

ÖGZ

12/2011 • 01/2012

ÖSTERREICHISCHE GEMEINDE-ZEITUNG

Das Magazin des Österreichischen Städtebundes



Österreichischer
Städtebund

Moderne Raumordnung
Umsetzung mit Kooperationen

Urban Europe
Europäische Städte der Zukunft

ÖSTERREICHISCHES RAUMENTWICKLUNGSKONZEPT 2011

ZUKUNFT: SMART CITIES

- 4 *Generalsekretär Dr. Thomas Weninger*
Zuzug in die Stadt boomt
Editorial des Generalsekretärs des Österreichischen Städtebundes
- 5 *Bürgermeister Dr. Michael Häupl*
Die Donauraumstrategie umsetzen
Vorwort des Präsidenten des Österreichischen Städtebundes
- 6 *Aktuelle Meldungen*
Städtebund Aktuell & Kommunalnews
Kurzberichte aus den Bundesländern
- 10 *Dr. Thomas Weninger, Melanie Lutz*
Smart City: Neue Strategien der Stadtentwicklung
Die Komponenten des Smart City-Konzepts
- 13 *Dr. Margit Noll*
Urban Europe: Europäische Städte der Zukunft
Entwicklungsperspektiven der europäischen Städte
- 14 *Gerhard Günther*
Urban Region Rheintal-Bregenz
Die erfolgreiche Umsetzung von Smart City-Konzepten
- 16 *Agnes Streissler*
Smart Jobs: Wissen, Netzwerk und Kompetenz
Beschäftigungseinbrüche können verhindert werden
- 18 *Reinhard Troper*
Städtische Dimension der EU-Kohäsionspolitik
Ungleichheiten in den europäischen Städten abbauen
- 20 *Katja Schechtner*
Smart Mobility in Smart Cities
Die technische Umsetzung in den Städten
- 23 *Johanna Pucher, Oskar Januschke*
Identitätsorientierung im Eventmarketing
Eventmarketing und Stadtentwicklung
- 24 *Edeltraud Stifftinger*
Städte im Veränderungsmodus
Moderne Technologien in der wachsenden Stadt
- 26 *Dr. Edwin Deutsch*
Perspektiven für Österreichs Regionen
Produktivität und Siedlungsstruktur
- 29 *Dr. Johann Lefenda*
Wissensdienstleistungen für die Städte
Innovative Konzepte machen eine City smart



Das Vorarlberger Rheintal ist
Projektgebiet für eine
smarte Zukunft

14



Im Europäischen Parlament in
Straßburg sollen die Kohäsions-
Fördermittel genehmigt werden

18



Veranstaltungen sind gestaltender Bestand-
teil des städtischen Lebens. Im Bild die
Altstadt von Lienz in Osttirol

23

30 *Andrea Höglinger*
Europäische Forschung wirkt im urbanen Umfeld
Lebensqualität in städtischen Zentren

34 *Johannes Roßbacher, Markus Seidl, Elisabeth Stix, Eliette Felkel*
Das Österreichische Raumentwicklungskonzept
Ergebnisse der Österreichischen Raumordnungskonferenz

38 *Dr. Heinz Fassmann*
Das ÖREK und die Raumordnung
Planung und Gestaltung der Räume in Österreich

40 *Sibylla Zech*
Das ÖREK 2011 und die Konzepte der Nachbarstaaten
Ordnung, Entwicklung und Gestaltung des gesamten Staatsgebietes

42 *Manuel Köfel*
Erweiterter Haushalts-Check
Aussagekräftiger Überblick über die Finanzsituation einer Gemeinde

44 *Bernadette Malz, Thomas Prorok*
Label für Good Governance und Innovation
Eine Auszeichnung des Europarates für Gemeinden

45 *Erika Schmeissner-Schmid*
ÖREK – Bevölkerung und Gesellschaft
Stadtentwicklung und Integration in Kombination

46 Raumentwicklung
Integration, Agglomeration, Metropolregionen

58 Europa: Donaunraumstrategie
Verkehr, Städtepartnerschaften, Infrastruktur

74 Magazin
Finanzen



Erreichbarkeit und Weiterentwicklung der linienhaften Infrastruktur sind ein wichtiger Faktor

38



Innsbruck: Kombination von Integration und Stadtplanung

45



Die Städte entlang der Donau werden langfristig von der EU-Donaunraumstrategie profitieren, wie z. B. Budapest (Foto)

58

IMPRESSUM: ÖGZ: Österreichische Gemeinde-Zeitung Ausgabe Nr. 12/2011–1/2012. 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.in Gabriele Ambros, Gerhard Milletich; Verantwortliche Redakteurin im Städtebund: Mag.^a Silvia Stefan-Gromen, Tel. +43(0)1/4000-89993, Fax: +43(0)1/4000-7135; Redaktion ÖGZ: Lisa Gastager, Martin Hampejs, Michael Krause, Roland Preiss • 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: ÖBB/Stadt Wien, 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: Sascha Kovacs, s.kovacs@schmid-verlag.at, Tel. +43(0)1/740 32-573 • Advertorials sind bezahlte Einschaltungen und unterliegen der Verantwortung der Anzeigenabteilung.

GENERALSEKRETÄR



Zuzug in die Stadt boomt

Der Trend, in die Stadt zu ziehen hält weltweit an. In Österreich lebt bereits mehr als die Hälfte der Bevölkerung in urbanen Räumen. Diese Entwicklung bringt einige Herausforderungen mit sich, hält aber auch Chancen bereit: Es gilt, die Wettbewerbsfähigkeit mit nachhaltiger Stadtentwicklung zu vereinbaren. Städte spielen eine zentrale Rolle, weil sie aufgrund ihrer dichten Siedlungsstruktur die größten Einsparungseffekte in Relation zur EinwohnerInnenzahl erzielen können. Siedlungs-, Verkehrs- und Infrastrukturplanung können in verdichteten Räumen besonders effizient betrieben werden.

Das Smart City-Konzept hält einige vielversprechende Antworten bereit, die eine zukunftssträchtige Stadtentwicklung ermöglichen: „SMART“ im Sinne von „sustainable, mobile, attractive, resilient and tolerant“ zeigt – über die reine Übersetzung als „intelligent“ oder „schlau“ hinaus – das moderne Planungsverständnis für eine lebenswerte Stadt.

Österreichs Städte und Stadtregionen haben ihren Weg in eine „smarte“ Zukunft bereits angetreten: Im Jahr 2011 erhielten neunzehn österreichische Städte als Ergebnis einer erfolgreichen Teilnahme an der ersten Ausschreibung des Klimafonds zum Thema „Smart Energy Demo - FIT for SET“ eine Förderungsgenehmigung. Im Übrigen bin ich der Meinung: Österreich braucht starke Städte, Europa braucht starke Städte!

Dr. Thomas Weninger
Generalsekretär des Österreichischen Städtebundes

PRÄSIDENT



Die Donaumaumstrategie umsetzen

Städte sind seit jeher die Knotenpunkte wirtschaftlichen und sozialen Fortschritts, bei denen sich die Ressourcen für intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum räumlich bündeln. Die Mobilisierung dieser Ressourcen kann daher nicht nur ein Anliegen der Städte selbst sein, sondern muss auch als ein europäisches und nationales Anliegen gesehen werden.

Gerade die von der EU verabschiedete Donaumaumstrategie ist ein guter Rahmen, sowohl für die Berücksichtigung der Anliegen der Städte, Gemeinden und Regionen als auch Österreichs. Es wird wichtig sein, die Synergien, die sich durch die Zusammenarbeit ergeben, optimal zu nutzen.

Die Städte, Gemeinden und Regionen, die letztlich den direkten Kontakt zu den Bürgerinnen und Bürgern haben, kooperieren schon seit langer Zeit im Kontext des Donaumaums auf ganz praktischer Ebene. Dabei geht es beispielsweise um den Austausch von Know-how im Bereich der Verwaltung, in der Sicherstellung kommunaler Services oder um die Anwendung moderner Technologien und Strategien in der Stadt- und Regionalentwicklung.

Letztlich wird die Donaumaumstrategie nicht alle Probleme lösen können, aber einen Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität von 115 Millionen Menschen in 14 Ländern leisten.



Bürgermeister Dr. Michael Häupl
Präsident des Österreichischen Städtebundes

WISSENSCHAFTSPREIS 2011 GING AN RECHTSWISSENSCHAFTERIN RENATE FUCHS

Im Rahmen des kommunalwissenschaftlichen Symposiums zum Thema „Freiwilligenarbeit“ vergab die Kommunalwissenschaftliche Gesellschaft (KWG) am 3. November im Wiener Rathaus den Kommunalen Wissenschaftspreis 2011. Die Auszeichnung ging an die Linzer Rechtswissenschaftlerin Renate Fuchs. Ihre an der Universität Linz eingereichte Dissertation mit dem Titel „Kommunale Pflichtaufgaben – dargestellt am Beispiel des Abfallwirtschaftsrechts“ wurde vom Vorstand der KWG ausgewählt und mit 1.500 Euro prämiert. „Die Auszeichnung soll Ansporn zur Beschäftigung mit Fragestellungen von besonderer Relevanz für die österreichischen Städte und Gemeinden sein“, sagte Dr. Thomas Weninger, Generalsekretär des Städtebundes.



Sabine Marchart, Juristin des Österreichischen Städtebundes und die Preisträgerin Renate Fuchs (vlnr.).

EINE VERLÄNDERUNG DER GRUNDSTEUER BRINGT KEINE VERWALTUNGSVEREINFACHUNG

Der Österreichische Städtebund begrüßt die aktuelle Diskussion über die Grundsteuer, die zuletzt durch Vorschläge von Finanzministerin Maria Fekter entfacht wurde: „Endlich kommt Bewegung in die seit Jahren stagnierende Diskussion, denn die derzeitige Situation ist mehr als unbefriedigend“, sagte der Generalsekretär des Städtebundes Dr. Thomas Weninger.

Der Österreichische Städtebund setzt sich seit Jahren für eine grundlegende Reform des völlig veralteten Systems der Grundsteuer ein, das gleichzeitig immer noch von Verfassungswidrigkeit bedroht ist. Entscheidend ist, dass die Grundsteuer eine Steuer der Städte und Gemeinden ist. Die Höhe errechnet sich auf Grund des Einheitswertes, den die Finanzämter festlegen. Aufgrund dieses Wertes erstellt die Stadt bzw. Gemeinde den Steuerbescheid. Die Einheitswerte wurden seit Jahrzehnten nicht valorisiert. Das führte zu einer Stagnation bei den Einnahmen. Dies ist einer der Gründe, warum der Anteil der gemeindeeigenen Steuern sich seit Jahren sukzessive verringert.



Die kommunalen Haushalte müssen saniert und finanziert werden, um die Leistungen zu sichern. Foto: Stadt Salzburg

DIE KOMMUNALFOREN 2011 WURDEN IN BRUCK AN DER MUR UND SALZBURG VERANSTALTET

Österreichs Städte und Gemeinden sind noch immer der wichtigste öffentliche Investor. Insgesamt zwei Milliarden Euro (ausgenommen Wien) werden jährlich in Infrastruktur investiert und kommen damit der heimischen Wirtschaft zugute. Das hat wesentlich dazu beigetragen, dass die jüngste Wirtschaftskrise in Österreich gut abgefedert werden konnte. Doch die Verschuldung macht auch Österreichs Städten zu schaffen. Daher standen die alljährlichen Kommunalforen, die der Österreichische Städtebund gemeinsam mit der Bank Austria, dem Gemeindebund und dem KDZ veranstaltet, heuer unter dem Thema „Gemeindehaushalte gesamthaft finanzieren – Beteiligungen integrieren“. Als Experten kamen unter anderem der ehemalige Finanzminister Ferdinand Lacina, Bank Austria-Chefökonom Stefan Bruckbauer und Peter Biwald, Geschäftsführer des KDZ, zu Wort.

NEUE MITTELSCHULE IST EIN MEILENSTEIN

„Es ist ein guter nächster Schritt, aber wir sind nicht am Ende des Weges“, so kommentierte Städtebundpräsident Bürgermeister Dr. Michael Häupl die erzielte Einigung auf Bundesebene betreffend den Ausbau der Neuen Mittelschule. Der von Unterrichtsministerin Claudia Schmied vorgestellte Gesetzesentwurf, mit dem die Neue Mittelschule ins Regelschulwesen übernommen wird, wurde vom Österreichischen Städtebund ausdrücklich begrüßt: „Mit den Neuen Mittelschulen eröffnen die österreichischen Städte ein innovatives Bildungsangebot, das den Schülerinnen und Schülern optimale Zukunftschancen bietet“, sagte dazu Dr. Thomas Weninger, Generalsekretär des Österreichischen Städtebundes. „Die Städte und Gemeinden sind in Österreich zuständig für die Erhaltung der Pflichtschulen. Schulen sind Orte des Lernens und des Miteinanders. Umso wichtiger ist, dass die ersten Jahre der Ausbildung auch gleiche Chancen für alle eröffnen“, so Dr. Thomas Weninger.

Digilight™: Digitales Plakat

Digilight Werbe- und
Netzwerk GmbH und
Prater Service GmbH

*Gäste des Wiener Wurstelprater
aktuell informiert*

Treten Sie näher, treten Sie heran. Der Wiener Wurstelprater ist um eine Attraktion reicher und sie steht gleich im Eingangsbereich. Digitale Infosäulen, die optisch an überlebensgroße iPods erinnern, wissen minutenaktuell über alle Veranstaltungen im Vergnügungspark Bescheid. Entwickelt wurden die 2,2 Meter hohen Digilights™ von der Wiener Firma Digilight Werbe- und Netzwerk GmbH. Unübersehbar informieren sie seit der Saisoneroöffnung 2011 am Gabor-Steiner-Weg und auf der Straße des 1. Mai die Gäste in drei Minuten über was, wann und wo.

Digilights™ sind europaweit die ersten sonnenlichttauglichen, zweiseitig bespielbaren, digitalen Infosäulen. Hochwertige Komponenten vom Display mit Sicherheitsglas über den Edelstahlrahmen bis zum Rechner machen das System optisch ansprechend und stabil. Das Design ist italienisch, das Gehäuse tschechisch und das Herz – die Software – kommt aus Wien. Die patentierten Geräte werden in Wien fertig zusammengebaut und mit Inhalten versehen. Eigene Schocksensoren zur Notabschaltung und eine nanobeschichtete Oberfläche schützen die digitalen Plakatständer vor Vandalismus. Selbstverständlich erfüllen die Infosäulen im öffentlichen Raum die Richtlinien der Straßenverkehrsordnung. Der permanente Onlinestatus sichert stets aktuelle Informationen. Dank einer eingängigen und benutzerfreundlichen Software ist das Bespielen mit multimedialen Inhalten leicht und rasch möglich.

**Bewegte Bilder bieten mehr
Möglichkeiten und machen
die Botschaften plastisch
vermittelbar.**



20 Jahre Erfahrung stecken im gekonnten Einsatz der digitalen Technik. Die Ablöse herkömmlicher Plakatständer bedeutet nicht nur einen Vorsprung in der Aktualität, sondern auch 7,5 Prozent weniger Kohlendioxid-Emissionen. Die Prater Service GmbH, ein Unternehmen der Stadt Wien, ist für Verwaltung, Entwicklung und Marketing des Original Wiener Vergnügungsparks zuständig. Für die Erstellung eines neuen Mutime-diakonzpts waren die Verantwortlichen auf der Suche nach einem modernen Ankündigungssystem: „Eine gute Software, aktuelle Hardware, die Versicherung gegen Vandalismus, Garantieleistungen und die Anlieferung von aktuellen Wetter-News waren Argumente, die uns im Zuge einer Evaluierung möglicher LieferantInnen überzeugten“, erklärt Christian Rötzer, Geschäftsführer der Prater Service GmbH. Die Gäste bekommen aktuelle News, Veranstaltungen und Attraktionen angezeigt. „Die Vorlaufzeit dafür reduziert sich im Vergleich zu Plakaten von Tagen auf Minuten. Zudem bieten bewegte Bilder mehr Möglichkeiten und machen die Botschaften plastisch vermittelbar“, ist Christian Rötzer überzeugt.

Alexander Christ, Geschäftsführer der Digilight GmbH, freut sich über den großen Bekanntheitsschub für sein Produkt durch die Aufstellung im Prater. „Die Prater Service GmbH als Kunden gewonnen zu haben ist eine bedeutende Referenz. Wir sehen den Auftrag der Stadt Wien als immense Chance für unser Produkt und unser Unternehmen“, ergänzt er. Für die Multimediaspezialisten der Digilight Werbe- und Netzwerk GmbH ist WienWin „die Möglichkeit, innovative Lösungen in der Stadt vorzustellen. Es erleichtert die Kontaktaufnahme mit unterschiedlichen Abteilungen“.

Digilight Werbe- und Netzwerk GmbH:
<http://www.digilight.at/>
Prater Service GmbH:
www.praterservice.at/





Präventive soziale Angebote sollen mithelfen, gravierende Krisen gar nicht erst entstehen zu lassen. Diese kosten aber Geld.

SOZIALBEREICH IM MITTELPUNKT – KEINE WEITERE BELASTUNG DER SCHWACHEN

Am 21. November 2011 diskutierten im Wiener Ringturm im Rahmen der Veranstaltung „Wie viel Markt verträgt der Sozialbereich?“ zuständige PolitikerInnen sowie ExpertInnen die Rolle sozialer Dienstleistungen in Bezug auf sozialen Zusammenhalt sowie Organisation, Finanzierung und wirtschaftliche Aspekte. Der Österreichische Städtebund und die Gewerkschaft der Gemeindebediensteten/Kunst, Medien, Sport, freie Berufe luden zu dieser Diskussionsrunde ein.

Angesichts der Finanzkrise und dem damit einhergehenden Druck auf die öffentlichen Haushalte droht gerade die Erfüllung sozialer Aufgaben unter die Räder zu kommen. Die Schwachen und Benachteiligten dürfen nicht diejenigen sein, die den Preis zahlen für eine unzulängliche Verteilungsgerechtigkeit, für Krisen und für Fehlentwicklungen in Politik und Gesellschaft.

SCIENCE EVENT DES UMWELTBUNDESAMTES

Freie Flächen in Stadt und Land werden immer rarer, die Nutzungsbedürfnisse vielfältiger. Wie können die daraus entstehenden Konflikte gelöst werden? Dieser Frage widmete sich der Science Event am 10. November im RadioKulturhaus in Wien. Ausgehend von globalen Trends spannte der Science Event den Bogen vom Österreichischen Raumentwicklungskonzept bis zu regionalen Beispielen wie dem Metropolitanraum Zürich und der Umwelthauptstadt Hamburg. Themen wie Globalisierung, Urbanisierung, Klimawandel und postfossile Energiewirtschaft standen im Mittelpunkt. Keynote Speaker waren Hans Heinrich Blotevogel, Technische Universität Dortmund und Winfried Blum von der Universität für Bodenkultur. In einer Podiumsdiskussion beleuchteten VertreterInnen aus Wissenschaft, Verwaltung und Politik Handlungsbedarf und Spielräume in der Entwicklung in Stadt und Land. Weitere Infos unter www.umweltbundesamt.at/scienceevent11.

WIENER MA 6 UNTERSTÜTZT ÖSTERREICHISCHE MORBUS CROHN-VEREINIGUNG

Am Sonntag, 9.10.2011 fand das Fußball-Charity Turnier der MA 6 - Talente, Team 18 zu Gunsten des Vereins ÖMCCV-Österreichische Morbus Crohn-Colitis ulcerosa Vereinigung statt. Folgende Teams nahmen am Bewerb teil: Bank Austria Unicredit Group, Fujitsu, KPMG, MA 6, MA 67, ORF, T-Systems, Tele2, Wirtschaftskammer und Wien Kanal. Allen Mannschaften gilt ein ganz großes Dankeschön, dass sie sich für die gute Sache Zeit genommen haben und einen Sonntag zur Verfügung gestellt haben. Dem Team 18 ist es gelungen, dass dem Verein ÖMCCV, vertreten durch seinen Obmann Herrn Breitenberger, am Ende des Tages ein Scheck mit der großartigen Summe von 12.000 EURO überreicht werden konnte.

„GENERATIONENSTADT“: AUSSTELLUNG IN MÜRZZUSCHLAG ERÖFFNET

Viele Städte sind derzeit mit einschneidenden demografischen Veränderungen konfrontiert. Wie können Kommunen diesen Entwicklungen aktiv begegnen? Wo bieten sich Gestaltungsmöglichkeiten? Eine Ausstellung in Mürzzuschlag liefert lokale und internationale Anregungen. Die Eröffnung fand am 19. November 2011 statt.

INFOS:

Ausstellung „Generationenstadt“

Kuratorinnen: Christiane Feuerstein und Angelika Fitz

Jahresmuseum im kunsthau muerz | www.kunsthau muerz.at | www.generationenstadt.at

Ausstellungsdauer: 20. November 2011 bis 5. Februar 2012

Für Rückfragen zur Ausstellung und zur Projektwerkstatt steht Ihnen Frau Architektin Christiane Feuerstein unter office@generationenstadt.at gerne zur Verfügung.



Auf der Suche nach einer generationenübergreifenden Stadtentwicklung sollen verschiedene Szenarien entworfen werden.

DER „EQUAL PAY DAY“ IN ÖSTERREICHS STÄDTEN: QUALIFIKATION STATT KRAWATTE

Unter dem Titel „Qualifikation statt Krawatte“ wurden am 4. Oktober österreichweit in den größeren, aber auch kleineren Städten Papierkrawatten verteilt. Einerseits wurde so wieder darauf hingewiesen, dass Männer grundsätzlich mehr verdienen, einfach weil sie Männer sind, andererseits sollte damit die Forderung des Frauenausschusses des österreichischen Städtebundes nach zumindest 40-Prozent-Quoten in Vorständen und Aufsichtsräten untermauert werden.

Vorbildliche Stadt Salzburg

Sehr erfreulich! Salzburgs Bürgermeister Heinz Schaden will die Forderung des Frauenausschusses sofort in die Tat umsetzen, mehr sogar noch. Er will den Frauenanteil in stadtnahen Unternehmen sogar auf 50 Prozent erhöhen. Schon jetzt liegt der Anteil in vielen Gremien der Stadt Salzburg bei 50 Prozent und darüber, z.B. bei der Entsendung in den Altstadterhaltungsfonds und ins Salzburg Museum, 100 Prozent sogar sind es im Rockhouse und Literaturhaus. Doch damit ist Schaden noch nicht zufrieden. 33 Prozent beträgt der Anteil der Frauen derzeit im Durchschnitt in den 14 Unternehmen, an denen die Stadt Salzburg beteiligt ist, wie beispielsweise Salzburg AG, am Salzburger Flughafen oder der GSWB. Möglich ist dies durch einen Beschluss des Stadtsenats, der die Entsendung der AufsichtsrätInnen vorschlägt. „Die Entsendungen in die Aufsichtsgremien soll nach dem Reißverschlussprinzip erfolgen, ähnlich wie bei den Wahllisten für den Gemeinderat“, so der Salzburger Bürgermeister. Schon jetzt werden in Salzburg Interessensbekundungen von Frauen gesammelt, um diese auf die Aufgaben als Aufsichtsrätinnen vorzubereiten“, so Bürgermeister Dr. Heinz Schaden.

Gesetzliche 50-Prozent-Frauenquote

In Wien gibt es innerhalb des Magistrats seit 2001 eine gesetzliche 50-Prozent-Frauenquote. Seither steigt die Zahl der Frauen in den Führungsetagen der Stadt kontinuierlich: 2010 waren bereits 22 von 62 Magistratsabteilungen in Frauenhand. Das entspricht einem Frauenanteil von 35 Prozent. Zum Vergleich: 1997 standen nur 5 Prozent der Magistratsabteilungen unter weiblicher Führung.

