7. MAI 2011

Am 6. und 7. Mai 2011 findet zum 10. Mal der „Europäische Tag der Sonne“ in Österreich statt. Die Aktion wird vom Verband Austria Solar gemeinsam mit dem Klimabündnis Österreich organisiert. In ganz Österreich wird an diesen beiden Tagen in hunderten lokalen Veranstaltungen auf Solarenergie und thermische Solaranlagen aufmerksam gemacht. Teilnehmende Gemeinden werden mit Informationsmaterial, Flyern, Plakaten, Transparenten, T-Shirts, Luftballons, Film-DVDs und vielem mehr unterstützt. Alle lokalen Aktivitäten werden in einem Online-Veranstaltungskalender gesammelt und medial beworben. Noch können Veranstaltungen angemeldet werden. Weitere Informationen finden sich unter www.tagdersonne.at



"die umweltberatung" Mostviertel

FUSSBALL FÖRDERT INTEGRATION

„Integration bedeutet, nicht nur darüber zu reden, sondern zu handeln und sie zu leben. Während der WM hat der Marktplatz in Innsbruck gezeigt, dass das möglich ist“, stellte die Innsbrucker Bürgermeisterin Christina Oppitz-Plörger fest. Der Gastronom Josef Peer, der Erziehungswissenschaftler Bella Bello Bigutu und die Integrationsbeauftragte der Stadt Innsbruck, Frau Notburga Trogger, hatten ein integratives Public Viewing initiiert. Beinahe täglich füllten 2.500 Fußballbegeisterte das Public Viewing im Zentrum von Innsbruck. Ein Höhepunkt war das Spiel Serbien gegen Ghana. Bella Bello Bitugu: „Die Stimmung war fantastisch. Serbische und ghanaische Fans sangen, zitterten und hofften 90 Minuten lang. Zum Schluss feierten sie gemeinsam und tauschten ihre Leiberl und Fahnen.“

Verständigung vertiefen

Österreichweit wurden unter dem Titel „Ke Nako Afrika - Afrika jetzt!“ Public Viewings und andere öffentliche Plätze mit Afrika-



Themen besetzt. Migrantische Vereine präsentierten ihre Arbeit, mit Jugendlichen wurden Anti-Rassismus-Turniere organisiert und Bands – meist mit migrantischen Wurzeln – traten zwischen den Live-Spielen auf. 184.000 Personen besuchten die verschiedenen Events, zahlreiche Medienkooperationen transportierten die Botschaften. Dafür erhielt die Initiative „Ke Nako Afrika“ den PR-Staatspreis.

875 JAHRE KORNEUBURG – FESTSITZUNG DES GEMEINDERATES

Mit einer Festsitzung des Gemeinderates im historischen Rathaus erfolgte am 2. Februar 2011 der offizielle Auftakt für die 875-Jahr-Feierlichkeiten der Stadtgemeinde Korneuburg. Die Festrede hielt Landtagspräsident Hans Penz. Für ihn sind solche Jubiläen „wie Aussichtswarten, die richtig verstanden und genützt, zum Rundblick einladen“. So wie der Landtagspräsident nutzten auch Bürgermeister Christian Gepp und die Vertreter aller Fraktionen des Gemeinderates den Anlass für einen Rückblick und einen Ausblick. Eine der ganzen großen Herausforderungen der Zukunft ist für Penz der demografische Wandel mit all seinen Auswirkungen auf die Pflege und Betreuung, den Arbeitsmarkt und die Gesundheitssysteme. Aber auch die Anfänge Korneuburgs kamen zur Sprache. Im Jahre 1136 wurde Korneuburg erstmalig urkundlich in der Gründungsurkunde des Benediktinerklosters Klein-Mariazell erwähnt. 1298 erhielt Korneuburg das Stadtrecht. Ursprünglich aus einer Ufersiedlung entstanden, war Korneuburg jahrhundertlang mit Klosterneuburg unter dem gemeinsamen Namen „Nivenburg“ verbunden.





ERÖFFNUNG DER GRÖSSTEN LED-STRASSENBELEUCHTUNG IN NÖ

„Die LED-Technik kann einen wichtigen Beitrag zur Effizienzsteigerung im Bereich der Beleuchtung liefern“, betonte Energie-Landesrat Stephan Pernkopf am 4. Februar 2011 bei der Inbetriebnahme der größten LED-Strassen- und Gehwegbeleuchtung Niederösterreichs in Tattendorf. Die Gemeinde hat im Vorjahr 100 alte Kugelleuchten gegen moderne LED-Lampen getauscht.

Ziele erreichen

„Unsere Gemeinden sind wichtige Partner bei der Umsetzung von Projekten zur Erreichung unserer Klima- und Energieziele. In Niederösterreich werden 15 Prozent des Stroms für Beleuchtung und EDV verbraucht. Das entspricht der Leistung eines großen Donaukraftwerks oder 300 moderner Windräder. Wenn wir in diesem Bereich einsparen können, dann kommen wir unseren Energiezielen einen wesentlichen Schritt näher, die wir mit Energiesparen und dem Ausbau der erneuerbaren Energie erreichen wollen. Bis 2015 sollen 100 Prozent des Strombedarfs in Niederösterreich aus erneuerbarer Energie produziert werden“, betonte Pernkopf. Für die Gemeinde Tattendorf bringt die Umstellung auf LED-Technik eine Win-win-Situation: Die Gemeinde rechnet mit 70 Prozent weniger Energiekosten bei besserer Lichtqualität.

RADGIPFEL SALZBURG 2011 – „MIT DEM RAD ZUR ARBEIT“

Das Land Salzburg und das Lebensministerium laden gemeinsam mit der Stadt Salzburg am 5. und 6. Mai 2011 zur Teilnahme am Radgipfel Salzburg ein. Unter dem Motto „Mit dem Rad zur Arbeit“ werden die Vorteile des Radverkehrs im alltäglichen Arbeitsverkehr verdeutlicht, regionale und nationale Motivationskampagnen vorgestellt und die Möglichkeiten des betrieblichen Mobilitätsmanagements aufgezeigt.

Eine Alternative

Das Rad ist kostengünstig, flexibel und schnell. Damit etabliert es sich immer mehr auch als alltagstaugliches Verkehrsmittel. Der Arbeitsweg wird immer häufiger mit dem Rad bestritten. Die Gründe dafür sind vielfältig: Als persönlicher Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz, der Fitness und Gesundheit wegen oder weil es schlichtweg Spaß macht. Die Veränderung der Mobilitätsgewohnheiten muss unterstützt werden, damit es zukünftig ein Gegenmodell zum motorisierten Individualverkehr gibt.



TRAGISCHER TOD DES GMUNDENER STADTAMTSDIREKTORS

Robert Hametner, Stadtamtsdirektor von Gmunden in Oberösterreich, verstarb am 24. Februar im 60. Lebensjahr. Mit dem Tod von Robert Hametner verliert die Stadtgemeinde Gmunden einen Menschen und Beamten, der sich stets mit großem Engagement sowie fachlicher und sozialer Kompetenz zum Wohle der Stadt eingesetzt hat. Der Jurist und EU-Beauftragte Robert Hametner setzte seine Erfahrungen aus seiner 25-jährigen Tätigkeit im Gemeindedienst stets sachlich und mit einem Ziel vor Augen ein, um Projekte voranzutreiben. Außerdem war Robert Hametner Europabeauftragter und übernahm die Vertretung der Gemeinde bei Behörden und Gerichten.

Der Österreichische Städtebund bedauert den tragischen Tod von Robert Hametner. Unsere Anteilnahme gilt seiner Familie.

Elektromobilität – Mobilität der Zukunft!?

In Deutschland gibt es die politische Vorgabe, das eigene Land zum Leitmarkt und zum Leitanbieter der Elektromobilität zu entwickeln.

Klaus J. Beckmann, Deutsches Institut für Urbanistik



Bei der aktuellen Diskussion wird vielfach übersehen, dass Personenverkehr in bzw. auch zwischen den Städten einen Elektroverkehr-Anteil hat: O-Busse, Straßen-/Stadtbahnen, U- und S-Bahnen, IC- und ICE-Züge. Derzeit geht es aber nicht um Kollektivverkehr, sondern um individuelle Elektromobilisierung – Pkw mit am Netz

aufladbarer Batterie oder als Hybrid. Der Einsatz von Elektrofahrzeugen wird mit der Erwartung einer Reduktion lokaler (CO , CnHm , NO_x , Partikel, Lärm) und klimarelevanter Emissionen verbunden. Eine CO_2 -Reduktion tritt aber nur dann ein, wenn der Strom regenerativen Quellen entstammt, eine Lärmreduktion nur, wenn

gleichzeitig eine Regelgeschwindigkeit von 30 km/h eingeführt wird.

Elektro-Autos weisen bis weit über 2020 hinaus nur geringe Bestandsraten auf, da zum einen die Produktionsraten (noch) gering sind, zum anderen die erheblichen Mehrkosten (4.000,- bis 8.000,- Euro der „Total Costs of Ownership“ (TCO) aus



Investitions- und Betriebskosten) die Attraktivität für Kunden reduzieren. Auch mögliche nicht-monetäre Anreize (z.B. Sonderrechte beim Parken, Zufahrtsrechte in Umweltzonen, Mitbenutzung von Sonderfahrstreifen) dürften nicht kurzfristig zu einem „Umbruch“ führen. Prämien für den Endkunden, die die Lücke decken

sollen, werden finanziell wie auch wettbewerbstheoretisch in Frage gestellt. Mit schrittweiser Verschärfung der Grenzwerte für CO₂-Emissionen der Fahrzeuge – z.B. von 130 g CO₂/km auf 90, 75 oder 55 g – steigt die Einsatzwahrscheinlichkeit von Elektrofahrzeugen, gleichzeitig aber auch Klimateffizienz und Kosten von verbrennungsmotorischen Fahrzeugen, so dass die TCO-Lücke sinkt. Individuelle Elektromobilität ist derzeit also eher Hype als Realität.

Elektromobilität für alle?

Bei den mittelfristig zu erwartenden Kosten dürften Elektro-Autos vor allem Begüterten zugänglich sein. Für weniger Begüterte bleibt nur die Beteiligung als Kollektivnutzer (Leihfahrzeuge, Car-Sharing usw.) oder die Nutzung von Elektro-Zweirädern (E-Bikes, Pedelecs). Eine soziale, zum Teil auch räumliche „Schiefelage“ der Verfügbarkeit über Elektro-Autos scheint kaum vermeidbar.



Kein 1:1-Ersatz des Autos, sondern vermehrte Nutzung städtischer Verkehrssysteme.

Interessen der Städte und Gemeinden

Für Städte ist es Ziel, die verkehrsbedingten Emissionen zu reduzieren und die städtischen Verkehrssysteme „zukunfts-fähig“ zu gestalten.

Dazu dürfte ein 1:1-Ersatz eines Autos mit Verbrennungsmotor durch ein Auto mit Elektromotor nicht ausreichend sein. Vielmehr kann die Chance genutzt werden, die städtischen Verkehrssysteme auf „neue Beine“ zu stellen, durch:

- Ausbau der schienengebundenen Systeme des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV);
- Umgestaltung von Bussystemen zu O- oder Hybrid-Bussystemen;
- Stärkung von kollektiven Nutzungsformen individueller Verkehrsmittel (Car-Sharing, Leihfahrzeuge, Call-a-Bike; Prinzip „Pkw-Benutzung“ statt „Pkw-Besitz“);
- Stärkung von „Intermodalität“ und situationsabhängiger Verkehrsmittelwahl („Multimodalität“);
- Nutzung der Potenziale zur Verkehrsvermeidung und modalen Verlagerung durch siedlungsstrukturelle Maßnahmen („Nahraumqualitäten“).

Lösung ohne Nebenwirkungen?

Unerwünschte Nebenwirkungen können unter anderem darin liegen, dass verkehrsvermeidende Raumnutzungen eher geschwächt werden, und Rückverlagerungen vom nicht-motorisierten und öffentlichen Verkehr auf den individuellen „elektro-motorisierten“ Verkehr erfolgen. Allerdings kann durch reduzierte Umweltbelastungen die Attraktivität städtischer Standorte gesteigert und damit ein Beitrag zur Renaissance der Städte geleistet werden. Wer aber bezahlt notwendige öffentliche Infrastrukturen wie Ladestationen? Wie wird deren Verträglichkeit mit Stadtraumqualitäten gesichert? Das muss in der Zukunft noch geklärt werden. ■

E-Mobilität in und aus Österreich

Elektromobilität ist für Österreich ein Zukunftsthema!

Heimo Aichmaier, Koordinator Elektromobilität, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Elektromobilität ist ein Lösungsbaustein für eine effiziente, umweltgerechte und leistbare Mobilität der Zukunft. Elektromobilität ist mehr als ein Austausch herkömmlicher Autos mit Verbrennungsmotoren durch reine Batteriefahrzeuge. E-Autos sind nur ein Pfad zur Umsetzung. E-Mobilität bedeutet, umweltgerechtes Mobilitätsverhalten durch die Verwendung sauberer elektrifizierter Fahrzeuge sowie die kombinierte Nutzung mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu fördern. Die Entwicklung und der Einsatz innovativer E-Mobilitätstools ermöglichen neue Dienstleistungen wie E-Car-Sharing oder E-Flotten-Sharing für Personen- und Güterverkehre.

Technologien aus Österreich

Konzipiert, entwickelt und produziert in Österreich: Bereits heute arbeiten heimische Unternehmen an den Verkehrstechnologien der Zukunft. Österreich ist ein „Innovation Leader“ im Bereich E-Mobilität. Vom Fahrzeugdesign bis zum emissionsfreien Antrieb – Österreich hat Know-how mit Zukunft. E-Mobilität stärkt die Wirtschaft; die Innovationskraft nachhaltiger Verkehrstechnologien sichert Arbeitsplätze in Österreich. Die Förderprogramme des BMVIT unterstützen die Forschungs- und Entwicklungsphasen der E-Mobilität: von der Idee, über Komponenten bis zu den ersten Fahrzeugen.

sycube Informationstechnologie GmbH,
E-Bike-Entlehnsysteme, www.sycube.at



Einsteigen. Umsteigen. Ankommen.

E-Mobilität bedarf der Kooperation zahlreicher AkteurInnen. Nur dadurch können bedarfsgerechte Mobilitätslösungen für die Bedürfnisse von morgen umgesetzt werden. Das BMVIT sorgt für ein zukunftsfähiges Mobilitätsangebot. Es bündelt technologische und organisatorische Kompetenzen im Bereich E-Mobilität und kombiniert diese mit dem öffentlichen Verkehr. Alle Initiativen verfolgen ein gemeinsames Ziel: leistbare, saubere Mobilität für Jung und Alt.

Umsetzung in Österreich

Elektromobilität bedarf eines systemischen Zugangs. Nur ein Zusammenwirken planerischer, organisatorischer und technischer Anstrengungen vieler AkteurInnen kann zukünftiges Verkehrsverhalten umweltbewusster und das Verkehrssystem nachhaltiger, effizienter und sauberer gestalten. Die schrittweise Implementierung

neuer Technologien im Verkehrssystem und im Energiesystem ist eine gute Basis. Das Zusammenwirken unterschiedlichster Politikinstrumente der öffentlichen Verwaltung im Bereich Technologie, Verkehr, Energie, Wirtschaft und Umwelt bringt zusätzliche Chancen für Österreich. Daher hat das BMVIT im Herbst des Vorjahrs einen interministeriellen Koordinationsprozess zwischen den drei Bundesministerien BMVIT, BMWFJ und BMLFUW initiiert, und diese arbeiten heuer mit VertreterInnen der Länder, Städte und Gemeinden sowie aus Forschung und Wirtschaft unter einem „gemeinsamen Dach“ zusammen. Es gilt Kräfte zu bündeln, Synergien zwischen Vorhaben zu generieren, und verlässliche, innovationsfreundliche Rahmenbedingungen in und für Österreich zu schaffen.



Weitere Infos auf <http://emobil.bmvit.gv.at>

AVL List GmbH – Technologieträger eines Elektrofahrzeugs mit Range-Extender, www.avl.com



Elektromobilität – die Normalität des Straßenverkehrs?

Wann wird es so weit sein?

Walter Schiefer, Geschäftsführer Feistritzwerke-STEWEAG GmbH



Elektrofahrzeuge verbrauchen auf 100 Kilometer nur 10 Kilowattstunden „Strom“ (elektrische Energie, die einer Benzinmenge von 1 Liter entspricht), können zu 100% mit Umweltstrom aus erneuerbaren Energien „betankt“ werden und geben somit keinerlei Schadstoffe an die Umwelt ab. Und noch einen weiteren positiven Effekt haben Elektroautos in unserer mit Schadstoffen und Lärm belasteten Welt: Sie sind angenehm leise – sie „schnurren“

beim Fahren. Und wenn sie stehen, dann hört man gar kein Geräusch, da sich der Motor ja nicht dreht!

So wird es im Jahre 2030 sein: Elektroautos in Form eines Mittelklassewagens kosten 20.000 Euro und eine „Tankladung“ mit Kosten von 4 Euro reicht für eine Strecke von 200 Kilometern. Erst dann müssen die Batterien wieder neu geladen werden. Hat man sieben Stunden Zeit, dann reicht die bekannte Schukosteckdose zum Laden,

Der Umweltfuhrpark der Feistritzwerke-STEWEAG und Stadtwerke Gleisdorf besteht aus Pflanzenöl- und Elektrofahrzeugen.

soll ein Teil der Ladung in einer Viertelstunde in die Batterie hinein, so muss das Auto an eine „Starkstromsteckdose“ angeschlossen werden. Im Jahre 2030 ist das die Normalität, 50 Prozent der Fahrzeuge in der Stadt sind elektrisch unterwegs. Während des „elektrischen Tankens“ wer-

Elektromobilität erleben – das bieten Feistritzwerke-STEWEAG an. Zahlreiche Besucher aus dem In- und Ausland des Solar-Energieschauparks testen die verschiedenen Elektrofahrzeuge.

Bild unten: 20 Jahre Elektromobilität mit dem Elektro Fiat Panda, der noch immer im Einsatz ist, gibt es bereits bei Feistritzwerke-STEWEAG.

den im Shop Einkäufe erledigt und die Kinder sind via Bildtelefonie mit ihren Freunden beisammen.

Mobilität der Gegenwart

Heute, im Jahr 2011, ist das leider noch nicht der Fall. Warum das so ist, das ist die immer wieder gestellte Frage. Und die einfache Antwort darauf lautet: Weil es noch keine leistungsfähigen Batterien zu einem wirtschaftlich leistbaren Preis gibt, welche die Elektroautos zu einem Massenprodukt werden lassen. Ansonsten ist das Elektroauto mit allen seinen Komponenten fertig. Ist die Entwicklung einer kostengünstigen Batterie mit einer Reichweite einer Ladung von 200 Kilometern geschafft, dann wird dem breiten Einsatz des Elektroautos im Individualverkehr nichts mehr im Wege stehen und das Straßenbild wird so wie vorher beschrieben aussehen. Jedes zweite Auto wird ein Elektrofahrzeug sein.

Neue Infrastruktur

Es wird auf öffentlichen Plätzen – Park&Ride, Parkplätzen von Handelsketten, Parkgaragen, Straßenparkplätzen, Parkplätzen von Siedlungshäusern und Firmen – genug „Solar-Elektrotankstellen“ geben, aber auch zu Hause an der Schukosteckdose kann getankt werden. Wir werden auch in unserem Mobilitätsverhalten umdenken. Kilometerintensive Reisen werden wir mit öffentlichen Verkehrsmitteln machen, kurze und mittellange Strecken fahren wir mit dem Elektroauto, das auch gemietet werden kann. Besonders bei Firmen wird der Individualverkehr weniger werden, da dieser Kostenfaktor, der nicht unerheblich ist, immer größere Bedeutung bekommt. Kundenbesuche erfolgen „elektronisch“, Planungen vor Ort entfallen, weil diese mit



modernster EDV und GIS-Plänen vom Büro aus geplant werden können.

Ein erfahrener Partner

Das Energieunternehmen Feistritzwerke-STEWEAG lebt nun schon seit 20 Jahren mit der Elektromobilität, hat somit eine jahrzehntelange Erfahrung. Es stellt bereits jetzt Solar-Elektrotankstellen im öffentlichen Raum zur Verfügung, ermöglicht Interessierten – von den Kids bis zu den SeniorInnen – das Kennenlernen der Elektromobilität. Dafür gibt es einen Elektrofuhrpark mit 3 Elektroautos, 6 Elek-

tro-Quads, 1 Segway, 15 Elektrofahrern, 1 Elektroroller und 4 Elektro-Mini-Cars. In Zukunft werden Energieunternehmen die Solar-Elektrotankstellen errichten und betreiben. Sie werden E-Fahrzeuge, aber auch Batteriesätze vermieten. Die nicht für den momentanen Verkehr benötigten Batterien werden während der „Lagerzeit“ als „Kraftwerke“ benutzt, die den überschüssigen Strom in das öffentliche Stromnetz zu Spitzenlastzeiten (zu Mittag und am frühen Abend) einspeisen. In Schwachlastzeiten (in der Nacht) werden die Batterien wieder geladen. ■

Das Bier kommt elektrisch!

Elektroautos für die Privatnutzung werden derzeit von erst wenigen Herstellern nach Österreich geliefert. Im Gegensatz dazu hat sich bei elektrischen Nutzfahrzeugen bereits seit einiger Zeit ein überraschend breiter Markt entwickelt. So reicht die Palette von leichten Nutzfahrzeugen über Pkw-Kombis, kleinen Lieferwagen bis hin zu Kastenwagen.

Robin Krutak, Österreichische Energieagentur, Bereich Mobilität & Verkehr

Kommunalfahrzeuge werden eher für begrenzte tägliche Reichweiten eingesetzt. Damit sind elektrische Nutzfahrzeuge, die derzeit Reichweiten bis zu 150 km schaffen, grundsätzlich als Alternative für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor geeignet. Die Fahrzeuge selbst verursachen im Betrieb keine Emissionen. Stammt der Strom aus erneuerbaren Energiequellen, ist die CO₂-Einsparung besonders groß. Elektromotoren sind sehr energieeffizient und können die Bremsenergie teilweise zurückgewinnen (Rekuperation). Ein weiterer Vorteil liegt im besonders geräuscharmen Betrieb von Elektrofahrzeugen, wodurch Lärmbelästigungen durch Kommunalfahrzeuge künftig reduziert werden können.

Elektrische Nutzfahrzeuge für den kommunalen Einsatz

Im kommunalen Bereich werden elektrische Nutzfahrzeuge bereits vielseitig eingesetzt, wie etwa in der Stadtgemeinde Purbach, wo zwei E-Fahrzeuge für die Pflege von Grünanlagen, Postaussendungen und Wege im Bereich der Tourismusinformation genutzt werden. In der Stadtgemeinde Schwaz wurden zwei E-Pritschenfahrzeuge als Ersatz für einen Traktor angeschafft. Ebenfalls im kommunalen aber auch landwirtschaftlichen Bereich einsetzbar ist der in Österreich entwickelte „Early Bird“.

Goupil G3 und EcoCarrier sind je nach Einsatzzweck in vielen verschiedenen Aufbauvarianten erhältlich. IVECO bietet mit dem Daily Electric ein Elektrofahrzeug mit bis zu 17 m³ Ladevolumen an. Das

Fahrzeug ist als Kastenwagen, Pritsche oder Kombi erhältlich. Je nach Anforderungen an die Reichweite wird der Daily Electric mit zwei, drei oder vier Akkus ausgeliefert.

Auch die ersten Großhersteller bieten Elektro-Nutzfahrzeuge in Varianten mit Elektromotor an, so z.B. Citroen mit dem Berlingo First Electric und Peugeot mit dem Partner.

Performance in der Praxis

Viele der Fahrzeuge kommen mit einer täglichen Reichweite von 150 km problemlos aus, und über Nacht werden die Batterien des Fahrzeugs wieder voll geladen, sodass jeden Tag die volle Reichweite zur Verfügung steht.

Einen absoluten Härtestest absolviert derzeit ein Piaggio Porter beim Logistikdienstleister Veloce. Das Aufladen erfolgt bei Veloce mit Ökostrom – für die CO₂-Bilanz ideal.

Eine erste umfangreiche Analyse des Einsatzes von elektrischen Nutzfahrzeugen findet beim Schweizer Bierproduzenten Feldschlösschen statt, wo fünf elektrische Fahrzeuge im Lieferverkehr getestet werden. Ergebnisse aus dem Testbetrieb liegen bereits vor:

- Die angegebene Reichweite kann insbesondere im Winter – durch die temperaturbedingte, niedrigere Leistungsfähigkeit der Batterien und mit der Heizung als zusätzlicher Stromverbraucher – deutlich geringer sein.
- Die Nutzlast der Fahrzeuge liegt durch das Eigengewicht der Batterien meist

unter jener von Modellen mit Verbrennungsmotoren.

- Hinsichtlich Beschleunigungs- und Bremsverhalten können die Fahrzeuge mit herkömmlichen Fahrzeugen mithalten.
- Die gemessene Durchschnittsgeschwindigkeit liegt mit 40 km/h im selben Bereich wie bei den Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren.
- Auffallend ist die hohe Zufriedenheit des Fahrpersonals und eine erhöhte Aufmerksamkeit von Passanten!
- Insgesamt ergibt sich neben dem Beitrag zum Klima- und Umweltschutz ein positiver Imageeffekt für das Unternehmen.

Förderung für Elektrofahrzeuge

Der entscheidende Faktor bei den elektrischen Nutzfahrzeugen sind die Batterien. Daher ist es sinnvoll, bei der Auswahl eines elektrischen Nutzfahrzeugs die Batterieleistung besonders genau an die tatsächlichen Anforderungen anzupassen. Einsteigermodelle mit Blei-Batterien sind auch schon in der Preisklasse wie vergleichbare Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren erhältlich. Fahrzeuge mit der leistungsfähigeren ZEBRA bzw. mit Lithium-Ionen-Batterien kosten aber deutlich mehr.

Besonders wichtig sind daher Förderungen, um die Mehrkosten zumindest teilweise abzufedern. So wird beim „klima:aktiv mobil“-Förderprogramm die Anschaffung eines Elektroautos mit bis zu 5.000,- Euro gefördert. Weitere Informationen gibt es unter www.klimaaktivmobil.at ■



Feldschlösschen Getränke AG

Das Schweizer Unternehmen Feldschlösschen setzt auf umweltfreundliche Logistik mit fünf emissionsfreien Elektro-Lkw.



Stadtgemeinde Purbach

www.meco-world.com



Greencart

www.greencart.at



Stadt Schwyz

www.kommunalmaschinen.at



Sator

www.evalbum.com/1444



Veloce

www.veloce.at



Goupil

www.esch-technik.at



EcoCarrier

www.ecocraft-automotive.de



IVECO

www.iveco.com



CITROËN Communication

www.rl-mobil.at



Mit Elektrofahrzeugen klimafreundlich mobil in Städten und Regionen

Klimaschutz beim Verkehr ist eine zentrale umwelt- und energiepolitische Herausforderung. Elektrofahrzeuge können dabei wesentliche Beiträge zur Reduktion der Emissionen und des Energieverbrauchs leisten, denn Elektromotoren arbeiten wesentlich effizienter und sind vor Ort emissionsfrei.

Nina Pickl, Österreichische Energieagentur, „Klima:aktiv mobil“

Das Lebensministerium forciert Elektromobilität mit erneuerbaren Energien in Verbindung mit intelligentem Mobilitätsmanagement. Dieser Einsatz von erneuerbaren Energien nützt nicht nur dem Klimaschutz, sondern setzt in den engagierten Regionen auch wichtige wirtschaftliche Impulse. Die heimische Produktion von Ökostrom schafft zusätzliche Wertschöpfung sowie zukunfts-trächtige und krisensichere „Green Jobs“.