Graz setzt auf Einkommenstransparenz

Die Stadt Graz beispielsweise startete einen eigenen Gehaltsrechner. Hier zeigte sich, dass Frauen aus Graz ca. um 18,5 Prozent weniger als ihre Kollegen verdienen. Für österreichische Verhältnisse ist dies schon fast als tolles Ergebnis zu bezeichnen. Interessant dabei: je höher die Qualifikation, umso höher ist auch der Gehaltsunterschied. Dies deckt sich auch mit Untersuchungen, wonach Österreich, wie viele andere Staaten, einem Muster folgt, wonach es immer schwieriger wird, gleiches Gehalt für gleiche Arbeit zu bekommen, je höher die Bildung der Frau ist. Es gibt auch Staaten, die anderen Mustern folgen, wie beispielsweise Belgien oder Litauen – dort ist es vor allem in handwerklichen Berufen schwierig.



Salzburgs Bürgermeister Dr. Heinz Schaden setzt sich für Quoten von 50% in stadtnahen Betrieben ein, links: Mag.ª Stranzinger.



Frauen sollen sich ihr gerechtes Stück vom Kuchen holen: Frauenministerin Heinisch-Hosek (rechts) und StR.ª Frauenberger.



SPÖ-Chefin StR.ª Dr.ª Martina Schröck (rechts) und Frauenbüroleiterin Dr.ª Priska Pschaid vor dem Grazer Rathaus.

Neue Strategien für die Stadt-Umland-Entwicklung

Das Smart City-Konzept trägt die intelligenten Kernelemente einer zukünftigen Stadtentwicklung bereits im Namen. „SMART“ ist im Sinne von „sustainable, mobile, attractive, resilient and tolerant“ zu verstehen. Das Konzept offenbart über die reine Übersetzung als „intelligent“ oder „schlau“ hinaus das moderne Planungsverständnis für eine lebenswerte Stadt.

Generalsekretär Dr. Thomas Weninger und Dipl.-Ing. Melanie Lutz, Österreichischer Städtebund

Das Jahr 2008 kennzeichnete einen bemerkenswerten Wendepunkt: Erstmals lebten weltweit mehr Menschen in Städten als auf dem Land. Auch innerhalb der EU wohnen bereits 70 Prozent der Menschen in urbanen Räumen¹. Und in Österreich hatten im Jahr 2011 bereits 55 Prozent der Bevölkerung ihren Wohnsitz in einer der 73 Städte mit mehr als 10.000 EinwohnerInnen.²

Das Wachstum der Städte und die Ausbreitung städtischer Lebensformen sowie urbaner Lebensstile werden durch sozio-ökonomischen Wandel und technologischen Fortschritt vorangetrieben. Der Trend zum Zuzug in die Stadtgebiete wird auch weiterhin anhalten. Die Folge sind intensive funktionale Verflechtungen zwischen Kernstadt und Umland. Durch vermehrte Zuwanderung ergeben sich für

die Ballungsräume einerseits stadtentwicklungspolitische Herausforderungen, vor allem im Hinblick auf ein erhöhtes Verkehrsaufkommen und einen gesteigerten Bedarf an leistbaren Wohnungen. Andererseits eröffnet gerade der Trend zu Stadterneuerung und Stadtverdichtung eine Chance, die eine Umsetzung zukunfts-trächtiger Konzepte zur Forcierung einer kompakten, nachhaltigen und dabei lebenswerten Stadt bzw. Stadtregion ermöglicht, da sich das Zusammenleben im Agglomerationsraum wesentlich effizienter, kostengünstiger und nachhaltiger gestalten lässt.

Bevölkerungsentwicklung und Wanderungsbewegungen

Aktuelle Trends der demografischen Entwicklung zeigen für die gesamte EU ähn-

liche Muster: wie sinkende Geburtenraten, steigende Lebenserwartung, Rückgang des Bevölkerungswachstums und der Erwerbsbevölkerung. Wesentlich ist daher die zunehmende Bedeutung von Migration von außen sowie von Binnenmigration, die gemeinsam als Motor der urbanen Bevölkerungsentwicklung anzusehen sind. Meist führen Arbeit und Beruf, Bildung und Ausbildung sowie die Steigerung der Lebensqualität allgemein, aber auch private Gründe wie die Gründung eines gemeinsamen Haushaltes, zum Zuzug in die Stadt. Dabei zeigt sich, dass Frauen wesentlich mobiler sind als Männer: 51 Prozent der Frauen, aber nur 35 Prozent der Männer leben in ihrer Heimatgemeinde nicht seit ihrer Geburt. Ganz allgemein wird die Lebensqualität in Österreichs Städten von 86% der BürgerInnen als sehr hoch bewertet³. In Österreichs Städten liegen außerdem knapp drei Viertel aller Arbeitsplätze und sämtliche Möglichkeiten zur höheren Bildung.⁴ Wien wird entgegen dem Trend der Überalterung aufgrund der vorhandenen Bildungsmöglichkeiten und Arbeitsplätze durch Zuwanderung sogar „verjüngt“. In der Altersgruppe zwischen 30 und 45 Jahren zieht es dagegen viele Jungfamilien aus der Stadt in das Umland der Städte. Der Wunsch nach einer naturnahen Umgebung steht allerdings einem erhöhten Mobilitäts-



fordernis gegenüber und führt so zu einer reell negativen Ökobilanz eines solchen Lebensstils. Auch auf ältere Menschen übt der urbane Raum aufgrund der guten Versorgungssituation, der Kultur- und Unterhaltungsmöglichkeiten sowie der Gesundheitsleistungen eine große Anziehungskraft aus⁵.

Ein Blick auf die Wanderungsbilanz zeigt daher auch für Österreich das eindeutige Bild einer Bevölkerungszunahme im Bereich der Ballungszentren. Im Raum Wien ist zu beobachten, dass fast die gesamte CENTROPE-Region⁶ von diesen Wanderungsgewinnen profitiert, wobei die Wiener Umlandgemeinden zwischen 1981 und 2001 ein Wachstum von bis zu 60 Prozent aufwiesen. Die starke Interdependenz dieser Gemeinden mit der Kernstadt Wien markieren die 527.600 PendlerInnen, die laut aktueller „Kordonerhebung Wien“ an einem Werktag die Stadtgrenze in Richtung Wien passieren, wovon wiederum 79 Prozent den eigenen PKW nutzen.⁷ Ein gemeinsamer Lebensraum für ältere Menschen und MigrantInnen, Jungfamilien und Intellektuelle erfordert einen umfassenden sozialen und ethnischen Integrationsansatz in der Stadtentwicklungspolitik. In dieser Hinsicht wurden die europäischen Städte in der Präambel der Leipzig Charta besonders gewürdigt. Im Hinblick auf ihre „kulturellen und baulichen Qualitäten, auf die großen sozialen Integrationskräfte

und die außergewöhnlichen ökonomischen Entwicklungschancen“⁸ als Wissenszentren und Quellen für Wachstum und Innovation haben sie das Potenzial, auch die damit verbundenen Probleme wie den Bedarf an Wohnungen, die Verkehrsbelastung, Umweltverschmutzung und soziale Segregation zu bewältigen.

Auf dem Weg zur integrativen, effizienten und nachhaltigen Stadt(region)

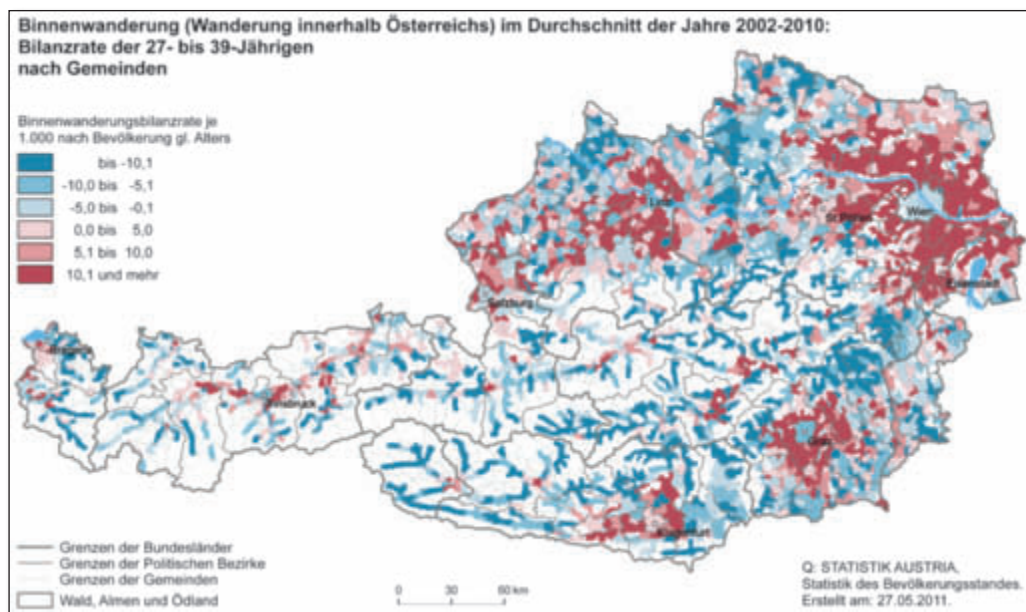
In städtischen Agglomerationsräumen ermöglicht eine Stadt-Umland-Kooperation, Sachprobleme losgelöst von territorialen Grenzen einzelner politisch-administrativer Einheiten zu bewältigen.⁹ Auf nationaler als auch auf europäischer Ebene muss daher gemeinsam mit den städtischen und regionalen Akteuren die abgestimmte Ausbildung einer „Agglomerationsentwicklungsstrategie“ erfolgen. Darunter fallen Anreize und bessere (gesetzliche) Rahmenbedingungen für die Zusammenarbeit von Städten mit ihrem Umland sowie aller Verwaltungsebenen und relevanten AkteurInnen in einer funktionalen urbanen Region (FUA), die durch innovative, maßgeschneiderte und funktionsfähige Governance-Lösungen geschaffen werden müssen.¹⁰ Die Installation einer „Kooperationsplattform Stadtregion“, die als eine der Umsetzungspartnerschaften des ÖREK 2011¹¹ unter Federführung des Österreichischen Städte-

bunds konzipiert wurde, dient als Vehikel für die Stadtregionen, um mithilfe des gegenseitigen Erfahrungsaustauschs zu einem besseren Miteinander von Städten und ihrem Umland zu gelangen. Dabei werden vorrangige Themen wie die Baulandmobilisierung, die Nahverkehrsproblematik, Integrationsbelange und Freiraumkonzepte bearbeitet. Durch dieses gemeinsame Vorgehen soll es auch gelingen, Aufmerksamkeit für die besonderen Bedarfe der Städte zu erzielen und Stadtregionen zukunftsorientiert in Politik und Verwaltung zu positionieren.¹²

Eine intelligente, integrative und nachhaltige Stadt(regions)entwicklung entspricht nicht nur den Vorgaben der EU-Strategie für Europa 2020, sondern ist generell ein zentrales Anliegen der „Smart Cities“: So bezeichnen sich Städte, die einen vorausschauenden und nachhaltigen Umgang mit ihren energetischen, finanziellen und lebensweltlichen Ressourcen pflegen.

„Smart City“: Urbanisierungsprozesse im 21. Jahrhundert

Vor dem Hintergrund ökonomischer und technologischer Veränderungen, stehen die europäischen Städte vor der Herausforderung, Wettbewerbsfähigkeit mit nachhaltiger Stadtentwicklung zu vereinbaren. Das Smart City-Konzept kann diesbezüglich als der nächste notwendige Schritt im Urbanisierungsprozess angesehen werden. Städte spielen eine zentrale Rolle, wenn es um Energieverbrauch und Klimawandel geht, weil sie aufgrund ihrer dichten Siedlungsstruktur die größten Einsparungseffekte in Relation zur EinwohnerInnenzahl erzielen können. Siedlungs-, Verkehrs- und Infrastrukturplanung können in verdichteten Räumen besonders effizient betrieben werden. Energieeffiziente Siedlungsstrukturen, eine gesamtheitliche, intermodale Verkehrsplanung oder die zentrale Energiesteuerung öffentlicher Einrichtungen ermöglichen Einsparungen



im Bereich Energie, Finanzen und Rohstoffe. Hier bieten Smart Cities intelligente Lösungen, um die Lebensqualität und die Wirtschaftlichkeit von Ballungszentren deutlich zu erhöhen.

Mittels der Anwendung neuer Forschungsergebnisse, Technologien und Konzepte soll die Versorgung der Stadt mit sauberer, erneuerbarer Energie ermöglicht und die Effizienz des Energiesystems unterstützt werden. Daher bedingt der Erfolg einer „smarten“ Energie- und Klimaschutz Zukunft eine besonders enge Verknüpfung mit allen Bereichen der Stadtentwicklung, um der zugrundeliegenden Zielerforderung einer „Zero Emission“-City gerecht zu werden. Die Motivation für eine Stadt, intelligent zu werden, ist aber nicht nur ideeller, sondern vor allem auch finanzieller Natur, wenn zum Beispiel für die Überschreitung von EU-Grenzwerten wie der erlaubten Feinstaubbelastung möglicherweise bald hohe Strafen fällig werden. Wer nicht umdenkt, wird zukünftig im Wettbewerb der Städte als Standort für Unternehmen nicht mehr konkurrenzfähig sein – die Stadt der Zukunft denkt daher mit. Das Smart City-Konzept trägt die vielversprechendsten Prämissen einer zukunfts-trächtigen Stadtentwicklung bereits in seinem Namen: „SMART“ im Sinne von „sustainable, mobile, attractive, resilient and tolerant“ macht über die reine Übersetzung als „intelligent“ oder „schlau“ hinaus das moderne Planungsverständnis für eine lebenswerte Stadt transparent. Aus der gebräuchlichen, englischen Definition ergeben sich somit die grundlegenden Inhalte einer integrativen Stadtplanung nach heutigem Verständnis.

AUSBLICK

Österreichs Städte und Stadtregionen haben ihren Weg in eine „smarte“ Zukunft bereits angetreten.

Im Jahr 2011 erhielten neunzehn österreichische Städte¹⁴ als Ergebnis einer erfolgreichen Teilnahme an der ersten Ausschreibung des Klimafonds zum Thema „Smart Energy Demo - FIT for SET“ eine Förderungsgenehmigung.

Die Mitglieder des Österreichischen Städtebundes werden auch weiterhin ihre Potenziale und Kompetenzen progressiv dafür einsetzen, eine ressourceneffiziente,

umweltverträgliche und sozial gerechte Entwicklung für Städte, Stadtregionen und dem mit diesen in Beziehung stehenden ländlichen Raum zu sichern. Der Leitsatz für die Zukunft lautet daher: „Be smart, think local, act global.“ ■

¹ Vereinte Nationen, 2008. Siehe auch http://esa.un.org/unpd/wup/unup/index_panel2.html und <http://www.unfpa.org/pds/urbanization.htm> – Bericht des Bevölkerungsfonds.

² Statistik Austria: Österreichs Städte in Zahlen 2010. www.statistik.at.

³ Vgl. Städtebarometer 2010.

⁴ Vgl. Städtebarometer 2008, 2009, 2010.

⁵ Statistik Austria, Bevölkerungsentwicklung in Österreich nach Gemeinden, errechnete jährliche Wanderungsbilanz 2006–2010, Datenstand 1.1.2010.

⁶ Die Centropo-Region, auch „Region Europa Mitte“ genannt, umfasst in Österreich Wien, Niederösterreich und das Burgenland. Darüber hinaus gehören Regionen und Städte in den Nachbarländern Tschechische Republik, Slowakei und Ungarn dazu.

⁷ Vgl. Kordonenerhebung Wien 2011: DI Rittler Christian, Technisches Büro für Verkehrsweisen und Verkehrswirtschaft; Koordination: DI Alfred Dörner, Roman Ratay (Planungsgemeinschaft Ost); Hrsg. Planungsgemeinschaft Ost, Wien 2011, S. 107.

⁸ Vgl. Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt. Angenommen anlässlich des informellen Ministertreffens zur Stadtentwicklung und zum territorialen Zusammenhalt am 24. Mai 2007, S. 2.

⁹ Vgl. ÖROK Schriftenreihe Nr. 179, Stadtregionen in Österreich (Wien 2010) S. 15.

¹⁰ Vgl. Positionspapier des Österreichischen Städtebundes, „Positionspapier österreichischer Städte zur Umsetzung zur EU-Regionalpolitik 2014+“, Wien 2010.

¹¹ Österreichisches Raumentwicklungskonzept 2011; Strategischer Handlungs- und Umsetzungsleitfaden für die österreichische Raumentwicklung bis 2020, erstellt von den Mitgliedern der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK).

¹² Vgl. Österreichische Raumordnungskonferenz: Österreichisches Raumentwicklungsprogramm 2011/ÖREK 2011 (Wien 2011) S. 35.

¹³ Richard Florida, Creative Cluster und Modell der drei T's (Technologie, Talent und Toleranz), 2002.

¹⁴ Linz, Villach, Klosterneuburg, Weiz-Gleisdorf, Marchtrenk, Wien, Klagenfurt, Wörgl, Bruck an der Mur, Urban Region Vorarlberg Rheintal/Bregenz, Leoben, Salzburg, Amstetten, Perchtoldsdorf & Brunn am Gebirge, Graz, Innsbruck, Deutschlandsberg, Hartberg und Baden.

Sustainable: Nachhaltiger Umgang mit den begrenzten Ressourcen durch vorausschauende und effiziente Siedlungs- und Infrastrukturplanung sowie sparsamen Ressourcenverbrauch (Energie, Wasser, Boden) zur Sicherung qualitativvoller Lebensbedingungen der heutigen und zukünftigen StadtbewohnerInnen.

Mobile: Städtische Mobilität definiert sich durch gute Erreichbarkeiten und einen Pool an multimodalen Transportmitteln zur Befriedigung der unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse sowie eine hohe Verfügbarkeit von und Zugänglichkeit zu Informations- und Kommunikationstechnologie.

Attractive: Die Attraktivität einer Stadt beinhaltet ästhetische Gesichtspunkte ebenso wie eine hohe Lebensqualität für die BürgerInnen. Wirtschaftstreibende, Forschende und Kreative werden von günstigen Standortfaktoren wie hochwertiger Infrastruktur und qualifiziertem Arbeitskräftepotenzial angezogen.

Resilient: Den Herausforderungen der Zeit – wie Klimawandel, Umweltverschmutzung, Ressourcenknappheit, Verkehrsaufkommen und Bevölkerungsentwicklung – begegnen die Städte mit Flexibilität und neuen Konzepten und Strategie.

Tolerant: Das Wertschöpfungspotenzial einer Gesellschaft liegt in ihrer Kreativität begründet, die eine Folge kultureller Diversität ist.¹³ Um eine solche zu erreichen, ist es wichtig, ein tolerantes Umfeld zu schaffen, das einer Gesellschaft aus unterschiedlichen Charakteren und Ethnien ein harmonisches Zusammenleben sichert.



Die Ausschreibung des Klimafonds verlief für die Kommunen (z.B. Wörgl) sehr erfolgreich.

Urban Europe: Europäische Städte der Zukunft

Das 21. Jahrhundert wird oft als das „urban century“ bezeichnet. Den stark wachsenden Städten in Asien – besonders China –, Afrika und Südamerika stehen die „reifen“ Städte Europas und Nordamerikas gegenüber. Mit dem großen Bevölkerungszuwachs kommen gewaltige Aufgaben auf die Städte zu.

Dr. Margit Noll, AIT-Austrian Institute of Technology GmbH

Als Antwort auf die zukünftigen Herausforderungen an das städtische Umfeld wird im bmvit die transnationale Programm-Initiative „Urban Europe“ vorbereitet, in der unter österreichischer Federführung 13 Länder ein gemeinsames F&E-Programm zum Thema Urbanisierung entwickeln¹. Urban Europe stellt sich diesen komplexen Herausforderungen mit einem besonderen Fokus auf die Entwicklungsperspektiven europäischer Städte im globalen Kontext. Sie leistet einen Beitrag indem sie eine Plattform zur Entwicklung neuer Ansätze für zukünftige Stadtentwicklung und Stadtmanagement bietet, neueste technologische Entwicklungen in innovative Stadtkonzepte integriert und neue interdisziplinäre Forschungsansätze generiert.

Das Ziel ist ein integrativer Forschungsansatz

Europa verfügt auf dem Gebiet der Stadtforschung über eine lange Tradition und hat dabei häufig eine Vorreiterrolle in der internationalen Forschungsszene eingenommen. Trotz dieses hochwertigen Profils und ihres hervorragenden Rufs ist die europäische Stadtforschung jedoch auch zersplittert und muss sich zunehmend Synergien zu Nutze machen. Eine verstärkt integrative Perspektive ist ein unabdingbares Erfordernis für das Verständnis und die Gestaltung von Transformationsprozessen hin zu nachhaltigen, wirtschaftlich und sozial erfolgreichen europäischen Städten. Die Initiative Urban Europe stützt sich daher in ihrem Forschungsansatz auf folgenden Grundprinzipien:

In Ergänzung zu den meisten bestehenden, technologisch orientierten For-

schungsaktivitäten soll der Mensch im Zentrum der Forschungsanstrengungen stehen. Technologische Forschung und Entwicklung wird dabei als Enabler für neue Lösungen gesehen und spielt für die Realisierung neuer Konzepte eine essentielle Rolle. Gleichzeitig soll der sozioökonomischen Forschung und sozialer Innovation breiter Raum gewidmet werden.

Urban Europe verfolgt einen integrativen Ansatz entlang der Schnittstellen der vier Grundpfeiler – Wirtschaft & Innovation, Technologie, Gesellschaft und Ökologie. Dazu ist ein interdisziplinärer Forschungsrahmen erforderlich, der neue Forschungskonzepte hervorbringen und über bestehende disziplinäre oder sektorale Grenzen hinweg einen Mehrwert für

die Forschungs- und Innovationsszene schaffen soll. Um die Forschungsergebnisse in reale Lösungen überzuführen, neue Management- und Governance-Konzepte zu erproben, bedarf es eines intensiven Dialogs zwischen sämtlichen Stakeholdern: Forschung, Stadtplanung, Stadtverwaltung, Technologieentwicklung und Unternehmen.

Der Diversität europäischer Städte und ihrer Anforderungen aufgrund regionaler Spezifika (klimatisch, geopolitisch, Größe etc.) soll dabei ebenso Rechnung getragen werden wie den Besonderheiten europäischer Städte in Hinblick auf ihr historisches Erbe.

Der Forschungshorizont ist auf 2050+ ausgerichtet, um in Ergänzung zu bestehenden Forschungsstrategien die nächste Phase der Transformation urbaner europäischer Räume zu gestalten und Handlungsbedarfe für Forschung, Innovation und Politik ableiten zu können.



Großstädte wie Paris haben große soziale und logistische Probleme.

AUSBLICK

Dieser integrative Ansatz wird bereits 2012 bis 2013 in einer Pilotphase umgesetzt. Ein Maßnahmenbündel ist in Ausarbeitung, dass auf unterschiedliche Instrumente zurückgreift und der Forschungs- und Innovationscommunity eine länderübergreifende Plattform für Forschungs- und Vernetzungsaktivitäten bieten soll. Details zur Pilotphase folgen in einer der nächsten ÖGZ-Ausgaben. ■

¹ Derzeit sind 13 EU-Mitgliedstaaten bzw. assoziierte Staaten an Urban Europe beteiligt (in alphabetischer Reihenfolge): Belgien, Dänemark, Finnland, Frankreich, Irland, Italien, Malta, Niederlande, Norwegen, Österreich, Schweden, Türkei und Zypern. Deutschland, Portugal und Spanien nehmen als Beobachter teil. Weitere Infos und Hintergrunddokumente sind unter www.jpi-urbaneurope.eu zu finden.