Bares Geld für umweltfreundliche Fuhrparks für Kommunen

„Klima:aktiv mobil“ – die Klimaschutzinitiative des Lebensministeriums im Ver-

kehrsbereich – unterstützt Betriebe, Unternehmen, Gemeinden und Regionen mit kostenloser Beratung und finanzieller Förderung bei der Umstellung ihres Fuhrparks auf Elektrofahrzeuge – vom E-Rad über E-Scooter bis hin zu E-Autos und E-Bussen. Bei Bezug von Ökostrom verdoppelt sich die Förderpauschale. So werden Elektrofahrzeuge mit bis zu 5.000,- Euro gefördert.

Bisher wurden bereits rund 900 Projekte zur Elektromobilität gefördert und dadurch 4.200 E-Fahrzeuge angeschafft und 220 E-Ladestationen errichtet.



Stadt Wien - Wiener Wohnen: Geförderte Fuhrparkumstellung auf elektrobetriebene Fahrzeuge.

Förderung E-Ladestationen

Für die rasche Markteinführung der E-Mobilität braucht es nicht nur alltags-taugliche E-Fahrzeuge, sondern auch eine strukturierte Versorgung mit Ladestationen. Daher startete das Lebensministerium im September 2010 die Sonderaktion für 1.000 neue Ladestationen. Gefördert wird die Errichtung von bis zu 50 E-Ladestationen je Antragsteller, an denen Strom aus erneuerbaren Energiequellen als Antriebsenergie erhältlich ist. Anträge können Unternehmen, Gemeinden, Städte, Länder, Vereine und Regionalverbände stellen. ■



Gemeinde Bad Tatzmannsdorf

Gemeinde Bad Tatzmannsdorf: Geförder-tes Elektrofahrzeug für Postzustellungen und Grünflächenpflege.



Sager

Fahrschule Fürböck: Anschaffung eines E-Scooters für Moped-Führerschein-Prüfung.



MLF/W/Strasser

Umweltminister Niki Berlakovich beim Aufladen seines Elektro-Dienstwagens.

„klima:aktiv mobil“-Förderpauschalen für Elektrofahrzeuge und E-Ladestationen

Maßnahmen	Förderungen
Mehrspurige Elektrofahrzeuge (PKW)	EUR 2.500,- bzw. EUR 5.000,- bei Verwendung von Ökostrom
Neu ab 1. April 2011: Mehrspurige leichte Elektrofahrzeuge (nicht von der Definition lt. KFG §2 erfasst, aber keine PKW)	EUR 1.250,- bzw. EUR 2.500,- bei Verwendung von Ökostrom
E-Leichtfahrzeuge lt. KFG §2 oder dreirädriges Elektrofahrzeug	EUR 500,- bzw. EUR 1.000,- bei Verwendung von Ökostrom
Einspurige Elektrofahrzeuge (Elektro-Scooter, Elektro-Motorrad etc.)	EUR 250,- bzw. EUR 500,- bei Verwendung von Ökostrom
Elektrofahrräder	EUR 200,- bzw. EUR 400,- bei Verwendung von Ökostrom
Ladestationen	EUR 250,- bei E-Ladestationen für E-Fahrräder und E-Scooter und EUR 500,- für E-Autos bei Speisung mit Ökostrom

Stand März 2011. Änderungen vorbehalten. Die Förderpauschalen gelten für Fuhrparks bis 50 Elektrofahrzeuge bzw. bis 10 alternative Kraftfahrzeuge (< 3,5 Tonnen). Für größere Fuhrparks erfolgt die Förderungsberechnung im Einzelfall. Bei Ladestationen wird die Errichtung von max. 50 Ladestationen pro Antragsteller gefördert.

Ihr direkter Draht zur „klima:aktiv mobil“-Förderung!

Die „klima:aktiv mobil“-BeraterInnen unterstützen Sie bei der Einreichung Ihres Projektes zur „klima:aktiv mobil“-Förderung. Die Abwicklung der Förderung erfolgt durch die Kommunalkredit Public Consulting GmbH. Kontakt Beratungsprogramm „Mobilitätsmanagement für Städte, Gemeinden und Regionen“: DI Helmut Koch, Mag. Doris Kammerer, komobile Gmunden, Tel.: +43 (0)7612/709 11 E-Mail: mobilitaetsmanagement@komobile.at, www.klimaaktivmobil.at

Voraus in die Zukunft

Der französische Auto-Hersteller Renault ist Vorreiter auf dem Sektor umweltverträgliche, energie-effiziente und leistbare Mobilität.

Beatrix Keckeis-Hiller, Freiberufliche Journalistin



Renault Österreich

Die Weltbevölkerung wächst. Der Energiebedarf steigt. Das Bedürfnis nach Mobilität erhöht sich. Erdöl, die Basis herkömmlicher Treibstoffe, wird knapp. Emissionen aus deren Verbrennung belasten die Umwelt, beeinträchtigen das Klima. Eine Situation, die Regierungen, Fahrzeughersteller und VerbraucherInnen fordert, den globalen Energiehaushalt neu auszurichten und für die Zukunft nachhaltige, umweltverträgliche und für alle leistbare Mobilitäts-Lösungen umzusetzen.

Ein zentrales Thema sind Elektro-Fahrzeuge, besonders als Alternative in den rasant wachsenden Städten.

Innovative Produkte

Seitens der Hersteller ist Renault Vorreiter, weil bereits lange auf dem Weg voraus in die Zukunft. Beim französischen Auto-Konzern haben alternative Antriebe nicht erst jetzt hohe Priorität. Seit zwanzig Jahren wird mit dem Allianzpartner Nissan an der Batterie-Entwicklung gearbeitet. Investitionen von vier Milliarden Euro und 2.000 MitarbeiterInnen allein für den Bereich Elektro-Antriebe sprechen eine deutliche Sprache. Mittlerweile sind zwei elektrisch betriebene Renaults startklar: der Kleintransporter Kangoo Express Z. E. und die Kompakt-Limousine Fluence Z. E. Beide



Das Elektro-Fahrzeug-Quartett von Renault ist startklar (v.l.n.r.): Twizy (ab Frühjahr 2012), Zoé (ab Mitte 2012), Fluence Z. E. (ab November 2011), Kangoo Express Z. E. (ab Anfang 2012).



Renault Kangoo Express Z. E.: Auf einem Verbrennungsmotor-Modell basierender Transporter mit Elektro-Antrieb. Preis: 20.000 Euro ohne USt. plus monatliche Pauschale ab 72 Euro ohne USt. für die Batterie-Miete.

basieren auf Autos mit herkömmlichem Verbrennungsmotor. Zwei rein für E-Antrieb entwickelte Fahrzeuge stehen in den Startlöchern: der viersitzige Kleinwagen Zoé und das zweisitzige City-Mobil Twizy.

Wirtschaftliche Attraktivität

Ein entscheidender Faktor für die Akzeptanz elektrisch betriebener Fahrzeuge ist die Leistbarkeit für alle: vom Unternehmen bis zum Privatkunden. Deshalb ist eine ganzheitliche günstige Lösung ein wesentlicher Bestandteil der Renault-Elektro-Strategie. Das heißt, ein Fahrzeug zum Kauf oder Leasing zu einem Preis anzubieten, der dem eines mit

herkömmlichem Diesel-Motor angetriebenen entspricht und gleichzeitig die nötige Infrastruktur – Energie- sprich Stromversorgung – zu überschaubaren Tarifen zur Verfügung zu stellen.

Akkus einfach mieten

Derzeit sind die Batterie-Anschaffungskosten noch sehr hoch. Um diese leistbar zu machen, hat Renault ein Miet-Modell entwickelt. Der Kunde mietet die Akkus und bezahlt monatlich einen Pauschalbetrag. Die Batterien verbleiben im Besitz der Hersteller. Um den Kauf oder das Leasing eines Elektro-Fahrzeugs so einfach wie möglich zu machen, hat Renault ein „One Stop Shopping“-System entwickelt: Spezialisierte Händler bieten ein Paket an, das Fahrzeug, Batterie und Infrastruktur umfasst.

Kooperationen für die notwendige Infrastruktur

Um schnell und effizient ein dichtes Netz von Ladestationen zu schaffen, ist Renault Österreich dabei, mit lokalen und nationalen Institutionen sowie Energieunternehmen Partnerschaften einzugehen. Fix im Boot ist der Anbieter von Lösungen zur Elektro-Mobilität „The Mobility House“.

Bislang bestehen auf internationaler Ebene mehr als 90 Vereinbarungen.

Seitens der Regierungen sind sinnvolle und nachhaltige Förderungen gefordert. Und eine Vorreiterrolle: mit der Umstellung kommunaler Fuhrparks auf umweltfreundliche Antriebsvarianten, wie im städtischen Bereich mit dem Einsatz von Elektrofahrzeugen. ■



Stadt Graz

Auf eigenen Beinen statt im Elterntaxi

Zu Fuß zur Schule zu gehen, ist nicht nur gesund, sondern hilft auch beim Kompetenzerwerb im Straßenverkehr.

Das Elterntaxi bleibt in der Garage: Mit einem umfangreichen Mobilitätsmanagement, das 80 Grazer Schulen insgesamt 36 Aktivitätsmodule anbietet, stellt die Stadt (Schul-)Kinder auf eigene Beine. Ein Modell, das für andere Kommunen durchaus Vorbild sein könnte und sollte.

Wolfgang Maget, Öffentlichkeitsarbeit Stadtbaudirektion Graz

Stolze 42 Minuten verbringen Grazer Eltern – wohl ähnlich wie in anderen Städten und Gemeinden – durchschnittlich pro Tag im Auto, um ihre Kinder im „Elterntaxi“ zur Schule und wieder nach Hause zu kutschieren – im festen Glauben, ihrem Nachwuchs damit etwas Gutes zu tun. Ein fataler Irrtum, wie Verkehrsreferentin Bürgermeister-Stellvertreterin Lisa Rücker aufzeigt: „Damit nehmen Eltern den Kindern nicht nur die Möglichkeit zu gesunder Bewegung und zum Kompetenzerwerb im Straßenverkehr, sondern auch viele soziale Erlebnisse mit Gleichaltrigen auf dem Schulweg!“ Gegensteuern soll diesem Missstand ein breit gefächertes Angebot der

städtischen Abteilung für Verkehrsplanung, die gemeinsam mit dem Institut für Verkehrspädagogik ein attraktives Mobilitätsmanagement für Schulen ausgearbeitet hat: Insgesamt 80 Grazer Volks-, Haupt- und Neue Mittelschulen wurden eingeladen, aus insgesamt 22 Förderaktionen und zusätzlich 14 freien Aktivitäten ein maßgeschneidertes Bewegungspaket zu schnüren, das die Kinder für den Schulweg wieder auf die eigenen Beine stellen soll. „Wir sind selbst mobil!“ heißt das Motto, das aber nicht nur den Nachwuchs, sondern auch Eltern und Lehrkräfte zu einer gesünderen und umweltfreundlichen Mobilität animieren will.

Konkrete Erfolge

Dass dabei nicht nur „Papiertiger“ produziert werden, sondern konkrete Verbesserungen erreicht werden, bestätigt Schwester Simone Papst von den Schulschwestern Graz, die mit den insgesamt fünf Schultypen im Schulverbund in Eggenberg bereits seit drei Jahren die städtischen Aktivitäten nutzt: „Wir erheben derzeit zwar erst konkrete Zahlen, können aber tagtäglich mit freiem Auge feststellen, dass das Verkehrschaos rund um unsere Schule im Gegensatz zu anderen Lehranstalten deutlich zurückgegangen ist!“ Bei den Schulschwestern ist die Herausforderung ganz besonders groß: Zu den 1.100 SchülerInnen der hauseigenen Bildungseinrichtungen kom-

men seit heuer noch 600 weitere der in direkter Nachbarschaft angesiedelten GIBS (Graz International Bilingual School) dazu. Das zeigt, dass die Grazer Lösung auch an anderen großen Schulstandorten in ganz Österreich funktionieren würde.

Viele Einzelaktivitäten

Die Stadt Graz macht 35.000 Euro locker, um Kinder wieder auf ihre eigenen Beine zu stellen, erläutert Projektleiterin Dr. Daniela Hörzer von der Abteilung für Verkehrsplanung. Den Schulen erwachsen keine Kosten, wenn sie ihr maßgeschneidertes Maßnahmenpaket aus dem umfangreichen Angebot zusammenstellen. Auf dem „Speisezettel“ des druckfrischen Leitfadens stehen Menüpunkte wie Entdeckungsreisen durch die Stadt, Fahrrad-Reparaturkurse oder Gehgemeinschaften von SchülerInnen, aber auch konkrete Aktionen für LehrerInnen und Infrastrukturprojekte – etwa die Errichtung von Rad-Abstellanlagen oder Pedelec-Testtage. Bei den Schulschwern hat eine derartige Aktion bereits zur eigenständigen Entwicklung eines Scooter-Abstellständers geführt, nachdem man festgestellt hatte, dass es so etwas noch nirgends zu kaufen gibt. Für diesen Ständer, der die Kinder zur freudvollen Nutzung des Scooters auf dem autofreien Schulweg animieren soll, werden die Bastelanleitungen auch gerne weitergegeben – natürlich auch an andere Kommunen, die sich für die Adaptierung des „Grazer Weges“ entscheiden. ■

Informationen und Kontakt:

Dr. Daniela Hörzer
Abteilung für Verkehrsplanung der Stadt Graz,
Tel.: 0316/ 872-2885
daniela.hoerzer@stadt.graz.at
Download: www.graz.at/mobilitaetsmanagement



Stadt Graz



Die Kraft der Sonne nutzen: Photovoltaik



Energie tanken: R^{ae} charge



Sanieren mit Köpfchen: Energieoptimierung

Vernetzt, flexibel & verantwortungsbewusst.

Unser Service flächendeckend hervorragend aufgestellt:

Als erfahrener Dienstleister übernehmen wir die Verantwortung für den Aufbau und den Betrieb verschiedenster energietechnischer Infrastrukturen und Systeme. Europaweit sind wir langjähriger Partner von Energie- und Telekommunikationsnetzbetreibern, Stadtwerken, Kommunen, Unternehmen der Wirtschaft und Systemherstellern. Eine effiziente Projektplanung inklusive einer umfang-

reichen Beratung sowie die qualitativ hochwertige und termingerechte Umsetzung verschaffen uns den notwendigen Vorsprung für die Zufriedenheit unserer Kunden. Auch über die Errichtungsphase hinaus gehört der After-Sales Service zu unseren Hauptaktivitäten. Auf diese Weise bieten wir projektspezifische Komplettlösungen von A wie Akquisition über F wie Fördermöglichkeiten bis Z wie Zusammenspiel aller Systemkomponenten.

ALPINE-ENERGIE Holding AG
Winetzhammerstraße 6 // A-4030 Linz
T + 43(0)732-90610-0 // F + 43(0)732-90610-35
E office@alpine-energie.com
www.alpine-energie.com



Promotion

Wie „Peak Oil“ unsere (Zer-)Siedlungsstrukturen treffen wird

Am Ölmarkt zeichnet sich die nächste Preisexplosion ab, die Benzin-, Heizöl-, Gas- und Strompreise auf neue Rekordniveaus führen wird. Was bedeutet das für Haushalte in Städten, im Speckgürtel und am Land? Und was für die Kommunen?

Michael Cerveny, Leiter des Themenbereichs Energie in der Österreichischen Gesellschaft für Umwelt und Technik (ÖGUT)

Die globale Erdölproduktion dürfte in den nächsten Jahren stagnieren oder sogar zu sinken beginnen („Peak Oil“).

Täglich werden 85 Millionen Barrel Öl (im Wert von derzeit rund 100 Dollar pro Fass) produziert, verarbeitet und verbraucht. Kein Lebensbereich kommt ohne Mineralölprodukte aus. Der Welthandel wäre ohne Öl-Kraftstoffe undenkbar: „Oil makes the world go round!“

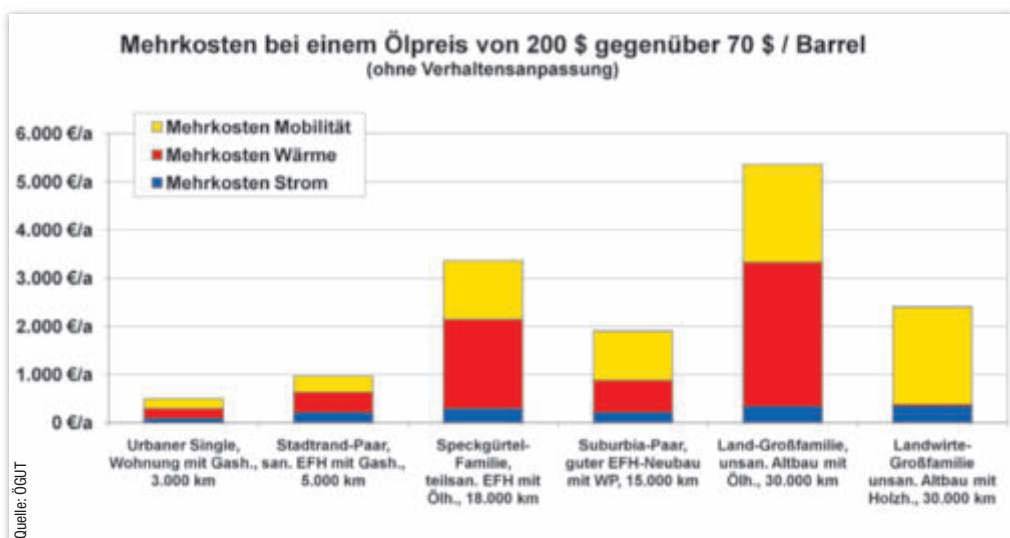
Die Zukunft kann keine Fortsetzung der Vergangenheit sein

Doch die Fortsetzung unseres auf billigem Öl beruhenden Wirtschaftswachstums steht in Frage. Wir sehen uns nicht nur dem Klimawandel gegenüber, sondern auch einer strukturellen Energiekrise, die die Welt in den nächsten Jahrzehnten grundlegend verändern wird. Die globale Erdölproduktion, die bereits seit Ende 2004 praktisch nicht mehr gesteigert werden konnte, dürfte in den nächsten Jahren stagnieren oder sogar zu sinken beginnen („Peak Oil“). Die Förderung in den derzeit produzierenden Ölfeldern, die den Großteil der Weltölproduktion bestreiten, ist mit rund 5 Prozent pro Jahr im Rückgang begriffen. Um diesen zu kompensieren und den steigenden Ölbedarf abdecken zu können, müssten – laut Internationaler Energieagentur (IEA) – in den nächsten 20 Jahren „sechs neue Saudi-Arabiens“ gefunden und angezapft werden. Aber wo sollen die sein?

Immer mehr gewichtige Stimmen, von der IEA bis zu EU-Energiekommissar Öttinger, sehen die Gefahr einer Versorgungskrise am Erdölmarkt und damit



Mehrkosten (für Heizung & Warmwasser, Mobilität und Strom) für sechs Beispielshaushalte bei einem Ölpreis von 200 im Vergleich zu 70 Dollar pro Barrel.



einhergehend einer Preisexplosion als sehr real an. Im Forschungsprojekt „ZERSiedelt“ wurde nun die Frage gestellt und beantwortet, welche Energiepreise auf private Haushalte zukommen, wenn der Ölpreis von 70 Dollar (Mittelwert im Jahr 2009) auf 200 Dollar (150 Euro) pro Barrel steigen würde. Die Antwort: Der Liter Diesel oder Benzin wird um



Wenn Öl in den nächsten Jahren knapper wird, läuft nichts mehr „wie geschmiert“.

95 Cent teurer, der Liter Heizöl extraleicht um knapp 90 Cent, der Kubikmeter Erdgas um 40 Cent und die Kilowattstunde Strom um rund 8,5 Cent.

Ölpreisrekord löst Teuerungswelle und (soziale) Krise aus

Die höheren Energiepreise bewirken bei den Haushalten, je nach deren Energieverbrauch, unterschiedlich hohe Kosten-

steigerungen. Modellrechnungen zeigen, dass die jährlichen Mehrkosten für einen Haushalt im Bereich von wenigen hundert Euro bis zu einigen tausend Euro betragen werden. Vor allem Haushalte mit hohem Heizölverbrauch aufgrund des schlechten Zustands des (großen) Wohnhauses und mit zig Tausend Pkw-Kilometern aufgrund einer hohen (Zwangs-) Mobilität werden von massiven Mehrkosten betroffen sein (siehe Abbildung).

In den Modellrechnungen wurden nur die direkten Kostensteigerungen bei Energieträgern abgebildet. Dass auch andere Produkte, vor allem energie- und transportintensive Güter, teurer werden und insgesamt die Inflation steigt, blieb unberücksichtigt. Klar ist, dass solche Entwicklungen nicht ohne Einfluss auf die weitere Entwicklung der (Welt-) Wirtschaft und der Gesellschaft bleiben können.

Energieeffizienz und erneuerbare Energie: Jetzt!

Nur wenn es uns gelingt, eine nachhaltige Energieversorgung zustande zu bringen, werden uns die drohenden Versorgungskrisen weniger treffen. Wichtigstes Ziel muss es daher sein, den Energieverbrauch absolut und deutlich zu senken. Und zweitens müssen wir auf die (heimischen) erneuerbaren Energien setzen, denn sie werden langfristig verlässlicher und kostengünstiger als fossile Energien (inklusive deren Schäden für das Klima und den militärischen Kosten zu ihrer Sicherung) sein.

Herausforderung für die Kommunen

Alle Ebenen der Politik, auch und besonders die Gemeinden, sind gefordert, ihren Beitrag zu einer effizienteren und erneuerbaren Energiezukunft zu leisten! Neben Einspar- und Umstellungsmaßnahmen im Bereich der eigenen Gebäude, Anlagen und des Fuhrparks, sind vor allem die Kompetenzen im Bereich des Baurechts und der Raumordnung wichtig. Die Möglichkeiten zur Beeinflussung, wie gebaut wird und vor allem wo (Zersiedelung), sind im Sinne der Energieeinsparung und des Klimaschutzes zu nutzen. Die kommunale Ebene hat – aufgrund ihrer Nähe zu BürgerInnen und Betrieben – aber noch viel mehr Möglichkeiten. Das zeigen die vielen Beispiele aus Mustergemeinden, zum Beispiel solchen, die am „e5-Programm“ teilnehmen. Sich die strukturierte Vorgehensweise dieses kommunalen Energie-Entwicklungsprogramms zu Eigen zu machen, sei hiermit nachdrücklich empfohlen. ■

INFO:

Dieser Artikel basiert auf Arbeiten im Rahmen des Forschungsprojektes „ZERSiedelt“ (www.zersiedelt.at), das vom Klima- und Energiefonds gefördert wurde. YouTube-Videos von Vorträgen, Radiointerviews, weitere Publikationen und Präsentationsunterlagen von Michael Cervený finden Sie hier: www.oegut.at/de/themen/energie/peak-forschung.php

Was tun, wenn den Städten das Öl ausgeht?

Bei der Vorbereitung der Zeitenwende schlägt die Stunde der Raumplanung. Ihre Ideen jedoch finden nicht bedingungslosen Zuspruch.

Tatjana Fischer, Institut für Raumplanung und Ländliche Neuordnung, Universität für Bodenkultur Wien



Wenn Energie knapp und teuer wird, rücken Fragen der Organisation und Bewältigung der täglichen Wege wieder ins Blickfeld des Interesses: Kooperationen zwischen Stadt und Umland werden wichtig.

Die Raumplanung ist keine politische Wissenschaft, dennoch ist es ihre Aufgabe, die Politik zu beraten. Und genau daraus resultieren die Spannungsfelder: Legislaturperioden stehen Umsetzungshorizonten gegenüber, der herrschende Zeitgeist und das Anhaften eines Paradigmas des Wachstums erschweren die Kommunikation von notwendigem Wandel. Erfahrung im Um-

gang mit Energiekrisen fehlt, weiters werden Diskussionen über Wahrscheinlichkeiten und Zeitpunkte geführt. Persönliche Betroffenheit wird verdrängt, die Hoffnung in neue Technologien ist groß. Wenn Probleme spürbar und sichtbar werden, wird der Ruf nach schnellen Lösungen laut. Eines gleich vorweg: Die folgenden Gedanken sind an und für sich nicht

neu. Neu jedoch ist, dass sie im Kontext des Wandels diskutiert werden.

Die Stadt der kurzen Wege

Wenn Energie knapp und teuer wird, rücken Fragen der Organisation und Bewältigung der täglichen Wege wieder ins Blickfeld des Interesses. Versorgung muss neu gedacht werden. Die theoretische Diskussion um die optimale räumliche Verteilung der Standorte und eine angemessene und qualifizierte Dichte ist bereits entfacht. Die Renaissance von räumlicher und sozialer Nähe fordert dazu auf, auch „weiche“ Aspekte wie etwa städtisches Flair in die Überlegungen mit einzubeziehen. Trotz aller Forderung nach Kompaktheit sind offene Flächen – auch zur zwischenzeitlichen Eigenversorgung mit Nahrungsmitteln – einzuplanen. Zudem sollte sich die Stadterweiterung entlang vorhandener Schienenachsen, die Bebauung selbst rund um Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs konzentrieren.

Kooperationen zwischen Stadt und Umland

Da der Autarkie innerhalb räumlich-administrativer Einheiten stets Grenzen gesetzt sind, ist eine neue Aufgabenteilung zwischen Stadt und (Um-) Land notwendig. Weniger, um bestehende Konkurrenzen abzubauen, als vielmehr im Krisen- bzw. Anlassfall die städtische Versorgung (mit Nahrungsmitteln) durch das ländliche Umland (weiterhin) zu garantieren. Der Weg dahin ist noch weit und arbeitsintensiv. Gemeinsame Werte- und Interessen-Basen müssen aufgebaut, Missverständnissen durch Begriffsdefinitionen muss vorgebeugt, über günstige Konstellationen von Schlüsselpersonen nachgedacht werden. Kurz: „Post-fossile“ Strategien müssen bereits heute vorbereitet werden. ■

INFO:

Dieser Beitrag basiert auf den Ergebnissen des Projekts „PowerDown“ – Diskussion von Szenarien und Entwicklung von Handlungsoptionen auf kommunaler Ebene angesichts von „Peak Oil“ und Klimawandel, gefördert durch den Klima- und Energiefonds.



Finanztipp

Zinserhöhungen stehen bevor

Aktuell befinden wir uns auf einem sehr niedrigen Zinsniveau und die Zinsbelastungen variabler Finanzierungen sind gering. Allerdings zeichnet sich eine Zinserhöhung ab: Der für viele Finanzierungen relevante Zinssatz, der 6-Monats-Euribor, ist seit Sommer letzten Jahres im Steigen begriffen. Daher ist es heute sinnvoll, das Risiko steigender Zinsen zu begrenzen, bevor es morgen nicht mehr steuerbar ist. Denn wenn klar geworden ist, dass die Zinsen wieder kräftig nach oben schießen, sind Absicherungen kaum noch finanzierbar.

Viele Analysten sind zu Jahresbeginn noch davon ausgegangen, dass das niedrige Zinsniveau einige Zeit beibehalten wird und Zinsanhebungen durch die Europäische Zentralbank (EZB) nicht vor Ende 2011 erfolgen werden. Aufgrund der letzten Inflationszahlen (Schätzung für Februar 2,4 %) zeigt die EZB jedoch die Bereitschaft, den Leitzinssatz bereits bei der nächsten Sitzung im April anzuheben. Alleine die Ankündigung einer möglichen Erhöhung des Leitzinssatzes trieb die Zinsen in die Höhe.

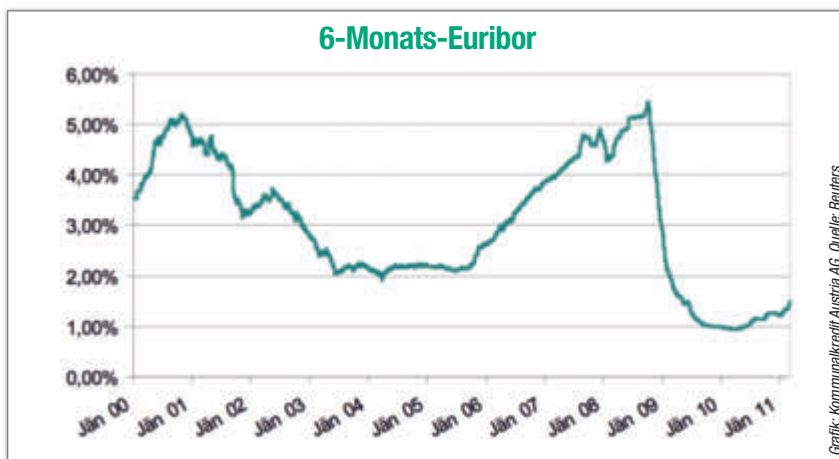
So können Sie sich absichern

Eine Möglichkeit, nicht dem Risiko steigender Zinsbelastungen ausgesetzt zu sein, bietet der **Fixzinskredit**. Dabei sind Sie sofort gegen steigende Zinsen abgesichert, es entstehen keine zusätzlichen Kosten und Sie erhalten Planungssicherheit für Ihr Budget. Allerdings können Sie am niedrigen Zinsniveau nicht mehr partizipieren.

Für den Fall, dass Ihnen gerade eine Partizipation am derzeitigen niedrigen Zinsniveau wichtig ist, besteht die Möglichkeit, Ihre variable Finanzierung durch einen **Zinscap** abzusichern. Dabei sind Sie weiterhin variabel finanziert, haben sich aber gleichzeitig einen Maximalzinssatz gesichert. Für die Absicherung müssen Sie eine Art Versicherungsprämie leisten.

Der Fixzinssatz eignet sich auch für geringere Kreditsummen, Zinscaps rechnen sich ab einer Größe von rund EUR 3 Mio. Für größere Finanzierungen bieten wir maßgeschneiderte Individuallösungen an, um Ihren jeweiligen Bedürfnissen bezüglich Sicherheit, Partizipation und Kosten gerecht werden zu können. Die Expertinnen und Experten der Kommunalkredit stehen Ihnen für Beratungsgespräche gerne zur Verfügung.

Hotline: +43 (0)1/31 6 31-111
www.kommunalkredit.at



Hinweis: Daten aus der Vergangenheit lassen keine Rückschlüsse auf zukünftige Entwicklungen zu.

Smart Cities: mit neuen Techniken zu neuen Systemen

Die Zukunft der Stadt ist eng verknüpft mit Fragen zum Klimawandel und zur Energieeffizienz. Das neue Ziel lautet nun: „Low Impact“.

Robert Korab, Gregor Wiltchko, Raum & Kommunikation GmbH

Aktuell werden von PlanerInnen, Städten und Kommunen intensiv Konzepte eingefordert, die Stadt von morgen möglichst emissionsfrei zu gestalten – dies beispielsweise auch im Rahmen des europäischen SET-Planes¹. Trotz vorhandener Technologien geht es bei diesem Thema um viel mehr als um einen reinen „Technikwechsel“: Betrachtet man die Entwicklung der europäischen Stadt in einem historischen Kontext, kann durchaus auch von einer Neuorientierung in der Stadtplanung gesprochen werden, wo nun mit großen Systemveränderungen durch neue Technologien, insbesondere in den Bereichen Verkehr und Energie, gerechnet werden muss.

PlanerInnen, Städte und Kommunen suchen Konzepte, die Stadt von morgen möglichst emissionsfrei zu gestalten.

Die europäische Stadt: historisch gewachsen, von der Industrialisierung vereinnahmt

Ein Blick auf die Entwicklung der europäischen Stadt zeigt: Vor der Industrialisierung war die Stadt in sich geschlossen, die Wachstumsmöglichkeiten waren beschränkt. Die Bilanz solch einer Stadt, die sich auch durch räumliche Kompaktheit und funktionale Durchmischung kennzeichnete: geringer Energieverbrauch, hohe Staubbelastung. Mitte des 19. Jahrhunderts entwickelte sich der Typus der industriellen Stadt – geprägt von dispersem Wachstum und Desintegration. Dieser bis in die 1980er-Jahre gängige Stadttypus erklärt sich unter anderem auch aus der steigenden Dynamik der Wirtschaftsentwicklung.

Teure Infrastruktur

Die funktionale Trennung wurde seitens der Planung nicht nur mitgetragen, sondern explizit gefördert. Durch massiven Ausbau von Verkehrswegen für den motorisierten Individualverkehr erhöhten sich die Reisegeschwindigkeiten, was nicht die gewünschte Zeiteinsparung, wiewohl aber eine Erhöhung der Distanzen mit sich brachte und damit die Siedlungsstrukturen entscheidend beeinflusste. Weiteres Problem: Die Kosten für den infrastrukturellen Betrieb wurden so hoch, dass der gewünschte Service-Level nicht gewährleistet werden konnte. Die (beschämende) Bilanz dieses Stadttypus: hoher Energieverbrauch und hohe Staubbelastung.

Neue Wege

Nun versucht man bereits seit einigen Jahrzehnten – in der postindustriellen Stadt – die funktionale Integrität der Stadt wiederherzustellen: verdichtetes Bauen, Nutzungsmischung, hohe Versorgungsqualität sowie nachhaltige Lösungen zur Mobilität sind nur einige Ziele für die städtische Entwicklung von heute. Der Druck hierzu kommt nicht unbedingt aus einer planerischen Sichtweise, sondern beruht vor allem auch auf einer ökonomischen Herangehensweise in der Stadtentwicklung. Die angestrebte Bilanz dieses Stadttypus: geringer Energieverbrauch, geringe Staubbelastung.

Das neue Ziel:

Urbane Low Impact Agglomeration

Die Zukunft der Stadt ist eng verknüpft mit Fragen zum Klimawandel und zur Energieeffizienz. Das neue Ziel lautet nun: „Low Impact“, also Städte so zu konfigurieren,



Buend Dias

rieren, dass ihr bilanzierter Energieverbrauch und die Auswirkungen auf Umwelt und Lebensqualität möglichst gering sind. Dies gilt sowohl für die Neubauplanung als auch für die städtebauliche Sanierung bzw. Konversion. Verbrauchssenkung, Effizienzsteigerung, Nutzung erneuerbare Energien sind eng verknüpft mit Fragen zur Regulation des Energiewirtschaftverbunds und zum Design von verkehrsmittelübergreifenden Verkehrssystemen. Die Fachwelt gibt dem Stadtypus von morgen den Namen „Smart City“.

Die Stadt der Zukunft

Demgegenüber stehen steigende Grundstückspreise, steigende Infrastrukturkosten und wachsende soziale Segregation. Um die Fehlentwicklungen aus der Zeit der postindustriellen Stadt zu überwinden, wird es auch eine zentrale Aufgabe der

Planung sein, Stadt-Umland-Beziehungen zu managen. Sicher ist dabei eines: vollkommen neue Aufgaben der Zusammenarbeit in Verfahren, Planungsprozessen und Systemarchitekturen kommen auf die handelnden AkteurInnen zu und machen die

Stadt trotz oder gerade aufgrund neuester Technologien komplexer als je zuvor. ■

Nähere Informationen zum SET-Plan aus österreichischer Sicht siehe auch <http://www.smartcities.at>



Corbis



FLYER

■ Innovation in Mobility

Mit dem FLYER Berge überfliegen...
Seit es Hügel gibt, träumt die Menschheit vom Elektrofahrrad. 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-Mangan Akkupack und den Hightech-Antriebssteilen lässt es alles stehen, was ohne Motor unterwegs ist. Die Reichweite beträgt bis zu 80 Kilometer. 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% mühelos zu erklimmen.

Weitere Informationen erhalten Sie bei Ihrem Flyer Fachhändler oder

Bike & Sports Handels GmbH, Reitern 12, A-4822 Bad Goisern
Tel: +43 (0)6135 6409, Email: office@bike-sports.at

Promotion

Die Stadt der Zukunft ist smart

Urbanisierung ist eine entscheidende Entwicklung unserer Gesellschaft. Die Zukunft von Städten ist keine Frage von Science-Fiction-Autoren, sondern essentielle politische Aufgabenstellung. IBM unterstützt mit einem weltweiten Wettbewerb die Kommunen.

Tatjana Oppitz, Generaldirektorin IBM Österreich



Letztes Jahr erreichte unser Planet einen wichtigen Meilenstein: zum ersten Mal in der Geschichte liegt die Majorität der Bevölkerung der Welt in den Städten. Diese Verschiebung von einer landwirtschaftlichen Konzentration der Menschen zu einer städtischen dauerte 10.000 Jahre. Bereits 2050 werden fast 70 Prozent der Weltbevölkerung in Städten leben.

Fünf Aspekte einer smarten Stadt

1. Das Immunsystem der Stadt wird gesünder

Die Verfügbarkeit von Gesundheitsdaten führt zu einer besseren Vernetzung von Gesundheitseinrichtungen und hilft Arzt und PatientInnen. Automatische Gesundheits-Checks erhöhen die Wirksamkeit von Vorsorge.

2. Gebäude werden zu Organismen

Tausende Sensoren werden ein Gebäude permanent überwachen und bislang getrennte Strukturen wie Heizung, Wasser oder Müll gemeinsam geregelt. Das spart Kosten und erhöht die Effizienz.

3. Der Verkehr wird elektrisch

Verbesserte Batterietechnologien werden E-Mobilität konkurrenzfähig machen. Die Steuerung von öffentlichem und privatem Verkehr über eine Plattform wird den Verkehrsfluss entlasten.

4. Die Energie kommt an

Die Verbesserung der Stromnetze wird dazu führen, dass praktisch keine Energie im Netz verloren geht. Heute sind das bis zu 50 Prozent.

5. Die Krise tritt nicht ein

Die Auswertung der richtigen Information zur richtigen Zeit und zeitgerecht wird Krisen verhindern. Vor dem Eintreten einer Katastrophe können Gegenmaßnahmen ergriffen werden.

IBM Smarter Cities Challenge

Die Bewerbung für die „Smarter Cities Challenge“ setzt eine Absichtserklärung (Letter of Intent) des/der Entscheidungsträgers/in einer Kommunalverwaltung voraus. Dieser/Diese kann je nach örtlichen

Gegebenheiten unterschiedliche Titel tragen, z.B. BürgermeisterIn, VerwaltungschefIn, KreisdirektorIn, etc.

Die erfolgversprechendsten Vorschläge umfassen folgende Unterlagen:

- Beschreibung von einem/einer bis drei möglichen Problem(en) oder Chance(n), die Gegenstand der Förderung sein sollen
- Deutliche, überzeugende Belege dafür, dass die Stadt angemessen aufgestellt ist, um die im Rahmen der „Smarter Cities Challenge“ bereitgestellten Ressourcen nutzbringend einzusetzen
- Kurzdarstellung, warum die Stadt mit Hilfe der Förderung durch IBM-Know-how und -Technologie in die Lage versetzt wird, die beschriebenen Aspekte erheblich besser in Angriff zu nehmen
- Vorstellung kürzlich erfolgter Bemühungen, innovative Lösungen für Probleme des öffentlichen Sektors zu entwickeln, z.B. auch Initiativen zur Implementierung neuer Technologien oder Richtlinien für die Offenlegung von Daten

- Demonstration der Bereitschaft der Stadt, der Investition von IBM einen vergleichbaren Beitrag in Form von Zeit und Know-how beizustellen, einschließlich der städtischen Behörden und MitarbeiterInnen, die für das Projekt relevant sind.

Bewerbungen können über die Website der „Smarter Cities Challenge“ eingereicht werden. Die Kontaktinformationen müssen auf Englisch zur Verfügung gestellt werden. Die Absichtserklärung des/der Entscheidungsträgers/in der Kommunalverwaltung hingegen kann auch in der Geschäftssprache des jeweiligen Landes abgefasst sein. ■

Weitere Informationen unter
<http://ibm.com/SmarterCities>

Kontakt: michael.schramm@at.ibm.com



Ein InoSmart Terminal kann vielfältig gestaltet werden und passt sich so an jedes Ortsbild perfekt an.

Vom Tankstellenexperten KTT kommt eine innovative Entwicklung aus Oberösterreich. Während die Investition in Ladeinfrastruktur noch viele abschreckt überrascht InoSmart mit einem anderen Ansatz. So kann sich dieser „Hybrid-Automat“ bereits heute rasch amortisieren ...

Die InoSmart Geräte von KTT wurden als zentrale Anlaufstelle für umfassende Elektro-Mobilitätskonzepte entwickelt. Das modulare Baukastensystem passt sich dabei ganz den Wünschen des Betreibers an. Mit zusätzlichen Komponenten kann der Funktions- und Leistungsumfang jederzeit erweitert werden.

Betreiber öffentlicher Parkplätze können die Funktionalität für Strombetankung auch erst später nachrüsten und zuvor das Gerät nur für die

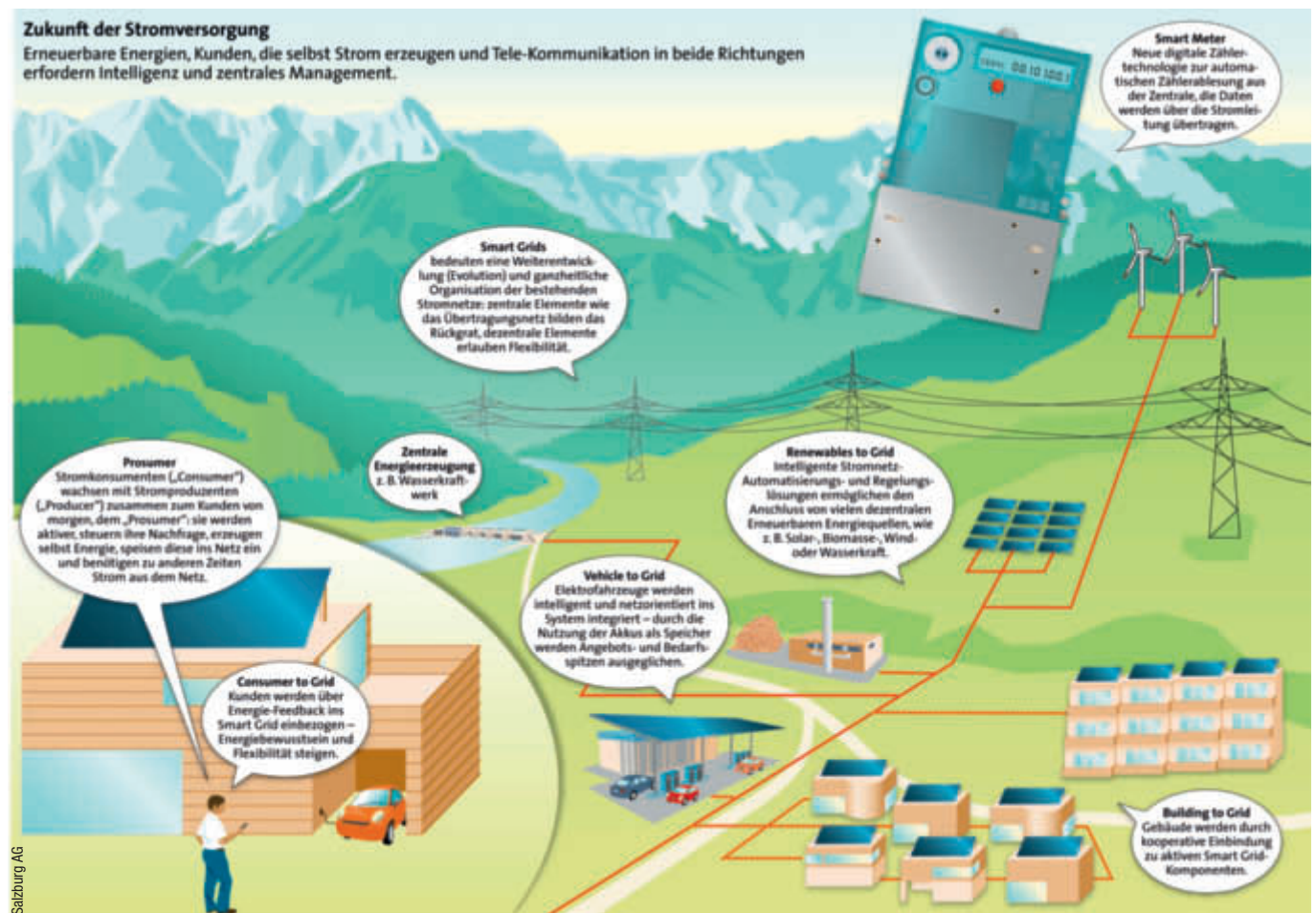
Parkraumbewirtschaftung nutzen. Das Angebot an „Ladeparkplätzen“ kann somit rasch mit der tatsächlichen Nachfrage mitwachsen. Dazu wird die Station mit einem geeigneten Leistungsteil für die Verteilung von Strom nachgerüstet. Bei größeren Parkflächen können schrittweise Ladepunkte vor den einzelnen Parkplätzen installiert werden. Der InoSmart Terminal bleibt dabei weiterhin die zentrale Anlaufstelle, bei der eine Vielzahl von Zahlungsvarianten möglich sind. Von Bar- über Gut-

schein- bis zur Kartenzahlung werden Module angeboten, die ganz auf die Anforderungen des Betreibers maßgeschneidert sind. Später können dann sogar Komponenten für Pedelec-Leihstationen, Car-Sharing oder auch WLAN nachgerüstet werden – Je nach Potential am jeweiligen Standort.

Schlüsselfaktor Werbung
Am InoSmart Automaten kann ein optionales Werbemodul im Citylight Format angebracht werden. Zusätz-

lich bietet die Software eine Infoterminal-Funktion auf dem benutzerfreundlichen Touch-Monitor des Gerätes. Während das Baukastensystem die Kosten minimiert, sichert das Werbekonzept die Investition. So kann sich ein InoSmart Gerät an einem gut frequentierten Standort rasch amortisieren. Und das erleichtert den ersten Schritt für den Ausbau einer Infrastruktur für Elektromobilität erheblich.

Mehr Infos unter 01/70 78 690-740 und auf www.k-tt.at/inosmart



Smart Grids: Die Salzburg AG arbeitet heute am Stromnetz von morgen

Manuela Pichler, Kommunikations-Management Salzburg AG

Hinter dem Begriff Smart Grids verbirgt sich das Stromnetz der Zukunft. Die Salzburg AG zählt europaweit zu den Vorreitern intelligenter Energienetze. Bereits Ende 2009 wurde Salzburg vom Klima- und Energiefonds als „1. Smart Grids Modellregion“ ausgezeichnet. Nun erfolgte der Zuschlag für die Umsetzung von weiteren innovativen Leuchtturmprojekten mit einem Fördervolumen von insgesamt 1,6 Millionen Euro. Es sollen eine Smart Grid-optimierte Wohnanlage und eine Modellgemeinde realisiert werden.

„Internetisierung“ des Stromnetzes

Smart Grids sind intelligente Energienetze, die alle TeilnehmerInnen des Energiesystems miteinander verbinden. „Bisher funktionierte das Stromnetz nur in eine Richtung: Die Energie wurde vom Kraftwerk zu den KundInnen transportiert. Durch den Vormarsch erneuerbarer Energien werden immer mehr KundInnen Strom

ins Netz einspeisen. Sie sind gleichzeitig KonsumentInnen und ErzeugerInnen“, erklärt Michael Strebl von der Salzburg AG. Damit das reibungslos funktioniert, soll die bestehende Netzinfrastruktur mit modernen Informations- und Kommunikationstechnologien aufgerüstet werden. Ein Beispiel:

Intelligente Zählertechnik: Durch den Einsatz von intelligenten Zählern – sogenannten „Smart Meters“ – in Kombination mit Energiemanagement-Systemen können erneuerbare Energien zukünftig optimal genutzt werden. Smart Meters messen außer dem Verbrauch auch die Menge des erzeugten, von den KonsumentInnen eingespeisten Stroms. „Wärmepumpen oder Kühlaggregate könnten genau dann automatisch eingeschaltet werden, wenn im Netz gerade viel und damit auch billiger Strom zur Verfügung steht“, erklärt Strebl. Im Rahmen eines Pilotprojektes wurden bei über 500 Test-KundInnen Smart Meters installiert, mit denen diese zukünftig über ihr Ver-

brauchsverhalten informiert werden: dann können sie darauf aktiv reagieren. „Die Smart Meters werden von unseren KundInnen sehr gut angenommen und wir erhalten durchaus positive Rückmeldungen“, resümiert Strebl.

Durch den Einsatz von intelligenten Zählern, in Kombination mit Energiemanagement-Systemen, können erneuerbare Energien zukünftig optimal genutzt werden.



Salzburger Modellgemeinde und Haus der Zukunft

Bei dem vom Klima- und Energiefonds geförderten Feldversuch soll in einer ländlichen Salzburger Gemeinde eine so hohe Dichte an Photovoltaik-Anlagen und Elektro-Fahrzeugen eingerichtet werden, dass neue, intelligente Lösungen notwendig werden, um die Versorgungsqualität sicherzustellen. LH-Stv. Dr. Wilfried Haslauer, Mitglied des „Steering Committees“ der Smart Grids Modellregion, dazu: „Neue Technologien werden in der Modellregion nicht nur erforscht, sondern auf ihren tatsächlichen Nutzen für die gesamte Bevölkerung hin getestet. Smart Grids stellen so greifbare Lösungen dar und schaffen zusätzlich wichtige Arbeitsplätze für die gesamte Region. Das ist ein wichtiger Impuls für den Wirtschafts- und Technologiestandort Salzburg.“

Haus der Zukunft

Des Weiteren entsteht in Kooperation mit der Salzburg Wohnbau eine Smart Grid-optimierte Wohnanlage. Die Wohnanlage soll Smart Grids allgemein greifbar machen und für Besichtigungen genutzt werden. Diese Projekte ergänzen das bestehende Projektbündel der Modellregion und sind die nächsten konkreten Schritte zur Umsetzung der „Smart Infrastructure“ in Salzburg.

congress messe innsbruck

INTERALPIN
INNSBRUCK INTERNATIONAL
Est. 1974

Interalpin '11
INTERNATIONALE FACHMESSE
FÜR ALPINE TECHNOLOGIEN

4. – 6. Mai 2011
Messe Innsbruck

- + Österreichische Seilbahntagung
4. Mai _ Messesaal
- + ITS-Schischulordertage
4.-6. Mai _ Halle 2 EG
- + Funparks & Sommerrodelbahnen
Halle 3

Facts Interalpin 2011

- 600 ausstellende Firmen
- 35.000 m² Ausstellungs-oberfläche
- Zahlreiche Weltneuheiten!

3. Mai
Congress Innsbruck
Int. Skiaretest mit Verleihung des Winter Awards

www.interalpin.eu

Promotion

Telefonserver für Städte und Gemeinden



Stadt Bregenz setzt auf Internet Telefonie

Das neue Telefonsystem der Stadt Bregenz mit mehr als 400 Nebenstellen ist seit mehr als einem halben Jahr in Betrieb. Die Investitionskosten waren nur halb so hoch wie bei vergleichbaren Telefonanlagen, da als Basis Open-Source-Programme eingesetzt wurden. Sofort wirksame Kosteneinsparungen erzielte die IT Abteilung bei den Leitungs-, Telefon- und Wartungskosten sowie durch die problemlose Einbindung in die IT Infrastruktur. Die Dienststellen der Stadt Bregenz werden auch über Skype erreichbar sein.

Kleine Gemeinden und Organisationen (wie z.B. die Tourismus und Stadtmarketing GmbH) nutzen das wartungsfreie Telefonsystem Vdex-40.

Mehr Informationen über kommunale Telefonsysteme:

Firmix Software GmbH
1140 Wien, Breitenseerstraße 41/12
Tel: +43 1 7890849 Email: contact-firmix@firmix.at



www.firmix.at

Eine energiebewusste Stadt

St. Johann im Pongau geht neue Wege in den Bereichen Energieeffizienz und Elektromobilität.

St. Johann ist eine Stadt mit 10.700 EinwohnerInnen und Bezirkshauptstadt des Pongaus. Der ausgewogene Mix aus Tourismus, Landwirtschaft, Handel und Gewerbe sorgt für eine gute Struktur. St. Johann hat umweltpolitisch eine bereits über zwei Jahrzehnte lange Tradition. Das Projekt „Energiebewusste Stadt“ wird ganzheitlich gesehen – mit eingebunden ist nicht nur die Politik und die Verwaltung, sondern in gleicher Weise die Bevölkerung, die Schulen – somit die Kinder und Jugendlichen –, aber auch die in St. Johann ansässigen Betriebe. Die ÖGZ sprach mit Günther Mitterer, Bürgermeister von St. Johann, über die „energiebewusste Stadt“ St. Johann.

ÖGZ: Herr Bürgermeister, St. Johann hat vor Kurzem den ÖGUT-Umweltpreis 2010 mit dem Projekt „St. Johann im Pongau - Die energiebewusste Stadt“ gewonnen. Was ist Ihr Erfolgsgeheimnis in puncto Energieeffizienz.

Bgm. Günther Mitterer: Wir tun eine Menge hier in St. Johann. So wird zum Beispiel alle zwei Jahre der St. Johanner Umweltpreis „ÖkoStil“ verliehen. Hier werden vorbildliche und innovative Ideen und Projekte mit positiver Wirkung auf die Umwelt ausgezeichnet. Oder: Fast alle Gemeindeobjekte sind an das Biomasse-Heizwerk angeschlossen. Solaranlagen finden sich auf den meisten Objekten. Ein City-Bus wurde eingerichtet. Wir verfolgen eine konsequente, finanzielle Parkraumbewirtschaftung. Im Vorjahr haben wir ein Trinkwasserkraftwerk in St. Johann errichtet. In Kooperation mit dem Wasserverband „Obere Enns“ ist bereits heuer im Jänner ein weiteres Trinkwasserkraftwerk in Betrieb ge-

gangen und zusätzliche sind geplant. St. Johann bezieht für Schulgebäude, Kindergärten und Sportstätten Ökostrom von der Ökostrombörse. Die Liste ließe sich noch lange fortsetzen.

Gemäß Ihrem Energieleitbild 2010 soll die Energieeffizienz erhöht werden. Welche Maßnahmen werden gesetzt?

Zum einen streben wir für anstehende Gemeindeobjekte Passivhausstandard an. Wir stellen die Beleuchtung (Straßenlaternen und Innenbeleuchtung in den Gemeindegebäuden) sukzessive auf LED-Lampen um. Durch Information und Bewusstseinsbildung sensibilisieren wir unsere GemeindegliederInnen. St. Johann hat eine sehr hohe Dichte an Solaranlagen. Speziell mit dem Anreiz von Förderungen machen wir auf die Möglichkeiten einer energetischen Sanierung aufmerksam. Im Gemeindeamt ist eine Energieberatungsstelle eingerichtet. Wichtig zu erwähnen ist auch, dass wir die Wirtschaft und den Tourismus als wesentliche Motoren der kommunalen Energiestrategie sehen.

Sie forcieren Elektromobilität, indem GemeindegliederInnen kostenlos Elektrofahräder für eine Woche zur Verfügung gestellt bekommen. Welche Erfahrungen wurden bis dato gemacht?

Durch die topografische Lage in St. Johann sind Einkäufe, Arztbesuche etc. mit dem herkömmlichen Fahrrad nur für geübte Radfahrer möglich. Aus diesem Grund wurde die Idee geboren, Elektrofahräder anzukaufen und an GemeindegliederInnen kostenlos für eine Woche weiterzugeben. Die Erfahrung hat uns gezeigt, dass vor allem ältere GemeindegliederInnen dieses Angebot gerne annehmen und sich nach einer kurzen Testphase Elektroräder kaufen.