Zukunftsprogramm:

Urban Region Rheintal-Bregenz

Bis zum Jahr 2050 will Vorarlberg die Energieautonomie erreichen. Smart City-Konzepte sollen mithelfen, dieses Ziel zu verwirklichen. Die ersten Projektideen konnten bereits erfolgreich in der Praxis umgesetzt werden.

DI Gerhard Günther

Im polyzentrisch strukturierten Vorarlberger Rheintal mit seinen 29 Gemeinden leben und arbeiten fast 248.000 Personen. Dieser attraktive Lebensraum mit hoher wirtschaftlicher Dynamik, in dem zwei Drittel der Vorarlberger leben, wird im Norden vom Bodensee, im Westen von der Schweiz und im Süden und Osten von den Ausläufern der Alpen umsäumt. Die Landeshauptstadt Bregenz markiert das nördliche und die Montfortstadt Feldkirch das südliche Zentrum. Dazwischen liegen die Städte Hohenems und Dornbirn.

Energiezukunft Vorarlberg

Im Rahmen des Fit4Set-Programms wurde das Vorarlberger Rheintal als Projektgebiet für ein Smart City-Demonstrationsprojekt vorgeschlagen. Leitlinie ist die Vision samt Handlungsempfehlungen aus dem Prozess Energiezukunft Vorarlberg und der einstimmige Beschluss des Vorarlberger Landtages, bis 2050 die Energieautonomie erreichen zu wollen. Zudem finden bestehende strukturelle Entwicklungs-konzepte des Landes Vorarlberg wie die Vision Rheintal oder das Verkehrskonzept Berücksichtigung, welche die ambitionierten Ziele der Raumordnungs-, Verkehrs- und Energiepolitik im Hinblick auf eine ökologisch, ökonomisch und sozial nachhaltige Entwicklung dieses Lebensraums markieren. Das Projekt baut auf bestehenden Projekten wie dem e5-Programm für energieeffiziente Gemeinden auf. Im Projekt VLOTTE wird mit 315 elektrisch betriebenen Fahrzeugen im Rheintal gerade die Alltags-tauglichkeit der heute verfügbaren Technologie für E-Autos mit bereits mehr als 1,5 Millionen zurückgelegten Fahrkilometern eindrücklich nachgewiesen. Darü-

ber hinaus weist Vorarlberg die höchste Dichte an Gebäuden im Passivhausstandard auf.

Was liegt also näher als die Vision der Energieautonomie im Rahmen von Smart City realer werden zu lassen? Unter der Leitung des Landesenergieversorgers illwerke vkw hat sich ein Konsortium mit Vertretern der Stadt Bregenz, der Stadt Feldkirch, dem Vorarlberger Verkehrsverbund sowie den renommierten Bauträgern Rhomberg, Prisma, Hefel Wohnbau und I+R Schertler gebildet, um die ambitionierten Ziele einer Smart City am Beispiel des Vorarlberger Rheintals zu demonstrieren. Ziel von Smart City-Konzepten ist es ja, bestehende Aktivitäten in einer Stadt oder Region zu einem System der Systeme zu verbinden und dadurch mit multiplizierbaren Projektideen vor allem einen Beitrag zum Effizienzziel der EU aufzuzeigen. Mitte September 2011 haben dazu mehr als 60 Vertreter aus den beteiligten Organisationen an zwei Tagen ihre Projekte anhand von Smart City-Kriterien bewertet, Potenziale identifiziert und auf die Realisierbarkeit, also Verkaufbarkeit, geprüft. Dabei kamen interessante und vielversprechende Aspekte zu Tage.

Smarte Mobilität verbindet Städte

Als zentrales energetisches aber auch geographisches Element, quasi als Rückgrat, des Projektes „Smart City Rheintal“ wurde die S-Bahnachse von Bregenz nach Feldkirch definiert. Denn eine erfolgreiche Verschiebung des Modal Split im Vorarlberger Rheintal zugunsten nachhaltiger Mobilitätsformen stellt eine wesentliche Voraussetzung zur Erreichung des Energieautonomieziels bis 2050 dar. Bereits heute wird diese Achse täglich von 32.000

Personen in Anspruch genommen. Als Bestandteil des integrierten Vorarlberger Verkehrsverbundes fahren ausgehend von den Bahnhöfen 76 Buslinien insgesamt über 870 Haltestellen im ganzen Land an. Um die nachhaltig verträglichen Mobilitätsformen noch attraktiver zu machen, werden die Bahnhöfe im Rheintal sukzessive modernisiert und die Verbindungen in die benachbarte Schweiz ausgebaut.

In Dornbirn und Feldkirch ist das bereits passiert. In den kommenden zwei Jahren werden die Bahnhöfe von Hohenems, Lauterach und Rankweil mit einem Budget von insgesamt 77 Millionen Euro im Zuge eines fünfjährigen Rahmenplans der ÖBB umgebaut. Danach folgen Götzis und Bregenz. Ein eigens gegründeter Infrastrukturbeirat – bestehend aus Vertretern der ÖBB, der Landesverwaltung, des Verkehrsverbundes Vorarlberg, der Standortgemeinden und der Architekten – stellt sicher, dass die Bedürfnisse der verschiedenen Stakeholder bei den geplanten Baumaßnahmen – wie Park/Bike&Ride-Stationen, Über- bzw. Unterführungen für FußgängerInnen und FahrradfahrerInnen, sowie die Bahnhofsvorplatzgestaltung für Busse – entsprechend berücksichtigt werden.

Smarte Konzepte werden in die Stadtplanung integriert

Die zukunftsorientierte Gestaltung der inneren und äußeren Seestadt in Bregenz inklusive dem Neubau des Bregenzer Bahnhofes mit Tiefgarage durch zwei – von der Prismagruppe bzw. Rhomberg angeführte – Konsortien sind ein wesentlicher Bestandteil der Smart City Rheintal. Die mögliche Seewassernutzung zur Beheizung und Kühlung der energieeffizient gestalteten Gebäudekomplexe für Wohnen,



Das Vorarlberger Rheintal ist Projektgebiet für eine „smarte“ Zukunftsentwicklung. Im Bild: Bregenz mit der Pfänderbahn.

Arbeit und Freizeit ist dabei eine lokal mögliche Besonderheit in Richtung einer effizienten und klimaverträglichen Lösung. Ein weiteres Highlight ist die Realisierung des Life-Cycle-Towers – einem Hochhaus aus dem regional verfügbaren Werkstoff Holz. Als Signal für einen nachhaltigen Umgang mit der Natur und ihren Ressourcen wird damit Holz als Baumaterial in die Stadt gebracht. Ein Team von hochqualifizierten ArchitektInnen, PlanerInnen und IngenieurInnen gewährleistet dabei nicht nur reduzierte Lebenszykluskosten und eine hohe Werterhaltung der Gebäude, sondern ebenso höchsten Komfort und modernste Sicherheitsanforderungen.

Passend zur energieeffizientesten Stadt Österreichs innerhalb des e5-Programms entsteht in der sensiblen Feldkircher Altstadt ab 2012 das neue Montforthaus als Kongresszentrum für Green-Meetings. Beteiligung von BürgerInnen und ExpertInnen und die konsequente Orientierung an den Lebenszykluskosten und ökologischen Aspekten charakterisiert die Planungsphase für dieses Gebäude. Das integrierte Mobilitätskonzept ermöglicht im Betrieb einen autofreien Bereich in diesem Stadtteil und die attraktive Anbindung an die Verkehrsadern in Richtung Bregenz, Walgau und Schweiz. Das mit Grundwasser beheizte und gekühlte Montforthaus wird ein Zero-Emission-Gebäude, das u.a. mit einer architektonisch ansprechenden gebäudeinte-

grierten Photovoltaikanlage ausgestattet sein wird. Der Altstadtteil wird im Zuge der Umbauten auch auf einen möglichen Geothermieanschluss vorbereitet.

Smarte Energielösungen für die Energieautonomie

In Lauterach entsteht ab 2013 unter der Führung von Hefel Wohnbau ein neuer Ortsteil, dessen Siedlungs- und Baukörperstruktur Ergebnis eines bereits gestarteten breiten Beteiligungsprozesses sein wird. Dichte sowie leistbares, energieeffizientes Wohnen sind zentrale Bestimmungselemente in diesem Entwicklungsprozess. Aber auch der Integration des bis dahin neu gestalteten Bahnhofareals und visionären Mobilitätssystemen in Verbindung mit Smart Grids wird Raum geschaffen. Neben der angestrebten energieeffizienten Bauweise wird sicherlich auch die energetische Integration benachbarter Industriebetriebe ein interessantes Thema dieses Prozesses sein. Die Realisierung attraktiver vielschichtiger Umnutzungskonzepte von ehemaligen Betriebsgebieten aus der Zeit der Hochblüte der Vorarlberger Textilindustrie steht hinter dem in Götzis entstehenden Projekt Garnmarkt der Prismagruppe und dem Projekt Wolff-Areal in Hard von I+R Schertler. Die energieeffizienten Wohn-, Gewerbe- und Bürogebäude werden mit Nahwärme aus Biomasseheizwerken versorgt. Eine Grundwasserwärmepumpe in Kombina-

tion mit einer 1.300-m²-Photovoltaikanlage auf dem Dach des neuen Harder Gemeindezentrums ist als mögliche Alternativlösung zum Heizen und Kühlen in Hard angedacht. Im Sinne der Ressourceneffizienz werden beim Wolff-Areal Stahlbeton, Asphalt und Ziegel vor Ort aufbereitet und beim Aufbau wieder verwendet. Eine Öko-Lounge am Standort als sichtbares Statement für die Energiewende ermöglicht zukünftigen interessierten KäuferInnen Zugang zu aktuellen wissenschaftlichen Ergebnissen im Hinblick auf Klimawandel, Energie und Ressourceneffizienz.

Quasi als Nerven und Synapsen von Smart City Rheintal wird ein erstes Smart Grid ausgewählte Verbraucher, Speicher und Erzeugungseinheiten in den oben beschriebenen Teilprojekten miteinander intelligent zu verbinden versuchen. Basis sind die Erfahrungen, die bei illwerke vkw in den letzten Jahren bei Smart-Meter- und SmartHome-Projekten sowie beim Elektromobilitätsprojekt VLOTTE gesammelt wurden, aber auch die Bedürfnisse der NutzerInnen, welchen dadurch die Verwendung energieeffizienter Technologien und Verhaltensweisen leicht gemacht werden soll. Attraktive und akzeptierte Kommunikationsmöglichkeiten zwischen Mensch und Technologie werden einen wesentlichen Beitrag zur Energieautonomie und damit zur Erreichung der Effizienzziele leisten können. ■

Smart Jobs:

Die Kombination aus Wissen, Netzwerk und Kompetenz

Die Wirtschaftskrise hat (bislang) noch zu keinen starken Beschäftigungseinbrüchen in Österreich geführt. Im Gegenteil: Es gibt einige Bereiche, die auch in den letzten Jahren ein klares Wachstum aufwiesen, z.B. im Gesundheits- und Sozialbereich oder bei den unternehmensbezogenen Dienstleistungen. Und auch in den Industriebetrieben, die stark unter der Exportkrise zu leiden hatten, wurden wenige Arbeitsplätze abgebaut.

MMag.^a Agnes Streissler, wirtschaftspolitische Projektberaterin

Vielmehr versuchte man über Kurzarbeit, ArbeitnehmerInnen im Betrieb zu halten, um ihr Know-how nicht zu verlieren. Meines Erachtens ist dies ein Beleg für einen neuen generellen Trend am Arbeitsmarkt: die zunehmende Wichtigkeit von Smart Jobs. Was darunter gemeint ist und wie solche Jobs gefördert werden könnten, soll hier kurz dargestellt werden:

Betrachtet man die Bilanz eines typischen Unternehmens, so finden sich an Kapital die Sachanlagen und die Finanzvermögen. Das gilt selbst für ganz kleine Unternehmen wie beispielsweise meine Agentur. Nach diesem Kapital wird der Wert des

Unternehmens bemessen und davon hängt seine Kreditwürdigkeit ab. In meinem Unternehmen, wie in vielen anderen, sind aber nicht die Laptops, der Kleiderkasten oder die Flipcharts das Wesentliche – das wahre Kapital sind die MitarbeiterInnen. Es geht also um Humankapital: ein Begriff, der nicht eine Verdinglichung des Menschen bedeutet, sondern genau im Gegenteil eine besonders hohe Wertschätzung gegenüber der Arbeitskraft, gegenüber dem Menschen, der nicht beliebig austauschbar ist, vermitteln soll.

Die industrielle Produktionsweise zeichnete sich lange Zeit durch lineare, betriebs-

wirtschaftlich gut fassbare Zusammenhänge aus: ein Mensch – eine Schaufel, fünf Menschen – eine Fertigungsmaschine. Wurde ein Unternehmen, ein Prozess produktiver, dann brauchte man eben nur mehr vier Menschen für eine Fertigungsmaschine, oder drei oder überhaupt nur mehr einen, der selbsttätige Roboter überwacht.

Nicht so in der Dienstleistungsbranche. Auch hier kann es zwar zu Rationalisierungen kommen und für bestimmte Prozesse werden weniger Arbeitskräfte als vorher benötigt werden, im Allgemeinen ist aber Automatisierung nur bis zu einem bestimmten Ausmaß möglich. Insbesondere dort, wo es sich um Smart Jobs handelt, wo Kompetenz und Wissen eine Rolle spielen.

Was sind Smart Jobs?

Es gibt allerdings keine gängige Definition von Smart Jobs. Sucht man den Begriff im Internet, so finden sich einerseits Websites mit Plattformen für Zeitarbeit und andererseits Dokumente der Europäischen Kommission zu Berufen und Tätigkeiten in der green economy.

Meine Definition von Smart Jobs ist aber eine völlig andere: Bei Smart Jobs handelt es sich um Arbeitsplätze, bei denen das intrinsische, das innere, nicht so leicht erfassbare Wissen der Erwerbstätigen laufend zunimmt. Derartige Arbeitsplätze finden sich dabei selbstverständlich nicht nur im Dienstleistungsbereich, sondern auch (und wohl in zunehmendem Ausmaß) in der industriellen Fertigung.



Im Unterschied zu früher kann man sich heute weitaus weniger darauf verlassen, dass eine einmal erworbene Ausbildung für ein ganzes Erwerbsleben von Relevanz ist. Vielmehr sind es heute ganze Kompetenzbündel (die sich noch dazu laufend verändern), die gefragt sind: ExpertInnenwissen ist wichtig und notwendig, hat aber eine sehr niedrige Halbwertszeit. Mit ausreichend Schulungen lässt es sich weiterentwickeln. Aber erst in Kombination mit organisationskulturspezifischem Wissen, mit sozialer Kompetenz (von der Fähigkeit zur Teamarbeit bis hin zur Zielgruppenorientierung) und der Fähigkeit und Bereitschaft interdisziplinär zu denken und zu arbeiten, wird es zum wahren Kapital, wird ein Expert Job zum Smart Job.

Projektmanagement, Vertrieb und KundInnenorientierung werden heute vielfach nicht von eigenen, in der Hierarchie getrennten Einheiten erbracht, sondern gehören zu einem deutlich angereicherten Kompetenzbündel jeder Technikerin und jedes Experten dazu. Diese Multikompetenz und Interdisziplinarität macht Smart Jobs aus, auch wenn sie ansonsten sehr unterschiedlich sein mögen: Es kann sich sowohl um eine Designerin handeln, die mit ihren Ideen in globalisierten Unternehmen rund um den Erdball Eingang findet, als auch um einen Krankenpfleger, der eng mit seiner regionalen oder städtischen Wirtschaftsstruktur verwoben ist. Oder um eine Unternehmensberaterin, einen Life-Science-Forscher, um einen Lehrer im Integrationsbereich oder um eine Mechatronikerin. Wenig greifbar? Zugegeben. Neue Trends am Arbeitsmarkt lassen sich

nicht immer ganz klar umreißen, sondern manifestieren sich erst mit der Zeit. So zeigt beispielsweise auch das AMS-Qualifikationsbarometer, dass es eine sehr breite Streuung von Qualifikationen gibt, die in Zukunft mehr nachgefragt werden. Auffallend dabei vor allem: Fachqualifikationen (wie juristisches oder betriebswirtschaftliches Fachwissen, Kenntnisse der Agrarökonomie, Umwelttechnik, Software- und IT-Kenntnisse) sind zwar notwendig, ebenso oft werden aber Soft Skills wie Kommunikationsstärke, Verkaufstalent, Fremdsprachen-Kennntnis, Reisebereitschaft, Serviceorientierung, Lernbereitschaft oder interkulturelle Kompetenz gefragt: Smart Jobs eben, die Wissen, Kompetenz und Vernetzung miteinander verbinden.

Wie viele Smart Jobs gibt es in Österreich?

Smart Jobs in der Arbeitsmarkt- und Beschäftigungsstatistik zu finden, ist schwierig. Man kann sich hier nur annähern. So weisen die OECD-Statistiken im Dienstleistungsbereich sogenannte „wissensintensive“ Tätigkeiten aus. Sie sind in der Gesundheitswirtschaft ebenso zu finden wie bei den Wirtschaftsconsultants, bei Banken und Versicherungen ebenso wie in der Architektur. Gemeinsam ist ihnen, dass ihre Leistung auf Wissen und Expertise beruht, dass Beratung ein wesentliches Element des Interaktionsprozesses ist. Hinzu kommen aber noch jede Menge Smart Jobs in der Sachgüterproduktion. Hier sind es nicht einfach die Hightech-Jobs, sondern wahrscheinlich sind sogar tendenziell mehr Smart Jobs im Bereich

der mittleren Technologien zu finden, wo Ausbildung und Erfahrungswissen zusammenkommen und so zu neuen Erkenntnissen und Tätigkeiten führen.

Im Jahr 2008 gab es über 500.000 wissensintensive Dienstleistungsarbeitsplätze und etwa 250.000 Medium- und Hightech-Industriearbeitsplätze. Lässt man diese Zahlen als Annäherung gelten, so wäre etwa jeder fünfte Arbeitsplatz in Österreich als Smart Job zu bezeichnen. Wie gesagt, abgesehen von Wissen und Technologie machen aber vor allem auch Kompetenz und Netzwerkdenken solche Arbeitsplätze aus. Und dies wird von der Statistik nicht erfasst.

Wie lassen sich Smart Jobs fördern?

Grundlegend ist natürlich die Ausbildung: In Kindergarten und Schule müssen die Grundsteine für vernetztes Denken, für soziale Kompetenz, für Teamarbeit gelegt werden. Lebensbegleitendes Lernen muss Synergien zwischen Erfahrungswissen und neuen Erkenntnissen und Wissensanforderungen schaffen.

Um die Kompetenzen von Smart Jobs und ihren Wert für die Wirtschaft sichtbar zu machen, werden aber auch Wissensbilanzen immer notwendiger werden. Nur durch sie kann Humankapital sichtbar, sein Beitrag zu Unternehmenserfolg und Arbeitsplatzqualität deutlicher werden und in weiterer Folge durch gezielte Unterstützungsmaßnahmen weiterentwickelt werden – zum Nutzen des Wirtschaftsstandortes und zum Nutzen der ArbeitnehmerInnen. ■

Die Stadt als Innovationsraum stärken

Städte sind die Wirtschafts- und Innovationsmotoren einer Gesellschaft, in ihnen konzentrieren sich das Wissen der Menschen, ihre Kreativität, Bildungs- und Forschungseinrichtungen und viele Unternehmen.

Städte sind zunehmend gefordert – ähnlich wie Länder in den vergangenen Jahren –, strategische Konzepte für die erfolgreiche wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung zu erstellen.

Pöchhacker Innovation Consulting (P-IC) ist auf die strategische Stärkung und Entwicklung von Innovationsstandorten spezialisiert. Unsere Kunden sind zahlreiche Ministerien, Landesregierungen und Städte sowie Innovationsagenturen und Interessensvertretungen in Österreich und Deutschland.

www.p-ic.at

 **PÖCHHACKER**
Innovation Consulting



Dr. Johann Lefenda
Experte für
Stadtentwicklung

Die „städtische Dimension“ der EU-Kohäsionspolitik nach 2013

Unter dem Titel „Mehr Schlagkraft für kohäsionspolitische Investitionen nach 2013“ legte die Europäische Kommission am 6. Oktober 2011 ihr Vorschlagspaket für die künftige Kohäsionspolitik vor.

Mag. Reinhard Troper, Magistrat der Stadt Wien, Abteilung für EU-Strategie und Wirtschaftsentwicklung

Das Ziel der europäischen Kohäsionspolitik bleibt dabei unverändert: Sie soll dazu beitragen, die erheblichen Ungleichheiten in der EU bezüglich Wohlstand, Produktivität und Beschäftigung abzubauen und damit den Zusammenhalt zu fördern. Ändern sollen sich jedoch der Einsatz der Mittel und die Modalitäten der Vergabe. Die Kohäsionspolitik soll zukünftig primär auf die Umsetzung der „Europa 2020“-Strategie fokussiert werden und eng an die jeweiligen Nationalen Reformprogramme gebunden werden. Hinsichtlich der „städtischen Dimension“ ist die Europäische Kommission (EK) mit ihren Vorschlägen wieder „back on stage“.

Das „Paket“:

Diskussionsstoff fürs nächste Jahr

Insgesamt hat die EK am 6. Oktober neun Dokumente veröffentlicht. In einer übergreifenden Verordnung werden die gemeinsamen Regelungen für den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), den Europäischen Sozialfonds (ESF), den Kohäsionsfonds (KF), den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raumes (ELER) und den Europäischen Meeres- und Fischereifonds (EMFF) festgelegt. Darüber hinaus gibt es drei gesonderte Verordnungen für den EFRE, den ESF und den Kohäsionsfonds, zwei Verordnungen über das Ziel „Europäische territoriale Zusammenarbeit“ (ETZ) und den Europäischen Verbund für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ) sowie zwei Verordnungen über den Europäischen Fonds für die Anpassung an die Globalisierung (EGF) und das Programm für sozialen Wandel und soziale Innovation. Den Abschluss bildet eine Mitteilung zum Solidaritätsfonds der Europäischen Union (EUSF). Diese Vorschläge werden nun, vor dem

Hintergrund der jeweiligen spezifischen Herausforderungen, Rahmenbedingungen und natürlich der erhofften Finanzmittel in ganz Europa diskutiert: auf EU-Ebene durch den Rat und das Europäische Parlament (EP). Ziel ist die Annahme des Pakets bis Ende 2012, damit die neuen Strukturfondsprogramme zeitgerecht 2014 beginnen können. Voraussetzung dafür ist aber zuerst eine Einigung über das nächste EU-Budget – vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklungen kein einfaches Unterfangen.

In Österreich erfolgt die Diskussion auf Länderebene innerhalb der ÖROK sowie auf Bundesebene im Rahmen „interministerieller“ Weisungsrunden, an denen auch die Länder, die Sozialpartner sowie Vertreter anderer Stakeholder (z.B. der Städtebund) teilnehmen. Angesichts des Umfangs des Pakets ist klar, dass man sich derzeit (Mitte November) noch vielfach in einer Diskussionsphase befindet, in der es um ein gemeinsames Verständnis und eine einheitliche Interpretation der Texte sowie um die Klärung offener Fragen geht.