Viele haben uns bestätigt, dass sie durch die neue Art der Mobilität ein zusätzliches Stück an Lebensqualität gewonnen haben. Als Anreiz wird der Ankauf von Elektrofahrädern von der Gemeinde gefördert.

St. Johann ist e5-Gemeinde und hält seit 2008 bei der höchsten Auszeichnung von 5e. Wie wichtig war bzw. ist der e5-Prozess zur Bewusstseins-schärfung der Bevölkerung? Welche Vorteile bringt e5 noch?

St. Johann beteiligt sich bereits seit Beginn, seit 1998 am Landesprogramm für energieeffiziente Gemeinden. Nach zehn Jahren intensiver Umweltschulung wurden wir mit 5e ausgezeichnet. Durch eine IST-Analyse werden die Stärken und Potentiale der Gemeinde in den energierelevanten Handlungsfeldern aufgezeigt. In regelmäßigen Abständen findet ein landesweiter Erfahrungsaustausch statt und die Qualitätssicherung erfolgt durch eine regelmäßige Zertifizierung. Diese bestätigt unsere Erfolge und wir sehen, dass wir den richtigen Weg eingeschlagen haben.

Sie selbst verleihen alle zwei Jahre den St. Johanner Umweltpreis „ÖkoStil“. Was bezwecken Sie damit, und wo war bis dato der Schwerpunkt der siegreichen Projekte?

Uns ist es wichtig, immer wieder aufzuzeigen, dass „Energearbeit“ von der Bevölkerung ausgeht. Unter den PreisträgerInnen waren Privatpersonen, Schulen, Vereine und Firmen. Im Vorjahr wurde eine Baugemeinschaft gekürt, die innovative Projekte umsetzt. Immer stehen

Menschen im Mittelpunkt, denen unsere Umwelt am Herzen liegt.

Welche Projekte bzw. Maßnahmen werden im Energie- und Umweltbereich dieses Jahr umgesetzt bzw. begonnen?

Eines habe ich schon angesprochen und zwar das Trinkwasserkraftwerk in Kooperation mit dem Wasserverband „Obere Enns“ (Gemeinden Flachau, St. Johann und Eben). Es wird der City-Bus-Betrieb erweitert. Leitfaden in energiepolitischer

Hinsicht wird das Energieleitbild sein. Wir sind bemüht, für unsere Bevölkerung eine lebenswerte Kleinstadt mit einer intakten Umwelt zu erhalten. Jeder von uns kann seinen Beitrag dazu leisten.

Besten Dank für das Gespräch.

St. Johann ist eine aufstrebende, lebenswerte Kleinstadt.



Der Konvent der BürgermeisterInnen

Ein energiepolitisches Instrument für Städte und Gemeinden

Durch ihre Nähe zu den BürgerInnen sind Städte und Gemeinden, aus Sicht der Europäischen Kommission, besonders dafür geeignet, öffentliche und private Interessen in Einklang zu bringen.

Silke Mader, Andrea Jamek, Österreichische Energieagentur

Städte und Gemeinden können lokale energiepolitische Entwicklungsziele festlegen und damit die Umsetzung von

nachhaltige Energie (Sustainable Energy Action Plan - SEAP) von den Gemeinden selbst definiert werden.

Website des Konvents präsentieren können.

Gleichzeitig bekennen sich die Gemeinden dazu

- ein Emissions-Inventar zur Erfassung des IST-Zustandes zu erstellen, das die Grundlage für das CO₂-Reduktionsziel und den Aktionsplan für nachhaltige Energie (SEAP) bildet;
- innerhalb eines Jahres nach dem offiziellen Beitritt den SEAP vorzulegen;
- mindestens jedes zweite Jahr nach Vorlage des SEAPs einen Umsetzungsbericht zu erstellen;
- Energietage zu organisieren.

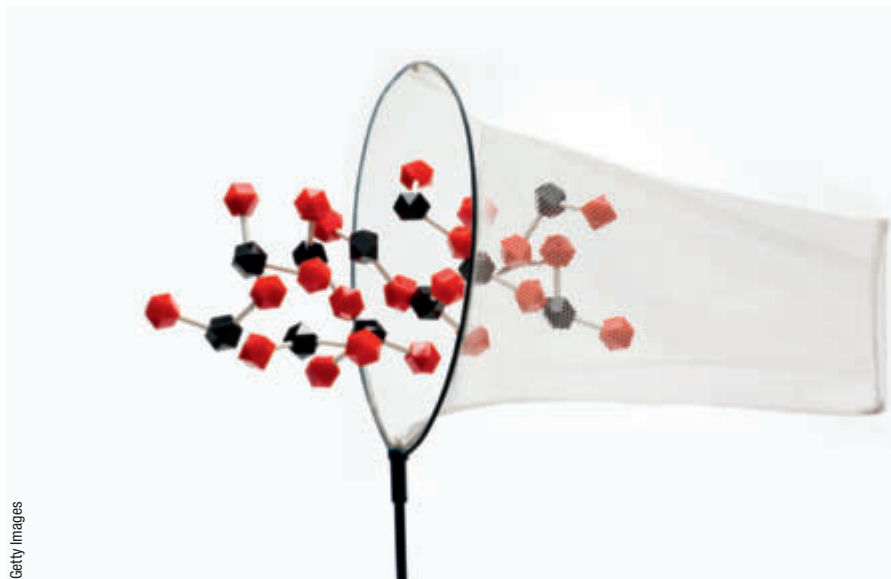
„come2CoM“, ein Projekt der Österreichischen Energieagentur

Das am 1. Mai 2010 gestartete „Intelligent Energy - Europe (IEE)“-Projekt „come2CoM“ trägt zur Verbreitung des BürgermeisterInnenkonvents bei. Im Rahmen dieses Projektes werden Städte und Gemeinden über diese Initiative informiert und in weiterer Folge motiviert, dem Konvent beizutreten. Bereits beigetretene Gemeinden werden dabei unterstützt, ihre Verpflichtungen gegenüber dem Konvent zu erfüllen. ■



INFO:

In Österreich wird das Projekt von der Österreichischen Energieagentur geleitet. Klimabündnis Österreich und e5 sind wichtige Kooperationspartner. Mehr Informationen zum Projekt sind auf der Website der Österreichischen Energieagentur www.energyagency.at/come2com zu finden.



Städte und Gemeinden sind aufgerufen, Energieeffizienzmaßnahmen und die verstärkte Nutzung von erneuerbaren Energieträgern zu forcieren.

Energieeffizienzmaßnahmen sowie die verstärkte Nutzung von erneuerbaren Energieträgern forcieren. Auf diese Weise wird auch die Abhängigkeit von Energieimporten reduziert und zum Kampf gegen die globale Erwärmung aktiv beigetragen. Aus diesem Grund und in Anlehnung an das im Dezember 2008 beschlossene Energie- und Klimapakett der EU wurde im Jahr 2008 der Konvent der BürgermeisterInnen (Covenant of Mayors – CoM) gegründet.

Mit dem Beitritt zum CoM bekennen sich Städte und Gemeinden zu ambitionierten Maßnahmen in den Bereichen erneuerbare Energien und Energieeffizienz, die in einem speziellen Aktionsplan für

Welchen Mehrwert hat der CoM für Städte und Gemeinden?

Die Städte bzw. Gemeinden profitieren von einer Mitgliedschaft im BürgermeisterInnenkonvent, indem sie

- sich öffentlich dazu bekennen, die CO₂-Emissionen in ihrem Wirkungsbereich um mindestens 20% zu reduzieren;
- Teil einer europäischen Initiative werden, die vollsten Rückhalt von europäischen EntscheidungsträgerInnen genießt;
- den Konvent als europäisches Netzwerk zum Informations- und Erfahrungsaustausch nutzen;
- Gemeindeaktivitäten über die Gemeindegrenzen hinaus bekannt machen können und herausragende Erfolge auf der



bmask.gv.at

BUNDESMINISTERIUM FÜR
ARBEIT, SOZIALES UND
KONSUMENTENSCHUTZ

MENSCHEN HELFEN. SINN FINDEN.

EUROPÄISCHES JAHR DER FREIWILLIGENTÄTIGKEIT 2011
MEHR ALS 3 MILLIONEN ÖSTERREICHERINNEN
SIND EHRENAMTLICH TÄTIG.



Europäisches Jahr der Freiwilligentätigkeit 2011

FREIWILLIG. ETWAS BEWEGEN!

Alle Informationen zu freiwilligem Engagement:
www.freiwilligenweb.at

Finanzierungsbeiträge der Städte im öffentlichen Personennahverkehr

Städte erbringen wesentliche Leistungen im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs und tragen zu dessen Finanzierung bei. Um die Belastung der Städte abbilden zu können, wurde vom KDZ eine umfassende Erhebung durchgeführt.

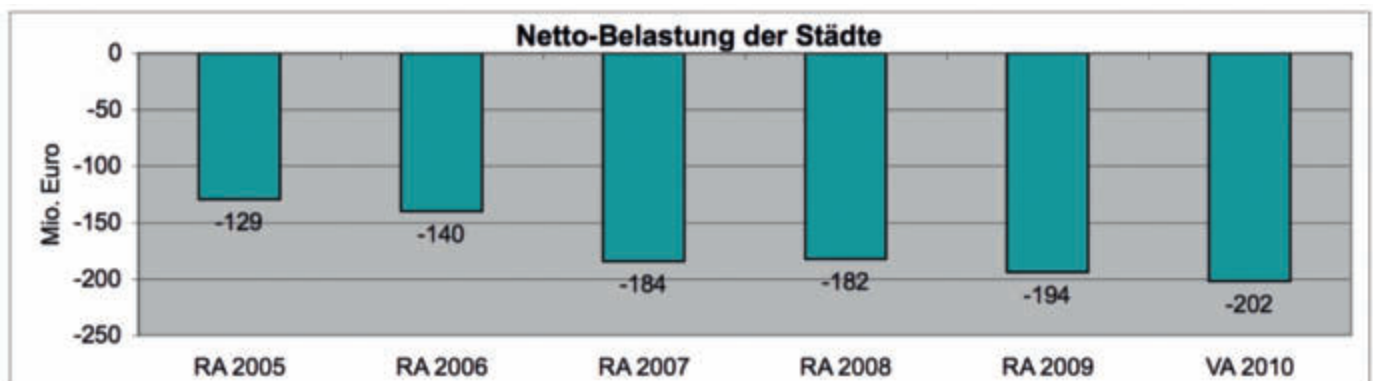
Karoline Mitterer - KDZ Zentrum für Verwaltungsforschung

Vielfältige Finanzierungsverflechtungen und nicht-transparente Transferströme prägen den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Österreich. Um die Belastungen der Städte zu ermitteln,

wurde vom KDZ eine Erhebung¹ durchgeführt, welche neben den direkten Belastungen der Gemeindebudgets auch die Finanzierungsleistungen der gemeindeeigenen Gesellschaften berücksichtigt.²

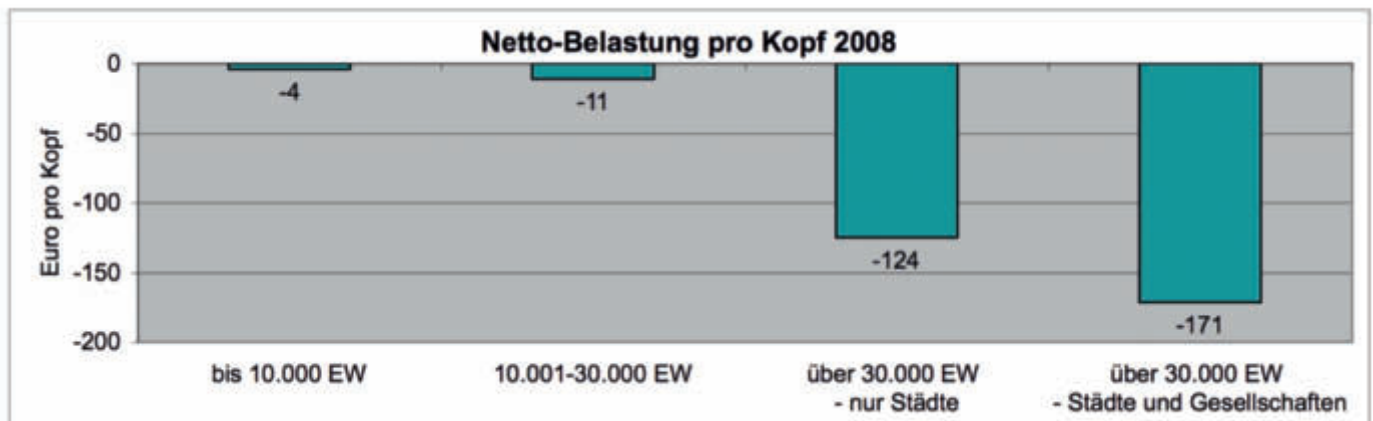
Besonderes Interesse wurde hierbei auf die Transferverflechtungen zwischen Gemeinden und anderen Gebietskörperschaften gelegt. Nachfolgend werden die zentralen Ergebnisse dargestellt.

Abbildung 1: Netto-Belastung der Städte über 30.000 EW im Bereich ÖPNV (konsolidiert und transferbereinigt) in Mio. Euro, 2005-2010



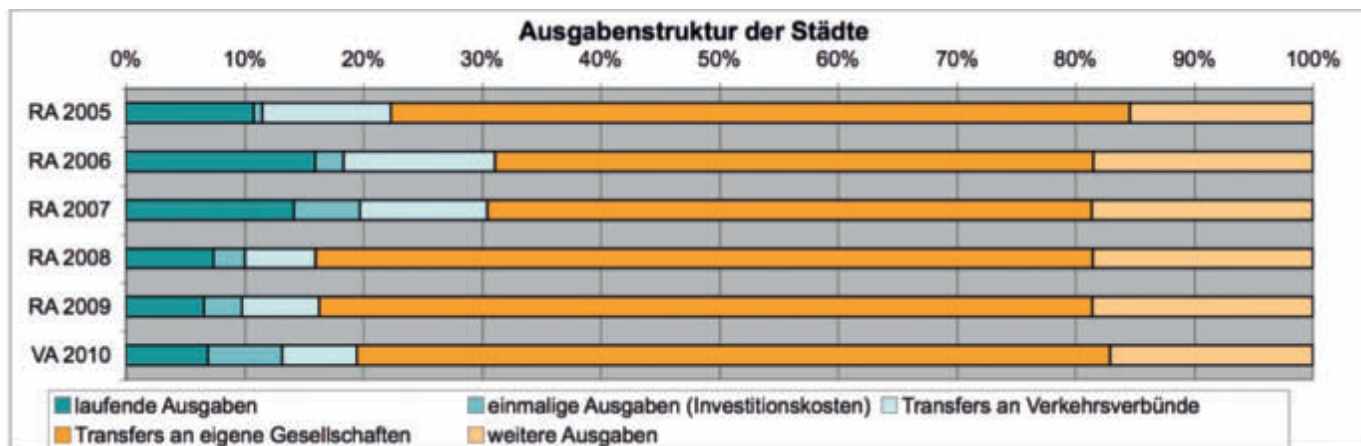
Quelle: KDZ – Erhebungsergebnisse, Mitterer – eigene Berechnungen 2010.

Abbildung 2: Netto-Belastung pro Kopf nach Einwohnerklassen, 2008



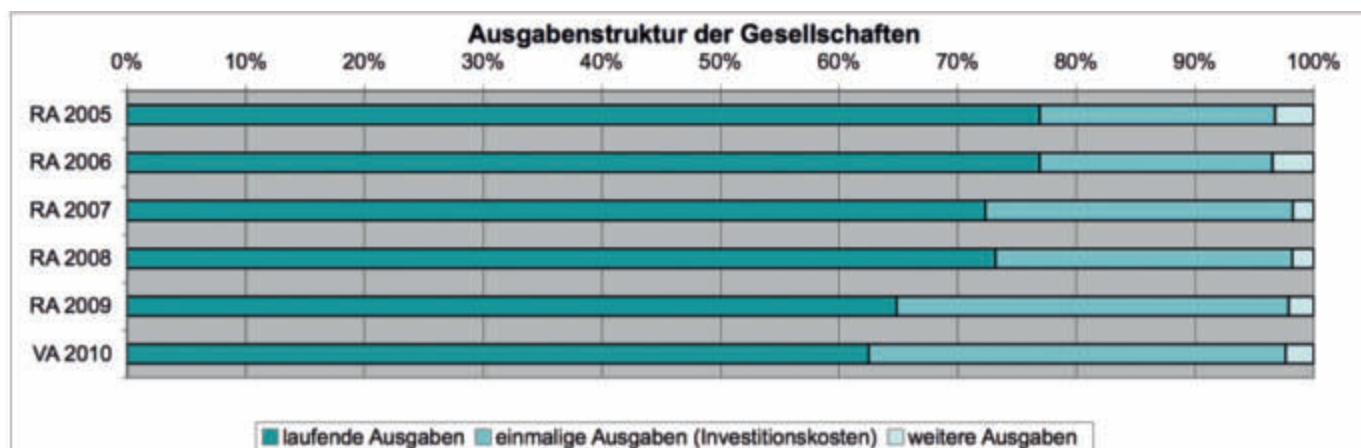
Quelle: Statistik Austria – Geburgsdaten der Gemeinden 2004-2008, KDZ – Erhebungsergebnisse, Mitterer – eigene Berechnungen 2010. Anmerkung: Die Auswertungen der Einwohnerklassen bis 30.000 EW basieren auf der Geburgsstatistik. Bei den Städten über 30.000 EW wurden die Erhebungsergebnisse herangezogen.

Abbildung 3: Ausgabenstruktur der Städte über 30.000 EW im Bereich ÖPNV, 2005-2010



Quelle: KDZ – Erhebungsergebnisse, Mitterer – eigene Berechnungen 2010.

Abbildung 4: Ausgabenstruktur der Gesellschaften in Städten über 30.000 EW im Bereich ÖPNV, 2005-2010



Quelle: KDZ – Erhebungsergebnisse, Mitterer – eigene Berechnungen 2010.

Deutlich steigende Netto-Belastung

Insgesamt entwickelten sich die Ausgaben stärker als die Einnahmen:

- Die konsolidierten und transferbereinigten³ Einnahmen stiegen von 227 Mio. Euro im Jahr 2005 auf 255 Mio. Euro im Jahr 2009, dies entspricht einer Steigerung um 13 Prozent.
- Die Ausgaben erhöhten sich im selben Zeitraum von 356 Mio. Euro auf 449 Mio. Euro und stiegen damit mit 26 Prozent etwa doppelt so stark wie die Einnahmen.

Die Netto-Belastung der Städte über 30.000 EW (Abbildung 1) stieg demzu-

folge von 129 Mio. Euro im Jahr 2005 auf 194 Mio. Euro im Jahr 2009 bzw. um 50 Prozent. Für das Jahr 2010 wurde eine Netto-Belastung von 202 Mio. Euro veranschlagt.

ÖPNV – ein Thema der großen Städte

Der Großteil der Ausgaben für den ÖPNV auf Gemeindeebene wird durch die großen Städte erbracht (Abbildung 2). Die Ausgaben pro Kopf steigen dabei deutlich mit zunehmender Gemeindegröße an. Liegt die Netto-Belastung pro Kopf im Jahr 2008 bei den Gemeinden unter 10.000 EW bei vier Euro pro Kopf, liegt

diese bei den Städten über 30.000 EW und deren Gesellschaften bei 171 Euro pro Kopf. Die Leistungserbringung in eigenen Gesellschaften nimmt dabei mit der Einwohnergröße einer Stadt grundsätzlich zu. Erklärt wird dies vor allem durch das mit der Einwohnergröße steigende Leistungsangebot, welches in größeren Städten verstärkt mithilfe eigener Gesellschaften organisiert wird. Betrachtet man die Städte über 30.000 EW, hatten diese im Jahr 2009 einen Anteil von neun Prozent an den nicht transferbereinigten Einnahmen (Summe Gemeinden und Gesellschaften) und einen Anteil von 29 Prozent an den ge-

samen Ausgaben. Gleichzeitig zeigt sich, dass ein Großteil der Netto-Belastung durch die Städte getragen wird. Obwohl über die gemeindeeigenen Gesellschaften rund 90 Prozent der Einnahmen und 70 Prozent der Ausgaben im ÖPNV abgewickelt werden, tragen die Städte mehr als die Hälfte der Netto-Belastung.

Anstieg der Transferzahlungen an die Gesellschaften

Betrachtet man die Ausgabenstruktur im Bereich der Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs der Städte über 30.000 EW, (Abbildung 3) zeigt sich, dass die Transferzahlungen an die Gesellschaften einen wesentlichen Teil der Ausgaben der Gemeinden umfassen.

Die Transferausgaben an die Gesellschaften stiegen von 2005 bis 2009 von 73 Mio. Euro auf 104 Mio. Euro, was einer Steigerung um 44 Prozent entspricht. Die Transferausgaben an Verkehrsverbünde hingegen sanken von 13 Mio. Euro auf zehn Mio. Euro, was ein Minus von 18 Prozent bedeutet.

Steigende Investitionstätigkeit in den gemeindeeigenen Gesellschaften

Innerhalb des Betrachtungszeitraums kam es zu einem deutlichen Anstieg der Investitionstätigkeit (Abbildung 4). Von 2005 bis 2009 stiegen die laufenden Ausgaben

um nur sechs Prozent, die einmaligen Ausgaben hingegen um 110 Prozent, wodurch die Investitionstätigkeit der Städte ein-drucksvoll abgebildet wird.

Transfereinnahmen vom Bund zu gering

Im Jahr 2009 betrugen die Transfereinnahmen vom Bund bei den Städten 19 Mio. Euro. Der Anteil an den gesamten Einnahmen der Städte bewegt sich dabei zwischen 20 und 30 Prozent (Abbildung 5). Demgegenüber stehen jedoch Transferzahlungen der Gemeinden an die Gesellschaften in der Höhe von 104 Mio. Euro. Die Transfers des Bundes decken damit nur 18 Prozent der Transfers an die Gesellschaften.

Interessant ist in diesem Zusammenhang auch die Einnahmenstruktur der Gesellschaften der betrachteten Städte. Hier zeigt sich, dass die wichtigste Einnahmegröße mit einem Anteil von 30 bis 40 Prozent die Einnahmen von Privaten (dies sind insbesondere Tarifeinnahmen, Marketing etc.) sind. Der Anteil aus Transfereinnahmen von der Gemeinde schwankt innerhalb des Betrachtungszeitraums zwischen 17 und 34 Prozent, der Anteil aus Transfereinnahmen von den Verkehrsverbünden zwischen neun und elf Prozent.

Reformbedarf wird sichtbar

Durch die Erhebungsergebnisse wird deutlich, dass über die zukünftige Finanzierung

und Finanzierbarkeit des ÖPNVs diskutiert werden muss. Der Finanzierungsbeitrag der Städte liegt derzeit bereits bei rund 200 Mio. Euro und weist eine deutlich steigende Tendenz auf. Von 2005 bis 2009 stieg die Netto-Belastung der Städte um rund 50 Prozent, die Finanzierungsbeiträge des Bundes hingegen wuchsen im selben Zeitraum um nur sechs Prozent und lagen 2009 bei knapp 20 Mio. Euro.

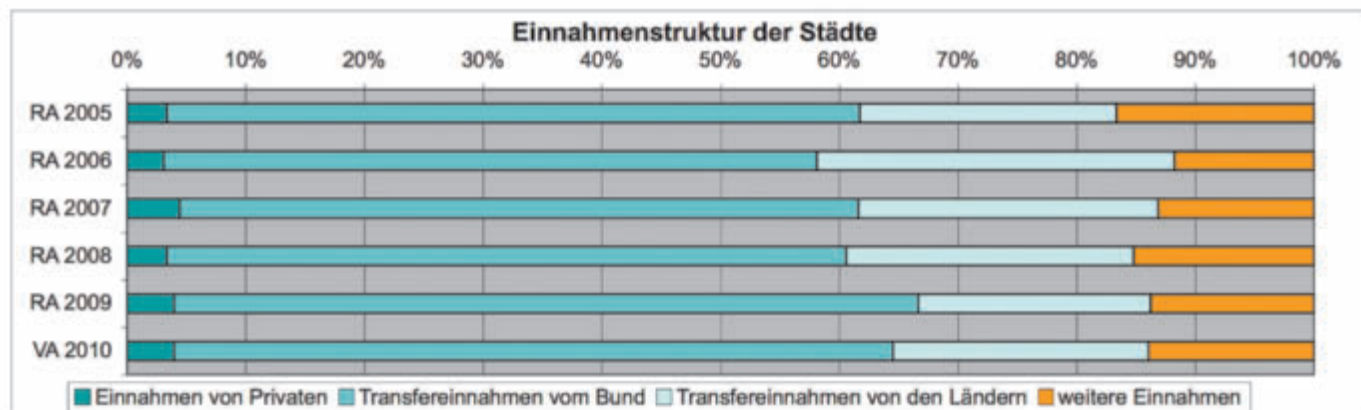
Es stellt sich unter anderem die Frage, inwiefern die Berücksichtigung der ÖPNV-Leistungen nicht verstärkt im Rahmen des Finanzausgleichs stattfinden muss, da es sich beim ÖPNV um wichtige Leistungen im Zuge der zentralörtlichen Funktion handelt und dementsprechend nicht nur die BürgerInnen der eigenen Stadt, sondern auch jene der umliegenden Gemeinden profitieren. ■

¹ Die Erhebung wurde im Auftrag des Österreichischen Städtebundes durchgeführt. Die vollständigen Erhebungsergebnisse sind in einem gesonderten Bericht zusammengefasst: Mitterer, Karoline: Finanzielle Belastungen der Städte durch den ÖPNV, KDZ-Studie, 17. November 2010.

² Die Befragung umfasste dabei sämtliche Städte über 30.000 EW sowie die Landeshauptstädte, wobei St. Pölten und Eisenstadt nicht an der Befragung teilgenommen haben. Um den Lesefluss nicht zu beeinträchtigen, wird im gesamten Beitrag nur von den Städten über 30.000 EW gesprochen und auf den Zusatz inkl. Landeshauptstädte verzichtet.

³ Konsolidierte Werte umfassen sowohl Daten der Gemeinden als auch deren Gesellschaften. Transferbereinigung betrifft die Transferflüsse zwischen Gemeinden und deren Gesellschaften.

Abbildung 5: Einnahmenstruktur der Städte über 30.000 EW im Bereich ÖPNV, 2005-2010



Quelle: KDZ – Erhebungsergebnisse, Mitterer – eigene Berechnungen 2010.



Ankündigung der Konferenz und Fahrzeugausstellung

Elektromobilität im kommunalen Alltag

13.–14. April 2011

Messe Wels



Österreichischer
Städtebund

Der Österreichische Städtebund organisiert gemeinsam mit der Österreichischen Energieagentur bereits zum zweiten Mal eine Konferenz zum Thema Elektromobilität.

Der Fokus der Konferenz soll heuer auf Einsatz und Fördermöglichkeiten von Elektromobilität im kommunalen Bereich liegen. Bereits anwendungstaugliche E-Nutzfahrzeuge für den internen Gebrauch wie auch Konzepte zur künftigen Rolle der Stadtwerke in diesem Zukunftsbereich werden vorgestellt. Auch Themen wie der Aufbau geeigneter Ladeinfrastrukturen, deren Integration in den Stadtraum, sowie Fragen zur Netzintegration werden aus kommunaler Sicht erörtert und diskutiert. Parallel dazu erfolgt ein Update zu (stadt)verkehrspolitischen Potentialen einerseits und „Sackgassen“ andererseits, die sich im Zusammenhang mit der elektromobilen Zukunft ergeben.

Die TeilnehmerInnen sollen am Ende der Veranstaltung einen Überblick zu verkehrspolitischen Instrumenten erhalten haben, welche eine zielgerichtete Weiterentwicklung kommunaler Mobilitätskonzepte unter Einbeziehung von Elektromobilität ermöglichen. Auch das Thema der Verkehrssicherheit soll in diesem Kontext mit betrachtet werden. Selbstverständlich werden im Rahmen der Veranstaltung auch die neuesten technischen Entwicklungen im Bereich der Elektromobilität vorgestellt.

Informieren Sie sich umfassend und diskutieren Sie mit ExpertInnen sowie VertreterInnen von Stadtwerken, Kommunen, Automobilherstellern und Zulieferern!

FACHAUSSTELLUNG UND PROBEFAHRTEN

Parallel zur Konferenz haben Sie die Möglichkeit, diverse E-Nutzfahrzeuge, E-Pkws, E-Scooter, E-Fahrräder und Pedelecs selbst auszuprobieren und direkt von den Herstellern Produktinformationen zu erhalten.

Die Teilnahme an der Konferenz ist kostenfrei.

Näheres zu Programm, Hotelreservierungen und Anmeldung finden Sie auf:

www.energyagency.at/elkonf

Bitte merken Sie sich den Termin der Konferenz schon jetzt vor und **sichern Sie sich zeitgerecht eine Unterkunft in Wels**, da die Konferenz im Rahmen der **ASTRAD & AUSTRÖ-KOMMUNAL**, der größten Kommunalmesse Österreichs, stattfindet!

Veranstalter:

Österreichischer Städtebund
Österreichische Energieagentur



AUSTRIAN ENERGY AGENCY

Weitere Informationen:

Österreichische Energieagentur
Mag. Nina Pickl
Tel 01 586 15 24 – 103
nina.pickl@energyagency.at



Hella Ranner

Die promovierte Juristin Hella Ranner ist seit 2009 österreichisches Mitglied des Europäischen Parlaments. Sie ist Mitglied im Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr, im Ausschuss für Kultur, Jugend, Bildung und Medien sowie in der Delegation für die Beziehungen zu Kanada.

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 Bürobe-sprechung 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?

Moderne Verkehrsverbindungen

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

Mitglied des Europäischen Parlaments Hella Ranner

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 ver-trete 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?

Brüssel – wir kommen! (und informieren uns)

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 mög-

lich Veranstaltungen in meinem Wahlkreis – die Steiermark – zu besuchen, und umgekehrt lade ich Schulklassen, Vereine und Interessensverbände nach Brüssel ein. Vor Ort kann man die Dinge oft besser nachvollziehen und im persönlichen Gespräch lassen sich die Erfolge und die Arbeit der Europäischen Union besser erklären. Diese Gespräche sind auch für mich sehr wichtig, denn nur so kann ich auch die Anliegen der BürgerInnen erfragen.

Projekt Europa

Europa lebt durch seine Menschen – und vor allem durch die Jugend. Ein junges Projekt wie Europa braucht begeisterte EuropäerInnen! Deswegen ist es mir besonders wichtig, durch Information, Kommunikation und Einsatz zu Hause wie auch in Brüssel und Straßburg das Projekt Europa den BürgerInnen 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,

Mitglied des Europäischen Parlaments



www.picturedesi.com



ÖsterreicherInnen in der EU

Hatto Käfer

Einzigartige Dokumentation des europäischen Einigungsprozesses

Die Besonderheit unseres Archivgutes und unserer Arbeit ergibt sich aus der Rolle der Kommission und aus dem Interesse, das ihrer Tätigkeit entgegengebracht wird. Die Historischen Archive stellen die Dokumentation einer historisch bedeutsamen supranationalen Behörde dar, die seit 1952 Dokumente erhält und erstellt, die heute einen Einfluss auf ca. 500 Mio. BürgerInnen haben. Dabei finden nicht nur die offiziellen und publizierten Dokumente der Kommission – wie z.B. die Vorschläge zu Richtlinien und Verordnungen oder Entscheidungen im Rahmen ihrer Exekutivkompetenzen – Eingang, sondern auch sämtliche vorbereitenden Schriftstücke, seien sie nun von europäischen Organen, von Behörden der Mitgliedstaaten oder von betroffenen Institutionen, Unternehmen und Personen erstellt worden. Insgesamt ergibt dies einen Bestand von ca. 135.000 Laufmetern. Es befindet sich in den Historischen Archiven also eine umfangreiche, detaillierte und in ihrer Art einzigartige Dokumentation des europäischen Einigungsprozesses, die bereits heute das Interesse der HistorikerInnen, JuristInnen und PolitologInnen auf sich zieht, die aber in den kommenden Jahrzehnten und Jahrhunderten aufgrund ihrer Singularität ständig an Bedeutung zunehmen wird.

Umstellung auf die Normen der ISAD und ISAAR

Entsprechend der langfristigen Orientierung der Aufgabe und des Umfangs der Archive bedürfen Entscheidungen zu ihrem Management einer langen Vorlaufzeit; ein Umstand, der mich zuweilen mit Ungeduld erfüllt, aber nicht zu ändern ist. Zu den aktuellen Projekten zählt in erster Linie

die Umstellung der Erschließung auf die vom International Council of Archives erarbeiteten und empfohlenen Normen ISAD (G) und ISAAR, um somit einerseits den ForscherInnen durch eine hierarchische Beschreibung der Archivbestände einen methodischen und raschen Überblick über die vorhandenen Akten und ihre Inhalte zu geben, um aber andererseits auch die Produktivität der Dienststelle zu erhöhen, um mit den 30 MitarbeiterInnen, davon 10 ArchivarInnen, auch weiterhin alle Aufgaben zeit- und sachgerecht wahrnehmen zu können. Weiters zu erwähnen ist die Übernahme und Erschließung der digitalen Archive, die mit den Akten der Kommission Barroso I ihre Premiere hatte, sowie das Einräumen der Möglichkeit, die wichtigsten Archivbestände online zu konsultieren – unabhängig davon, ob die Dokumente ursprünglich auf Papier oder bereits auf digitalen Datenträgern erstellt wurden.

Überzeugter Europäer

Persönlich ist es meine Überzeugung, dass der Beamte der Europäischen Union die Aufgabe hat, über seinen unmittelbaren Arbeitsbereich hinaus am Projekt Europa mitzuwirken. Ich tue dies, indem ich BesucherInnengruppen in Brüssel für Vorträge und Diskussionen zur Verfügung stehe. Ich versuche aber auch bei den zahlreichen privaten Aufenthalten in meinem Heimatland diejenigen EU-Aspekte zu erklären und darzustellen, die meine Freunde und Bekannten bewegen. Somit habe ich die Möglichkeit, nicht nur Vergangenheit und Gegenwart, sondern auch Verwaltungsarbeit und Kommunikation sinnvoll zu verbinden.

Weitere Infos auf http://ec.europa.eu/historical_archives/index_de.htm

*Hatto Käfer, Leiter der Historischen Archive
der Europäischen Kommission*

Der promovierte Volkswirt Hatto Käfer begann seine Laufbahn 1996 bei der Vertretung der Europäischen Kommission in Österreich im Bereich Medienarbeit, wechselte 2003 für zwei Jahre an den Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften als Leiter der Presseabteilung und kehrte danach zur Europäischen Kommission – diesmal in Brüssel – zurück. Nach drei Jahren in der GD Kommunikation wurde er Leiter der Historischen Archive, wo er seit her für das Management der Zwischenarchive und der historischen Archive der Kommission zuständig ist.

Die Historischen Archive der Europäischen Kommission

„Geschichte erhalten, die Zukunft gestalten“ – entsprechend ihrem Leitbild stellen die Historischen Archive der Europäischen Kommission, deren Leitung ich im Frühjahr 2008 übernommen habe, einen der vielen Mosaiksteine der politisch engagierten und bürgernahen Arbeit des Exekutivorgans der Europäischen Union dar. Die Historischen Archive nehmen vergleichbare Aufgaben zu jenen der Mitgliedstaaten wahr: also die Übernahme und Verwahrung von Akten, die für die laufende Arbeit der Dienststellen nicht mehr benötigt werden, ihre Aushebung und Zurverfügungstellung im Fall von Anfragen aus dem Haus oder von außen stehenden InteressentInnen, ggfs. ihre Vernichtung, aber insbesondere die Erschließung und Auswertung sowie immerwährende Aufbewahrung jener Akten, die bleibenden historischen, rechtlichen oder verwaltungsrelevanten Wert haben.

Reise in die Höhle des (EU)-Löwen: Österreichische Städte erobern Brüssel

15 Mutige machten sich vom 8. bis 11. Februar 2011 zum Informationsbesuch des Österreichischen Städtebundes nach Brüssel auf, um für sich selbst die (kommunale) Lage in Brüssel zu erkunden. Sie waren sich durchaus der körperlichen Anstrengung, geistigen Herausforderung und finanziellen Kosten bewusst. Drei Tage und 24 Vorträge später sahen sie sich darin bestätigt, dass nichts so ist, wie es von nicht eingeweihten Kreisen beschrieben wird.

Man hörte den VertreterInnen aus nationalen Kommunalverbänden und europäischen Dachverbänden zu, beschwerte sich bitter bei den KollegInnen aus der Europäischen Kommission über die unverhältnismäßigen Anforderungen an die Kommunen, die das Vergabe- und Beihilfenrecht stellen, ließ sich von den kommunalfreundlichen Mitgliedern des Europäischen Parlaments über deren Einsatz für die Kommunen in Europa aufklären und unterhielt sich im Ratsgebäude in jenem Saal, wo sich sonst nur die Staats- und Regierungschefs zu ihren Stelldicheins (den sog. EU-Gipfeltreffen) sehen, über den Wert von politischer Zusammenarbeit und Kompromissfähigkeit.

Ereignisreiches Programm

Die Studienreise wurde in Form von logisch aufeinanderfolgenden „Vortragsblöcken“ organisiert. Man arbeitete sich sozusagen von der Peripherie der Einflussnahme in Richtung europäische Institutionen vor. Am ersten Tag wurde mit den „kommunalen Lobbyisten“ begonnen: mit den kommunalen europäischen Dachverbänden (RGRE und CEEP) und einer Auswahl der insgesamt 22

kommunalen Verbindungsbüros in Brüssel. Am darauffolgenden Tag nahm man sich die ersten zwei europäischen Institutionen vor: Die Europäische Kommission mit Vortragenden aus dem Juristischen Dienst, der Generaldirektion Binnenmarkt sowie der Generaldirektion Wettbewerb und über Mittag folgte eine lebhaft diskussion mit Abgeordneten, Beamten und AssistentInnen im Europäischen Parlament. Als dritter europäischer Institution widmete man sich am Abschlusstag dem Generalsekretariat des Rates der Europäischen Union. Um das hoheitliche Lobbying der Mitgliedstaaten im Rat besser zu verstehen, gab es am Morgen eine Einführung in der Ständigen Vertretung Österreichs zur Europäischen Union. Abgerundet wurde der fieldtrip mit Vorträgen beider österreichischer Botschafter (zur EU sowie zum Königreich Belgien und der NATO) und einem Mittagessen mit Vorträgen auf Einladung der Verbindungsbüros des Landes Wien und des Landes Tirols.

Stets wurde ausgiebig und heftig über die aktuelle Lage der Daseinsvorsorge in der Europäischen Union und die Möglichkeiten der Kommunen, sich gegen unerwünschte Auswirkungen zu wehren, diskutiert. Nach Abschluss der dreitägigen tour de force war man sich einig, dass es eigentlich an der Zeit wäre, Europa als Verwaltungs- und Regierungsebene wahrzunehmen. Man könnte, so wie der Städtebund das seit langem macht, statt gegen Europa zu polemisieren, die EU-Beschlüsse konstruktiv begleiten und beizeiten damit aufhören, europäische Entscheidungsprozesse als ferngesteuert darzustellen.

Johannes Schmid, Simona Wohleser

ZITATE:

■ **Bgm.ⁱⁿ Christine Oppitz-Plörer:**
Stadt Innsbruck

„Europa beginnt in Innsbruck – die Studienreise des Städtebundes hat dies für mich eindrucksvoll unter Beweis gestellt. Die mehr als 20 Vortragenden aus allen möglichen Bereichen (Kommission, Parlament, Rat, Lobbyisten etc.) haben uns Teilnehmerinnen und Teilnehmern nicht nur hoch kompetent und eloquent die aktuellen Entwicklungen auf europäischer Ebene skizziert, sondern uns auch eindringlich um Rückmeldungen, um Feedback aus unseren Tätigkeitsbereichen ersucht. Brüssel will also Antworten und geht durchaus auf Argumente ein. Brüssel ist aber auch oft darauf angewiesen, was Wien antwortet. Da man und frau jetzt konkrete Personen mit Brüssel verbinden kann, lässt es sich in Zukunft hoffentlich auch besser und direkter kommunizieren: mit Brüssel UND mit Wien. Das ist keine Drohung gegenüber dem Bund, sondern eine Feststellung – wir werden uns verstärkt um unsere Themen auf europäischer Ebene kümmern.“

■ **Karin Sattlecker:**
Amtsleiterin der Marktgemeinde Tamsweg

„Mein Resümee: Die Kommunen sind das Verbindungsglied zwischen den „Europa-BürgerInnen“ und den Reglementierungen, die auf EU-Ebene beschlossen werden. Es liegt an uns, die im Vertrag von Lissabon zugestandene Position einzunehmen. Wir Städte und Gemeinden sind gefordert, unseren Dachverbänden und ParlamentarierInnen zu verdeutlichen, welche Gesetze verwaltungstechnisch umsetzbar und

Informationsbesuch des Städtebundes in
Brüssel von 8. bis 11. Februar 2011.



ÖStB (12)

leistbar, sowie auch lebbar sind.
Die Entscheidung liegt auf der Hand: entweder mitgestalten oder weiter jammern!“

■ **Thomas Pühringer:**

Leiter des Büros der Bürgermeisterin, Stadt Innsbruck
„Die EU hat jetzt viele Gesichter für mich bekommen, die ich während der vier Tage der Studienreise kennengelernt habe. Und ich muss gestehen, dass ich mir diese Gesichter gerne merken werde, da ich damit auf Basis meines persönlichen Eindrucks hohe Sachkompetenz, Lösungsorientierung, Hin- und Hören auf die Bedürfnisse und das Ernstnehmen von Argumenten verbinden kann. Ganz anders also, als Europa hierzulande dargestellt wird. Trotz aller Schwächen können wir stolz sein, auf das, was bisher auf europäischer Ebene erreicht werden konnte, und für die tägliche Arbeit im österreichischen kommunalen Kontext könnte sich so manchem eine Scheibe unaufgeregten Pragmatismus abschneiden.“

■ **Michael Leitgeb:**

Referent für rechtliche Angelegenheiten, Steirischer Städtebund
„Über 20 Vorträge in nur 3 Tagen – klingt nach Sitzungs-Marathon und Langeweile – doch genau das Gegenteil war der Fall: Dank hervorragender Organisation, bunt zusammengewürfelter TeilnehmerInnen aus Politik und Verwaltung aus Österreich und hervorragenden Vortragenden wurden daraus viele spannende Begegnungen mit Men-

schen und ein unvergessliches Erlebnis. Brüssel ist die europäische Metropole schlechthin und allemal eine Reise wert.“

■ **Herbert Köfler:**

Magistratsdirektor-Stellvertreter, Stadt Innsbruck
„Europa war für mich bis zu unserer Studienreise ein gesichtsloses unpersönliches Monster. Aber diese hoch motivierten, aufgeschlossenen und freundlichen KollegInnen, die wir dort aus den EU-Institutionen und anderen Organisationen trafen, gaben für mich der EU ihr freundliches und persönliches Antlitz zurück. Es war für mich sehr eindrucksvoll, dass höchste VertreterInnen in Brüssel, uns Städte- und GemeinderepräsentantInnen so herzlich empfangen haben und uns um unsere guten und regelmäßigen Ratschläge ersuchten. Jedenfalls habe ich ein starkes Bemühen bemerkt, auf die Sorgen und Anliegen der Bürgerinnen und Bürger wirklich eingehen zu wollen. Mit Hilfe des in Brüssel langjährig und stark vertretenen Österreichischen Städtebundes wird das sicher noch besser gelingen.“

■ **Ernst Inquart:**

Präsidialdirektor, Stadt Linz
„Die 3-tägige Studienreise gab uns die Möglichkeit, die unterschiedlichen EU-Institutionen und den komplexen EU-Gesetzwerdungsprozess kennenzulernen und von den VertreterInnen des Österreichischen Städtebundes zur Bedeutung des EU-Lob-

bing aus erster Hand wichtige Informationen zu erhalten. Das Treffen und die tiefgehenden – auch sehr kritischen – Diskussionen mit hochrangigen Vertretern aus den EU-Institutionen, Dachverbänden und Medien sowie mit den Österreichischen Botschaftern in Belgien und zur EU rundeten das Programm ab. Eine äußerst gelungene Studienreise, die nicht nur ein Bündel an Informationen, sondern viel Interessantes und Wissenswertes über das Arbeiten in Brüssel geboten hat. Es wäre besonders wünschenswert, wenn wesentlich mehr kommunale VertreterInnen ins Europäische Parlament gewählt würden.“

■ **Bgm. Alois Lankmayer:**
Marktgemeinde Tamsweg

„Naja, was die in Brüssel unter arbeiten verstehen, darauf bin ich schon neugierig“, dachte ich mir, nachdem im Programm vormittags und nachmittags jeweils nur zehn Minuten Kaffeepause vermerkt waren. In der Hinsicht teilte ich die landläufige Meinung der ÖsterreicherInnen. Aber das Lachen verging mir ziemlich schnell! Zum einen, weil unsere Frontfrau für Gemeinden und Städte in Brüssel – Simona Wohleser – uns Einblick in ihre sehr umfassende und hürdenreiche Arbeit des sogenannten „Lobbyings“ gewährte. Zum anderen vermittelten uns die Vortragenden den Eindruck, durchaus produktiv zu arbeiten.“

■ **Stefan Hoflehner:**

Geschäftsführer des Steirischen Städtebundes

„Ein Besuch mit einer Delegation des Österreichischen Städtebundes in der Hauptstadt der Europäischen Union ist immer ein besonderes Erlebnis. Ein minutiöses Ablaufprogramm und die perfekte Organisation haben den Informationsbesuch im Februar in Brüssel ausgezeichnet. Dabei konnten wir unseren politischen Horizont erweitern und in vielen Vorträgen und Gesprächen viel Neues über die wichtigen Anliegen und aktuellen Politiken der Union für die Gemeinden und Regionen Europas erfahren. Von diesem Erfahrungsaustausch habe ich wertvolle Kontakte und nützliche Informationen für meine Arbeit in Österreich mit nach Hause genommen.“



EU-Projekt HOLISTIC – Gelebte Energie in Mödling

HOLISTIC ist ein Projekt im Rahmen der EU-Initiative CONCERTO (6. EU-Forschungsprogramm) für nachhaltige Energieversorgung und wird gemeinsam mit Dundalk (Irland) und Neuchâtel (Schweiz) durchgeführt. Gestartet im Juni 2007 sollen in Mödling 10% der Energie eingespart, 15% mehr erneuerbare Energie und 11% weniger CO₂ erreicht werden. Dafür werden bis 2012 folgende Maßnahmen umgesetzt:

- Senkung der Energiekosten mehrerer öffentlicher Gebäude mit einer Bruttogeschossfläche von ca. 7.500m² durch thermische Sanierung;
- Durchführung energieeffizienter Baumaßnahmen bei der Sanierung von in Summe ca. 27.000m² bzw. bei der Neuerrichtung von ca. 3.200m² privat und gewerblich genutzter Gebäude;
- Vermarktung umweltfreundlicher Energie aus innovativen Anlagen wie Trinkwasserspeicher, Solarsysteme, Biogas und Holzvergaser;
- Erbringung wirksamer Öffentlichkeitsarbeit als Vorbildgemeinde für „Klimaschutz und Innovation“.

Die drei Schritte zum Erfolg

Die oben genannten Maßnahmen sollen zusammen mit den NutznießerInnen erreicht werden. Hierzu werden im Fünfjahresprojekt folgende Schritte gesetzt:

1. Befragung zum Thema Energie

Umfragen in Mödling zum Thema „Klima und Energie“ ergaben, dass praktisch alle BürgerInnen die globale Erwärmung als ernstes Problem ansehen, und über 90% der Auffassung sind, dass der Klimawandel ein erhebliches Problem für unsere Kinder darstellen wird. Über 75% der Befragten äußern, dass eine sinnvolle Lösung des Klimaproblems nur von allen erreicht werden kann. Ebenfalls für mehr als 2/3 der Menschen ist die Herkunft ihrer Energie ein wichtiges Thema. Laut Umfrage werden regionale, erneuerbare Energiequellen wie die Nutzung der Sonnenenergie, der Wasserkraft oder biogener Energieträger befürwortet. Befragt nach der erhöhten Zah-

lungsbereitschaft, gaben immerhin 75% an, zumindest 5% mehr für Strom- und Wärmeenergielieferungen zahlen zu wollen. Ein bedeutendes Einsparpotenzial wurde mit der Dämmung öffentlicher und privater Gebäude von 80% der Befragten begrüßt.

2. Konzeptentwicklung und Realisierung

Wünsche an die künftige Versorgung und ökonomischen Potenziale wurden in der Konzeptphase bis 2009 erfasst und analysiert. Begonnen wurde mit der finanziellen und technischen Unterstützung des Ausbaus bestehender Kindergartenplätze. Bereits fünf Kindergärten wurden thermisch saniert. Etwa zeitgleich starteten Sanierungen von drei Wohnhausanlagen durch die gemein-



Trinkwasser-Kraftwerk in der Prießnitzgasse

3. Aktive Öffentlichkeitsarbeit

Den Betroffenen und AnrainerInnen der HOLISTIC-Maßnahmen werden durch Schautafeln, Publikationen und Events Ziele und Nutzen kommuniziert. In Kooperation mit der lokalen Presse und mittels der Website „www.holistic-moedling.at“ werden die EinwohnerInnen Mödlings laufend über den Stand der Aktivitäten im Projekt HOLISTIC und geplante Veranstaltungen informiert. Vortragsabende zu spezifischen Themen wie z.B. Solararchitektur, innovative Gebäudesanierung und PV-BürgerInnen-



Vor und nach der Sanierung

nützige Bau - und Wohnungsgenossenschaft Mödling. Weitere Objekte dieser Genossenschaft wie auch anderer privater Investoren folgten. Alle in der Planungsphase befindlichen Objekte werden 2011 umgesetzt. HOLISTIC unterstützt direkt die Errichtung von sieben Photovoltaik-Anlagen auf öffentlichen Gebäuden und anderer Anlagen indirekt via kommunaler Förderungen. Eine Trinkwasserturbine wurde zur Stromerzeugung installiert. Die Wirtschaftlichkeit innovativer biogener Technologien zur Erzeugung von umweltfreundlichem Strom und Wärme wird zurzeit geprüft. Energie-Förderungen der Gemeinde für Private wurden zielgerichteter gestaltet und in einer übersichtlichen Broschüre aufbereitet.

beteiligungsmodelle wurden organisiert und kamen gut an. Bei den Treffen der Gemeinde, bei denen sich die BürgerInnen einbringen, wird Aufklärungsarbeit geleistet, wie die Möglichkeiten intelligenter Energieeinsparung und -bereitstellung am besten zu nutzen sind. Die Wertschöpfung aus dem Projekt bleibt in der Region. ■

M. Heidenreich, T. Brunmayr

INFOS:

Wenn Sie mehr über das Projekt wissen möchten, besuchen Sie die Projekthomepage „www.holistic-moedling.at“ oder kontaktieren Sie Herrn Dr. Michael Heidenreich unter Michael.Heidenreich@amu.at, www.eu-guide.at, Mag. Alexandra Schantl, schantl@kdz.or.at, Tel. (01) 8923492-37

VERKEHR UND UMWELT

MOBILITÄT IM EINKLANG MIT DER NATUR



FOTO: WIEN ENERGIE/APA-FOTOSERVICE/EHM



E-MOBILITY IN WIEN

Die Klimabelastung durch den Individualverkehr muss reduziert werden. Deswegen sind Elektrofahrzeuge die Zukunft des City-Verkehrs. Diese sind für kurze Fahrstrecken ideal geeignet.

Autos schlucken Benzin – das wird noch lange so sein. Aber alternative Antriebe holen rasant auf. Neben Lösungen mit Wasserstoff und Erdgas ruhen die Hoffnungen auf Elektrofahrzeugen. Die ExpertInnen sind sich einig: Die CO₂-Emissionen müssen gesenkt werden, um das Klima zu schützen. Nur: Womit sollen die Autos in Zukunft fahren, wenn nicht mit Erdöl? Sich abgasfrei fortzubewegen ist derzeit nur elektrisch möglich. Der Strom dafür kann in Akkus gespeichert oder in Brennstoffzellen aus Wasserstoff erzeugt werden. Im Überlandverkehr wird es noch Jahrzehnte dauern, bis der Verbrennungsmotor echte Konkurrenz bekommt. Hybrid- und Wasserstoffsysteme haben beachtliches Potenzial. Der Erdgasantrieb ist im Moment die leistbare Alternative zum Diesel- oder Benzinmotor. Dieser hat Reichweiten von mehr als 400 Kilometern, ist effizient und ebenfalls umweltschonend. In den Städten sind kleine Elektroautos im Kommen. Noch sind die Ladezeiten lang, die Batterie- und Autokosten hoch. Die Preise werden aber sinken, wenn sich eine Einheitsbatterie durchgesetzt hat.

Natürlich gelte es, diese dann mit effizient produziertem Strom aus modernen Kraftwerken wie zum Beispiel in Wien aufzuladen. Im Gesamtkonzept bleibt die Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln wichtig. Eine U-Bahn mit Platz für 860 Fahrgäste, die im 2-Minuten-Takt fährt, ersetzt sechs Fahrspuren auf der Straße. Auch für die öffentlichen Verkehrsmittel ist

die Wahl des Treibstoffs von Bedeutung. So fährt die Wiener Busflotte seit vielen Jahren praktisch abgasfrei mit Flüssiggas.

E-AUTOS IN WIEN

In Wien beschäftigt man sich seit Jahren mit alternativen Kraftstoffen. Aktuell setzt die Bundeshauptstadt besonders auf die Elektromobilität. Die Automobilindustrie hat bereits einen Schwerpunkt im Bereich der Hybridtechnologie gesetzt. Bekannte Hersteller bieten bereits serienmäßig Hybridautos an. Der klassische Elektroantrieb hat aufgrund der weltwirtschaftlichen Situation in der Automobilindustrie und der Erdölindustrie sowie wegen der anhaltenden Diskussionen um den Klimaschutz eine stärkere Präsenz im öffentlichen Bewusstsein erhalten. Dieser Trend hat mittlerweile ganz Europa erfasst. E-Mobility-Projekte gibt es in London, Berlin und auch in Österreich. Flottenversuche werden bereits durchgeführt oder sind in Planung. Die Serienproduktion eines klassischen Elektroautos wurde von der Industrie zwar vielfach für die kommenden Jahre angekündigt. Allerdings ist noch völlig offen, welche Batterietechnologie bzw. welches Ladesystem sich auf dem Markt durchsetzen wird. In Wien werden die technischen Entwicklungen und der Markt genau beobachtet. Bei veränderten Rahmenbedingungen hinsichtlich der Serienreife der Elektroautos und Batterietechnologie wird man in Wien rasch reagieren können.

STROM TANKEN LEICHT GEMACHT

Elektroautos werden dazu beitragen, die Abhängigkeit von Benzin und Diesel zu reduzieren. Ziel ist es, den öffentlichen Verkehr durch Elektroautos sinnvoll zu ergänzen. Das würde auch der Umwelt gut tun: Elektromotoren verursachen kaum Lärm. Kommt außerdem der Strom, wie in Wien, aus 100 Prozent erneuerbaren Quellen, dann wird auch kein Kohlendioxid produziert. Das „Stromtanken“ wird in Wien leicht gemacht. Die BürgerInnen brauchen dazu nur eine Karte. Mit dieser registrieren sich die KundInnen zunächst bei einer Ladesäule. Nach der Auswahl der Steckdose erhält man Infos zum Tarif pro Stunde (in Euro) und zum Ladestatus des Elektroauto-Akkus. Die Abrechnung erfolgt vier Mal im Jahr, die Rechnung wird zugeschickt.