Koordination der Fonds

Besonders betont wird von der EK, dass mit der übergreifenden Verordnung für alle Strukturfonds ein besseres Zusammenspiel der Fonds ermöglicht und eine stärkere Schlagkraft der EU-Maßnahmen erreicht werden soll. Ob diese Absicht in der Praxis tatsächlich erreicht werden wird, bleibt abzuwarten. Generell fielen aber die ersten Reaktionen, etwa vom Regionalausschuss des EPs oder von einzelnen Mitgliedsstaaten, eher positiv aus. Dies ist insofern nicht verwunderlich, als es sich bei den Vorschlägen überwiegend um eine Weiterentwicklung des bisherigen Systems handelt. Als Kernfragen der anlaufenden Diskussion

zeichnen sich die neuen (makroökonomischen und Performance-) Konditionalitäten und Ergebnis-Indikatoren, der (misslungene?) Versuch der Vereinfachung und die Flexibilität der Politik vor Ort ab.

Über die Zuweisung der Gelder an die Mitgliedstaaten (MS) bzw. die förderfähigen Regionen wird erst nach der endgültigen Einigung über den mehrjährigen Finanzrahmen und der Annahme des Verordnungspakets entschieden. Die EK hat in Summe 336 Mrd. Euro für die kohäsionspolitischen Instrumente vorgesehen. Ob diese Größenordnung tatsächlich hält, darf bezweifelt werden. Die finanziellen Rahmenbedingungen der Diskussion sind also noch „ergebnisoffen“.

Konzentration auf „Europa 2020“

Als wesentliche Weiterentwicklung der zukünftigen Kohäsionspolitik wird von der EK ihre enge Verknüpfung mit der Europa-2020-Strategie betont: Die Verordnungsvorschläge richten die EU-Investitionen an der europäischen Agenda für Wachstum und Beschäftigung aus: damit soll in ganz Europa für mehr Wachstum und Beschäftigung gesorgt werden. Diese Instrumentalisierung der Kohäsionspolitik als „Erfüllungsgehilfe“ der Europa-2020-Strategie diene auch der Vermeidung unliebsamer Fragen über die Wirksamkeit der bisherigen EU-Kohäsionspolitik.

Die Konzentration auf eine geringere Anzahl von Investitionsprioritäten im Einklang mit den Zielen des jeweiligen Nationalen Reformprogramms (NRP) steht im Zentrum der neuen Partnerschaftsvereinbarungen, die die MS mit der EK vorlegen. In diesen sollen klare Zielvorgaben festgelegt werden. Wie der Prozess der Anbindung der Kohäsionspolitik an die Nationalen Reformprogramme im Detail aussehen

wird, ist derzeit noch in Diskussion. Zentral sind dabei Fragen der tatsächlichen Einbeziehung der Stakeholder, der unterschiedlichen Fristigkeiten sowie der Ausgestaltung und Überprüfung von Zielvorgaben auf Ebene der einzelnen Operationellen Programme (OPs).

Eine nicht ganz unwesentliche Vorfrage wird aber weitgehend tabuisiert: Nämlich jene, warum die Europa-2020-Strategie erfolgreicher sein sollte als ihre gescheiterte Vorgängerin, die Lissabon-Strategie?

Eine verstärkte städtische Dimension

In den Verordnungsentwürfen wird der wichtige Beitrag von Städten zu Wachstum und Beschäftigung in einer Reihe von Detailbestimmungen anerkannt. Speziell positiv hervorzuheben sind dabei:

- Der EFRE fokussiert auf eine begrenzte Anzahl thematischer Ziele und Investitionsprioritäten. Explizit genannt werden dabei: **1.** die Förderung von städtischen Strategien zur Reduktion von CO₂; **2.** die Verbesserung der städtischen Umwelt; **3.** die Förderung einer nachhaltigen städtischen Mobilität; und **4.** die Erneuerung von städtischen Problemgebieten. Dazu ist allerdings anzumerken, dass für Städte in den österreichischen Ziel-2-Gebieten,

also den höher entwickelten Regionen, realistischerweise nur die Förderung von Strategien zur Reduktion von CO₂ zur Verfügung steht.

- Indem zumindest(!) 5 Prozent der Mittel für integrierte Maßnahmen für eine nachhaltige städtische Entwicklung reserviert sind, soll der EFRE stärker auf Städte fokussieren. Dabei sollte das Management der Gelder – wo immer möglich – an die Städte delegiert werden. Die geographische Abgrenzung kann dabei flexibel erfolgen, d.h. keine kleinräumige Abgrenzung von Problemgebieten. Die EK geht in internen Kalkulationen davon aus, dass zukünftig mindestens etwa 10 Mrd. Euro zur Förderung integrierter Stadtentwicklung zur Verfügung stehen könnten.
- Die EK will sich zukünftig auch selbst wieder direkt mit dem Städtethema befassen: 0,2% (etwa 400 Mio. Euro) der EFRE-Mittel sind für innovative städtische Maßnahmen reserviert, mit denen Pilot- oder Demonstrationsprojekte von europäischem Interesse gefördert werden sollen.
- Basierend auf den Erfahrungen mit JESSICA sollen die Finanzierungsinstrumente für eine nachhaltige städtische Entwicklung ausgebaut werden.
- Zur Unterstützung des politischen Dialogs und zum Austausch mit Städten auf

EU-Ebene soll eine „Europäische städtische Entwicklungsplattform“ eingerichtet werden. Dabei wird auf den Erfahrungen mit URBACT aufgebaut. Insgesamt sollen daran maximal 300 Städte, maximal 20 pro MS, teilnehmen. Entsprechende Städte-Listen sollen die Partnerschaftsverträge enthalten.

- Letztlich könnte aber der Vorschlag der EK, dass zukünftig in den entwickelten Regionen der Anteil des ESF mindestens 52% der Strukturfondsmittel betragen soll (in Österreich bisher 48%), v.a. für Städte mit höheren Arbeitslosenraten positive (indirekte) Konsequenzen haben.

Mit diesen ambitionierten Vorschlägen versucht die EK die städtische Dimension der Kohäsionspolitik, im Unterschied zur laufenden Periode, deutlich zu stärken und sich selbst wieder ins Spiel zu bringen. Auch die Rhetorik von so manchen EU-Vertretern dieser Frage ist, wenn auch stark publikumsabhängig, durchaus bemerkenswert. Es bleibt allerdings abzuwarten, wie die Reaktion der MS auf diese Ambitionen ausfällt. Sie sind nun das Hauptziel des Lobbyings. ■

Im Europäischen Parlament in Straßburg soll das Förderpaket bis Ende 2012 freigegeben werden.



Smart Mobility in Smart Cities

Die Veränderungen in der Lebenswelt und Gesellschaft stellen hohe Anforderungen an die verantwortlichen Institutionen. Eine Berücksichtigung von Anforderungen, lokalem Expertenwissen und Technologien ist für den Erfolg ausschlaggebend. Essentiell ist dabei auch die umfassende Beteiligung der BürgerInnen.

Katja Schechtner MSC, AIT-Austrian Institute of Technology

Städte werden als Lebens- und Arbeitsumfeld immer attraktivere Orte. Sie wachsen und werden dichter – in Österreich und weltweit. Und auch die unmittelbare Umgebung von Städten – das Einzugsgebiet – wird stärker genutzt. Gemeinsam mit den Veränderungen im Lebensstil, der Flexibilisierung von Arbeitszeiten, dem Trend zu Ein-Generationenfamilien und der größeren Möglichkeit, Freizeit aktiv zu gestalten, bedeutet dies, das Menschen mehr unterwegs sind – es herrscht mehr Bewegung in und um unsere Städte.

Gemeinden, kleine und große Städte haben die Möglichkeit, darauf aktiv einzugehen, indem sie Verkehrssysteme gestalten, die den Bedürfnissen der Menschen nach Mobilität entgegenkommen, aber gleichzeitig die Städte lebenswert gestalten, also z.B. Kohlendioxidemissionen senken, Feinstaub vermindern und trotzdem Zonen lebendigen Austausches schaffen.

Wir leben im Zeitalter der Städte. 10 Prozent der Weltbevölkerung waren im Jahr 1900 Stadtbewohner, im Jahr 2010 waren es 53 Prozent, 2050 werden es 75 Prozent sein. Diese Zahlen sind auch für Europa und Österreich signifikant, hier sehen wir die gleichen Trends. Das stellt hohe Anforderungen an Stadtplanung, Energieversorgung und Mobilität.

Urbane Mobilität – Forschungsziele und internationale Einbindung des AIT

Ziel der ForscherInnen des Teams „Dynamic Transportation Systems“ am AIT-Austrian Institute of Technology ist es daher, Planungs- und Steuerungswerkzeuge zu entwickeln, die einen leistbaren, „grünen“ und sicheren Mobilitätsmix für Städte und Gemeinden ermöglichen.

Intelligente Technologien und neue wis-

senschaftliche Methoden werden von der Forschungsgruppe entwickelt, um gemeinsam mit Kommunen und Verkehrsbetreibern den Weg zu einer Smart City zu gestalten. Von der flexiblen Personenzählmatte, die Verkehrsbetreibern eine kostengünstige Erhebung des Fahrgastaufkommens sichert, über die Nutzung von Taxifлотten zur Erstellung des Verkehrslagebildes bis zur intelligenten Steuerung von Bahnhöfen und U-Bahnstationen bei Großveranstaltungen forschen die WissenschaftlerInnen am Verkehrssystem der Zukunft.



Erfolgreiche Beispiele aus anderen Staaten

International sind Amsterdam, Hamburg, Kopenhagen oder Santander als „Smart Cities“ Vorreiter. Mit dem Fit4Set-Programm des Klimafonds wird jetzt auch in Österreich ein kräftiger Impuls gesetzt. Was macht eine Kommune, Stadt oder Stadtregion zur Smart City? Smart Cities nutzen intelligente Technologien in allen urbanen Bereichen, um nachhaltiges Wachstum und eine hohe Lebensqualität zu erreichen. Für die Mobilität bedeutet das, Komfort, Sicherheit, Effizienz und Freiheit in der Bewegung in einer intelligenten Steuerung der Verkehrsflüsse miteinander zu verbinden. Die technologischen Fortschritte der letzten 20 Jahre erlauben heute, das Mobilitätsverhalten in Stadtregionen direkt zu erfassen und zu

analysieren. Systeme zur unmittelbaren und dynamischen Verkehrssteuerung werden umfassend ausgebaut und neue Technologien werden entwickelt. Maßgebliche Kriterien für deren Einsatz sind neben Energieeffizienz und Sicherheit auch Kostenminimierung. Die Zielsetzungen der österreichischen Smart Cities-Initiative bieten somit österreichischen Unternehmen, die Vorreiter auf dem Gebiet technologischer Produkte und Dienstleistungen sind, internationale Marktchancen. Daher ist es wichtig, innovative Beispiele sichtbar zu machen.



Die ForscherInnen des Austrian Institute of Technology entwickeln daher Technologien und Methoden für ein intelligentes Gesamtverkehrssystem, bei dem die Balance zwischen individuellem Nutzen für die/den einzelne/-n BürgerIn und dem Gesamtnutzen für die Gemeinschaft für unterschiedliche Städte lokalspezifisch gefunden werden kann.

Zusammenarbeit im Team und mit ExpertInnen aus den Städten und Gemeinden

Entscheidend für den erfolgreichen Einsatz der Entwicklungen ist die Zusammenarbeit mit den Kommunen. Es ist daher unsere Aufgabe, eine bestmögliche Verschränkung von Technologieentwicklung, Mobilität und Stadtplanung bzw. Siedlungsentwicklung zu garantieren: da-

her arbeiten im Team StadtplanerInnen, ElektrotechnikerInnen, IT-SpezialistInnen und PhysikerInnen eng mit den Auftraggebern und Forschungspartnern aus Städten, Verkehrsbetrieben und Industrieunternehmen zusammen.

Anerkennung fanden dieser Ansatz und die Forschungsleistungen der Gruppe z.B. beim diesjährigen Forum Alpbach, wo es darum ging, die Zukunft der urbanen Mobilität besser verstehen und gestalten zu können, sowie beim Symposium „Sensing Place/Placing Sense - Medienkunst und Stadtforschung“ im Rahmen der Ars Electronica in Linz, bei dem Potenziale experimenteller technologischer und künstlerischer Ansätze für die Stadtforschung zur Wahrnehmung und Gestaltung des öffentlichen Raumes diskutiert wurden. Gleichzeitig ist die Gruppe an international führende Forschungsinstitutionen, wie z.B. das Massachusetts Insti-

tute of Technology (MIT), durch einen intensiven ForscherInnenaustausch angebunden.

Angewandte Beispiele – Umsetzungen in Städten

Viele der entwickelten Technologien und Forschungsprojekte können in jeder Gemeinde individuell angepasst und umgesetzt werden. Dazu gehören etwa effiziente und kostensenkende Systeme für die Entsorgungslogistik, welche die spezifischen Anforderungen von Kommunen, Gewerbe und Entsorgungsunternehmen berücksichtigen und zusätzliche Umweltbelastungen vermeiden. Auch die attraktive Gestaltung von Haltestellen ist ein Ziel vieler Verkehrsbetreiber im städtischen wie im ländlichen Raum, um Menschen zum Umstieg auf den öffentlichen Verkehr zu bewegen. Im Forschungsprojekt WAIT! werden derzeit in Städten und

Gemeinden Österreichs interaktive Angebote zur Verkürzung der Wartezeit umfangreich getestet und die Wirkung unterschiedlicher Angebote ermittelt. Als Ergebnis wird eine Toolbox vorliegen, mit deren Hilfe Verkehrsunternehmen das Potenzial solcher Angebote für Fahrgäste effizient überprüfen können.

Die Überalterung der Gesellschaft fordert mehr Serviceangebote in der mobilen Betreuung und Pflege: Wie kann es uns gelingen bestmögliche Betreuung kostengünstig anzubieten? Die Wegzeit und Zuverlässigkeit des Ankunftszeitpunkts bei einzelnen Patienten spielt hier eine bedeutende Rolle. Gesundheitslogistik ist daher ein weiterer Forschungsschwerpunkt der Gruppe: Modelle und Methoden für eine optimierte intermodale Tourenplanung führen nicht nur zu bedeutenden Effizienzsteigerungen bei gleichzeitiger Kostenreduktion, sondern auch zu mehr Zufrie-

KA DIREKT

Die Online-Veranlagung der Kommunalkredit Austria für Gemeinden und kommunalnahe Unternehmen

Attraktiv.

Die Kommunalkredit bietet **attraktive Zinsen**, fix für die gewählte Laufzeit.

**Jetzt bis zu
2,55% p. a.***

Einfach.

Schon ab einem Betrag von EUR 20.000,- und einem Zeitraum ab einem Monat können Sie die Termineinlage online durchführen.

Schnell.

Mit **KA DIREKT** haben Sie **rund um die Uhr** Überblick über Ihre Finanzen.

Kostenfrei.

Die Abwicklung erfolgt kostenfrei – ohne Verrechnung von Kontoführungsprovisionen, Spesen oder Gebühren. Was bleibt, ist Ihr Ertrag.

Die Online-Veranlagung der Kommunalkredit Austria.



* Zinssatz gültig bei Abschluss bis 31.12.2011.

Mehr Infos und Anmelden unten:

Hotline +43 (0)1/31 6 31-750

E-Mail kadirekt@kommunalkredit.at

Internet www.kadirekt.at

denheit beim Personal und einer verbesserten Patientenbetreuung. Die von den Wissenschaftlern entwickelten neuen Methoden zur Routenoptimierung werden so z.B. bereits zur Senkung der Kosten für kommunale Fahrzeugflotten eingesetzt.

Im Stadt-Umland-Bereich müssen funktionale Verflechtungen – wie beispielsweise der Pendlerverkehr – in der Planung eines Mobilitätssystems berücksichtigt werden. Vorauszusehen ist auch, dass der Anteil von Zwei- und Drei-Rädern am Modal Split steigen wird. Elektrofahrzeuge werden wesentlich stärker zum Einsatz kommen. Im Umstieg vom Auto auf andere, kleinere Verkehrsmittel liegt ein großes Potenzial. Zukunft hat besonders der Ansatz „Nutzen statt Besitzen“. Dafür werden neue Mobilitätsservices und „Mobility on demand“-Systeme, wie Car- oder Bikesharing mit Elektrofahrzeugen, weiterentwickelt. Fahrräder und Elektrofahrräder sind eine Alternative für viele Wege, der Aufwand muss für die NutzerInnen möglichst einfach und rasch abzuwickeln sein, um den erwarteten Umweltnutzen zu bringen.

Nicht nur die Alltagsmobilität erfordert neue Technologien, sondern auch die Freizeitmobilität. Die effiziente Leitung und Lenkung von Personenströmen, etwa bei großen Events wie Sportveranstaltungen oder Open-Air-Konzerten, stellt die veranstaltenden Gemeinden vor Herausforderungen. Sicherheit ist dabei ein wichtiges Thema. Sensorik, Simulationsmodelle und Systeme der AIT-Forscherguppe unterstützen in der effizienten sowie sicheren Planung und Abwicklung solcher Events – unter Einbeziehung der Schnittstellen zum öffentlichen und Individualverkehr.

Neueste Ansätze – Einbeziehung der BürgerInnen in der Entwicklung von Mobilitätsservices

Die Veränderungen in der Lebenswelt und Gesellschaft stellen hohe Anforderungen an PolitikerInnen, die sie tatsächlich nur gemeinsam mit anderen Interessenträgern wie Verkehrsbetreibern, Bauträgern, gemeinnützigen Wohnungsgesellschaften oder Energieversorgern, und eben der Forschung, lösen können.

Essentiell ist dabei aber die umfassende

Beteiligung der BürgerInnen, nicht nur durch Einbindung in Gremien wie beispielsweise einen Fahrgastbeirat, sondern auch durch die unmittelbare Teilnahme an Planungsprozessen und der gemeinsamen Entwicklung von maßgeschneiderten Lösungen und Technologien: z.B. zur Steuerung von Verkehr im eigenen Stadtviertel, aber auch der Belichtungsstärke in Nebenstraßen, abhängig von tatsächlicher Bewegung in der Gasse.

Im Rahmen von „Crowd Sourcing“ stellen bereits jetzt BürgerInnen eigene Informationen anderen zur Verfügung. So nutzen AIT-ForscherInnen diesen Ansatz, um in den gemeinsam mit Partnern durchgeführten Projekten „My ITS“ und „Captain Kirk“ mobile Mobilitätsinformationssysteme zu entwickeln: VerkehrsteilnehmerInnen bekommen die Möglichkeit, Informationen über das Verkehrssystem selbstständig zu generieren, georeferenziert zu speichern und zu kommentieren. Dadurch sollen KundInnen an den öffentlichen Verkehr gebunden werden. Diese Services können in einem personalisierbaren Konzept mittels eines selbstlernenden Systems an die Bedürfnisse spezifischer Zielgruppen, wie etwa Eltern oder ältere Menschen, angepasst werden. Diese vielfältigen Entwicklungen der Verkehrsdienstleistungen und Informationssysteme werden den BürgerInnen ein größeres Ausmaß an Wahl- und Teilhabemög-

lichkeiten eröffnen. Und diese Systeme funktionieren: So wurde z.B. die „Urban Sensing“-Plattform www.pachube.com, bei der BürgerInnen freiwillig und unentgeltlich ihre Daten teilen, in ein Baukastensystem für die Entwicklung neuer Stadtservices für Städte in GB und den USA integriert – und so ein Nutzen für alle geschaffen.

Ernsthafte Zusammenarbeit erzielt exzellente Lösungen

Die Integration von Anforderungen, lokalem ExpertInnenwissen und Technologien ist für den Erfolg ausschlaggebend – ob es nun um die Entwicklung neuer Stadtteile, wo Verkehrsdienstleistungen völlig neu geplant und umgesetzt werden können, oder die Umgestaltung bestehender Stadtteile geht. Städte und Gemeinden sind sichtbar gemachte politische Programme. Urbane Mobilität lässt unmittelbar und täglich die räumliche Ausformung politischer Entscheidungen begreifen. Was heute betreffend Mobilität geplant und bedacht wird, wird die Lebensqualität in Städten und Gemeinden in zehn Jahren maßgeblich beeinflussen. ■

INFO: katja.schechtner@ait.ac.at

Stadt- und Technologieentwicklung werden Hand in Hand gehen. Im Bild sieht man das Aufladen eines Elektroautos.



Identitätsorientierung im Eventmarketing von Städten

Städte und Regionen befinden sich in einem intensiven Standortwettbewerb um Wahrnehmung und Bekanntheit – und um qualifizierte Arbeitskräfte, Investoren, Touristen, etc. Vor diesem Hintergrund setzen Städte vielfach verstärkt auf Marketingaktivitäten. Dieser Artikel beschäftigt sich mit der Rolle des Eventmarketing als strategisches Instrumentarium der Stadtentwicklung.

Johanna Pucher und Oskar Januschke, FH Kärnten, Public Management

Fast schon inflationär werden dabei landauf, landab Veranstaltungen, Events, Jahrmärkte, Festivals, Sportveranstaltungen etc. angeboten, die sich großteils in Titel, Konzeption und Ausführung wenig voneinander unterscheiden und teilweise von Veranstaltungsort zu Veranstaltungsort 1:1 übernommen und weitergereicht werden. „Billige“ und breitenwirksame Unterhaltung für eine Erlebnisgesellschaft steht vielerorts einer qualitativen, die Stadt und ihr Profil langfristig prägenden Veranstaltungspolitik gegenüber.



Veranstaltungen sind fester Bestandteil des städtischen Lebens. Foto: Altstadt Lienz

Im Rahmen einer Diplomarbeit an der FH Kärnten, Lehrgang Public Management, wurde mit einer empirischen Untersuchung der Frage nachgegangen, mit welchen Hauptzielsetzungen Österreichs Städte Events veranstalten und auf welche image- und profilbildenden Wirkungen diese für den Austragungsort ausgerichtet sind. Weiters wurde untersucht, ob es Beispiele in der kommunalen Praxis gibt, wo bei der Gestaltung des Veranstaltungskalenders Zielsetzungen zur Identitätsorientierung als strategisches Instrumentarium

für eine langfristig angestrebte Positionierung und damit Chance auf Alleinstellung, Prägung und Ausbildung von Merkmalen für die „Markenpersönlichkeit“ des Veranstaltungsortes eingesetzt werden. Dann frei nach Musil „lassen sich Städte auch an ihren Veranstaltungen erkennen und unterscheiden“.

Austauschbarkeit und Beliebigkeit – vergebene Chance im Eventmarketing von Städten

Aus der empirischen Befragung von 74 Stadtmarketingorganisationen ergibt sich folgendes Bild: Obwohl 95% der befragten Organisationen die Bedeutung einer identitätsorientierten Ausrichtung von Veranstaltungen hervorheben, zeigt sich, dass in der Praxis – insbesondere mangels strategischer Ausrichtung – dieses Ziel weit verfehlt wird. Die Chance, Stadt oder Region als „Premiummarke“, als etwas ganz Besonderes mithilfe von Veranstaltungsinhalten emotional aufzuladen, zu stärken oder gar positiv zu verändern, wird nur in selten Fällen wahrgenommen. Damit wird auch eine weitere zentrale Zielsetzung von Eventmarketing, nämlich in den Köpfen der BesucherInnen ein einmaliges, besonderes Bild der Stadt entstehen zu lassen und dies langfristig als Attraktivitätsanker festzusetzen, nur selten angesprochen. Die Studie bestätigt, dass vielerorts Beliebigkeit, Austauschbarkeit, oberflächliche Inszenierung, kurzfristige Frequenz- und Umsatzeffekte das kommunale Veranstaltungswesen prägen. Klare Zielsetzungen, welche mit den Leitzielen der Stadtentwicklung übereinstimmen und die „Soll-

identität“ (zukünftige Merkmale, Bilder, Attribute der Stadt) als bewusst geplante Wahrnehmung der Stadt authentisch widerspiegeln, werden im Eventmarketing nur sehr selten festgelegt.