GARAGE MIT STROMTANKSTELLE

Neu ist die Möglichkeit, während des Parkens in der Garage Strom zu tanken. Seit November 2010 ist das in Wien in der Lehárgasse möglich. An neun Stellplätzen können Elektroautos geparkt und ihre Batterien aufgeladen werden. Die Tankstelle ist direkt mit der Parkanlage verbunden. Somit kann die Rechnung auf der Parkkarte verbucht werden, beide Leistungen werden beim Verlassen der Garage gemeinsam verrechnet. In Wien ist geplant, weitere Garagen mit Stromtankstellen auszustatten.

ÖFFIS FÜR DIE ZUKUNFT

Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs sichert die Lebensqualität in der Stadt. Die Herausforderungen an Straßenbahn, Bus und U-Bahn sind vielfältig. Innovationen im Bereich der Mobilität gewährleisten, dass sich die Stadt auch zukünftig positiv entwickeln kann.



UMSTIEG VON INDIVIDUALVERKEHR AUF ÖFFIS

Qualität ist im öffentlichen Verkehr ein wesentlicher Faktor zur Steigerung der Attraktivität. Wie sehr die WienerInnen ihre Öffis schätzen, zeigt der Umstand, dass mittlerweile mehr Menschen mit öffentlichen Verkehrsmitteln als mit Autos unterwegs sind. Dadurch wird die Umwelt ganz besonders entlastet. Die öffentlichen Verkehrsmittel der Bundeshauptstadt liegen mit einem Anteil von 36 Prozent deutlich über dem der Personenkraftwagen mit 31 Prozent. In diesem Jahr wird weiter massiv in die öffentlichen Verkehrsmittel investiert: mit mehr als 50 neuen Fahrzeugen, neuen Straßenbahnlinien, dem Neubau der Hauptwerkstätte und dem weiteren zügigen Ausbau der Wiener U-Bahn. Vorgesehen sind in naher Zukunft Investitionen von insgesamt 477 Millionen Euro. Die Jahreskarte ist die billigste Form, in Wien mobil zu sein. Als Fahrgast in der Bundeshauptstadt schneidet man damit aber auch im Vergleich zu den Nachbarländern gut ab, denn die Preise für Tickets der öffentlichen Verkehrsmittel in Wien bewegen sich im europaweiten Vergleich im unteren Drittel. Teurer sind zum Beispiel Zürich, Nürnberg, Hamburg, Lyon, München und Berlin. Am teuersten sind Jahreskarten in Frankfurt, Köln und London.

INVESTITIONEN FÜR DIE UMWELT

130 Millionen Euro wurden in Wien im Jahr 2010 in den Fuhrpark des öffentlichen Verkehrs investiert. Doch damit ist die Modernisierungswelle bei den Öffis noch längst nicht abgeschlossen. Auch 2011 wird kräftig in den Ausbau investiert. Insgesamt wurden im vergangenen Jahr 44 neue Autobusse, 19 Niederflurstraßenbahnen und acht neue U-Bahn-Garnituren gekauft. Das Besondere an den neuen U-Bahnen und Niederflurstraßenbahnen ist, dass ihre Bremsenergie wieder in das Stromnetz eingespeist wird. Das verringert den Stromverbrauch um 30 Prozent! Das ist eine Bilanz, die sich kontinuierlich verbessern wird. Denn im Jahr 2011 werden fünf weitere neue U-Bahn-Züge, bis zu 20 Straßenbahnen und etwa 30 Autobusse angekauft. Damit steigt auch der Anteil der klimatisierten Fahrzeuge. Bei den Straßenbahnen ist bereits jede achte Garnitur „geköhlt“ unterwegs, bei den U-Bahnen ist es sogar jeder dritte Zug. Besonders auf die Umwelt In diesem Zusammenhang wird Rücksicht genommen. Bei der Präsentation des Forschungsprojekts ECO Tram in Wien-Floridsdorf am 18. Mai 2010 wurde das Ziel dieses Umweltenagements formuliert. Heizung und Kühlung in der Wiener Straßenbahn sollen energieeffizienter werden, eine Einsparung von 3.000 Megawattstunden ist das Ziel.



FAHRGASTREKORD

Dass die Wiener Öffis auf dem richtigen Weg sind, wird an den Zahlen deutlich. Mit 838,7 Millionen Fahrten wurde 2010 ein neuer Fahrgastrekord von den öffentlichen Verkehrsbetrieben verzeichnet. Das ist ein Plus von 3,3 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Und auch die U-Bahn wurde im vergangenen Jahr von mehr als einer halben Milliarde Menschen benützt. Damit ist die U-Bahn Mobilitäts-garant in Wien. Täglich werden etwa 1,5 Millionen Fahrgäste befördert. 101 Stationen sind an den 75 Kilometern Schienennetz vorhanden. Der Ausbau und die Instandhaltung der Infrastruktur sind außerdem wichtige Faktoren auf dem Arbeitsmarkt. Damit können 7.000 Jobs gesichert werden. Insgesamt werden zukünftig acht Milliarden Euro in den U-Bahn-Bau investiert. Drei U-Bahn-Linien sollen verlängert werden: Die U1 bis Rothneusiedl, die U2 zum Arsenal und zur Seestadt aspern sowie die U6 bis in den äußersten Norden Wiens. Dass die Wiener Linien zu den besten Nahverkehrsdienstleistern in Europa zählen, wird auch durch die Zahl ihrer Stammkunden deutlich. Mit fast 360.000 Jahreskarten wurde ebenfalls ein neuer Rekord erreicht.

NACHT-U-BAHN

Bereits kurze Zeit nach der Einführung Anfang September 2010 hatte sich herausgestellt, dass der 24-Stunden-Wochenendservice der Wiener U-Bahn beliebter als erwartet war. Nach der Bekanntgabe des Ergebnisses der Volksbefragung zur Nacht-U-Bahn im Februar 2010 wurde zunächst mit 30.000 Fahrgästen pro Nacht gerechnet. Dass es jetzt 45.000 sind, zeigt, dass das beste Modell für das 24-Stunden-Wochenendservice ausgewählt worden ist. Im November 2010 hatten schon eine Million Fahrgäste die Wiener Nacht-U-Bahn benützt. Und auch das Sicherheitskonzept, das mit der Polizei entwickelt wurde, ist ein voller Erfolg. Es gab keine sicherheitsrelevanten Vorfälle. Die PassagierInnen verhielten sich größtenteils sehr diszipliniert. Die meistfrequentierten Linien waren die U4 und die U3 mit 12.000 beziehungsweise 11.000 PassagierInnen. Vor der Einführung der Nacht-U-Bahn hatten die Nachtbuslinien etwa 16.000 Fahrgäste befördert. Die Nachtbusse und Anrufsammeltaxis sind weiterhin im Einsatz, sodass man zur späteren Stunde bequem und sicher nach Hause fahren kann. Die U-Bahnen sind in den Nachtstunden im 15-Minuten-Intervall unterwegs. Alle 101 Stationen werden angefahren, wobei diese permanent überwacht werden.



RAD FAHREN HILFT DER UMWELT

Der Umstieg auf das Fahrrad wird von der Stadt Wien unterstützt.
Das Rad ist die ideale Alternative zum benzinbetriebenen Auto.
Es ist gleichzeitig gesund und umweltfreundlich.



MODERNES RADWEGENETZ

Das Fahrrad wird bei den WienerInnen immer beliebter. Gleichzeitig wird das Freizeit- und Sportgerät immer öfter auch als Verkehrsmittel benutzt. Die Stadt Wien unternimmt große Anstrengungen, damit die BürgerInnen ausgezeichnete Radwege vorfinden. Anfang der 1990er-Jahre hatte das Radwegenetz noch eine Gesamtlänge von 190 Kilometern. Aufgrund der dynamischen Entwicklung des Radverkehrs wurde im Jahr 2000 eine Überarbeitung des Radverkehrsnetzes mit den Schwerpunkten Lückenschlussprogramm, Organisation und Marketing erstellt. Im Jahr 2006 konnten aber bereits 1.000 Kilometer erreicht werden. In einzelnen Zonen erreicht der Radverkehrsanteil bereits 20 Prozent, wie etwa in der Inneren Mariahilfer Straße. Im Jahr 2005 registrierte man am Opernring erstmals eine Million RadfahrerInnen. Die Stadt Wien will den Anteil des Radverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen von derzeit fünf Prozent auf zehn Prozent im Jahr 2015 erhöhen. Um dieses Ziel zu erreichen, werden in Wien die Bewusstseinsbildung und der Ausbau des Radwegenetzes forciert. Beispiele dazu sind der 2010 fertiggestellte Wienal-Radweg und der für 2011/2012 geplante Ausbau des Ringradweges. Der Ringradweg wird dann durchgängig als Zweirichtungsradweg befahrbar sein.



SCHLAUE KOMBINATION

Die Stadt Wien unterstützt besonders die Kombination von Fahrrädern und E-Bikes mit dem öffentlichen Verkehr. Deshalb wird die Errichtung von Radabstellanlagen entlang der U-Bahn-Stationen besonders forciert. Die Kombination ergibt Sinn, wenn es beispielsweise regnet, die Beine schmerzen oder die Distanzen einfach zu groß sind. Darüber hinaus ist eine Vergrößerung der Citybike-Flotte geplant. 400.000 Fahrten auf 1.200 Citybikes pro Jahr – und bald werden es noch mehr: Bis zum Jahr 2015 erfolgt eine Aufstockung der derzeit 62 Stationen auf 120. Die neuen Standorte sind in den Bezirken 14 bis 20 geplant, um die Northwest-Erweiterung des umweltfreundlichen Services zu forcieren. Vor allem für Öffi-NutzerInnen ist das Citybike eine ideale Ergänzung. Entlang der Linie U3 sind ebenso Stationen vorgesehen wie in der Thaliastraße, der Ottakringer Straße und der Hernalser Hauptstraße. Als Reaktion auf zahlreiche KundInnenwünsche wird ein neuer Service von der Wiener U-Bahn angeboten. Seit September 2010 ist es an Feiertagen und das gesamte Wochenende hindurch möglich, Fahrräder in der U-Bahn mitzunehmen. Am Samstag ist nun die Fahrradmitnahme schon ab Betriebsbeginn und nicht wie bisher ab neun Uhr möglich, weil die Auslastung geringer ist und die meisten Schulen an diesem Tag geschlossen sind. Die Mitnahmezeiten unter der Woche – Montag bis Freitag 9–15 Uhr und nach der Stoßzeit wieder ab 18.30 Uhr – bleiben unverändert. Ein Fahrrad kostet wie bisher ein Halbpfeilstück. Besonders gut haben es die BesitzerInnen einer Jahreskarte. Sie dürfen ihr Rad gratis in der U-Bahn mitnehmen.



BIKE-HIGHWAY

Der neue Wiental-Radweg wurde im Oktober 2010 eröffnet und führt vom Auhof bis zur Kennedybrücke. Dort bietet dann die erste Radgarage Wiens eine sichere Abstellmöglichkeit. Vom Wienerwald kann man jetzt am imperialen Schönbrunn vorbei ohne Ampeln bis nach Hietzing radeln. Der 3,5 Kilometer lange Geh- und Radweg entlang der Wien ist ein besonderer Highway abseits des Straßenverkehrs. Er darf bei Tageslicht von März bis Oktober benutzt werden.

Wer bei der Kennedybrücke ankommt, hat jetzt an der U4-Station Hietzing die Möglichkeit, sein Rad für einen Euro pro Tag in ein spezielles Parkhaus zu stellen. Die 100 Stellplätze in dem Glasbau sind videoüberwacht. Der Zugang durch ein Drehkreuz ist nur mit einer Karte des Betreibers, Kreditkarte oder Bankomatkarte möglich. Und nur mit dieser erhält man beim Abholen wieder Zutritt. Das ist ein Anreiz für die Menschen, mit dem Rad bis zur Kennedybrücke zu fahren, um dann das Angebot der Wiener Linien zu nutzen. Wenn das Pilotprojekt gut ankommt, soll ein zweites Rad-Parkhaus für 2.000 Räder vor der Technischen Universität entstehen.

E-BIKES

Es sieht aus wie von Geisterhand angeschoben – doch dahinter steckt ein akkubetriebener Elektromotor, der den urbanen RadfahrerInnen zusätzlichen Schwung verleiht. Scheinbar mühelos gleiten die Elektrofahräder dahin. E-Bikes stehen aus gutem Grund hoch im Kurs: Sie sind umweltfreundlich und auch der laufende Betrieb ist wesentlich günstiger als etwa bei Mopeds. 100 Kilometer mit einem E-Bike kosten gerade mal 80 Cent. Benzin-Mopeds kommen in etwa auf den sechsfachen Betrag. Ein zweimonatiger Test der Elektrofahräder im Sommer 2010 fand großen Anklang. Dabei wurden 50 Elektro-RadlerInnen nicht nur mit E-Bikes ausgestattet. Von Sicherheitshelm über Pulsmesser bis hin zu Notfallset und Bekleidung sowie Fahrradschloss und Tasche reichte die Ausrüstung. Die Testphase war ein voller Erfolg und die Förderung der E-Bikes wurde verlängert.

Eine besonders ressourcenschonende Kooperation ist Wien Energie mit der Technischen Universität Wien eingegangen. Beim Freihaus an der Wiedner Hauptstraße können jetzt ebenfalls Elektrofahräder aufgeladen werden. Die Stromtankstelle bei der Technischen Universität ist besonders umweltfreundlich ausgelegt. Der Strom kommt ausschließlich aus einer Fotovoltaikanlage und nutzt somit die Sonnenenergie, um für klimafreundliche Mobilität zu sorgen.

Wer selbst einen Beitrag zu weniger Lärm- und Schadstoffemissionen leisten will, ist mit einem E-Bike gut beraten. Die Stadt Wien und Wien Energie fördern die Anschaffung eines solchen Elektrofahrers mit 30 Prozent des Anschaffungspreises bis zu einer Höhe von 300 Euro. Das Antragsformular für die Förderung ist im Internet unter www.wien.at zu finden. Die AntragstellerInnen müssen allerdings ihren Hauptwohnsitz in Wien haben.





Sanfte Mobilität: Idee für die Zukunft

„Sanfte Mobilität“ steht für ein politisches Konzept, das nachhaltige, umweltschonende, sozial verträgliche und unfallarme Fortbewegungsarten wie zu Fuß gehen, Radfahren und die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel fördert. Sanfte Mobilität bietet eine Verbesserung für BewohnerInnen, Umwelt und die Verkehrssicherheit. Dazu sind regulierende Maßnahmen vorgesehen, welche den KFZ-Verkehr auf ein notwendiges Maß einschränken und jene Fahrten vermeiden sollten, die mit „sanften“ Möglichkeiten zu bewältigen sind.

Nicht nur die Stadt Graz schreibt Lebensqualität in allen Belangen groß. Diese definiert sich durch eine intakte Umwelt, ideale Wohnbedingungen, ein attraktives wirtschaftliches Geschehen und gute Voraussetzungen für das individuelle Mobilitätsverhalten. Bei der Sanften Mobilität hat der Mensch Vorrang! Denn hier geht es darum, die einzelnen Verkehrsmittel so umwelt- und stadtverträglich wie möglich einzusetzen. Im Zentrum stehen dabei folgende Aspekte: Mehr Sicherheit für alle VerkehrsteilnehmerInnen, eine umweltschonende und effiziente Verkehrsabwicklung sowie ein möglichst attraktiver öffentlicher Raum.

CIVITAS Workshop, „Sanfte Mobilität in Europa – eine Erfolgsgeschichte“

Deshalb trafen sich am 9. und 10. Februar 2011 über 50 TeilnehmerInnen aus Politik und städtischen Verwaltungen sowie ExpertInnen aus über 20 Städten in 9 Ländern zu einem Workshop im Rahmen der CIVITAS Initiative in Graz, um Erfahrungen im Bereich der Sanften Mobilität auszutauschen und um enger im Bereich des sauberen und umweltfreundlichen Stadtverkehrs zusammenzuarbeiten. Dieser Workshop, mit anschließender Exkursion zu Umsetzungen im Bereich des nachhaltigen, städtischen Nahverkehrs in Graz (zu Mobil Zentral, der 1. österreichischen Mobilitätszentrale, sowie zum Steirischen Verkehrsverbund), wurde in Kooperation mit den Projekten PIMMS transfer, dem City Network Graz - Maribor, South East European Mobility Management Scheme sowie mit ELTIS (www.eltis.org, Europas führendes Web-Portal für Stadtverkehr und Mobilität) organisiert.

Umbruch in der Verkehrspolitik macht Sanfte Mobilität möglich!

Das Ziel der Sanften Mobilität hat für die Stadt Graz hohe Priorität; Graz ist als eine

der wichtigsten europäischen Städte seit dem Jahr 2002 in der CIVITAS Initiative vertreten, um Erfahrungen durch Workshops und internationale Delegationen von ExpertInnen und PolitikerInnen weiterzugeben. Damit hat sich die Stadt Graz nicht nur den Titel „CIVITAS Stadt des Jahres 2008“ gesichert, sondern auch den wohlverdienten Status als Vorzeigestadt für Sanfte Mobilität und für ihre jahrelange, beispielhafte Bemühung um innovative Lösungen für einen sauberen Stadtverkehr in Europa eingenommen.

Nähere Informationen über die CIVITAS Initiative finden sie unter www.civitas.eu

*Fred Dotter, Forschungsgesellschaft
Mobilität, FGM-AMOR*



Stadt Graz

Kontaktpersonen der CIVITAS Initiative in Graz

DI Gerhard Ablasser, Stadt
Graz, Stadtbaudirektion,
Referat EU-Programme und
Internationale Kooperation;

Fred Dotter, Forschungsgesellschaft Mobilität,
FGM-AMOR

FINANZEN & WIRTSCHAFT

Ertragsanteilsvorschüsse für Februar 2011 (Beträge in 1.000 Euro)

a) Berechnungsbasis für die Vorschüsse an gemeinschaftlichen Bundesabgaben (GBA)				
	Ertrag für 02/2011 ¹⁾ in 1.000 EUR	Veränderung ggü. 02/201 in %	Ertrag für 01-02/2011 in 1.000 EUR	Veränderung ggü. 01-02/2010 in %
GBA mit einheitlichem Schlüssel	5.547.618	2,0%	12.319.857	6,0%
davon:				
Veranlagte Einkommensteuer	105.595	12,9%	1.054.032	2,0%
Lohnsteuer	2.126.425	-0,7%	3.831.313	4,3%
Körperschaftsteuer	84.008		1.301.045	46,6%
Umsatzsteuer	1.892.315	-0,8%	3.856.913	2,8%
Mineralölsteuer	579.330	3,1%	911.289	2,3%
GBA mit speziellen Schlüsseln	141.260	5,7%	285.330	7,6%
davon:				
Bodenwertabgabe	57	72,8%	1.335	10,8%
Werbeabgabe	12.942	5,0%	23.721	6,6%
Grunderwerbsteuer	59.570	9,4%	123.299	13,4%
GBA gesamt	5.688.878	2,1%	12.468.213	6,0%
¹⁾ i.d.R. basierend auf dem Steueraufkommen des zweitvorangegangenen Monats				
b) Gemeindeertragsanteile				
	Vorschuss für 02/2011 in 1.000 EUR	Veränderung ggü. 02/201 in %	Vorschuss für 01-02/2011 in 1.000 EUR	Veränderung ggü. 01-02/2010 in %
Burgenland	18.169	5,1%	39.624	8,9%
Kärnten	43.447	1,3%	95.280	5,5%
Niederösterreich	113.946	3,7%	250.537	8,2%
Oberösterreich	109.219	4,4%	239.806	8,1%
Salzburg	47.800	5,1%	104.703	9,1%
Steiermark	88.714	4,8%	194.283	8,9%
Tirol	59.113	2,5%	130.049	7,4%
Vorarlberg	31.884	5,9%	70.152	9,5%
Wien	178.298	4,5%	390.031	8,3%
Summe	690.589	4,1%	1.514.466	8,2%

Ertragsanteilsvorschüsse für März 2011 (Beträge in 1.000 Euro)

a) Berechnungsbasis für die Vorschüsse an gemeinschaftlichen Bundesabgaben (GBA)				
	Ertrag für 03/2011 ¹⁾ in 1.000 EUR	Veränderung ggü. 03/201 in %	Ertrag für 01-03/2011 in 1.000 EUR	Veränderung ggü. 01-03/2010 in %
GBA mit einheitlichem Schlüssel	4.324.859	14,4%	16.644.716	8,1%
davon:				
Veranlagte Einkommensteuer	-67.551		986.482	1,9%
Lohnsteuer	1.726.508	7,3%	5.557.821	5,2%
Körperschaftsteuer	-25.002		1.276.044	52,3%
Umsatzsteuer	2.006.185	10,5%	5.863.098	5,3%
Mineralölsteuer	108.350	37,5%	1.019.640	5,2%
GBA mit speziellen Schlüsseln	134.960	2,9%	420.290	6,1%
davon:				
Bodenwertabgabe	41	-23,3%	1.376	9,4%
Werbeabgabe	10.976	10,7%	23.721	7,9%
Grunderwerbsteuer	54.095	0,7%	177.394	9,2%
GBA gesamt	4.459.819	14,0%	16.858.184	8,1%
¹⁾ i.d.R. basierend auf dem Steueraufkommen des zweitvorangegangenen Monats				
b) Gemeindeertragsanteile				
	Vorschuss für 03/2011 in %	Veränderung ggü. 03/2010 in 1.000 EUR	Vorschuss für 01-03/2011 in %	Veränderung ggü. 01-03/2010
in 1.000 EUR				
Burgenland	13.568	17,2%	53.193	10,9%
Kärnten	33.233	13,6%	128.513	7,5%
Niederösterreich	87.338	17,4%	337.875	10,4%
Oberösterreich	82.506	16,6%	322.312	10,1%
Salzburg	37.106	10,7%	141.809	9,5%
Steiermark	68.185	17,8%	262.467	11,1%
Tirol	45.257	12,0%	130.049	8,6%
Vorarlberg	24.740	19,6%	94.892	12,0%
Wien	135.825	15,7%	525.856	10,1%
Summe	527.757	15,7%	2.042.222	10,1%

Risiken von Nanomaterialien für Umwelt und Mensch

Die Nanotechnologien gelten als wichtige Zukunftstechnologien. Eine Technologie, die dermaßen große Potenziale verspricht, muss auch kritisch in Hinblick auf mögliche Gesundheitsrisiken betrachtet werden.

Die Nanotechnologien gehören zu den konvergierenden Technologien und arbeiten interdisziplinär mit den Bereichen der Biotechnologien, Informationstechnologien und den Neurowissenschaften (NBIC) zusammen. Sie bilden ein Forschungsfeld mit revolutionären Möglichkeiten in den unterschiedlichsten Anwendungsbereichen und stellen seit den

letzten Jahren den Mittelpunkt wissenschaftlichen, forschungspolitischen und zunehmend auch öffentlichen Interesses dar. Der Name der Nanotechnologien leitet sich vom griechischen Wort „nanos“ ab, was Zwerg bedeutet. Im wissenschaftlichen Zusammenhang spricht man von einer Größenordnung: nämlich 10^{-9} . Zur besseren Vorstellung sei folgender Vergleich genannt: Ein Nanopartikel verhält sich in seiner Größe zu einem Fußball, wie der Fußball sich zum gesamten Erdball verhält. So ist ein Nanometer (nm) rund 80.000 Mal kleiner als der Durchmesser

eines menschlichen Haars und noch immer rund 7.000 Mal kleiner als ein rotes Blutkörperchen.

Nanomaterialien

Nanopartikel sind im Alltag grundsätzlich nichts Neues, da sie in der Natur seit jeher vorkommen: 1.) die biologischen Nanomaterialien findet man z.B. in Milch, Ferritin oder als Viren; 2.) natürliche Nanomaterialien entstehen durch Vulkanasche, aber auch durch Waldbrände. Letztlich gibt es noch 3.) die industriell hergestellten Nanomaterialien (Dieselabgase, airborne particles) und 4.) die „engineered nanoparticles“, die vom Menschen hergestellt werden, um neue Eigenschaften und Funktionalitäten zu entwickeln [1].

Laut Vorhersagen wird die Produktion von Nanomaterialien bis ins Jahr 2020 um das 25-fache steigen, wobei Schätzungen zu Folge bis zum Jahr 2014 mehr als 15% aller weltweit hergestellten Produkte nanostrukturierte Materialien enthalten werden [2, 3]. Prognosen zeigen, dass der weltweite „Wert“ der Nanotechnologien im Jahr 2015 auf 1,0 Trillionen US-Dollar mit rund 2 Millionen ArbeitnehmerInnen geschätzt wird [4, 5]. Die Anwendungsgebiete sind sehr vielfältig und reichen von der Automobilindustrie, der Elektro- und Elektronikindustrie, der Bauindustrie bis hin zur Lebensmittelindustrie und in den Life Science-Bereich, wo Nanomaterialien für Biochips aber auch im Bereich medizinischer Diagnostik eingesetzt werden. Die Anwendungsfelder in der medizinischen Nanotechnologie liegen vor allem in der Entwicklung von intelligenten Arzneimitteln. Nanomaterialien können auf Grund ihrer Größe biologische Barrieren (leicht) durchdringen und stellen daher geeignete Transportsysteme für neuartige Wirkstoffmoleküle dar, um diese zielgerichtet im menschlichen Körper zu transportieren (Drug Targeting) und zielgesteuert abzugeben (Drug Delivery). Dies erlaubt maßgeschneiderte Therapien und verringert Nebenwirkungen. Die hauptsächlich verwendeten Materialgruppen sind in Abbildung 2 dargestellt.

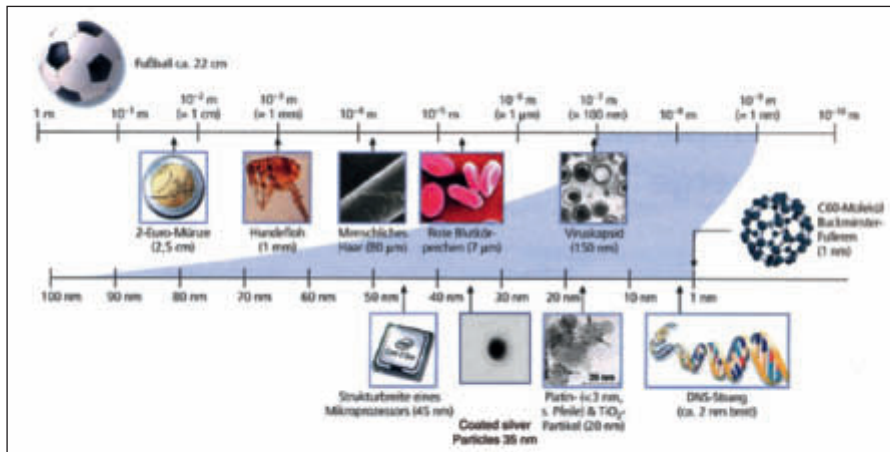


Abb. 1: Größenvergleiche im Nanometerbereich (modifiziert nach: The Royal Society & Academy of Engineering, NanoScience and Nanotechnology, <http://www.mindfully.org/Technology/2004/Buckyball-Football1jul04.htm>)

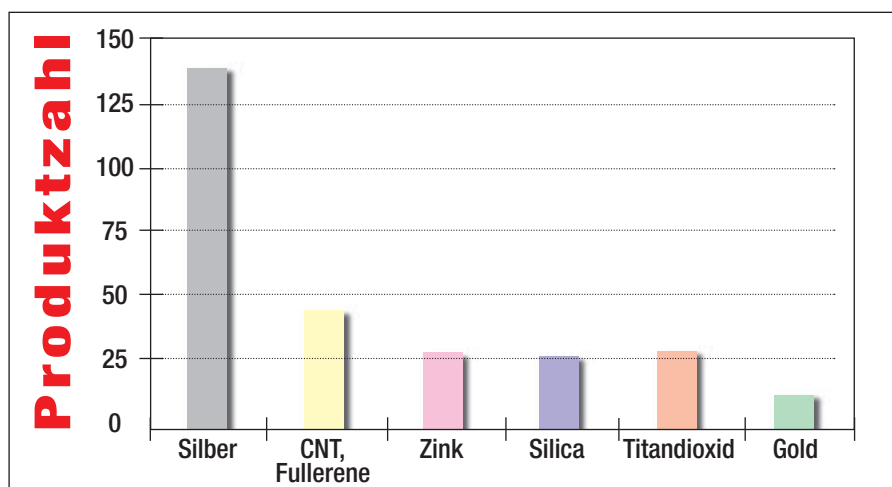


Abb. 2: Auflistung der Materialgruppen, die hauptsächlich in der Verarbeitung von Nanoprodukten verwendet werden (Stand 2007) [6].