In den Fällen, wo eine definierte Stadt-Sollidentität auch Maßgabe für das Veranstaltungswesen ist, wird dieses Instrumentarium im überwiegenden Ausmaß zur Differenzierung, also Unterscheidung von anderen Gemeinden, eingesetzt. Die Chance, identitätsbildende Effekte durch Eventmarketing als gemeindeübergreifende Maßnahme etwa zum Aufbau eines neuen, die territorial/administrativen Grenzen überschreitendes Regionalbewusstseins im Raum einzusetzen, wird hingegen nur von 28% der Befragten wahrgenommen.

Identitätsorientierung im Eventmarketing wird von den befragten Stadtmarketingorganisationen übereinstimmend als ein wesentlicher Baustein zur Profilbildung und Attraktivitätssteigerung von Städten angesehen, der künftig für beide Zielkengruppen – die der eigenen BürgerInnen, aber auch jene der potenziellen BesucherInnen, Gäste, Investoren, etc. – noch

Städte lassen sich an ihrem Gang erkennen, wie die Menschen.

Robert Musil

deutlich an Bedeutung gewinnen wird. Um diese Beiträge zur Stadtentwicklung leisten zu können, wird es notwendig sein, für den Bereich des kommunalen Veranstaltungsmanagements klare Ziele, Qualitätskriterien und Steuerungsindikatoren zu erarbeiten und verbindlich festzulegen. ■



Unsere Städte werden weiter wachsen. Für die Bewältigung der zukünftigen Herausforderungen brauchen die Städte moderne Strukturen und Technologien.

Mag. Edeltraud Stiftinger, Siemens Corporate Technology, Central Eastern Europe

Unaufhaltsam läuft die Weltbevölkerungsumuhr. Rechnerisch wächst die Zahl der Erdenbürger um 2,6 Menschen pro Sekunde, 158 pro Minute und 83.276.563 pro Jahr. In den vergangenen Monaten hat die Weltbevölkerung die Sieben-Milliarden-Marke überschritten. Seit 2009 leben zum ersten Mal in der Menschheitsgeschichte mehr Menschen in Städten als auf dem Land. Bis 2025 werden es voraussichtlich bereits 56,6 Prozent der Weltbevölkerung sein und 69 Prozent bis 2050. Die Megastädte dieser Welt sind bereits heute so groß wie ganze Länder – und sie wachsen weiter. In den kommenden zwanzig Jahren wird die Stadtbevölkerung weltweit um 1,4 Milliarden Einwohner zunehmen.

Auch der Trend in Österreich geht in diese Richtung. So sind die 72 großen Städte mit 10.000 und mehr EinwohnerInnen zwischen 2001 und 2010 um 7 Prozent

gewachsen. Auch in der Zukunft werden Städte und ihre Umlandgebiete, insbesondere der Großraum Wien, an Bevölkerung gewinnen. Bis 2030 wird Wien um 13 Prozent und Graz (mit Umland) um 15 Prozent wachsen. Städte sind aufgrund ihrer steigenden ökonomischen Bedeutung die Wachstumsmotoren der Zukunft und bieten damit eine Chance für Entwicklung, Beschäftigung und Wohlstand. Soweit die positive Zukunftsprognose. Die pessimistische Variante ist, dass das rasante Wachstum die Kluft zwischen GewinnerInnen und VerliererInnen immer größer werden lässt.

Herausforderungen und Lösungsansätze

Global betrachtet stehen die 600 größten Städte für die Hälfte der Leistung der Weltwirtschaft. Die besonderen Bedürfnisse von

Städten sind eine enorme Herausforderung für die nationalen Politiken. Gesellschaftliche und soziale Aspekte müssen bei der Bewältigung, nicht zuletzt vor dem Hintergrund der weltweiten Veränderung der Alterspyramide, im Zentrum stehen. Das Wachstum führt aber auch die urbanen Infrastrukturen immer mehr an ihre Grenzen. Und zumindest in Teilbereichen, wie etwa mit modernen U-Bahnsystemen sind Infrastrukturen durchaus in der Lage mitzuhelfen, soziale Unterschiede in den städtischen Gesellschaften auszugleichen. Und der Klimawandel betrifft uns ohnehin alle gleichermaßen. Er ist außerdem eng an die demographische Entwicklung gekoppelt, da der Verbrauch an natürlichen Ressourcen in Städten besonders groß ist. So werden 75 Prozent der weltweiten Energie in Städten verbraucht. Darüber hinaus sind diese für 80 Prozent der Treibhausgas-Emissio-

nen verantwortlich. Nachhaltige städtische Infrastrukturen für die rasch wachsenden Mega-Cities aber auch für große und mittelgroße Städte überall auf der Welt unterstützen deren gesellschaftliche, ökonomische und ökologische Entwicklung. Um das Zusammenleben in Städten zu erleichtern, den Zuzug von Menschen zu verkraften und gleichzeitig die Belastung der Umwelt hintanzuhalten, braucht es eine energieeffiziente und Ressourcen schonende Infrastruktur und dabei vor allem funktionierende Verkehrssysteme, moderne Mobilitätskonzepte, effiziente Energieversorgung, intelligente Logistiksysteme und umweltfreundliche Gebäude und Gebäudetechnik. Technologien können dafür Unterstützung leisten. Allerdings darf Technologie niemals zum Selbstzweck verkommen. Technologie ist ein Hilfsmittel, das im Dienste der Menschheit steht. Technologien haben das Potenzial, dazu beizutragen, die Großstädte für die Zukunft zu rüsten: um die Lebensqualität zu bewahren, die Wettbewerbsfähigkeit zu sichern, soziale Unterschiede zu nivellieren und gleichzeitig die natürlichen Ressourcen und die Umwelt zu schonen. Voraussetzung dabei ist, in Technologieentwicklungen frühzeitig unterschiedliche Bevölkerungsgruppen einzubeziehen – denn um die Befriedigung deren Bedürfnisse geht es.

Picture of the Future

Siemens Corporate Technology hat für die technologische Ausrichtung des Un-

ternehmens eine Szenariotechnik namens „Picture of the Future“ entwickelt. Gerade für die nächsten technologischen Schritte für Sustainable Cities versprechen wir uns viel von dieser Methode, bei der eine Vielzahl von internen und externen ExpertInnen in die Erstellung eines Zukunftsbildes miteinbezogen werden. Ausgangspunkt eines „Picture of the Future“ sind zwei gegenläufige Sichtweisen, die einander ergänzen: zum einen die Extrapolation aus der „Welt von heute“ und zum anderen die Retropolation aus einer „Welt von morgen“.

Der Blick nach vorne, die Extrapolation, entspricht dem sogenannten „Road Mapping“. Dabei werden die derzeit erfolgreichen Geschäfte und Produktfamilien in die Zukunft fortgeschrieben und als Generationenfolge dargestellt. Man versucht möglichst präzise abzuschätzen, zu welchem Zeitpunkt notwendige Änderungen verfügbar sind und gebraucht werden. Der Vorteil dieses Verfahrens – eine klare, fast deterministische Projektion – scheitert immer wieder an Überraschungen und Veränderungen, die oft aus dem weiteren Geschäftsumfeld wirken und in der engen Projektion nicht berücksichtigt werden können. Dies aber lässt sich mit einem komplementären Verfahren, der Szenariotechnik, besser handhaben. Man versetzt sich dazu in Gedanken, „Strategic Visioning“ genannt, mehrere Produktgenerationen weit in die Zukunft, also etwa um zehn bis fünfzehn Jahre. Für den gewähl-

ten Zeithorizont wird dann ein umfassendes Szenario entworfen, das aus den wichtigsten Einflussfaktoren und Trends gebildet wird. Dieses Szenario bildet den Kern eines jeden „Picture of the Future“. Entscheidend für die Qualität ist deshalb, dass die Identifikation und Bewertung der wichtigsten Veränderungen angemessen und realitätsnah geschieht. Diese Veränderungen werden getrieben von gesellschaftlichen und politischen Trends, wirtschaftlichen Zwängen und Entwicklungen, technischen Möglichkeiten und Umbrüchen, aber auch neuen Kundeninteressen und Bedürfnissen. Ein aktuelles Beispiel dafür ist eben der Megatrend Urbanisierung.

Durch die Extrapolation solcher Trends wird dann, zunächst auf Basis von Hypothesen, ein erstes Szenario entworfen. Die wesentlichen Elemente dieses Szenarios werden anschließend im Rahmen von Interviews mit kompetenten Partnern und Meinungsführern diskutiert: mit dem Ziel, ein möglichst breit akzeptiertes und wahrscheinliches Szenario zu generieren. Aus diesem, dann festgeschriebenen Szenario lassen sich anschließend durch Retropolation in die Gegenwart die Aufgaben und Problemstellungen identifizieren, die heute angegangen werden müssen, um in der Welt von morgen zu bestehen. Und die Herausforderungen sind und werden vielfältig. ■

**Fortsetzung in der
Ausgabe ÖGZ 2/2012.**



Smart Grids werden zukünftig nicht mehr wegzudenken sein.



Smarte Gebäudetechnik wird es auch in Privathäusern geben.

Die Verlagerung der Wohnbevölkerung von den Landregionen in die Städte hängt auch mit der größeren Qualifikation zusammen. Foto: Donau-City Wien

Produktivität und Siedlungsstruktur: Perspektiven für Österreichs Regionen

Die räumliche Verteilung von Arbeiten und Wohnen hat Folgen für Ökonomie und Umwelt. Es gibt Perspektiven für eine Politik, die der Forderung nach Nachhaltigkeit entgegenkommt. Von Ergebnissen aus vorliegenden Studien ausgehend wird der Bedarf nach weiteren Forschungserkenntnissen aufgezeigt.

Prof. Dr. Edwin Deutsch, Institut für Wirtschaftsmathematik, Forschungsgruppe EOS, Technische Universität Wien



Die Siedlungsstruktur hat seit jeher eine zentrale Bedeutung für Erwerbstätigkeit, Produktivität, soziale Interaktion und Umwelt. Österreich erfährt darin einen bedeutsamen Anpassungsprozess. Seit Mitte der 90er-Jahre beobachten wir eine Verlagerung der Wohnsitze von den Kleinstädten und der Landumgebung in Richtung der Ballungsräume. Die interregionale Mobilität ist zwar ein internationales Phänomen, doch das Spezifikum hierzulande ist die historisch niedrige Agglomerationsquote ¹. Von nur 38% während der Neunzigerjahre steigt nun die Quote an, und scheint sich zum langfristig erwartbaren Europa-Durchschnitt von 55 bis 60% zu bewegen.

Einige Fakten

Stichwortartig werden einige ausgewählte Fakten vorangestellt. Für Details sei auf die Literaturangaben verwiesen. Unter dem Begriff der „Region“ wird im Folgenden die regionale Gliederung des Bundesgebiets nach NUTS3 verstanden ².

Die Wohnsitz-Mobilität in Richtung urbane Räume wird durch Immigration verstärkt, führt aber schon unter den InländerInnen zu einem merkbaren Bevölkerungsschwund in Kleinstädten und ländlichen Räumen.

Im Zuzug zu den städtischen Zentren dominieren die jungen Leute. Wien, einst die Stadt der Alten, zählt heute zu den jungen Regionen Österreichs. Rund um die Zentren ist zudem ein starkes Wachstum der „Speckgürtel“ zu verzeichnen, das von den Haushalten mittleren Alters getragen wird. Die regionalen Einkommen folgen dem bekannten „Core-Periphery“ Muster ³, mit beträchtlichen Unterschieden in den regionalen Einkommensniveaus. Dank der Wirkung der EU-Strukturpolitik und der Ostöffnung haben sich die Unterschiede zwischen den NUTS3 tendenziell verringert. Unbeschadet dessen nimmt innerhalb der Städte die Polarisierung der Qualifikationen und der Einkommen zu ⁴. Die Produktivität weist ausgeprägte regionale Unter-

schiede auf (bis zu 50%) ⁵. Mit Einschränkung weisen die Ballungsräume die höchste Produktivität auf, starke Polarisierung wirkt jedoch produktivitätsmindernd. Technologieintensive und wissensbasierte Branchen wählen urbane Standorte in höherem Ausmaß als die übrigen Industrien. Großbetriebe und viele KMU (Klein- und Mittelbetriebe) siedeln im Umland. Die Verlagerung der Wohnbevölkerung in die Ballungsräume wird in hohem Ausmaß von den qualifizierten Berufen angeführt. Diese Verlagerung signalisiert Arbeitsplatzchancen auch für die anderen (und geringeren) Qualifikationen. Ländliche Regionen mit speziellen Ressourcen (Tourismus, Holz, Wein) haben wohl günstigere Einkommen, eine Abwanderung wird dadurch allein nicht wettgemacht.

These zur Produktivität

Wie lassen sich die räumlichen Produktivitätsunterschiede erklären? Der Autor hat



Buenos Aires

dazu eine These untersucht, deren empirischer Nachweis als „work in progress“ zu verstehen ist. Die These lautet, dass die Produktivität einer Region mit der Vielfalt der wirtschaftlichen Aktivitäten steigt; umgekehrt, je spezialisierter die Branchenstruktur, desto geringer die regionale Produktivität der Branchen insgesamt (selbst dann, wenn die Produktivität in einer regional dominierenden Branche hoch ist). Die theoretischen Argumente für die Gültigkeit der These liegen auf der Linie der gegenwärtigen Agglomerationstheorien und der „New Economic Geography“. Im Wesentlichen liegen standortbezogene Externalitäten zugrunde⁶, insbesondere

- (1) Es gibt eine Wechselwirkung zwischen der Vielfalt der Aktivitäten und dem Stellenangebot für erworbene Kenntnisse;
- (2) Soweit sie nicht PendlerInnen sein wollen, wählen die Arbeitskräfte ihren Wohnsitz in Umgebungen mit vermehrten Arbeitsplatzchancen;

- (3) Die Firmen ziehen Vorteile aus Netzwerken und Kenntnissen, die in einer Region vorhanden sind.

Die bisherigen empirischen Studien des Autors haben die These in gewissem Maße erhärtet. Dazu wurde der Einfluss der Firmengröße und der Aktivitätsvielfalt mit regionalen Daten untersucht⁷:

- (a) Firmengröße („internal economies“) via Beschäftigungszahl: eine 1% größere Firma erzielt eine 0,4% höhere Produktivität;
- (b) Externalitäten („external economies“) via sektoraler Vielfalt: diese erklären bis zu 20% der regionalen Produktivitätsunterschiede.

Der Befund über Externalitäten ist neuartig und für die Implementation regionaler Strukturpolitiken von zentraler Bedeutung.

Folgewirkungen

Firmennetzwerke schaffen einen Ausgleich für betriebliche Rationalisierungen („der

Konzentration auf Kernkompetenzen“) und erleichtern im bedeutsamen Segment der KMU die Teilhabe am technischen Fortschritt. Das Ergebnis zur Aktivitätsvielfalt erlaubt es nun, die Auswirkung der regionalen Externalitäten ansatzweise zu quantifizieren. So kann gefolgert werden, da die Konzentration hoher Qualifikationen in wissensbasierten Aktivitäten am höchsten ist, dass damit auch die Aktivitätsvielfalt und die Produktivität in den Ballungsräumen gestärkt wird. Allerdings darf der umgekehrte Effekt nicht übersehen werden, wonach in ländlichen Regionen durch den Schwund an Qualifikationen eine verbreitete Produktivitätseinbuße zu verzeichnen ist.

Von erfolgreichen Ausnahmen abgesehen, zu denen die Region Leoben zählt⁸, erfahren wir daher eine stete Verlagerung der Bevölkerung in Richtung der urbanen Zentren. Es stellt sich die Frage, was eine Raumordnungspolitik angesichts dieser Tendenz ausrichten kann. Beim Entwurf

einer illusionslosen und trotzdem zielführenden Politik kann man der vorhandenen Literatur etwa vier Ansatzpunkte entnehmen.

- (1) Die Urbanisierung bei gleichzeitig starkem Wachstum von Bevölkerung und Produktivität wird wahrscheinlich an Dynamik einbüßen, Duranton (2007).
- (2) Soziale Kohäsion entspringt einem ausreichenden lokalen Mix an sozialen Schichten und Qualifikationen, und trägt wesentlich zu Produktivität und Wohlfahrt bei, Musterd (2006), Council of Europe (2006).
- (3) Die Wirkung lokaler Multiplikatoren: ein neuer Arbeitsplatz im gewerblichen Bereich schafft lokal weitere 1,5 Stellen im Dienstleistungsbereich, ein Platz im hochtechnischen Bereich sogar 2,5, Moretti (2010).
- (4) Die Wirkung regionaler Multiplikatoren: Steigt unter dem Einfluss von Faktoren (z.B. dank höherer Qualifikation der Arbeit) die Produktivität in zwei benachbarten Regionen um jeweils 1%, bewirkt der Übertragungseffekt (via Handel und Netzwerke) einen Anstieg um zusätzliche 0,5%, Deutsch (2011). Wächst eine der beiden Regionen indes schwächer, dann geht auch der Zusatzeffekt zurück.

Zusammengefasst ist nach derzeitigen Kenntnissen nicht zu erwarten, dass sich die Ballungsräume auf Dauer zulasten der Landumgebung vergrößern, und dass die restlichen Regionen nicht wenigstens einen Teil des Produktivitätsgewinns abholen. Der qualifizierten Arbeit verbleibt darin die Schlüsselrolle, die regionale Produktivität im Zusammenwirken mit Bildungs- und Forschungseinrichtungen zu fördern.

Perspektiven

Aus diesen Überlegungen lassen sich einige Politikstrategien für Firmen, Wohnen und Verkehr ableiten, die, um erfolgreich zu sein, von ausreichender Flexibilität geprägt sein sollten.

Die Zentren der technischen (ebenso wie der kulturellen) Entwicklung werden im urbanen Bereich bleiben. Aus diesem Grund ist die österreichische Strategie der Clusterinitiativen, den regional gestreuten

KMU-Sektor in Firmennetzwerke einzubinden, ebenso richtig wie erfolgversprechend. Soweit es sich realisieren lässt, sollte die Standortförderung dabei auf den Erhalt der Aktivitätsvielfalt samt einem Mix an Qualifikationen achten.

In der Siedlungsstruktur sind die außerurbanen Zonen von Eigenheimen dominiert, was einen unersetzlichen Beitrag zur Lebensqualität leistet. Trotzdem verzeichnen viele Regionen eine Abwanderung. Aus dieser Sicht ist eine forcierte Ansiedlung von Zweitwohnsitzen zweifelhaft, weil sie die regionale Abwanderung nicht eindämmt, sondern eher die Gemeindefinanzen belastet. Eine wichtige Alternative zur Ansiedlung von Arbeitskräften bietet indes der flächendeckende Sozialmietsektor, der in Österreich den Wohnbedarf verschiedener sozialer Schichten abdeckt. In Zeiten wechselnder Arbeitsplatzchancen könnte der Sozialmietsektor allerdings flexibler und schneller auf Mobilitätswünsche reagieren.

In der umweltgerechten Bewältigung des Verkehrs ist die Eisenbahn das Transportmittel mit Zukunft. Da die Versorgung der Konsumenten mit Gütern durch die räumliche Verteilung der Firmen weitgehend vorgegeben ist, fällt der Eisenbahn der Ausbau des Schwerverkehrs und eines ausreichend dichten Personenverkehrs zu. Da ein flächendeckend profitables Leistungsprofil kaum erzielt werden kann, bleibt der Ausbau der Eisenbahn eine unverzichtbare gemeinwirtschaftliche Aufgabe.

Schlussbemerkungen

Der vorliegende Beitrag hat aufgezeigt, dass die heutige Verlagerung der Wohnbevölkerung von den Landregionen in Richtung der großen Zentren in gewissem Sinne eine Folge der Bildungsexpansion darstellt, die ihrerseits, durch die Qualifizierung der Arbeitskraft, die Basis für Produktivität und Wohlfahrt bildet. Allerdings wurde auch betont, dass kleinere Zentren gute Chancen haben, über sozio-ökonomische Netzwerke an diesem Prozess teilzuhaben.

Eine Untersuchung der Faktoren, welche außerhalb der Großstadt die Entstehung solcher Zentren begünstigen, ist eine Forschungsaufgabe der Zukunft. ■

Literaturangaben:

Council of Europe – Europarat, „Concerted development of social cohesion indicators: Methodological guide“. Council of Europe Publishing, Strasbourg, 2006.
 Deutsch, E., Wolf, A. „Wohnformen, Arbeitsumfeld, soziale Kohärenz: Wohnungspolitik im kommunikativen Wohntopos“. Forschungsprojekt F-2141 gefördert durch das Land Niederösterreich, auf Webseite der NÖ-Wohnbauforschung, 2008.
 Deutsch, E. „Productive Diversity, Spatial Differentiation and Social Cohesion: Communicative Structures in a Housing Topos“. Paper presented to the ENHR-Workshop „Housing Economics“, Lausanne, Switzerland, February 2011.
 Duranton, G. „Urban Evolutions: The Fast, the Slow, and the Still“. *American Economic Review*, vol. 97, 2007, 197-221.
 Moretti, E. „Local Multipliers“. *American Economic Review*, vol. 100, 2010, 373-377.
 Musterd, S. „Segregation, Urban Space and the Resurgent City“. *Urban Studies*, Vol. 43, 2006, 1325-1340.
 Der Autor dankt den Assistenten DI Andreas Wolf und Martin Kerndler BSc für die Datenaufbereitung.

¹ Agglomerationsquote: Hier der Anteil inländischer Haushalte in Stadtregionen ab 50.000 Eu.

² Österreich ist in 35 NUTS3-Regionen gegliedert. Diese liegen etwa in der Mitte zwischen den Bundesländern und den politischen Bezirken, für eine Karte siehe die Homepage der Statistik Austria. Als urbane Region, umgangssprachlich Ballungsraum, wird ein Stadtgebiet samt seinem Umland bezeichnet. Einige der urbanen Regionen sind selbst NUTS3 oder fassen mehrere zusammen. Die Nicht-urbanen Regionen werden vereinfacht auch als „Landumgebung“ bezeichnet.

³ D.h. die Einkommen fallen mit dem Abstand von den Zentren. Der Begriff Core-Periphery wird auch für berufliche Qualifikationen verwendet (hohe Qualifikationen in den Zentren, niedrige in abgelegenen Regionen).

⁴ Unter Polarisation versteht man eine Kluft zwischen den Kenngrößen sozialer Schichten. Relativ zum Land gibt es in den Städten mehr hohe und niedrige Einkommen, aber weniger Mittelverdiener.

⁵ Produktivität ist definitionsgemäß die Arbeitsproduktivität als BIP pro unselbständig Beschäftigtem im gewerblichen Sektor zuzüglich der wissensbasierten Dienste. Quelle: LSE, Statistik Austria

⁶ Unter einer positiven Externalität versteht man einen wirtschaftlichen Vorteil, den ein Akteur lukriert, ohne die (vollen) Kosten dafür zu tragen.

⁷ Zur Messung der Aktivitätsvielfalt wurde ein Index der Abweichung der regionalen Branchenanteile vom österreichischen Mittel konstruiert. Die kleinste Vielfalt entspricht der stärksten Spezialisierung.

⁸ In der Region Leoben konnte der Bevölkerungsschwund gestoppt werden. Die Montanuniversität bildet dabei einen wesentlichen Faktor. Die Aktivitätsvielfalt in der Leobener Gemeinde Traboch kann sogar als Beleg für die hier vorgebrachte Produktivitätsthese dienen.

Wissensdienstleistungen für die städtische Wirtschaft

Der wissensbasierte Dienstleistungssektor ist ein wichtiger Impulsgeber für die städtische Entwicklung. Seine innovativen Konzepte machen eine City smart.