UMWELT

Während am Beginn hauptsächlich positive Eigenschaften diskutiert wurden, hat sich mittlerweile eine Risikodebatte zum Thema Nanotechnologien entwickelt. Die historische Rückblende zeigt, dass technologische Innovationen auch neue Gefahren für den Menschen und die Umwelt mit sich bringen. Als Beispiel sei hierzu die Asbestproblematik zu erwähnen, deren gesundheitsgefährdendes Potenzial die technologisch hervorragenden Eigenschaften des Asbestes überschattet. In Hinblick auf diese gewaltigen Ressourcen und die Frage nach möglichen Gesundheits- und Umweltrisiken, ist eine Risikoforschung dringend notwendig, da jede neue erfolgsversprechende Technologie nur dann genutzt werden kann, wenn die Sicherheitsaspekte zur Herstellung und Anwendung neuartiger Materialien und Produkte für Mensch und Umwelt abgeklärt sind.

Die Nanotoxikologie befasst sich mit den Wirkungen von Nanomaterialien auf lebende Organismen [7]. Die Internationale Organisation für Normung (ISO) entwickelte eine gültige Nomenklatur und Terminologie im Zusammenhang mit Nanotechnologien. Dabei handelt es sich bei Nanomaterialien um Nanoobjekte (1-100 nm) oder nanostrukturierte Materialien, die definitionsgemäß ein-, zwei- oder dreidimensionale Strukturen aufweisen und nanoskalig sind. Zu den Nanoobjekten zählen Nanoplättchen, Nanostäbchen und Nanopartikel. Nanostrukturierte Materialien haben eine innere nanoskalige Struktur und beinhalten als typische Vertreter Verbundsysteme (Aggregate und Agglomerate) von Nanoobjekten (ISO Technical Committee 229) [8].

Warum sind diese Materialien möglicherweise für den Menschen gefährlich?

Beim Übergang von (chemischen) Materialien in den Nanometerbereich sind klassische physikalische Grundsätze nicht mehr anwendbar; vielmehr gelten die Gesetze der Quantenphysik. Durch die Verkleinerung der „Bulk Materialien“ in den Nanogrößenbereich verändern sich zum einen wesentliche Stoffcharakteristika, wie Löslichkeit, Transparenz, Farbe, Schmelzpunkt, aber auch deren optische, magnetische oder elek-

trische Eigenschaften. Zum anderen ändert sich mit abnehmender Größe das Verhältnis zwischen Masse und Oberfläche, denn je kleiner ein Körper wird, umso größer wird seine Oberfläche im Verhältnis zur Masse. Dabei kann die Toxizität sowohl von der spezifischen Oberfläche als auch von der Oberflächenchemie abhängen. Weiters darf nicht außer Acht gelassen werden, dass neben der aufgenommenen Dosis, der Bioverfügbarkeit und der Biopersistenz von Stoffen auch die Größe eines Teilchens die Toxizität eines Stoffes bestimmt; je kleiner der Partikel, desto toxischer kann er wirken [9].

Wie gelangen diese Materialien in den menschlichen Körper?

Prinzipiell interagiert der menschliche Körper mit der Umwelt auf unterschiedliche Weise, d.h. jede Oberfläche (Haut, Mundschleimhaut, Nase, etc.), die in Berührung mit der Umgebung steht, fungiert als Barriere und schützt den Menschen vor dem Eindringen von Fremdstoffen. Nanomaterialien wiederum sind klein genug, um diese Barriersysteme (teilweise) zu überwinden und in den Körper einzudringen.

Die Aufnahme von Nanomaterialien (NM) kann grundsätzlich über drei verschiedene Wege erfolgen: zum einen inhalativ über die Atemwege, zum anderen dermal über die Haut und oral über den Magen/Darm-Trakt (Abbildung 3).

Um das eventuell damit verbundene Risikopotenzial von Nanomaterialien abschätzen zu können, ist eine Bestimmung ihrer Toxizität wichtig. Die Methoden, die dazu herangezogen werden, basieren auf existierenden Standardmethoden (Test Guidelines) der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD), die zurzeit erweitert und angepasst werden. Diese Standardmethoden prüfen sowohl die Effekte, d.h. Struktur- und Funktionsschäden auf Gewebe, die durch Nanomaterialien verursacht werden, als auch die Potenz (i.e., Korrelation der Massenkonzentration mit der Wirkung) [10]. Um in den Körper zu gelangen, muss das Material dispergiert vorliegen. Da diese Dispersionen durch das Vorliegen von z.B. Proteinen wiederum Einfluss auf mögliche Wirkungen im Organismus nehmen können, ist eine vorangegangene Charakterisierung wesentlich. Dies betrifft vor allem Tests, die in-vitro,

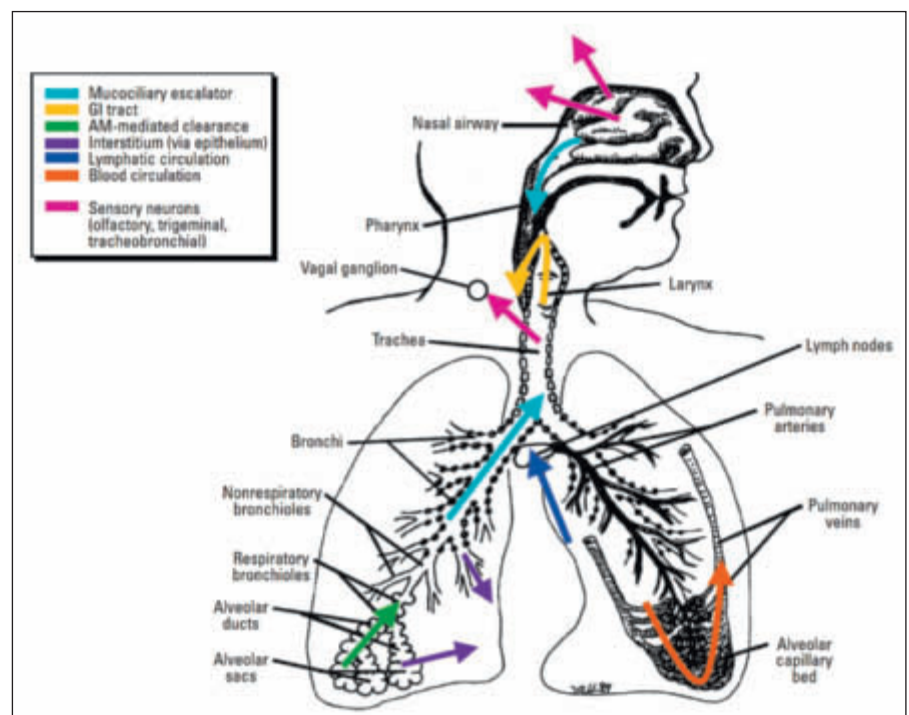


Abb. 3: Aufnahmerouten von Nanomaterialien in den menschlichen Körper [7]

d.h. außerhalb des Organismus mit Zellsystemen, durchgeführt werden. Als Beispiel zur Veranschaulichung (Abbildung 4) sei hier das Verhalten von Nanopartikeln in Speichel dargestellt, die zeitabhängig im physiologischen Medium aggregieren und damit ihre Größe ändern. Zusätzlich können aufgrund der veränderten physikalischen und chemischen Eigenschaften von Nanomaterialien (NMn) unterschiedliche Standardtests beeinflusst werden. So beruht z.B. die Testung auf Zellschädigung in der Regel auf Farbreaktionen, Änderungen von Fluoreszenz oder Aussendung von Lichtblitzen (Chemolumineszenz). Durch NMn kann es zu einer Absorption oder Streuung des Lichtes kommen, die beim gleichen, jedoch größer strukturierten Material nicht zu beobachten ist. Aus diesem Grund müssen etablierte Tests hinterfragt und für NMn neu standardisiert werden. Ein bisher noch wenig untersuchtes Problem stellt die Persistenz (Akkumulation) nicht abbaubarer NMn im Organismus dar. Dabei könnte es zu eingeschränkter Zell- oder Organfunktion aufgrund zellulärer Akkumulation und chronischen Entzündungsreaktionen kommen.

Aufnahme von Nanomaterialien

Die meisten bekannten toxikologischen Studien befassen sich mit der inhalativen und dermalen Aufnahme von NMn. Die Untersuchungen der Wirkung von NMn auf orale Schleimhäute (bukkal, gastrointestinal) sind im Vergleich dazu sehr spärlich.

• inhalativ

Nanopartikel, die inhalativ in den Körper, also in die Lunge gelangen, können sehr leicht durch unspezifische Interaktionen mit der Zellmembran in Zellen aufgenommen werden. Werden diese Partikel von Makrophagen inkorporiert, lösen sie Reaktionen des Immunsystems aus. Je kleiner die Partikel, umso toxischer werden sie, da ihre Oberfläche katalytisch wirksam wird und das umliegende Gewebe durch chemische Aktivitäten schädigen kann. Die Nanopartikel, die nicht von Zellen des Im-

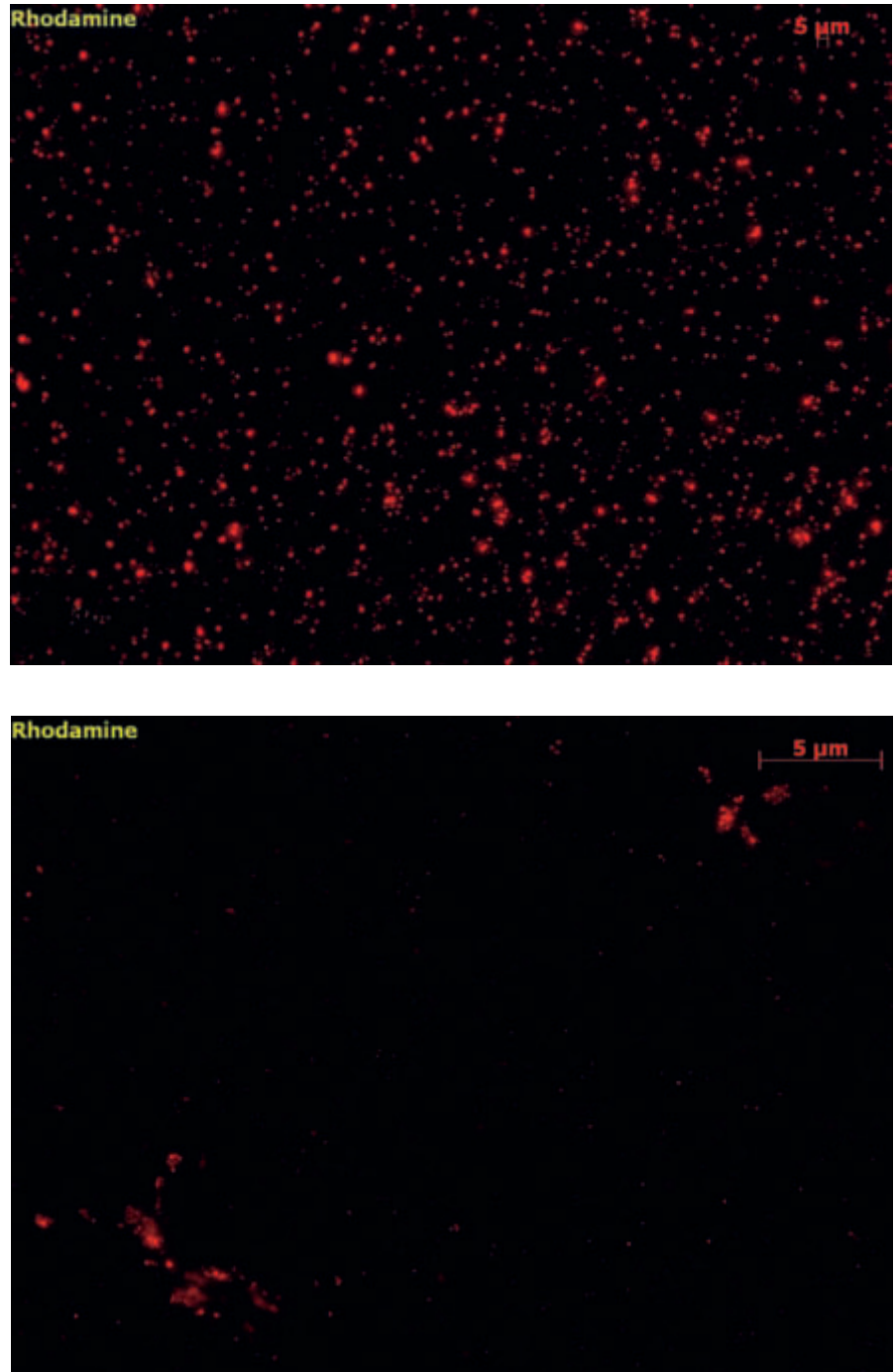


Abb. 4: Verhalten von dispergierten fluoreszenzmarkierten Nanopartikeln im Speichel; oben: Dispersion nach 10 Minuten; unten: Dispersion nach einer Stunde.

munsystems aufgenommen werden und nicht durch Makrophagen eliminiert werden, lagern sich im Interstitium des Lungengewebes ab, d.h. überschreitet die Anzahl der eintretenden Partikel ein gewisses Maß, so

wird das Immunsystem überlastet, es kommt zum sogenannten overload. Diese Überlastung führt zu oxidativen Stressreaktionen, wie Entzündungen im umliegenden Gewebe, die auf der Bildung von freien Radikalen

UMWELT

basieren. Vor allem Nano-Titandioxid (TiO_2) und Quarznanopartikel können ernsthafte Lungenschäden verursachen, wobei generell für alle Materialien gilt, dass viele inhalierbare Partikel mit niedriger intrinsischer Toxizität zu den Zellen, ab bestimmten Dosen, zu diversen Lungenerkrankungen führen können. In Folge kann es sogar zu einer Translokation in das Interstitium und in die Lymphknoten bzw. durch das Blut in andere Organe kommen [11-14].

• **dermal**

Die Haut ist ein lebenswichtiges Organ und bietet Schutz vor Kälte, Hitze, Strahlung, Druck, chemischen Schädigungen, Wasser- und Wärmeverlust. Durch ihren Säureschutzmantel wirkt sie aktiv gegen das Eindringen fremder Keime, kann aber auch bestimmte Wirkstoffe resorbieren. In vielen Sonnenschutzmitteln werden Titandioxid (TiO_2) Nanopartikel als physikalische UV-Filter verwendet. TiO_2 zählen außerdem zu den Pigmenten, die bei Partikelgrößen $> 1 \mu\text{m}$ einen weißen Film auf der Haut hinterlassen, ein Aspekt, der für den Verbraucher unerwünscht ist. Durch Verkleinerung dieser Pigmente in den Nanometerbereich werden diese Partikel transparent, ohne ihren Lichtschutz durch Lichtstreuung und Lichtreflektion zu verlieren. Seit geraumer Zeit wird diskutiert, ob TiO_2 -Nanopartikel über die Haut in vitales Gewebe eindringen können. Im Rahmen des EU Projektes Nanoderm konnte festgestellt werden, dass bei der Testung von TiO_2 an gesunder Haut keine Gesundheitseffekte bei der topischen Anwendung in Sonnencremes zu erwarten sind. Untersuchungen an geschädigter Haut sind noch ausständig [15].

• **oral**

Die orale Aufnahme von NMn (durch Trinkwasser, Lebensmitteln etc.) ist bislang wenig erforscht. Selbst mit der Atemluft aufgenommene Partikel können sich am Epithel des Atemtraktes (Mund, Nase) ablagern und/oder durch den mukoziliaren Rücktransport in den Magen/Darm-Trakt gelangen. Durch die pH-Verschiebung vom „sauren Magen“ in den „basischen Darm“ werden NMn „gestresst“, ändern ihre Löslichkeit, ihre ionischen Eigenschaften, ihre Oberflächeneigenschaften und können da-

durch ein gesundheitliches Risiko darstellen [16, 17]. Die Auswirkung der Exposition von NMn auf die Schleimhäute der Mundhöhle ist bislang nicht erforscht, dementsprechend stellt diese Fragestellung einen dringlichen Forschungsschwerpunkt dar. Mit diesem Schwerpunktthema beschäftigt sich das Institut für Pharmazeutische Wissenschaften / Bereich Pharmazeutische Technologie der Karl-Franzens-Universität Graz, um einerseits mögliche Risiken suffizient abschätzen zu können und andererseits die Möglichkeiten für neue und sichere Applikations- und Anwendungsformen im medizinischen Bereich zu öffnen.

Fazit

Trotz der ständig steigenden Zahl an Publikationen ist eine Risikoabschätzung dieser Technologie aufgrund der oftmalig widersprüchlichen Datenlage noch nicht möglich. Um im Bereich Sicherheit voranzukommen, ist es notwendig, sich zu vernetzen, d.h. mit ExpertInnen aus den unterschiedlichen Fachrichtungen auf nationaler und internationaler Ebene zusammenzuarbeiten. Dazu wurde in Österreich für den wissenschaftlichen Bereich eine Netzwerk-Plattform, das European Center for Nanotoxicology (Euro-NanoTox) gegründet, das sich mit 1.) der Erarbeitung, Etablierung und Durchführung von standardisierten toxikologischen Untersuchungsmethoden, 2.) der Mitarbeit bei der Etablierung internationaler Standards und 3.) dem Aufbau und der Pflege von internationalen Kontakten beschäftigt (www.euro-nanotox.com). Das Verständnis der Zusammenhänge in der Nanodimension stellt die Basis für eine innovative Produktentwicklung dar, um das Potenzial von nanostrukturierten Materialien in den unterschiedlichsten Anwendungsbereichen effizient nutzen zu können. Die Abklärung möglicher toxischer Effekte auf Mensch und Umwelt darf dementsprechend nicht außer Acht gelassen werden.

Eva Roblegg, Institut für Pharmazeutische Wissenschaften, Bereich Pharmazeutische Technologie an der Karl-Franzens-Universität Graz

Literatur:

- [1] W. Aust, N. Daum, M. Bloching, V. Armbruster, E. Jung, C. Sprau, M. Müller, A. Boehm, C. Mozet, G. Wichmann, A. Dietz, [Risk of nanoparticles?]. *Laryngorhinootologie* 88(3) (2009) 162-166.
- [2] N. Lewinski, V. Colvin, R. Drezek, Cytotoxicity of nanoparticles. *Small* 4(1) (2008) 26-49.
- [3] G. Bystrzejewska-Piotrowska, J. Golimowski, P.L. Urban, Nanoparticles: Their potential toxicity, waste and environmental management. *Waste Manag* (2009).
- [4] M.C. Roco, W.S. Brainbridge, Societal implications of nanoscience and nanotechnology: Maximizing human benefit. *J Nanopart Res* 7(1) (2005) 1-13.
- [5] Q. Chaundry, J. Blackburn, P. Floyd, C. George, T. Nwaogu, A. Boxall, R. Aitken, A scoping study to identify gaps in environmental regulation for the products and applications of nanotechnologies, Department for Environment, Food and Rural Affairs, London, 2006.
- [6] S.F. Hansen, Regulation and Risk Assessment of Nanomaterials - Too Little, Too Late?, Kgs.Lyngby, 02/09 2009.
- [7] G. Oberdörster, E. Oberdörster, J. Oberdörster, Nanotoxicology: An emerging discipline evolving from studies of ultrafine particles. *Environmental Health Perspectives* 113(7) (2005) 823-839.
- [8] V.u.L. Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Stiftung Risiko Dialog St.Gallen Informationsplattform Nanosicherheit.
- [9] M.B. Müller, A., Nanotoxikologie eine Standortbestimmung. Institut und Poliklinik für Arbeitsmedizin der Universität des Saarlandes, 2008, p. 14.
- [10] R. Landsiedel, K. Wiench, W. Wohlleben, Geeignete Methoden zur Prüfung der Sicherheit von Nanomaterialien. *Chemie Ingenieur-Technik* 11(80) (2008) 1641-1651.
- [11] T.R.S.a.r.A.o. Engineering, Possible adverse health, environmental and safety impacts. *Nanoscience and Nanotechnologies* (2004) 1 - 50.
- [12] D.B. Warheit, B.R. Lawrence, K.L. Reed, D.H. Roach, G.A. Reynolds, T.R. Webb, Comparative pulmonary toxicity assessment of single-wall carbon nanotubes in rats. *Toxicol Sci* 77(1) (2004) 117-125.
- [13] R.P. Schins, R. Duffin, D. Hohn, A.M. Knaapen, T. Shi, C. Weishaupt, V. Stone, K. Donaldson, P.J. Borm, Surface modification of quartz inhibits toxicity, particle uptake, and oxidative DNA damage in human lung epithelial cells. *Chem Res Toxicol* 15(9) (2002) 1166-1173.
- [14] C.L. Tran, D. Buchanan, R.T. Cullen, A. Searl, A.D. Jones, K. Donaldson, Inhalation of poorly soluble particles. II. Influence Of particle surface area on inflammation and clearance. *Inhal Toxicol* 12(12) (2000) 1113-1126.
- [15] T. Butz, Wissen und Wissenslücken zum Thema Hautpenetration von Nanopartikeln in Sonnenschutzmitteln. *News Analytik* (2008) 1-5.
- [16] P.H. Hoet, I. Bruske-Hohlfeld, O.V. Salata, Nanoparticles - known and unknown health risks. *J Nanobiotechnology* 2(1) (2004) 12.
- [17] E. Roblegg, F. Sinner, A. Zimmer, Health Risks of Nanotechnology. *Euronanotox Letter*, ISSN: 2074-8515 1 (2009) 1-18.

Ausschüsse, Sitzungen, Tagungen

4. April 2011: **Umweltausschuss**,
Innsbruck (Information: Guido Dernbauer,
Tel.: +43(0)1/4000 89992,
E-Mail: guido.dernbauer@staedtebund.gv.at)

4. bis 6. April 2011: **Fachausschuss für Marktangelegenheiten**,
Salzburg (Information: Ulla Weinke, Tel.: +43(0)1/4000-89996,
E-Mail: ulla.weinke@staedtebund.gv.at)

5. bis 6. April 2011: **Fachausschuss für Integration**,
Klagenfurt (Information: Sevim Aksakalli, Tel.: +43(0)1/4000 89975,
E-Mail: sevim.aksakalli@staedtebund.gv.at)

6. April 2011: **Finanzkommission**,
Wien (Information: Oliver Puchner,
Tel.: +43(0)1/4000 89994,
E-Mail: oliver.puchner@staedtebund.gv.at)

6. April 2011: **Frauenausschuss**,
Wien (Information: Christina Aigner, Tel.: +43(0)1/4000 89995,
E-Mail: christina.aigner@staedtebund.gv.at)

6. bis 7. April 2011: **Arbeitskreis Energiekonzepte**,
Bregenz (Information: Guido Dernbauer, Tel.: +43(0)1/4000 89992,
E-Mail: guido.dernbauer@staedtebund.gv.at)

11. bis 12. April 2011: **Sozial- und Gesundheitsausschuss**,
Klagenfurt (Information: Christina Aigner, Tel.: +43(0)1/4000 89995,
E-Mail: christina.aigner@staedtebund.gv.at)

20. bis 21. April 2011: **Fachausschuss für Schulverwaltung**,
Kapfenberg (Information: Sevim Aksakalli, Tel.: +43(0)1/4000-89975,
E-Mail: sevim.aksakalli@staedtebund.gv.at)

28. April 2011: **Arbeitsgruppe GIS-KoordinatorInnen**,
Wien (Information: Johannes Eschenbacher, Tel.: +43(0)1/4000-89984,
E-Mail: johannes.eschenbacher@stadtebund.gv.at)

28. bis 29. April 2011: **Fachausschuss für Abfallwirtschaft und Städtereinigung**, Wiener Neustadt (Information: Guido Dernbauer,
Tel.: +43(0)1/4000 89992,
E-Mail: guido.dernbauer@staedtebund.gv.at)

28. bis 29. April 2011: **Fachausschuss für Rechtsangelegenheiten**,
Krems (Information: Johannes Schmid, Tel.: +43(0)1/4000-89982,
E-Mail: johannes.schmid@staedtebund.gv.at)

Voraussichtlich

28. bis 29. April 2011: **Verkehrsausschuss**,
Linz (Information: Melanie Lutz, Tel.: +43(0)1/4000 89989,
E-Mail: melanie.lutz@staedtebund.gv.at)

4. bis 5. Mai 2011: **Fachausschuss für Kontrollangelegenheiten**,
Wien (Information: Oliver Puchner, Tel.: +43(0)1/4000-89994,
E-Mail: oliver.puchner@staedtebund.gv.at)

9. bis 10. Mai 2011: **Kulturausschuss**,
Baden (Information: Christina Aigner, Tel.: +43(0)1/4000-89995,
E-Mail: christina.aigner@staedtebund.gv.at)

12. bis 13. Mai 2011: **RaumplanerInnen-Ausschuss**,
St. Pölten (Information: Melanie Lutz, Tel.: +43(0)1/4000 89989,
E-Mail: melanie.lutz@staedtebund.gv.at)

25. bis 27. Mai 2011: 61. **Österreichischer Städtetag**,
St. Pölten (Information: Guido Dernbauer, Tel.: +43(0)1/4000 89992,
E-Mail: guido.dernbauer@staedtebund.gv.at)

2. Juni 2011: **Workshop Daseinsvorsorge**,
Wien (Info: Magistratabteilung 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, E-Mail: johannes.schmid@staedtebund.gv.at)

16. bis 17. Juni 2011: **Netzwerk Gesunde Städte**,
Krems (Information: Peter Lüftenegger, Tel.: +43(0)1/4000-76927,
E-Mail: lueftenegger@wag-gf.at)

21. bis 22. Juni 2011: **Fachausschuss für IT**,
Linz (Information: Johannes Eschenbacher, Tel.: +43(0)1/4000-89984,
E-Mail: johannes.eschenbacher@stadtebund.gv.at)

13. bis 14. Oktober 2011: **Fachausschuss für Stadtvermessung**,
Wolfsberg (Information: Johannes Eschenbacher,
Tel.: +43(0)1/4000-89984,
E-Mail: johannes.eschenbacher@stadtebund.gv.at)

Alle rot markierten Termine sind ausschließlich für die Mitglieder des Städtebundes

DIE HAFTUNG IM GEMEINDEABGABENRECHT

1. Differierende Rechtsinstitute

Grundsätzlich muss zwischen den Rechtsinstituten Rechtsnachfolge, Gesamtschuld, Haftung unterschieden werden.

1.1. Rechtsnachfolge

Wird ein Unternehmen oder ein im Rahmen eines Unternehmens geführter Geschäftsbetrieb im Ganzen übereignet, so haftet gemäß § 14 Abs. 1 BAO der Erwerber

- für Abgaben, bei denen die Abgabepflicht sich auf den Betrieb des Unternehmens gründet, auf den Zeitraum des letzten, vor der Übereignung liegenden Kalenderjahres,

- für gleichfalls derartige abzuführende Steuerabzugsbeträge.

Diese Verpflichtung gilt vor allem insbesondere nur insoweit als

- der Erwerber im Zeitpunkt der Über-eignung die in Betracht kommenden Abgabenschuldigkeiten kannte oder kennen musste,
- als der Erwerb nicht im Zuge eines Vollstreckungsverfahrens aus einer Insolvenzmasse im Sinne des § 2 Abs. 2 Insolvenzordnung oder während der Überwachung durch eine im Sanierungsplan bezeichnete Person erfolgt.

1.2. Gesamtschuld

Gesamtschuldner mit dem Status von Mitschuldnern zur ungeteilten Hand gemäß § 891 ABGB sind Personen, welche

- nach Abgabenvorschriften dieselbe abgabenrechtliche Leistung schulden,
- gemeinsam zu einer Abgabe heranzuziehen sind, wie etwa Gesellschafter einer nach bürgerlichem Recht nicht rechtsfähigen

Personenvereinigung (Personengemeinschaft wie etwa Arbeitsgemeinschaft).

Typische Formen von Gesamtschuldner sind

- die Miteigentümer einer Liegenschaft, wonach gemäß § 9 Abs. 2 Grundsteuergesetz 1955 Grundsteuerschuldner grundsätzlich der Eigentümer ist, wenn jedoch der Steuergegenstand mehreren Eigentümern gehört, diese Gesamtschuldner sind,
- Personengesellschafter, weil nach § 6 KommStG 1993 für den Fall, dass das Unternehmen für Rechnung mehrerer Personen betrieben wird, diese Personen (Personengesellschafter wie Komplementäre/Kommanditisten) und der Unternehmer selbst Gesamtschuldner sind. Dies hat zur Folge, dass die Abgabensbehörde berechtigt ist, die jeweilige Abgabenschuld (Kommunalsteuer, Grundsteuer) bescheidmäßig (Haftung bei Gesamtschuld unzulässig)

- von einem einzigen Gesamtschuldner,
- von allen Gesamtschuldnern
- von den einzelnen Gesamtschuldnern anteilmäßig oder
- sukzessive von einzelnen Gesamtschuldnern einzufordern.

Zusammen darf jedoch die Gesamtschuld nur einmal gefordert werden, das heißt, wenn die Abgabenerfüllung durch einen gesamt oder mehreren anteilmäßig erfolgt ist, sind die übrigen Gesamtschuldner von einer weiteren Entrichtung der Gesamtschuld befreit.

Das Gesamtschuldverhältnis selbst entsteht rechtlich

- auf Grund entsprechender Rechtsnormen (§ 6 KommStG oder § 9 Grundsteuergesetz),
- durch Verwirklichung des Tatbestandes des Innehabens eines Grundstückes (Grundsteuer ist Realsteuer) oder der Entrichtung von Arbeitslöhnen.

1.3. Haftung

Nach § 9 BAO haften

- die zur Vertretung juristischer Personen berufenen Personen,
- die gesetzlichen Vertreter natürlicher Personen

neben den durch sie vertretenen Abgabepflichtigen für die diese treffenden Abgaben insoweit, als die Abgaben in Folge schuldhafter Verletzung der den Vertretern auferlegten Pflichten nicht eingebracht werden können (Ausfallhaftung).

Daneben haften gemäß § 9 Abs. 2 BAO Notare, Rechtsanwälte und Wirtschaftstreuhänder wegen Handlungen, die sie in Ausübung ihres Berufes bei der Beratung in Abgabensachen vorgenommen haben nur dann, wenn diese Handlungen (Beratung) eine Verletzung ihrer Berufspflicht enthalten.

Bei der oben dargestellten persönlichen Haftung der genannten Vertreter handelt es sich um eine Haftung, die ad personam geltend gemacht wird; eine persönliche Haftung betrifft z.B. gemäß § 12 BAO die Gesellschafter einer abgabepflichtigen und voll (teilweise) rechtsfähigen Personenvereinigung ohne eigene Rechtspersönlichkeit, wie Gesellschafter einer OG/KG (bei Kommunalsteuer keine persönliche Haftung, nur Gesamtschuld).



Bildbox

Daneben gibt es noch die sachliche Haftung nach § 8 BAO, wie etwa für Grundsteuer, wonach die Abgabenbehörde bis zur vollständigen Entrichtung der Abgabe sowohl eine persönliche Haftung (§ 10 GrStG) als auch eine sachliche Haftung (§ 11 GrStG) geltend machen kann.

2. Haftungsverfahren

2.1. Haftungsgeltendmachung

Die Geltendmachung der persönlichen Haftung erfolgt durch Haftungsbescheide, die rechtskräftige Bestätigung eines Ausgleichs (Zwangsausgleich) des Primärschuldners ermöglicht dennoch eine Haftungsgeltendmachung (Ritz/Rathgeber/Koran „Abgabenordnung neu“, Linde Verlag).

Der Haftungsbescheid ist grundsätzlich innerhalb der Einhebungsverjährungsfrist nach § 238 BAO, d.h. binnen 5 Jahre nach Ablauf des Kalenderjahres, in dem die Abgabe fällig geworden ist, zu erlassen. Wenn noch kein Abgabenbescheid erlassen wurde und auf Grund der Auflösung der abgabepflichtigen Gesellschaft und Löschung im Firmenbuch rechtlich nicht mehr möglich ist, ist die erstmalige Geltendmachung des Abgabenanspruches im Wege eines Haftungsbescheides allerdings gemäß § 224 Abs. 3 BAO nach Eintritt der Verjährung des Rechtes zur Festsetzung der Abgabe (Festsetzungsverjährung) rechtlich nicht zulässig; dies betrifft jene Fälle, in denen z.B. der Geschäftsführer einer bereits gelöschten Kapitalgesellschaft oder der Obmann eines aufgelösten Vereins erstmalig für die Abgabenverbindlichkeiten im Wege eines Haftungsbescheides beansprucht wird. Nachdem der Gesetzgeber nicht auf die Verjährungsfrist, sondern auf die Verjährung des Rechtes zur Festsetzung der Abgabe abstellt, ist daraus zu folgern, dass die Verjährung dieses Rechtes im Sinne des § 209 BAO „unterbrochen“ werden kann; danach wird die Verjährung durch jede zur Durchsetzung des Abgabenanspruches oder Feststellung der Abgabepflichtigen unternommene, nach außen erkennbare und amtsintern dokumentierte Amtshandlung unterbrochen und mit Ablauf des Kalenderjahres, in dem die Unterbrechung eingetreten ist, verlängert sich die Verjährungsfrist gemäß

§ 209 Abs. 1 BAO um ein weiteres Jahr. Verjährungsunterbrechungen können gegenüber dem Primärschuldner (Gesellschaft, Verein) erfolgen und wirken auch gegenüber den Haftenden.

Die für die Haftungsgeltendmachung relevante Einhebungsverjährung wird

- gemäß § 238 Abs. 3 lit. b BAO gehemmt, solange die Einhebung der Abgaben ausgesetzt ist (zwischen Bewilligung und der Verfügung des Ablaufs der Aussetzung),
- durch Anmeldung der Abgabenrückstände im Konkurs unterbrochen (VwGH-Erkenntnis vom 12.10.2009, Zl. 2009/16/0084); mit Rechtskraft des Beschlusses über die Konkursaufhebung beginnt die 5-jährige Verjährungsfrist für die Abgabeneinhebung neu zu laufen.

2.2. Haftungsbescheid

Die Haftungsinanspruchnahme setzt allerdings grundsätzlich nicht voraus, dass die Abgabenschuld dem Primärschuldner überhaupt gegenüber geltend gemacht wurde (Ritz/Rathgeber/Koran „Abgabenordnung neu“, Linde Verlag).

Sofern ein Abgabenbescheid der Haftung voraus gegangen ist, ist die Abgabenbehörde bei der Haftungsgeltendmachung an diesen Abgabenbescheid grundsätzlich gebunden; gleichzeitig ist die Abgabenbehörde aber verpflichtet, im Rahmen des Haftungsbescheides auch den Abgabenbescheid dem Haftenden zuzustellen. Ist allerdings ein Abgabenbescheid dem Abgabenschuldner gegenüber noch nicht ergangen und wird die Abgabenschuld erstmalig im Rahmen des Haftungsbescheides geltend gemacht, dann muss sichergestellt sein, dass dem Haftenden, von den Voraussetzungen, die ein Bescheid über den Abgabenanspruch hätte und die letztendlich zur Geltendmachung der Haftung geführt haben, Kenntnis beschafft wird (VwGH-Erkenntnis vom 11.07.2000, Zl. 2000/16/0227).

Eine Besonderheit besteht noch hinsichtlich der Zustellung von Abgaben-, aber auch Haftungsbescheiden während eines Insolvenzverfahrens. Der Masseverwalter (Insolvenzverwalter seit der Insolvenzordnung 2010) ist für die Zeit seiner Bestellung gesetzlicher Vertreter und er tritt

in einem Abgabenverfahren nach Konkurseröffnung (Insolvenzeröffnung) an die Stelle des Gemeinschuldners, soweit es sich um aktive oder passive Bestandteile der Konkursmasse (Insolvenzmasse) handelt. Die Abgaben sind daher während des Insolvenzverfahrens direkt gegenüber dem Masseverwalter festzusetzen bzw. zu adressieren, im Spruch aber dem Abgabenschuldner die Abgabenschuld vorzuschreiben (VwGH-Erkenntnis vom 24.6.2009, Zl. 2009/15/0044); dies gilt in gleicher Weise für einen Haftungsbescheid.

Die Haftenden haften solidarisch und es können einzelne Haftende sukzessive zur Haftung herangezogen werden (VwGH-Erkenntnis vom 20.01.2010, Zl. 2009/13/0019).

2.3. Haftungsvoraussetzungen

Grundsätzlich sind folgende Voraussetzungen für die Geltendmachung einer Haftung (Vertreterhaftung) erforderlich:

- das Bestehen einer Abgabenforderung gegen den Primärschuldner,
- die Uneinbringlichkeit beim Vertretenen (Gesellschaft, Verein),
- die Pflichtverletzung des Vertreters,
- die Kausalität zwischen Pflichtverletzung und Uneinbringlichkeit,
- eine Ermessensentscheidung der Abgabenbehörde.

2.3.1. Die Uneinbringlichkeit der betreffenden Abgabenschuldigkeit muss im Zeitpunkt der Inanspruchnahme des Haftenden vorliegen; Uneinbringlichkeit liegt vor, wenn Vollstreckungsmaßnahmen erfolglos waren oder offensichtlich voraussichtlich erfolglos wären oder im Rahmen eines Ausgleichs- oder Konkursverfahrens (Insolvenzverfahrens nach der Insolvenzordnung 2010) die Abgabenforderung nicht eingebracht werden konnte; die Abweisung eines Konkursantrages über das Vermögen des Primärschuldners mangels kostendeckenden Vermögens erlaubt jedoch vorweg schon die Feststellung der Uneinbringlichkeit. Die Uneinbringlichkeit ist jedenfalls auch dann anzunehmen, wenn im Laufe des Insolvenzverfahrens feststeht, dass die Abgabenforderung im Konkurs mangels ausreichenden Vermögens nicht befriedigt werden kann. Aus der Konkurseröffnung allein ergibt sich

noch nicht zwingend die Uneinbringlichkeit von Gemeindeabgabeverbindlichkeiten. Bei der Geltendmachung der Haftung handelt es sich grundsätzlich um eine Ausfallhaftung.

Nach § 6a KommStG ist seit 26.03.2009 für den Bereich der Kommunalsteuer ausnahmsweise eine Gefährdungshaftung vorgesehen. Danach haften die Vertreter von natürlichen Personen, Kapitalgesellschaften, Personenvereinigungen (Vereinen) für die Kommunalsteuer insoweit, als die Abgabe „nicht ohne Schwierigkeiten“ eingebracht werden kann, insbesondere im Falle der Konkurseröffnung. Dies bedeutet, dass im Gegensatz zu den übrigen Gemeindeabgaben bei der Kommunalsteuer bereits die Konkurseröffnung ausreicht, um die Uneinbringlichkeit der Kommunalsteuer festzustellen.

2.3.2. Zur Pflichtverletzung des Vertreters wird bemerkt, dass er nur haftet, wenn er durch rechtswidriges und schuldhaftes Verhalten den Abgabenausfall bewirkt hat; nicht zählen zu diesen steuerrechtlichen Verpflichtungen wirtschaftsspezifische Verpflichtungen, wie das fristgerechte Stellen eines Konkursantrages.

Auch hier gibt es im Rahmen des Kommunalsteuerrechtes eine Besonderheit, weil nach § 6a Abs. 1 KommStG eine Kommunalsteuerhaftung auch dann möglich ist, als die Abgabenschuld in Folge schuldhafter Verletzung der den Vertretern auferlegten abgaberechtlichen oder „sonstigen Pflichten“ nicht eingebracht werden kann. Neben den steuerrechtlichen Pflichten können daher auch sonstige Pflichten, wie etwa gesellschaftsrechtliche oder gewerberechtliche Pflichten, die zur Betriebsschließung und damit zur Uneinbringlichkeit der Abgabenschuldigkeiten führen, eine Haftungsgeltendmachung rechtfertigen.

Neben den Vertretern natürlicher oder juristischer Personen (Vereine, Gesellschaften) können nach § 6a Abs. 2 KommStG auch Personen haften, als

- diese Personen auf die Erfüllung der Pflichten der Abgabepflichtigen und ihrer Vertreter tatsächlich Einfluss nehmen (z.B. Gesellschafter, „Hintergrundmänner“),
- die Abgaben in Folge einer (negativen) Einflussnahme dieser Personen nicht

ohne Schwierigkeiten eingebracht werden konnten.

Das Verschulden des Vertreters kann in einem fahrlässigen oder vorsätzlichen Handeln oder Unterlassen bestehen, wobei bereits leichteste Fahrlässigkeit (*culpa levis*) genügt. Eine schuldhafte Verletzung der Vertreterpflichten ist anzunehmen, wenn der Vertreter keine Gründe darlegen kann, auf Grund derer ihm die Erfüllung seiner Pflichten unmöglich gewesen war; unterbleibt der Nachweis

- des Fehlens ausreichender Mittel zur Begleichung aller Verbindlichkeiten,
 - der Verwendung der vorhandenen Mittel anteilig für ihre Begleichung
- kann die Abgabenbehörde von einer schuldhaften Pflichtverletzung ausgehen, wobei eine Bevorzugung einzelner Gläubiger schon eine schuldhafte Pflichtverletzung darstellt. Es hat nicht die Abgabenbehörde das Ausreichen der Mittel zur Abgabentrachtung nachzuweisen, sondern der zur Haftung herangezogene Vertreter (Geschäftsführer, Vereinsobmann) das Fehlen ausreichender Mittel (VwGH-Erkenntnis vom 16.12.2009, Zl. 2009/15/0127).

Diese grundsätzlich qualifizierte Mitwirkungspflicht des Vertreters bedeutet allerdings nicht, dass die Abgabenbehörde von jeder Ermittlungspflicht entbunden wäre; entspricht der Vertreter nämlich seiner Obliegenheit, das Nötige an Behauptung und Beweisen zu seiner Entlastung darzutun, dann liegt es an der Abgabenbehörde, erforderlichenfalls Präzisierungen und Beweisaufnahmen abzufordern, jedenfalls aber konkrete bescheidmäßige Feststellungen über die von ihm angebotenen Entlastungsbehauptungen zu treffen (VwGH-Erkenntnis vom 30.09.2004, Zl. 2003/16/0080).

Dem Vertreter obliegt jedenfalls der Nachweis

- welcher Abgabebetrag bei Gleichbehandlung sämtlicher Gläubiger,
- bezogen auf die jeweiligen Fälligkeitszeitpunkte und die vorhandenen liquiden Mittel zu diesen Fälligkeitszeitpunkten an die Abgabenbehörde zu entrichten gewesen wäre.

Die bloße Gegenüberstellung von SOLL-Zahlungen und IST-Zahlungen ist eben-

falls wie die Vorlage der Kopien eines Kassenbuches keine solche Aufstellung, weil die Höhe der Mittel der Gesellschaft zu den einzelnen Fälligkeitszeitpunkten nicht aufgezeigt werden kann (VwGH-Erkenntnis vom 16.12.2009, Zl. 2009/15/0127). Bei fehlenden Buchhaltungsunterlagen können der Abgabenbehörde nicht fehlende entsprechende Ermittlungen vorgehalten werden (VwGH-Erkenntnis vom 25.11.2009, Zl. 2008/15/0263), weil es dem Vertreter obliegt, schon im Hinblick auf seine mögliche Inanspruchnahme als Haftungspflichtiger sich jene Informationen zu sichern, die ihm im Falle der Inanspruchnahme als Haftungspflichtiger die Erfüllung seiner abgabenrechtlichen Nachweispflichten ermöglicht.

2.3.3 Der Vertreter hat sich allerdings schon bei der Übernahme seiner Geschäftsführertätigkeit (Vereinsobmann-tätigkeit) um die bisherige Abgabentrachtung der/des von ihm vertretenen Gesellschaft/Vereins zu kümmern und sich über die Entrichtung schon vor seinem Eintritt als Geschäftsführer (Vereinsobmann) fällig gewordener, noch nicht entrichteter Selbstbemessungsabgaben zu sorgen, selbst wenn die Verkürzung, etwa der Kommunalsteuer, erst nach der Konkurseröffnung bei einer Buchprüfung festgestellt worden wäre (VwGH-Erkenntnis vom 20.01.2010, Zl. 2009/13/0019). In einem solchen Fall müsste der Vertreter dartun und nachweisen, wodurch er an der richtigen Bemessung der Selbstbemessungsabgaben ohne sein weiteres Verschulden bzw. an der Feststellung des Rückstandes zum Beginn seiner Geschäftsführertätigkeit gehindert worden wäre (VwGH-Erkenntnis vom 20.01.2010, Zl. 2009/13/0019). Ein Vertreter (Geschäftsführer, Vereinsobmann) hat sich bei der Übernahme seiner Funktion darüber zu unterrichten, ob und in welchem Ausmaß die von ihm nunmehr vertretene Gesellschaft ihren Steuerverpflichtungen nachgekommen war, weil die Pflicht der Gesellschaft bzw. des Vereins zur Abgabentrachtung erst mit deren Abstattung endet (VwGH-Erkenntnis vom 23.06.2009, Zl. 2007/13/0005). Gesetzesunkenntnis oder

irrtümliche Rechtsauffassungen sind nur dann entschuldbar, wenn der Vertreter die objektiv gebotene und den subjektiven Verhältnissen zumutbare Sorgfalt nicht außer Acht gelassen hätte d.h. es ist Aufgabe des Vertreters, sich bei der zuständigen Abgabenbehörde über Abgabepflichten zu erkundigen.

2.3.4. Vorgebrachte „Schuldausschließungsgründe“ sind irrelevant wie

- Betrauung eines Steuerberaters (VwGH-Erkenntnis vom 18.07.2001, Zl. 2001/13/0078); Schuldausschließend allenfalls Steuerberaterfehler,
- Bestellung eines „Geschäftsführers auf Papier“, weil die bloß formelle Geschäftsführerfunktion nicht von der Verantwortung hinsichtlich der Erfüllung der mit der Übernahme der handelsrechtlichen Geschäftsführung verbundenen gesetzlichen Verpflichtungen befreit (VwGH-Erkenntnis vom 26.08.2009, Zl. 2007/13/0024),

- der Vorwurf an die Abgabenbehörde „verspäteter“ Abgabefestsetzung oder Haftungsinanspruchnahme, weil dies keinen Anhaltspunkt dafür bietet, dass Festsetzungs- oder Einbringungsmaßnahmen unmittelbar nach den jeweiligen Fälligkeiten der haftungsgegenständlichen Abgaben erfolgreich gewesen wären.

In diesen Fällen vorgebrachter Gegenargumente wird ein Rechtswidrigkeitszusammenhang zwischen Verschulden und Uneinbringlichkeit anzunehmen sein.

2.3.5. Nachdem die rechtlichen Voraussetzungen für die Haftungsgeltendmachung wie Uneinbringlichkeit, Vertreterverschulden und Rechtswidrigkeitszusammenhang vorliegen, hat die Abga-

benbehörde im Rahmen des freien Ermessens zu entscheiden ob und in welchem Ausmaß sie den Vertreter zur Haftung heranzieht.

Häufig vorgebrachte Argumente der Haftenden, wie

- schwierige wirtschaftliche Lage (Wirtschaftskrise oder Finanzkrise), welche zur Uneinbringlichkeit geführt habe (VwGH-Erkenntnis vom 22.02.2008, Zl. 2007/17/0214),
 - die Vermögenslosigkeit oder Arbeitslosigkeit des Haftenden und damit derzeit verbundene Uneinbringlichkeit (VwGH-Erkenntnis vom 08.07.2009, Zl. 2009/15/0013)
- schließen Haftungsverantwortlichkeit bzw. Haftungsinanspruchnahme nicht aus.

2.4. Verfahrensspezifika

In einem Haftungsverfahren ist die Abgabenbehörde grundsätzlich an einen bestehenden rechtskräftigen oder auch angefochtenen Abgabenbescheid gebunden; sofern kein Abgabenbescheid vorliegt, ist die Rechtsfrage des Abgabensanspruches als Vorfrage im Haftungsverfahren bzw. im Rahmen des Haftungsbescheides zu klären.

Der Haftungspflichtige kann nach § 248 BAO

- unbeschadet der Einbringung einer Berufung gegen die Heranziehung zur Haftung, also gegen den Haftungsbescheid,
- innerhalb der für die Einbringung der Berufung gegen den Haftungsbescheid offenen Frist auch gegen den (bereits rechtskräftigen) Abgabenbescheid berufen.

Einwendungen gegen die Richtigkeit der Abgabefestsetzung sind primär in einem durchzuführenden Abgabeverfahren und nicht im Haftungsverfahren geltend zu machen; dies wäre nur möglich, wenn kein Abgabenbescheid dem Haftungsbescheid vorausgegangen wäre.

Wenn ein zur Haftung Herangezogener sowohl gegen die Geltendmachung der Haftung als auch gegen den Abgabenbescheid beruft, hat die Abgabenbehörde

- zunächst über die Berufung gegen die Geltendmachung der Haftung zu entscheiden, weil sich daraus die Legitimation zur Berufung gegen den Abgabensanspruch ergibt,
- erst in der Folge über den Abgabenan-

spruch abzusprechen, wobei eine allfällige Reduzierung der Abgabenschuld den Haftungsbescheid nicht beeinträchtigt, sondern „wie eine Teilzahlung der Abgabenschuld zu bewerten wäre“.

2.5. Haftung-Insolvenz

In einem Haftungsverfahren sind

- grundsätzlich die rechtlichen Voraussetzungen für die Haftungsgeltendmachung wie Uneinbringlichkeit, Vertreterverschulden, Rechtswidrigkeitszusammenhang zu prüfen,

- über das Ermessen abzusprechen, wobei die Zweckmäßigkeit an der Abgabeneinhebung der Billigkeit an der Abgabennachsicht gegenüber steht,

- bei der Ermessensübung die im Konkurs (Insolvenzverfahren) bzw. Privatkonkurs (Sanierungsplan) erhaltenen Quotenzahlungen, aber auch allfällige nachträgliche Einnahmen (z.B. Spielgewinne) bei der Abwägung von Zweckmäßigkeit und Billigkeit zu berücksichtigen.

Sobald ein Konkurs (Insolvenzverfahren) bzw. Privatkonkurs (Sanierungsplan) abgeschlossen und danach ein Haftungsbescheid erlassen wurde, handelt es sich bei der konstitutiv wirkenden Haftungsforderung um keine Konkursforderung (Insolvenzforderung), weshalb

- grundsätzlich die gesamte, beispielsweise Kommunalsteuerforderung, abgabenrechtlich und exekutionsrechtlich geltend gemacht werden kann,

- im Haftungsverfahren allerdings Billigkeitserwägungen dahingehend zu berücksichtigen sind, dass der Abgabengläubiger im Falle einer „rechtzeitigen“ Geltendmachung nur im Rahmen der Quotenzahlungen des Konkurs (Insolvenzverfahren) bzw. Privatkonkurs (Sanierungsplan) begünstigt worden wäre,

- bei extrem schuldhaften Verhalten des Abgabenschuldners ohne Möglichkeit einer rechtzeitigen abgabenrechtlichen Haftungsvorschreibung bzw. gerichtlichen Forderungsanmeldung oder bei einem nachträglichen Vermögenszugang die Abgabenbehörde zu einer negativen Ermessensübung gelangen könnte.

Peter Mühlberger, Leiter Finanzrecht und Rechtsmittelverfahren, Magistrat Linz





Österreichischer
Städtebund

www.staedtebund.gv.at

Wir verbinden Städte



Der Österreichische Städtebund verbindet 246 Städte und Gemeinden in ganz Österreich. In unseren Mitgliedsgemeinden leben mehr als vier Millionen Menschen. Städtische Verkehrsmittel, Kindergärten, Betreuungsdienste für Senioren, Horte, Pflichtschulen, Kultureinrichtungen, eine serviceorientierte Abfallentsorgung und viele weitere Angebote machen unsere Städte lebenswert. Österreichs Städte sind regionale Zentren und Impulsgeber für ein starkes Umland.

Wir schaffen Lebensqualität

Österreichs Städte und Gemeinden bekommen im Rahmen internationaler Untersuchungen immer wieder Bestnoten in Sachen Bürgernähe und Lebensqualität. Daher ist der Österreichische Städtebund seit Jahren bemüht, das kommunale Wissen intern und international zu verbreiten. Mit Erfolg. Besucher und Experten aus ganz Europa finden in Österreichs Städten Vorbilder und zahlreiche Anregungen.

Wir vertreten Städteinteressen

Kommunalpolitik und Kommunalverwaltung ist immer Dienst am Bürger und braucht Rahmenbedingungen, die es ermöglichen, im Interesse der Bürger zu handeln. Daher ist die Interessenvertretung gegenüber Bund, Ländern und EU-Institutionen ein zentraler Punkt in unserer Arbeit. Sei es nun im Rahmen des nationalen Finanzausgleichs oder im Zuge der Erarbeitung von Gesetzen auf EU-Ebene.

www.staedtebund.gv.at

DAS TUT DIE KOMMUNALKREDIT FÜR ÖSTERREICH.

Infrastruktur ist die Basis für eine erfolgreiche Zukunft. Aus diesem Grund legt die Kommunalcredit ihren strategischen Fokus auf die Finanzierung von Infrastrukturprojekten, die einer breiten Öffentlichkeit zugänglich sind. **Schulen, Kindergärten, Krankenhäuser, Energieversorgung, Anlagen der Wasserwirtschaft** sowie **der Ausbau des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs** sind für die Allgemeinheit unerlässlich. Jeder hat einen Nutzen davon. Unser Know-how und unsere Erfahrung sind bedeutendes Kapital für **Städte und Gemeinden**, damit sie ihre Vorhaben erfolgreich umsetzen können. Investitionen in öffentliche Infrastruktur sind ein wichtiger Motor für eine nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung und die Sicherung der Zukunft.

WASSERKRAFT
als sauberer Stromlieferant



NACHHALTIGE ENERGIE
ohne Umweltbelastung



MODERNE GESUNDHEITSCENTREN
für Bürgerinnen und Bürger



©DKH SCHLADMING

KADERSCHMIEDEN
für unsere Jugend



©ZAHA HADID ARCHITECTS/HEILAND

SOZIALE INFRASTRUKTUR
für eine funktionierende Gesellschaft



VERKEHRSWEGE
für rasche und sichere Verbindungen



ÖSTERREICHS BANK FÜR INFRASTRUKTUR
www.kommunalkredit.at

KOMMUNAL
KREDIT