Dr. Johann Lefenda, Consulting & Forschung, Pöchhacker Innovation Consulting

Die wissensbasierten Dienstleistungsunternehmen rücken zunehmend in den Fokus der Wirtschafts- und Standortpolitik auf europäischer und nationaler Ebene. Damit sind jene Firmen gemeint, bei denen die Erzeugung oder Nutzung von neuem Wissen im Vordergrund steht. Charakteristisch für diese Unternehmen sind ein hohes Ausbildungsniveau der MitarbeiterInnen, eine intensive Zusammenarbeit mit den KundInnen und spezielle Lösungen für die Kundenanforderungen. Ingenieursdienstleistungen, IT und Datenverarbeitung, Management-Dienstleistungen, Logistik, Gesundheits- und Sozialdienstleistungen oder der Kreativbereich sind Beispiele für typische Branchen, in denen wissensbasierte Dienstleister tätig sind.

Diese wissensbasierten Dienstleistungsunternehmen sind vor allem im städtischen Raum zu finden, weil hier ein attraktives betriebliches Umfeld vorhanden ist. Städte bieten ihnen als historische Wissensknotenpunkte unserer Gesellschaft ein Angebot an qualifizierten MitarbeiterInnen, Nähe zu KundInnen sowie Bildungs- und Forschungseinrichtungen, eine gute Infrastrukturanbindung, attraktive Büroräumlichkeiten, usw.

Strategische Bedeutung für die Standortentwicklung

Der Sektor wissensbasierter Dienstleister zeichnet sich nicht nur durch überdurchschnittliches Wachstum aus, sondern bringt Know-how, Qualität, Effizienz und Innovation zu ihren KundInnen. So tragen sie maßgeblich zur Stärkung der Industrie- und Gewerbebetriebe und Attrak-



tivierung des Wirtschaftsstandortes bei. Gerade für Städte sind sie daher von großer strategischer Bedeutung.

Chancen für die Stadt

Dies ist Grund genug, diesen Wirtschaftsbereich in der städtischen Politikgestaltung näher zu betrachten und durch geeignete Maßnahmen zu unterstützen. Das eröffnet Städten auch eine Chance zur Positionierung, Profilbildung und dem Ausbau ihrer bestehenden Stärkefelder. Wissensbasierte Dienstleistungen werden zudem als wichtige Schlüsselfelder für die Zukunft der Wirtschaft und Gesellschaft gesehen – so sind etwa innovative Konzepte für nachhaltige Stadtentwicklung („Smart Cities“) ohne das Wissen und die Erfahrung von wissensbasierten Dienstleistern kaum denkbar.

Mögliche Maßnahmen

Zur Stärkung des wissensbasierten Dienstleistungssektors in urbanen Räumen könnten etwa die folgenden Schritte gesetzt werden: Analyse der Ist-Situation und der lokalen Stärkefelder, Erhebung der Bedürfnisse der ansässigen wissensbasierten Dienstleistungsunternehmen, Sensibilisierung und Information, gezielte Öffentlichkeitsarbeit, Bildung bzw. Nutzung von Netzwerken zur Stärkung der wissensbasierten Dienstleistungsbetriebe, bedarfsorientierte Vernetzung mit Bildungs- und Forschungseinrichtungen sowie Schaffung von Unterstützungs-Strukturen (z.B. für Start-Ups) und attraktiven Immobilien. Die Betrachtung und gezielte Stärkung wissensbasierter Dienstleistungen eröffnet Städten eine wichtige Perspektive und Weichenstellung für die Zukunft. ■

Europäische Forschung wirkt im urbanen Umfeld

Die Welt verändert sich und wir sind gefordert, darauf zu reagieren. Nur im europäischen Verbund können Lösungen für jene Herausforderungen gefunden werden, vor denen Europa und letztlich die ganze Welt steht: Klimawandel, Energieversorgung, Alterung der Bevölkerung sind nur einige der Themen, die unmittelbar in Zusammenhang mit der Lebensqualität in urbanen Zentren stehen.

Mag. Andrea Höglinger, FFG Europäische und Internationale Programme

Wesentliche Säule der europäischen Forschung ist das 7. EU-Rahmenprogramm für Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration (7. RP), das bereits seit 2007 läuft. Mehr als 50 Milliarden Euro stehen im Zeitraum von 2007 bis 2013 auf europäischer Ebene zur Verfügung. Jährlich werden durchschnittlich 8 Milliarden Euro entlang von vier spezifischen Programmen im Wettbewerbsverfahren über zahlreiche Ausschreibungen vergeben. Die vorletzte große Ausschreibungsrunde ist gerade am Laufen. Nach 2/3 der Laufzeit können sich Österreichs Ergebnisse durchaus sehen lassen: In knapp 1.300 europäischen Projekten sind 1.800 österreichische Partner aus Wissenschaft und Wirtschaft involviert, die bisher rund 560 Millionen Euro an

Förderungen aus dem EU-Rahmenprogramm im harten Wettbewerb für ihre Unternehmen und Forschungseinrichtungen eingeworben haben. Viele der auf europäischer Ebene erfolgreichen österreichischen Unternehmen und Forschungseinrichtungen sind in urbanen Zentren angesiedelt, wie die nachfolgende Darstellung zeigt.

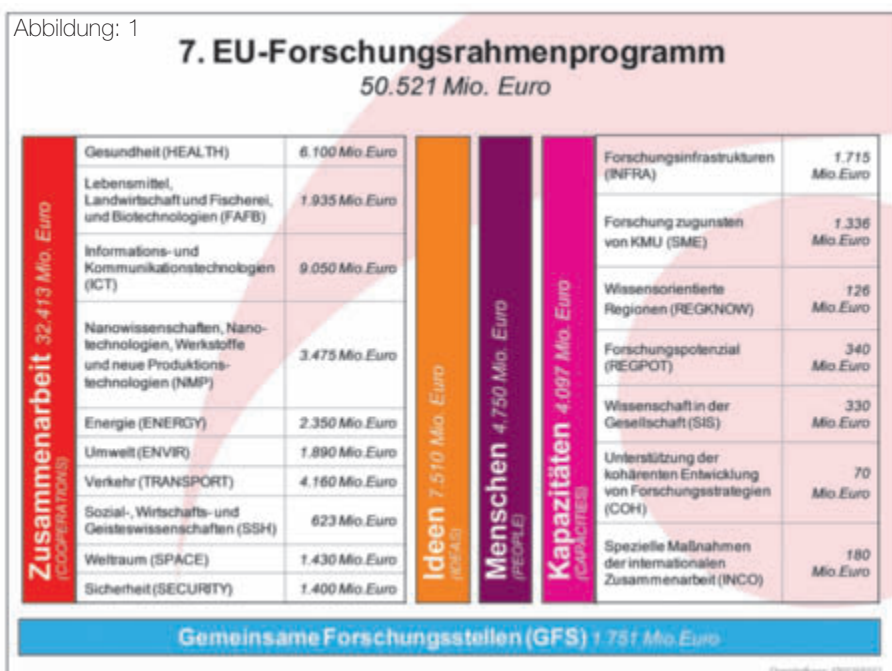
Europäische Forschung in Österreichs Städten

Die Grafik veranschaulicht, dass jene Landeshauptstädte, die über Universitäten und/oder Hochschulen verfügen, einen wesentlich höheren Anteil erfolgreicher Beteiligungen im EU-Rahmenprogramm aufweisen. Diese Situation spiegelt das aktuelle Gesamtbild der österreichischen Beteiligung am EU-Rahmenprogramm wider, die aktuell mit fast 40% von Universitäten und Hochschulen getragen wird.

chischen Beteiligung am EU-Rahmenprogramm wider, die aktuell mit fast 40% von Universitäten und Hochschulen getragen wird.

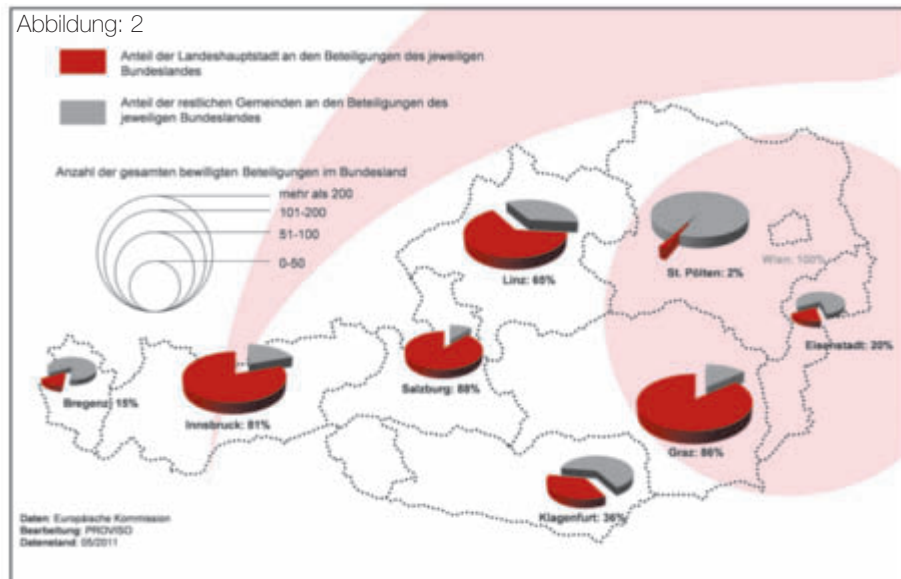
- Am Beispiel Niederösterreich wird gut ersichtlich, dass die knapp 150 erfolgreichen europäischen Kooperationen zu über 40% den Standorten Seibersdorf und Laxenburg zuzuordnen sind und auf St. Pölten nur ein vergleichbar geringer Anteil entfällt.
- Im Gegensatz dazu entfallen in der Steiermark zwei Drittel der rund 280 Beteiligungen auf Universitäten und Hochschulen der Stadt Graz.
- In Kärnten ist ca. die Hälfte des Erfolges mit insgesamt knapp 60 Beteiligungen in Villach und zu 36% in Klagenfurt angesiedelt.
- Von den insgesamt 20 Beteiligungen Vorarlbergs liegen 60% im Zentralraum des Rheintals, Bregenz-Dornbirn-Lustenau. Insbesondere der Hochschulstandort Dornbirn trägt wesentlich zum Erfolg des westlichsten Bundeslandes bei.
- 65% der oberösterreichischen Beteiligungen (insgesamt knapp 120) entfallen auf Linz. Diese sind relativ gleichmäßig auf Universitäten/Hochschulen und privatwirtschaftliche Forschungseinrichtungen aufgeteilt.
- Mehr als die Hälfte der insgesamt 1.800 bewilligten Beteiligungen in Österreich entfallen auf Wien.

Abbildung: 1



Forschungsorganisationen und Unternehmen in unseren Städten und Ballungsräumen generieren mit ihrem Forschungserfolg auf europäischer Ebene nicht nur neues Wissen und neue Produkte. Sie

Abbildung: 2



schaffen qualitativ hochwertige Arbeitsplätze in der Region, sie fördern die internationale Vernetzung und Sichtbarkeit der jeweiligen Stadt und liefern mit ihren Forschungs- und Entwicklungsergebnissen einen Beitrag zur regionalen Wettbewerbsfähigkeit und zur Lösung zentraler globaler Herausforderungen, die letztlich direkten Einfluss auf das Leben der BürgerInnen haben.

Urbane Räume im wissenschaftlichen Fokus europäischer Forschung

Aus ganz unterschiedlichen Perspektiven befassen sich zahlreiche laufende europäische Projekte mit technologischen und gesellschaftlichen Fragen zur „Stadt der Zukunft“. Kein Wunder, mehr als die Hälfte der Menschheit lebt bereits in Städten!

Ein konkretes Beispiel für „europäische Stadtforschung“ ist das Projekt „Sustainable Urban Metabolism for Europe“ (SUME, www.sume.at). Zielsetzung dieses Projektes ist es, Städte nachhaltiger und damit ressourceneffizienter zu machen. Entlang von definierten Parametern werden Entwicklungsszenarien für mehrere Städte erarbeitet. Koordiniert wird das Projekt vom Österreichischen Institut für Raumordnung, die zehn Projektpartner stammen aus neun Ländern und zwei Kontinenten. Im Themenfeld Informations- und Kommunikationstechnologien stehen „energieeffiziente Gebäude“ im

Zentrum. Neben der Bauwirtschaft werden Softwareunternehmen, IT-Provider sowie öffentliche Stellen bis hin zur Stadtplanung angesprochen, um durch gemeinsame Forschungs- und Entwicklungsarbeiten die Energieausnutzung und den Energieverbrauch in Ballungsräumen zu optimieren. Ebenso werden neue IKT-Modelle im Bereich E-Government und E-Policy erforscht. Die aktuellen Ausschreibungen im Programm Energie und Verkehr beschäftigen sich mit zukunftsorientierten Stadtplanungskonzepten: Wie können relevante Aspekte – von der Gebäudesubstanz über die Energie- und Wasserversorgung, bis hin zur Abfallwirtschaft – bestmögliche Berücksichtigung finden? Im Verkehrsbereich wird zur Nachhaltigkeit urbaner Mobilität geforscht: 2010 startete ein europäisches Projekt mit starker österreichischer Beteiligung zur Entwicklung von energieeffizienten Bussen und Lieferfahrzeugen für den städtischen Verkehr (Projekt HCV, www.hcv-projekt.eu). Die Verwendung von Elektro-Hybridantrieben wird in mehreren Städten Europas in Hinblick auf Alltagstauglichkeit geprüft. 10 Millionen Euro erhalten die insgesamt 16 Partner aus ganz Europa für die nächsten vier Jahre.

Europäische Forschung ab 2014: HORIZON 2020

Während viele Forschungseinrichtungen und Unternehmen aktuell ihre Projekte für die laufenden Ausschreibungen vorbe-

reiten oder an laufenden Projekten arbeiten, wird auf europäischer Ebene intensiv über die zukünftige Ausgestaltung der europäischen Forschung diskutiert. „HORIZON 2020“ wird das europäische Forschungs- und Innovationsprogramm für die Periode 2014 bis 2020 heißen, sowohl inhaltliche Schwerpunkte als auch das Budget werden gerade heiß diskutiert. Fest steht, dass das neue Programm verstärkt auf gesellschaftliche Herausforderungen fokussiert, wie etwa Gesundheit, intelligente, saubere und integrierte Verkehrssysteme, Rohstoffe, Ressourceneffizienz, die Energie der Zukunft, sichere und innovative Gesellschaften, Klimawandel, usw. Die Suche nach integrierten Lösungen für globale Herausforderungen, die häufig in Städten konzentriert sichtbar werden, steht somit im Vordergrund.

Ausgehend von den EU-Mitgliedsländern wurden in den letzten Jahren rund um das 7. RP zahlreiche weitere Initiativen gestartet, die die großen gesellschaftlichen Herausforderungen der Zukunft adressieren, die nicht alleine auf nationaler Ebene lösbar sind. Joint Programming Initiatives (JPIs) sind eines dieser Modelle, wobei das JPI „Urban Europe“ (www.jpi-urban-europe.eu) sogar von Österreich koordiniert wird. „Urban Europe“ fokussiert auf urbane Gebiete als Schlüsselemente für intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum. Das Ziel liegt darin, innovative Ansätze für die Energieversorgung, die Mobilitätsbedürfnisse, den demographischen Wandel, die Lebensqualität der BürgerInnen, etc. zu erforschen. Über zehn europäische Länder sind in diese Initiative involviert und arbeiten gemeinsam eine Forschungsagenda aus. Die ersten Ausschreibungen werden noch 2012 starten. ■

INFOS:

Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft, Bereich für Europäische und Internationale Programme (<http://rp7.ffg.at>); Analysen über österreichische Beteiligungen und Erfolge in den Europäischen Rahmenprogrammen für Forschung und Technologische Entwicklung wurden von PROVISIO, dem österreichischen Monitoringprojekt der EU-Forschungsrahmenprogramme, zur Verfügung gestellt (www.bmwf.gv.at/PROVISIO).

HIER TANKEN SIE ADVENTSTIMMUNG

Der Wiener Adventzauber auf dem Rathausplatz, der Weihnachtsmarkt in den Blumengärten Hirschstetten sowie der Wärmesponder auf dem Karlsplatz bieten für das wohl schönste Fest des Jahres das perfekte Ambiente.



Adventzauber, Christkindlmarkt und Weihnachtsbaum stimmen auf dem Wiener Rathausplatz Jung und Alt auf das schönste Fest des Jahres ein. Der Christkindlmarkt zwischen Burgtheater und Rathaus ist eine Welt der Romantik und Idylle. Der köstliche Duft von Punsch, Lebkuchen, Bratäpfeln und gerösteten Maroni weckt Kindheits-erinnerungen. Hier locken unterm riesigen Weihnachtsbaum mehr als 100 Marktstände. Der Park vor dem festlich beleuchteten Rathaus ist ein Märchenreich, wo goldene Blätter, leuchtende Herzen, Riesenbonbons und glitzernde Sterne auf den Bäumen wachsen. Hier erfüllen Altwiener Ringelspiel, Mini-Eisenbahn und der Weihnachtsmarkt der Tiere die Kinderträume. In Christkindls Werkstatt im Rathaus können Kinder eifrig Geschenke basteln und süße Weihnachtskekse backen.

Weitere Attraktionen sind das Wolkenpostamt, wo Briefe mit Weihnachtsgrüßen mit einer eigenen Postmarke versehen werden. Das reichhaltige Programm wird vom internationalen Adventsingen und dem Kasperltheater im Rathaus abgerundet.

ADVENT IN DEN BLUMENGÄRTEN

Mehr als 30 Adventstände in den Blumengärten Hirschstetten warten mit Weihnachtsgebäck, deftigen Speck- und Käsespezialitäten, Kinderspielzeug aus Holz, duftenden Bienenwachskerzen und handgemachtem Christbaumschmuck auf. Ein Höhepunkt ist die Weihnachtsschau in den Gewächshäusern.

SUPPEN & SOUL

Wärme für den Körper und Kampf gegen soziale Kälte; Gedichte und Gesänge von Künst-

lerInnen aus aller Welt – wie jedes Jahr in der Adventszeit kochen Wiener Spitzengastronomen (Steirereck, Ramien oder Glacis Beisl) ihre beste Suppe für einen guten Zweck und präsentieren Wiens beste DJs ihr Musikprogramm. Und dazu gibt es Punsch, Tee und heiße Limo!

Adventzauber

12.11.–24.12., Rathausplatz
www.christkindlmarkt.at

Blumengärten Hirschstetten

Bis 18. 12., Do–So (und 8. 12.),
22., Quadenstraße 15,
Gartentelefon 01/40 00-8042

WÄRMESPENDER: SUPPEN & SOUL

18.11.–23.12., Karlsplatz
www.waermesponder.at



INTERNATIONALE WEIHNACHTSLIEDER

Christmas in Vienna

Seit 1993 lädt Wien zur schönsten Weihnachtsgala. Bei „Christmas in Vienna“ interpretierten Weltstars wie Plácido Domingo, José Carreras, Diana Ross oder Charles Aznavour die schönsten Weihnachtslieder. Auch heuer werden diese neu für das Galakonzert arrangiert und vom ORF Radio-Symphonieorchester Wien brillant musiziert. Darüber hinaus entführen international geschätzte SolistInnen wie etwa Ramon Vargas, Angela Denoke und Liliana Nikiteanu das Publikum in die Weihnachtslieder und deren Heimatländer und bestechen mit den besten Arien der Klassik. Nach Händels großartigem finalen Weihnachtshymnus „Halleluja“ werden die Gäste im Wiener Konzerthaus Weihnachten wieder ein Stück näher gekommen sein.

Christmas in Vienna

17.12., 19.30, Wiener Konzerthaus, Großer Saal,
Karten-Telefon 01/242 002
www.konzerthaus.at



AUF WEIHNACHTEN EINSTIMMEN

Die Wiener Weihnachtsmärkte

Wien steht ab Mitte November ganz im Zeichen von Weihnachten. Die 17 Wiener Weihnachtsmärkte und die prächtige Weihnachtsbeleuchtung sind die Vorboten dieses ganz besonderen Festes. Wer kennt nicht das besondere Flair der Adventszeit: Lichterketten, Sterne, Glühwein, Punsch und herrlich duftender Lebkuchen. Auf vielen Plätzen Wiens, wie am Rathausplatz, auf dem Maria-Thersien-Platz oder am Hof, kann man sich auf Weihnachten einstimmen.

Weitere Infos zu den Wiener Weihnachtsmärkten gibt es auf www.wien.at/thema/advent.

EIN MUSIKERLEBNIS IM RATHAUS

Großes Adventsingen

Sich zurückzuerinnern, wie besinnlich Weihnachten einmal war, dazu lädt der Salzburger Advent mit „Zu dieser Zeit“ ein. Mit Liedern, Geschichten und einem berührenden Adventspiel machen die rund 100 Mitwirkenden, darunter die Pongauer Stub'n Musi, der LandesChor Hohensalzburg und das Bläserensemble Mirabell, den Abend zum Erlebnis. Als Gaststars treten Schauspieler Karl Merkatz und Seerstimme „Sassy“ Sabine Holzinger auf. Chöre aus Österreich, Europa und den USA gibt es beim Adventsingen täglich im Rathaus.

Salzburger Advent

16.12., 16 und 20 Uhr, Stadthalle, Halle F, EUR 34–53,
Karten-Telefon 01/799 99 79, www.stadthalle.com

Internationales Adventsingen

25.11.–24.12., Fr–So & Feiertage, 15.30–19 Uhr; 24.12., bis 16.30 Uhr,
Rathaus, Festsaal, www.christkindmarkt.at



FrISCHE Weihnachtsbäume

Ab 10. Dezember gibt es wieder rund 150 Mal in Wien frISCHE Christbäume mit heimischer Herkunftsgarantie. Blaufichten kosten zwischen 10 und 15 Euro pro Meter, heimische Nordmantannen zwischen 15 und 25 Euro pro Meter. Wohin mit den Bäumen nach dem Fest? Bis 16.1.2012, von Häkchen und Lametta befreit, bei den rund 470 Christbaumsammelstellen der MA 48 oder den 19 Mistplätzen der Stadt kostenlos abgeben.
www.weihnachtsbaum.at/Misttelefon 01/546 48.



Das neue „Österreichische Raumentwicklungskonzept“

Nach einem gut zweijährigen Erstellungsprozess konnte im Oktober 2011 ein neues Österreichisches Raumentwicklungskonzept „ÖREK 2011“ veröffentlicht werden.

*Mag. Johannes Roßbacher und Mag. Markus Seidl, Geschäftsführung der ÖROK sowie
MMag. Elisabeth Stix und Mag. Elette Felkel, ÖROK-Geschäftsstelle*

Die Erstellung von Raumentwicklungskonzepten ist als zentrale Aufgabe der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK) im Bereich der gesamtstaatlichen Raumordnung verankert. Entsprechend dem gemeinsamen Verständnis der ÖROK-Partner handelt es sich dabei um ein „Leitbild“ oder „Konzept“, in dem die wesentlichen Anliegen der räumlichen Entwicklung der nächsten zehn Jahre in einem gemeinsamen Rahmen zusammengefasst werden.

Die politische Legitimation findet das ÖREK durch den Beschluss der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK).

Der Beschluss des ÖREK 2011 erfolgte am 4. August 2011 durch Bundeskanzler, BundesministerInnen, Landeshauptleute sowie die Präsidenten des Städte- und Gemeindebundes. Die Inhalte des ÖREK 2011 wurden in einem breit angelegten Arbeitsprozess unter Einbeziehung aller ÖROK-Mitglieder und darüber hinausgehenden Institutionen erstellt. Ziel war es, eine gemeinsame Strategie für die räumliche Entwicklung in Österreich zu verfassen. Als Ergebnis dieses Arbeitsprozesses konnte unter hoher Akzeptanz der eingebundenen Akteure ein „ÖREK 2011“ beschlossen werden, das sich in einigen Punkten von bisherigen Konzepten unterscheidet.

Was ist neu im „ÖREK 2011“?

Im Unterschied zu Vorgängerkonzepten versteht sich das ÖREK 2011 in erster Linie als gemeinsames Handlungsprogramm der ÖROK-Partner, das im Sinne eines „Policy Papers“ auf ausgewählte, prioritäre Bereiche fokussiert. Das ÖREK 2011 enthält daher keinen eigenen Ana-

lyseteil, wiewohl es auf umfangreichen Grundlagenarbeiten basiert (Projekt „Raumszenarien Österreichs 2030“, ÖREK-Arbeitsgruppen-Ergebnisse, PIP – Paper in Progress, Reflexionsergebnisse – alle abrufbar unter: www.oerok.gv.at).

Das „Handlungsprogramm ÖREK 2011“ bildet das inhaltliche Kernstück des ÖREK 2011. Es unterteilt sich – anders als sektoral ausgerichtete Konzepte – in vier thematisch-integrative Säulen, 14 Handlungsfelder und 36 Aufgabenbereiche. Wesentlich ist dabei die Nennung von Kooperationspartnern, die für die erfolgreiche Umsetzung des Bereichs einbezogen werden müssen.

Das Erfordernis der ebenen- und sektorenübergreifende Kooperation bei der Umsetzung stellte das wesentliche Auswahlkriterium für die Aufgabenbereiche dar.

Im ÖREK 2011 wird der Umsetzungsprozess als konstituierendes Element verankert und als Umsetzungsinstrument das Konzept der „ÖREK-Partnerschaften“ ins Leben gerufen. Erste Partnerschaften nahmen ihre Arbeit bereits während der Erstellung des ÖREK 2011 auf. Ziel des breit angelegten Erstellungsprozesses unter Einbindung der relevanten Akteure, der Fokussierung des Handlungsprogramms und vor allem der Konkretisierung der Umsetzung war bzw. ist es, die Wirksamkeit der im ÖREK 2011 formulierten Handlungsvorschläge und damit die Verbindlichkeit des Konzeptes zu erhöhen.

Im Rahmen der „ÖREK-Partnerschaften“ sind die raumrelevanten Akteure eingeladen, in kooperativer Weise an der Umsetzung und damit Realisierung des ÖREK 2011 mitzuwirken!

Erstellungsprozess und Inhalte des „ÖREK 2011“

(Diesen Teil des Artikels verfasste MMag. Elisabeth Stix, ÖROK-Geschäftsstelle)
Entsprechend des politischen Auftrags der ÖROK sollte das neue Raumentwicklungskonzept fokussiert und knapp, auf Basis gemeinsamer Grundhaltungen und Ziele die wesentlichsten Handlungsanforderungen für die nächsten Jahre zusammenfassen. Dies habe unter Einbeziehung der relevanten Akteure in einem breit angelegten, aber zielgerichteten Erstellungsprozesses zu erfolgen. Ein schwieriger Auftrag?

Wie erfolgte unter diesen Prämissen die Erstellung des ÖREK 2011?

Das ÖREK ist kein rechtsverbindliches Instrument; einen wesentlichen Erfolgsfaktor für die Erhöhung der Wirkung bildet die Akzeptanz der Handlungsvorschläge durch die relevanten Akteure. Daher war es das wesentliche Anliegen, unter dem Leitthema „Raum für alle“ frühzeitig die Akteure aus Raum- und Regionalentwicklung sowie den raumrelevanten Sektorpolitiken einzubeziehen. Die Erstellung des ÖREK 2011 erfolgte daher vom Frühjahr 2009 bis zum Herbst 2011 im Diskurs mit allen Verwaltungsebenen (Bund, Länder, Städte, Gemeinden), der Wissenschaft, Praxis sowie weiteren raumrelevanten Akteursgruppen (NGOs, Unternehmen, etc.). Dabei wurden Phasen der Erarbeitung fachlicher Grundlagen in ÖREK-Arbeitsgruppen, der breiten Reflexion, der inhaltlichen Konzentration sowie der formalen Beschlussfassung durchlaufen. Die Diskussionen fanden nicht nur in Wien

(Bundeskanzleramt, Bundesministerien, Rathaus, etc.) statt; durch Veranstaltungen in Graz, Innsbruck, Linz und St. Pölten wurde gezielt versucht, die Anliegen regionaler VertreterInnen aufzunehmen. Sowohl in den ÖREK-Arbeitsgruppen als auch bei den Reflexionsveranstaltungen waren VertreterInnen des Städtebundes bzw. der Stadtverwaltungen vertreten und konnten ihre Anforderungen für ein „ÖREK 2011“ formulieren und einbringen.

Neben der Arbeit auf fachlicher Ebene wurde der Erstellungsprozess durch eine politische Steuerungsgruppe begleitet, wodurch frühzeitig Zwischenergebnisse mit den politischen VertreterInnen abgestimmt werden konnten.

In dieser Steuerungsgruppe war auch der Österreichische Städtebund, wie in allen anderen ÖROK-Gremien, als kompetenter und konstruktiver ÖROK-Partner vertreten.

Auf Basis des zielgerichtet organisierten Prozesses gelang es, nach dem politischen Beschluss im August 2011 den Druckauftrag für ein akkordiertes „ÖREK 2011“ zu geben und der Öffentlichkeit im Oktober 2011 vorzustellen. Sämtliche Informationen und Dokumente zum ÖREK 2011 sind auf der ÖROK-Homepage „www.oerok.gv.at“ abrufbar bzw. kann das ÖREK in gedruckter Form (ÖROK-Schriftenreihe Nr. 185 deutsch / englisch) bestellt werden.

Wesentliche inhaltliche Eckpunkte des ÖREK 2011

Im Rahmen des Erstellungsprozesses entschieden die ÖROK-Mitglieder nach einigen konstruktiven Beratungen, die folgende Gliederung für das ÖREK 2011 zu wählen.

Teil I: Grundhaltungen und Ziele

Der einleitende Teil streicht in einem knappen „Mission Statement“ die Kernanliegen hervor und hält die wesentlichen Grundhaltungen und Ziele der Raumentwicklungspolitik für die nächsten zehn Jahre fest. Das ÖREK 2011 ist kein Plan, der kartografisch verortete Nutzungen festlegt, sondern ein gemeinsam erarbeitetes „Leitbild“ mit Handlungsprogramm. Das ÖREK soll als Handlungsanleitung für das abgestimmte raumrelevante Handeln des Bundes, der Länder, der Städte und Gemeinden sowie der Interessensvertretungen dienen und die ebenen- und sektorenübergreifende Kooperation stärken. Das ÖREK 2011 geht von den Grundhaltungen der Wettbewerbsfähigkeit, Solidarität und Nachhaltigkeit aus: „Österreich soll keine räumliche Entwicklung zulassen, die weder nachhaltig noch effizient ist. [...] Die Qualität von Standorten ist wichtig; die Raumentwicklungspolitik ein Garant für Wettbewerbsfähigkeit, räumliche Solidarität, Nachhaltigkeit und Sparsamkeit“. (Österreichisches Raumentwicklungskonzept „ÖREK 2011“, S.

14). Die ebenfalls im Einleitungsteil angeführten räumlichen Ziele weisen die Richtung für das raumwirksame Handeln.

Das ÖREK 2011 strebt mit seinen Handlungsvorschlägen an:

- Kompakte und polyzentrische Strukturen zu stärken, bei dem die großen Städte und Stadtregionen die Knotenpunkte sowie die großen Achsen die Verbindungen zwischen diesen darstellen.

- Insbesondere die „Bedeutung der gro-

ßen Städte bzw. Stadtregionen als ‚Motoren der Entwicklung‘ über ihren unmittelbaren Einzugsbereich hinaus wird anerkannt und hervorgehoben. Deren Attraktivität [...] ist daher gezielt zu stärken“. (Österreichisches Raumentwicklungskonzept „ÖREK 2011“, S. 18).

- Die Sicherung und Freihaltung leistungsfähiger Achsen zu ermöglichen sowie funktionelle Verflechtungen zwischen den räumlichen Einheiten als Anlass für eine verstärkte Kooperation zu nehmen.
- Das Netz von Klein- und Mittelzentren als Träger der Daseinsvorsorge für die ländlichen Räume zu stützen.
- Die Entwicklung der nicht-städtischen ländlichen Räume zu fördern sowie die Entfaltung regionalspezifischer Potenziale zu stärken.
- Das Wachstum der Bevölkerung und die zunehmende Flächeninanspruchnahme zu bewältigen und haushälterisch, flächensparend und nachhaltig Grund und Boden zu nutzen.
- Die raumordnerischen Maßnahmen hinsichtlich ihrer Klimarelevanz zu überprüfen und erforderlichenfalls anzupassen.

Den Abschluss des Einleitungskapitels bilden „Handlungsgrundsätze für eine kooperative Raumentwicklung“, zu denen sich die ÖROK-Partner bekennen und die damit das räumliche Handeln leiten sollen: Nachhaltige Raumentwicklung, die Orientierung am Gemeinwohl, kohärente & partizipative Planung; Zusammenarbeit in Österreich, mit den Nachbarn und in Europa sowie das Hinwirken auf die Umsetzung des ÖREK 2011 (Wirkung & Umsetzung).

Teil II: Handlungsprogramm

Das „Handlungsprogramm ÖREK 2011“ beinhaltet – untergliedert nach vier integrativen Säulen, 14 Handlungsfeldern und 36 Aufgabenbereichen – ausgewählte, als besonders wichtig eingestufte Handlungsvorschläge. Sie beschreiben jene Arbeitspakete, deren weitere Umsetzung im Rahmen der ÖREK-Partnerschaften erfolgen soll.

Teil III: Ausblick und Umsetzung

Die Umsetzung über die „ÖREK-Partnerschaften“ ist im dritten Teil, dem Ka-



Der Wiener Wohnbaustadtrat Dr. Michael Ludwig (rechts) mit Herrn Rüdiger und Herrn Dossi bei der Konzeptpräsentation.

pitel „Ausblick und Umsetzung“, beschrieben. Diesem Bereich widmet sich vertiefend der nächste Abschnitt.

„ÖREK-Partnerschaften“ als neuer Umsetzungsansatz für das ÖREK 2011

(Diesen Teil des Artikels verfasste Mag. Eliette Felkel, ÖROK-Geschäftsstelle)

Bereits während des Erstellungsprozesses wurde der neue Charakter des ÖREK 2011 definiert: Das ÖREK 2011 versteht sich nicht nur als „abgeschlossenes“ Dokument, sondern geht über die Konkretisierung der Umsetzung in einen Umsetzungsprozess über. Als „Instrument“ wurde dazu das Konzept der „ÖREK-Partnerschaften“ ins Leben gerufen, im Rahmen derer die Handlungsfelder und Aufgabenbereiche umgesetzt werden sollen.

Zusammenarbeit der Akteure

Als zentrales Erfolgskriterium wurde die ebenen- und sektorenübergreifende Kooperation der relevanten Akteure festgehalten – wobei der Kreis über die ÖROK-Mitglieder hinausreichen und in der jeweiligen Projektgruppe nach Möglichkeit auch (die) weitere(n) relevante(n) Akteure/Institutionen mitarbeiten sollen. Auch dieses ist ein neues Element, das mit dem ÖREK 2011 zu tragen kommt: In den ÖREK-Partnerschaften werden erstmals in einem kontinuierlichen Prozess aktiv und mitbestimmend Akteure/Institutionen eingebunden, die nicht ÖROK-Mitglieder sind. Zur Umsetzung einer ÖREK-Partnerschaft wurden die folgenden Prinzipien festgelegt:

- Kooperative Zusammenarbeit der für den Aufgabenbereich relevanten Partner, ausgehend von einer Akteursanalyse.
- Jeder Partnerschaft soll von einem Partner (auch in Ko-

operation mit weiteren) federführend geleitet werden.

- Aufgrund der Komplexität der Themenstellungen bedarf es eines prozesshaften Planens und Entwickelns für die Zielerreichung.
- Alle Partner sind dazu aufgerufen, eigene Finanzmittel einzubringen, z.B. für externe Aufträge, für Veranstaltungen im Rahmen der Partnerschaft u.a.
- Eine klare Definition von Zielen und Ergebniserwartungen in der Entwicklungsphase sowie die politische Abstimmung und Begleitung sind wesentliche Elemente für die Umsetzung.
- Um die definierten Ziele und Ergebnisse zu erreichen, soll auf ein straffes Projekt-

management geachtet werden.

- Die Ergebnisse der Partnerschaften werden in einem ersten Schritt innerhalb der ÖROK diskutiert und weiterführend für die breitere interessierte Öffentlichkeit aufbereitet.

Vertiefende Informationen dazu wurden in zwei Ergänzungsdokumenten zum ÖREK 2011 veröffentlicht: Dem „Leitfaden für ÖREK-Partnerschaften“ sowie dem „Management- und Umsetzungsprozess ÖREK 2011“.

Der Ansatz der „ÖREK-Partnerschaften“ soll die möglichst maßgeschneiderte Umsetzung der einzelnen Aufgabenbereiche entsprechend der unterschiedlichen thematischen Anforderungen ermöglichen.



Dementsprechend können verschiedenste Herangehensweisen gewählt werden: Von einer losen Workshopreihe über die Einrichtung eines institutionellen Austauschs bis zur Erstellung von Studien, der Erarbeitung von Lösungsmodellen oder Gesetzesvorschlägen kann die Spanne reichen.

Praktische Umsetzung

Parallel zum Erstellungsprozess des ÖREK 2011 wurde bereits die „Anbahnung“ erster „ÖREK-Partnerschaften“ gestartet, wobei betont werden muss, dass die Arbeiten hierzu am Beginn stehen und daher noch keine vertiefenden Informationen bzw. Ergebnisse vorliegen (Der Bezug zum ÖREK 2011 ist über die angegebenen Hand-

lungsfelder oder Aufgabenbereiche gegeben.):

- „Flächenfreihaltung für linienhafte Infrastrukturen“ (ÖREK-Aufgabenbereich 1.1.4) – siehe Beitrag Dr. Thomas Spiegel, bmvit, S. 54/55.
- „Vielfalt & Integration im Raum“ (ÖREK-Aufgabenbereich 2.1.1): Diese Partnerschaft widmet sich dem Aufbau einer Wissensbasis für Integrationsprozesse vor Ort sowie der praxisnahen und umsetzungsorientierten Aufbereitung dieser Erkenntnisse. Die Partnerschaft startet mit einer ersten Sitzung im Dezember 2011.
- „Regionale Handlungsebene stärken“ (ÖREK-Handlungsfeld 4.1): Diese Part-

nerschaft widmet sich der Frage, wie möglichst effektive und effiziente Formen der interkommunalen und regionalen Zusammenarbeit aussehen könn(t)en, welche Erfahrungen es dazu österreichweit gibt und welche Modelle für die Zukunft vielversprechend sind. Die Frage der Federführung sowie der beteiligten Partner konnte bereits geklärt werden, eine Projektskizze befindet sich in Finalisierung.

- Plattform „Raumordnung & Verkehr“ (verschiedene Aufgabenbereiche): Diese Partnerschaft zielt auf den Austausch zu den im ÖREK 2011 angesprochenen Fragen der Verkehrs- und Raumplanung im Rahmen einer Plattform ab.

3 Klimawandel, Anpassung und Ressourceneffizienz	4 Kooperative und effiziente Handlungsstrukturen
3.1 Energieautarke Regionen anstreben – Raumbezug des Energiesystems 3.1.1 Flächen für Energieerzeugung und Energieverteilung sichern	4.1 Regionale Planungsebene stärken 4.1.1 Regionale Governance-Modelle erarbeiten 4.1.2 Modelle und Anreizsysteme für interkommunale Kooperationen prüfen und weiterentwickeln
3.2 Vorrangflächen zum Schutz vor Naturereignissen 3.2.1 Hochwasserrückhalte- und Hochwasserabflussflächen freihalten 3.2.2 Gefahrenzonenpläne erweitern und aktualisieren	4.2 Entwicklung einer österreichweiten Agglomerationspolitik 4.2.1 Stadtregionen zukunftsorientiert positionieren 4.2.2 Kooperationsplattform „Stadtregion“ installieren 4.2.3 „Smart cities“ – Forschung und Entwicklung in Städten und Städteternetzen gezielt fördern
3.3 Nachhaltige Siedlungs- und Freiraumentwicklung 3.3.1 Flächen sparen und Flächenmanagement implementieren 3.3.2 Freiräume schaffen und sichern 3.3.3 Energieeffizienz raumplanerischer Maßnahmen steigern („Energieraumplanung“) 3.3.4 Rohstoffversorgung sichern	4.3 Neue Partnerschaften zwischen Land und Stadt 4.3.1 Strategische Maßnahmen zur Entwicklung ökonomisch wettbewerbsfähiger ländlicher Regionen ausarbeiten
3.4 Nachhaltige Mobilität 3.4.1 Ausbau intermodaler Schnittstellen intensivieren 3.4.2 Verkehr und IKT technisch und organisatorisch weiterentwickeln	4.4 Gesamtösterreichische und europäische Perspektiven stärken 4.4.1 Adäquate Management- und Begleitstrukturen für die Raum- und Regionalentwicklung installieren 4.4.2 Sektorpolitik „verdünnchen“ – Schnittstellen verbessern 4.4.3 Kooperation mit den Nachbarstaaten – grenzüberschreitende Perspektiven stärken

ÖREK 2011

AUSBLICK

Zu den folgenden Themen befinden sich ebenfalls ÖREK-Partnerschaften im Aufbau; die Formierung sowie die inhaltliche Ausgestaltung befinden sich in Diskussion:

- „Kooperationsplattform Stadtregionen“ (ÖREK-Aufgabenbereich 4.2.2)
- „Energieraumplanung“ (ÖREK-Handlungsfeld 3.1)
- „Flächen sparende und Boden schonende Raumentwicklung“ (ÖREK-Handlungsfeld.3.3)

Die Kommunikation von Fortschrittsberichten bzw. der Ergebnisse der ÖREK-Partnerschaften soll über verschiedene Veranstaltungsformate, die ÖROK-Homepage, die ÖROK-Schriftenreihe sowie im Rahmen der kommenden Raumordnungsberichte erfolgen. Ziel wird es dabei sein, den Umsetzungsprozess zu begleiten und Informationen breit zu streuen, insbesondere aber auch eine kontinuierliche Reflexion über die ÖREK-Umsetzung und die Diskussion neuer Bedarfe und Anforderungen im breiteren Rahmen zu ermöglichen. ■

Das ÖREK und die Raumordnung

Österreich verfügt über ein differenziertes System der Planung und Gestaltung der räumlichen Ordnung. Dieses System ist nicht aus einem Guss geformt, sondern historisch gewachsen und daher mit all den Widersprüchlichkeiten und Unzukömmlichkeiten ausgestattet, die einem schrittweise geformten Politikbereich innewohnen.

Univ.-Prof. Dr. Heinz Fassmann, Universität Wien

Die verfassungsmäßige Verankerung der nominellen Raumordnung in Österreich privilegiert die Länder und Gemeinden und benachteiligt den Bund – im Bereich der faktischen Raumordnung ist es umgekehrt. Der Bundesebene ist die nationale Koordinierung der EU-Strukturpolitik, die sektoralen Fachplanungen im Bereich des höheren Schulwesens, des übergeordneten Straßenbaus, der Eisenbahnen, des Militärs, der Umwelt oder des Arbeitsmarktes übertragen – alles Aufgaben, die für die raumstrukturelle Ordnung und Entwicklung Österreichs wesentlich sind. Dass diese zersplitterte kompetenzrechtliche Zuordnung keine ideale Konstruktion darstellt, ist an vielen Stellen schon betont worden, aber Österreich hat gelernt, damit umzugehen. „Da eine Hierarchie weder zwischen Bundes- und Landesplanungen, noch zwischen Raum- und Fachplanungen angenommen wurde und auch für die Gemeindeplanungen nur im Rahmen überörtlicher Interessen und Aufsichtsbefugnisse durchsetzbar war, blieb als systemkonformes Handlungsmuster für die Raumordnung als territoriale Gesamtordnung nur die Kooperation aller in Betracht kommenden Planungsbefugnisse.“ (Pernthaler 2005, S.22).

Die ÖROK und das ÖREK

Die 1971 gegründete Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK) ist der institutionelle Ausfluss dieser Kooperationsstrategie. Die ÖROK ist eine von Bund, Ländern und Gemeinden getragene Einrichtung zur Koordination der Raumordnung auf gesamtstaatlicher Ebene. Für die laufende Tätigkeit wurde beim Bundeskanzleramt eine Geschäftsstelle eingerichtet, und zur Erfüllung ihrer Aufgaben eine Stellvertreterkommission sowie themenorientierte Ausschüsse und Arbeits-

gruppen geschaffen, die sich aus Vertretern der Gebietskörperschaften und der Wirtschafts- und Sozialpartner zusammensetzen. Das politische Beschlussorgan der Raumordnungskonferenz, welches Empfehlungen, Konzepte und unverbindliche Richtlinien verabschieden kann, ist abermals kooperativ zusammengesetzt: alle Bundesminister, alle Landeshauptmänner, die Präsidenten des Österreichischen Städtebundes und des Österreichischen Gemeindebundes sowie mit beratender Stimme auch jene der Wirtschafts- und Sozialpartner sind vertreten, wobei der Bundeskanzler den Vorsitz führt.

In der Geschäftsordnung der ÖROK findet sich unter dem §1 eine taxativ aufzählende und zugleich auch erschöpfende Liste der wahrzunehmenden Aufgaben. Verkürzt zitiert: 1. Erarbeitung eines Österreichischen Raumordnungskonzepts, 2. Bewertung raumrelevanter Planungen und Maßnahmen im Hinblick auf das Österreichische Raumordnungskonzept und 3. Raumforschung, sofern diese zur Erfüllung von 1 und 2 zweckmäßig ist. Die Ausarbeitung des Österreichischen Raumordnungskonzepts, welches ab 2001 als Raumentwicklungskonzept bezeichnet wurde, stellt damit die wesentlichste Aufgabe der ÖROK dar, vielleicht ist es sogar die raison d'être dieser Einrichtung.

Die Wirkweise des ÖREKs

Ein Raumentwicklungskonzept kann im komplexen Mehrebenensystem der Österreichischen Raumordnung, die eben nicht durch Hierarchie und Top-down-Strukturen gekennzeichnet ist, nicht diktatorisch verordnet werden. Es ist sehr viel mehr ein strategisches Steuerungsinstrument, dessen Wirksamkeit auf seiner Akzeptanz basiert. Die Akzeptanz kann durch Partizipation erzielt werden. Das ÖREK 2011 entstand



daher im Rahmen eines sehr komplexen Prozesses mit sehr vielen teilnehmenden Personen und Institutionen. Der Text des ÖREKs wurde zwar vom Autor dieser Zeilen in großen Zügen und in einer späten Prozessphase verfasst, die Inhalte wurden aber gemeinschaftlich entwickelt. In Arbeitsgruppen, Reflexionsrunden und ÖROK-Sitzungen wurden diese immer wieder diskutiert, verworfen und neu thematisiert. Die Zahl der direkt und indirekt beteiligten Personen am ÖREK liegt, je nach Zählweise, zwischen 200 und 300. Die Akzeptanz kann auch durch themati-

sche Relevanz hergestellt werden. Das ÖREK greift daher nur jene Themen auf, die als relevant angesehen werden und als „Themen der Zeit“ zu verstehen sind. Die immer wichtiger werdende Energie-, Klima- und Ressourcenfrage, die Wettbewerbsfähigkeit des Landes im globalen Kontext, der demographische Wandel und die Adaptionen im räumlichen Kontext oder die Weiterentwicklung des räumlichen

lungsfeldern die thematische Fokussierung von Maßnahmen vorgenommen und mit Aufgabenbereich die konkrete Umsetzung von Maßnahmen skizziert. Letzteres ist notwendig, denn erst mit der präzisen Darstellung einer Maßnahme und der Nennung von Zuständigkeiten kann die konkrete Umsetzung erwartet werden. Das erste thematische Kapitel (Säule 1) betont die Notwendigkeit, die regionale

Wandel bewältigen zu können. Einwanderungsland auf dem Weg zur Einwanderungsgesellschaft, Sicherung der lokalen und regionalen Daseinsvorsorge und demographisches Wachstum qualitätsorientiert bewältigen, lauten dabei die entsprechenden Handlungsfelder.

Im dritten thematischen Kapitel wechselt die Perspektive von der Gesellschaft zur Umwelt und es wird die Notwendigkeit hervorgehoben, Umweltpolitik, Verkehrspolitik und Raumentwicklungspolitik sehr viel enger gekoppelt zu betrachten.

Die Handlungsfelder der Säule 3 „Klimawandel, Anpassung und Ressourceneffizienz“ lauten: energieautarke Regionen anstreben, Vorrangflächen zum Schutz vor Naturereignissen, nachhaltige Siedlungs- und Freiraumentwicklung sowie nachhaltige Mobilität.

Schließlich wird im ÖREK die raumrelevante Planung selbst thematisiert und verstärkt kooperative und effiziente Handlungsstrukturen eingemahnt. Die dazugehörigen Handlungsfelder kennzeichnen die Programmatik: Stärkung der regionalen Handlungsebene, Entwicklung einer österreichweiten Agglomerationspolitik, neue Partnerschaften zwischen Land und Stadt und Betonung der gesamtösterreichischen und europäischen Perspektiven.

AUSBLICK

Das Österreichische Raumentwicklungskonzept „ÖREK“ ist ein strategisches Steuerungsinstrument für die gesamtstaatliche Raumordnung und Raumentwicklung ebenso wie für jene der Länder, Städte und Gemeinden. Das ÖREK ist kein Plan, der inhaltlich detaillierte und kartografisch exakt verortete Nutzungen festlegt, sondern es ist ein gemeinsam erarbeitetes „Leitbild“ mit einem konkreten Handlungsprogramm. Es benennt Themen, kennzeichnet die normativen Zielsetzungen und definiert konkrete Handlungsfelder. Das ÖREK setzt dabei auf eine Harmonisierung der Sichtweisen und Maßnahmen der Stakeholder raumrelevanter Planungen. Das ÖREK kann damit steuern, ohne den Anspruch der Steuerung zu erheben, und es kann verbinden, ohne die kompetenzrechtliche Zersplitterung zu beseitigen. ■



Erreichbarkeit und Weiterentwicklung der linienhaften Infrastruktur sind ein wichtiger Faktor.
Abbildung: Der geplante Hauptbahnhof Wien.

Planungssystems vor dem Hintergrund veränderter räumlicher Strukturen sind die Themen des ÖREKs. Das ÖREK erfindet damit nichts Neues, sondern verstärkt und akzentuiert bestehende Themen und offeriert Maßnahmen, die als Antworten auf die Herausforderungen zu verstehen sind.

Inhalt und Gliederung

Im Kern besteht das ÖREK aus vier thematischen Kapiteln (Säulen), dazugehörigen 14 Handlungsfeldern und 36 Aufgabenbereichen. Mit den Säulen werden die großen Fragen gekennzeichnet, mit Hand-

und nationale Wettbewerbsfähigkeit durch raumrelevante Planungen zu sichern oder zu verbessern. Das ÖREK erachtet dabei die Erreichbarkeit und die integrierte Weiterentwicklung der linienhaften Infrastruktur (Verkehr, Energie, IKT), den Wachstumsmotor Forschung, Technologie und Innovation sowie die regionale Innovationspolitik als wesentlich.

Im zweiten thematischen Kapitel (Säule 2) stehen die Bevölkerung und Gesellschaft im Mittelpunkt. Das ÖREK kennzeichnet dabei raumrelevante Maßnahmen, um den sich abzeichnenden demographischen

Das ÖREK 2011 im Vergleich mit den Raumentwicklungskonzepten der Nachbarstaaten

Österreich hat mit dem ÖREK 2011 unter allen Nachbarstaaten das jüngste nationale Raumentwicklungskonzept. Mit Ausnahme von Italien verfügen alle unsere Nachbarn über gültige Dokumente, die auf die räumliche Ordnung, Entwicklung und Gestaltung des gesamten Staatsgebietes ausgerichtet sind. Die beschlossenen und publizierten Dokumente haben unterschiedliche Titel. Sie werden als Strategie, Leitbild, Konzept, Perspektive, Plan oder Politik zur Raumentwicklung bezeichnet.

Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Sibylla Zech, stadtland GmbH und TU Wien

Bei den Themen und grundsätzlichen Ausrichtungen können wir jedoch viele Ähnlichkeiten feststellen. Unterschiede zeigen sich vor allem in der räumlichen Konkretisierung, in den Entstehungsprozessen und in der Umsetzungsorientierung. Zu den beiden letzten Punkten erhält das ÖREK 2011 schon jetzt internationale Anerkennung.

Das Leitmotiv für das ÖREK 2011 ist Kooperation, basierend auf Grundhaltungen wie Orientierung am Gemeinwohl und Solidarität. Die Philosophin Isolde Charim erläuterte bei der Vorstellung des neuen ÖREK im Rahmen der ÖROK-Enquete am 13. Oktober 2011 die Zusammenhänge und Unterschiede: „Solidarität ist jenes Konzept, mit dem man für die Unterstützung der Schwachen plädiert. Kooperation hingegen findet zwischen starken oder zumindest gleichberechtigten Partnern statt. Sie findet auf

Augenhöhe statt. Kooperation ist kein aufgeladenes Füreinander, sondern ein pragmatisches Miteinander. Sie bedarf nur der Überwindung von isolierten Vorgangsweisen, d.h. des Abstimmens von Vorgangsweisen. Genau das ist die Perspektive einer gesamtösterreichischen Raumordnung: ein Abstimmen zwischen Gleichberechtigten, ein Plan ohne Hierarchie.“ Das ÖREK 2011 setzt den Raum Österreich ins Blickfeld, „für alle“.

Neue Themen

Das ÖREK 2011 enthält ein Handlungsprogramm für Bund, Länder und Gemeinden. Die Themen, kompakt gefasst in 4 Säulen, 14 Handlungsfelder und 36 Aufgabenbereiche, sind aktuell und bieten Innovationen für eine nachhaltige Raumentwicklung. Ich möchte zwei Beispiele herausgreifen.

Beispiel 1:

Entwicklung einer österreichweiten Agglomerationspolitik

Über zwei Drittel der Bevölkerung Österreichs leben in Städten oder Agglomerationen, also Räumen, in denen sich Ortschaften und Stadtteile an den Rändern und Ausfallstraßen dynamisch entwickeln und über die administrativen Grenzen hinaus zu einem Siedlungskörper zusammenwachsen: Räume, in denen die Menschen meist „städtischen“ Berufen nachgehen, in der einen Gemeinde wohnen, in anderen arbeiten, ihre Freizeit verbringen, sich weiterbilden, einkaufen oder Gesund-

heitsdienste beanspruchen. Sie nehmen in ihrem Lebensalltag die Agglomeration als eine Region wahr, ohne deswegen lokale Identitäten aufgeben zu müssen. Das ÖREK 2011 streicht das Aufgabenfeld Stadtregionen erstmalig deutlich hervor und strebt eine Kooperationsplattform an, die den Stadtregionen (und nicht nur den Kernstädten) eine Möglichkeit zum Interessenaustausch und zur Klärung inhaltlicher Fragen gibt, beispielsweise zur Stadt-Umland-Kooperation oder zur zukünftigen gemeinsamen Positionierung.

Anders als in Österreich ist Raumordnung in den Nachbarstaaten auch auf Ebene des Bundes angesiedelt, wodurch eine Städte- und Agglomerationspolitik mit entsprechenden Förderungen in das Portfolio gesamtstaatlicher Aufgaben gehört. Beispiele sind Städtebauförderung und die Förderung von Modellvorhaben der Raumordnung durch die Bundesrepublik Deutschland. Eine bewusste Agglomerationspolitik betreibt die Schweiz bereits seit 2001. Der Bund stellt technische und finanzielle Unterstützung für die Durchführung innovativer Modellvorhaben in Gemeinden und Kantonen bereit.

Das Agglomerationsprogramm spiegelt sich auch im Entwurf des Schweizer Raumkonzepts wider, das zwölf Handlungsräume unterscheidet: vier großstädtisch geprägte (Zürich, Basel, Bassin Lémanique und die Hauptstadtregion), fünf klein- und mittelstädtisch geprägte (Luzern, Città Ticino, Jurabogen, Aareland, Nordostschweiz) sowie drei alpin geprägte



(Gotthard, Südwestschweiz und Südostschweiz). Das Raumkonzept behandelt kartografisch und textlich die zwölf Räume und deren Herausforderungen und führt jeweils spezifische, strategische Stoßrichtungen für die räumliche Weiterentwicklung an. Zu einer derart konkreten Adressierung von Räumen konnte man sich im ÖREK nicht durchbringen, der Raumbezug bleibt generell.

Beispiel 2: Energieeffizienz durch raumplanerische Maßnahmen steigern („Energieraumplanung“)

Dieser Aufgabenbereich steht in engem Zusammenhang mit dem im ÖREK angestrebten Bild der „Smart City“. Innovationen in den Bereichen Verkehr, Energie, Wirtschaft und Governance stehen im Zentrum der Smart City und, weitergedacht, der Smart Region. Der Raum- und Stadtplanung kommt in Fragen der Energieeffizienz von Siedlungs- und Bebauungsstrukturen, Mobilitätsangeboten, Leitungsinfrastrukturen und der Sicherung

von Flächen für die Produktion und Verteilung erneuerbarer Energien eine Schlüsselrolle zu. Die Raumplanung ist gefordert, Kriterien für die Ausweisung von Flächen und Standorten zu entwickeln und in Zonierungen umzusetzen, wie dies beispielsweise im Burgenland für Windkraftanlagen bereits geschehen ist.

Das ÖREK 2011 betont die Chance für neue Partnerschaften zwischen Land und Stadt. Das Land wird nicht als „Diener der Stadt“ gesehen, sondern als aktiver und gleichwertiger Partner einer integrierten Raumentwicklung. Ganz besonders deutlich wird die Rolle von ländlich geprägten Räumen in der Frage der künftigen Bereitstellung von erneuerbaren Energien wie Wind, Solar, Wasserkraft, Biomasse und Geothermie. Hier wird das Land zum Zentrum für Wirtschaft und Innovation. Anpassung an den Klimawandel und Beiträge zum Klimaschutz kommen in den jüngeren europäischen Raumkonzepten durchwegs prominent vor. Österreich ist schon einen Schritt weiter gegangen, indem für die Umsetzung eine

ÖREK-Partnerschaft zur Energieraumplanung ins Leben gerufen wurde.

Prozess und Umsetzung

Indem sich das ÖREK 2011 nicht nur als Dokument, sondern auch als Prozess definiert, unterscheidet es sich deutlich von bisherigen Konzepten. Das ÖREK 2011 wurde von 2009 bis 2011 in einem breit angelegten, zielgerichteten Fachdialog mit Dialoggruppen aus der Verwaltung, der Wissenschaft und Praxis sowie Interessenvertretungen erstellt. Die Besonderheit, auch im Vergleich zu anderen Raumentwicklungskonzepten in Europa, ist, dass die Umsetzung im Konzept nicht nur vorausgedacht, sondern bereits mit sogenannten ÖREK-Partnerschaften initiiert wurde. So konnten mit der Präsentation des Konzepts bereits mehrere Partnerschaften zwischen Bundes- und Landesbehörden, Städten und Gemeinden, Unternehmen und der Zivilgesellschaft, vorgestellt werden. Modellbeispiele für die Umsetzung des ÖREK 2011 sollen laufend vor den Vorhang gebeten und publiziert werden. ■

Übersichtstabelle Nationale Raumkonzepte: Österreich und Nachbarländer (Eigene Zusammenstellung, geordnet nach Beschlussjahr)

Schweizerische Eidgenossenschaft	Raumkonzept Schweiz	voraussichtlich Anfang 2012	Verabschiedung durch die Partner aller drei Staatsebenen: Bund, Kantone, Gemeinden
Republik Österreich	Österreichisches Raumentwicklungskonzept ÖREK 2011	2011	Von der Österreichischen Raumordnungskonferenz beschlossen
Fürstentum Liechtenstein	Landesrichtplan	2011	Von der Regierung genehmigt
Tschechische Republik	Politika územního rozvoje České republiky / Räumliche Entwicklungspolitik der Tschechischen Republik	2009	Von der Regierung per Dekret erlassen
Bundesrepublik Deutschland	Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland	2006	Von der Ministerkonferenz für Raumordnung beschlossen
Republik Ungarn	Országos Területfejlesztési Konceptió / Nationales Raumentwicklungskonzept	2005	Von der Regierung per Dekret erlassen
Republik Slowenien	SDSS Spatial Development Strategy of Slovenia	2004	Von der Nationalversammlung beschlossen
Slowakische Republik	Koncepcia územného rozvoja Slovenska / Slowakische Perspektive der räumlichen Entwicklung	2001	Von der Regierung beschlossen
Italienische Republik	Kein Raumentwicklungskonzept auf nationaler Ebene	-	-

Erweiterter Haushalts-Check

Mit dem neuen KDZ-Praxisplaner „Erweiterter Haushalts-Check“ wird ein rascher, möglichst einfacher und aussagekräftiger Überblick über die finanzielle Situation einer Gemeinde unter Berücksichtigung der ausgegliederten Betriebe geschaffen.

Ziel ist es, die Gemeindefinanzen umfassend zu analysieren. Der Praxisplaner übernimmt dabei einen automatischen Transfer der doppischen Rechnungsabschlüsse der ausgegliederten Betriebe in einen Analyseraster, der sich an der Logik des Voranschlags- und Rechnungsquerschnitts der Gemeinden orientiert. So können die Gemeinden und die ausgegliederten Betriebe gemeinsam dargestellt werden.

Nach Eingabe des Voranschlags- und Rechnungsquerschnitts der Gemeinde und weniger Eckdaten ausgegliederter Betriebe (z.B. Bilanzsumme, Anlagevermögen, Eigenkapital, Abschreibung) wird eine gemeinsame Übersicht erstellt (siehe Abbildung).

Analysemöglichkeiten

Die AnwenderInnen des Tools können damit beurteilen, inwiefern die geplanten Investitionen und Tilgungen der Gemeinde und der ausgegliederten Betriebe aus Überschüssen des laufenden Betriebs möglich sind bzw. ob und in welchem Ausmaß eine Finanzierung durch Fremdkapital oder andere Kapitalquellen erforderlich ist. Zusätzlich wird die Entwicklung von Vermögen und Schulden dargestellt, und automatisch aufbereitet, aus welchen Quellen der Vermögenszuwachs der Vergangenheit finanziert wurde bzw. voraussichtlich in der Zukunft finanziert wird. Ferner wird dargestellt, welche Vermögenspositionen im Detail in der Vergangenheit gewachsen sind bzw. zukünftig wachsen werden.

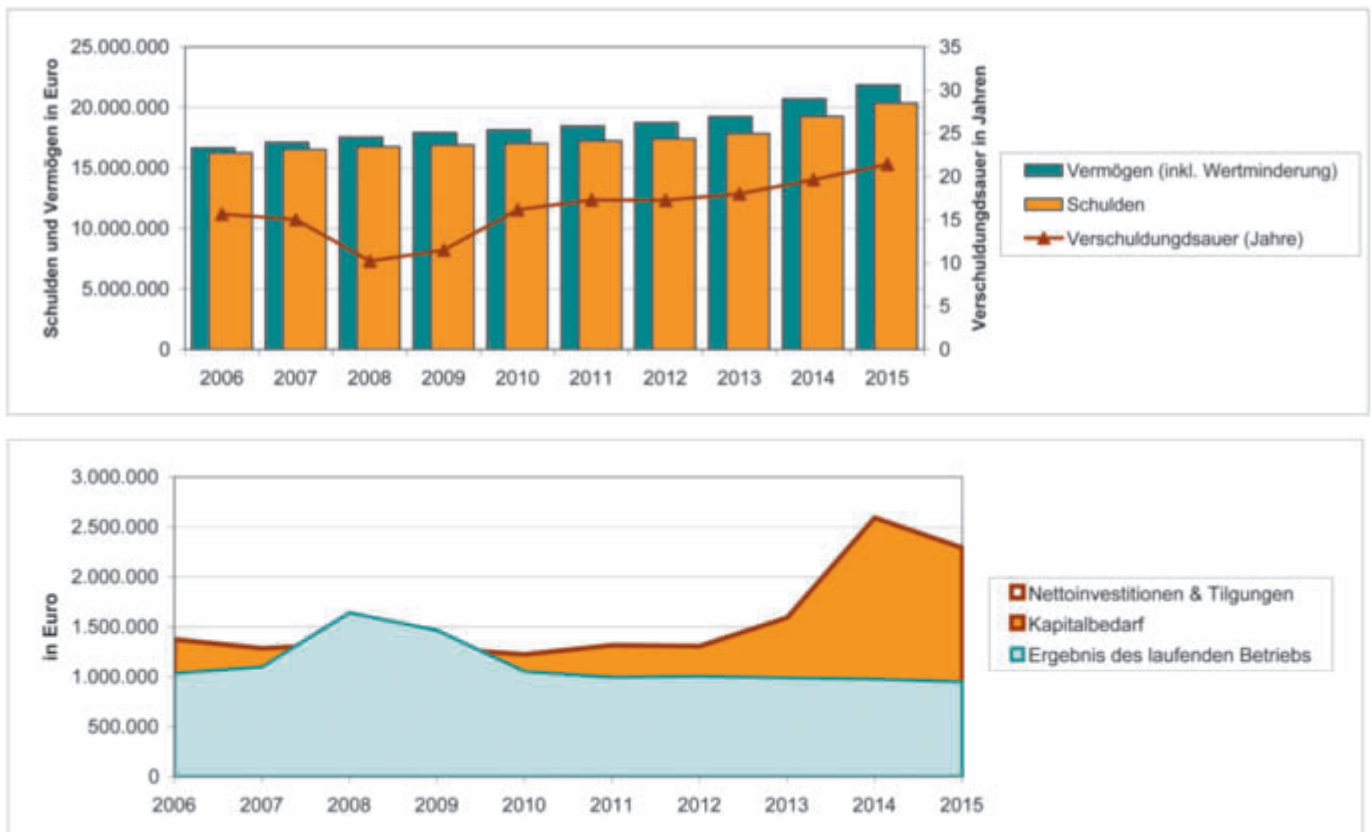
Die Zielgruppe

Der Erweiterte Haushalts-Check basiert auf einer Excel-Arbeitsmappe, die ohne besondere Vorkenntnisse befüllt werden kann.

Die Arbeitsmappe steht Mitgliedern des KDZ und des Österreichischen Städtebundes sowie Gemeinden, die von der Bank Austria empfohlen werden, kostenlos zur Verfügung. ■

INFOS:

Download: www.praxisplaner.at bzw. KDZ-Mitgliederplattform;
Kontakt: Mag. Manuel Köfel,
Tel.: +43 1 8923492-38,
E-Mail: koefel@kdz.or.at





Neue Tarife: Öffentliche Verkehrsmittel in Wien werden günstiger.

Die Tarifreform der Wiener Linien macht deutlich: Künftig macht es noch mehr Sinn, vom Auto auf die umweltfreundlichen Öffis umzusteigen. Denn: VielfahrerInnen sind ab 1. Mai 2012 noch günstiger mit U-Bahn, Bus und Bim in Wien unterwegs.

Auch in Zukunft gilt: Gewohntes Service und weitere Investitionen

Service und Angebot der Wiener Linien stehen auch in Zukunft in gewohntem Ausmaß zur Verfügung. Mehr noch: Die Investitionen in sichere und moderne Öffis können auch künftig fortgesetzt werden. Von 2011 bis 2015 investieren die Wiener Linien 2,4 Milliarden Euro in den öffentlichen Verkehr in Wien. Damit ist beispielsweise der U-Bahn-Ausbau gesichert, die U2-Verlängerung in die zukünftige Seestadt Aspern wird 2013 fertiggestellt. Seit den 1970er Jahren wurden 8 Mrd. Euro in den U-Bahn-Ausbau investiert, im vergangenen Jahr allein 300 Mio. Euro. Auch die weitere Aufstockung und Modernisierung der Zug- und Busflotte wird fortgeführt – im Vorjahr wurden beispielsweise acht neue U-Bahn-Züge, 19 Niederflurstraßenbahnen oder 43 Niederflurbusse angeschafft. Die Modernisierung wird auch in den Stationen

fortgeführt: So ist die Revitalisierung der Unterpflasterstraßenbahn oder die Erneuerung der Karlsplatz Passage bereits in vollem Gange.

Wiener Öffis werden günstiger

Öffi-Fahren in Wien heißt, hervorragenden Service genießen zu können: U-Bahn-Intervalle von zwei bis drei Minuten in Stoßzeiten, moderne Züge, ein hohes Maß an Barrierefreiheit, laufender Ausbau von Netz und Angebot – das gibt es in vielen anderen Städten nicht! Und auch nach der Tarifreform bleiben die Öffis in Wien deutlich günstiger als in vergleichbaren Städten: So zahlen Fahrgäste in München € 594,-, in Frankfurt € 748,- und in Köln gar € 798,- für die Jahreskarte.

Schwarzfahren zahlt sich jetzt noch weniger aus!

Wer ohne Fahrschein erwischt wird, muss – im Interesse der zahlenden KundInnen – tiefer in die Tasche greifen! Ab 1. Mai 2012 kostet Schwarzfahren € 100,- bei Zahlung binnen drei Tagen!

Weitere Informationen erhalten Sie an den Infostellen der Wiener Linien, unter der Serviceline 01 / 7909 100 oder unter www.wienerlinien.at

Viele Vorteile für die Wiener Fahrgäste

- > Mit der neuen Jahreskarte um € 365,- sind die VielfahrerInnen künftig noch günstiger unterwegs, und zwar nutzen sie das gesamte Öffi-Netz jetzt um nur € 1,- pro Tag.
- > Der Preis für die Jahreskarte SeniorInnen bleibt unverändert, ab 1. Jänner 2012 gilt die Jahreskarte allerdings für Frauen UND Männer ab 60 Jahren!
- > Die Tickets für Studierende werden fairer gestaltet und auch RadfahrerInnen sparen Geld: Sie nehmen ihr Rad künftig kostenlos in den Öffis mit.
- > Auch die Monatskarte wird billiger, sie kostet ab Mai 2012 nur mehr € 45,- statt € 49,50.

Ab wann gelten die neuen Preise?

Die neuen Tarife gelten ab 1. Mai 2012 bzw. 1. Jänner 2012 für die Jahreskarte SeniorInnen. Bis dahin zahlt jeder den gewohnten Tarif für den Fahrschein.

Die wichtigsten Änderungen für Sie im Überblick

	bis 30.4.2012	ab 1.5.2012
Jahreskarte (bei Einmalzahlung)	€ 449,00	€ 365,00
Einzelfahrschein	€ 1,80	€ 2,00
Mitnahme Fahrrad	€ 0,90	kostenlos

Andere Tickets werden aliquot angepasst, Informationen dazu folgen zeitgerecht.

Die Stadt gehört Dir.



Label für Good Governance und Innovation

Moderne kommunale Verwaltungs- und Regierungsführung – Good Governance und Innovation – wird durch den Europarat mit dem „Label für Good Governance und Innovation“ ausgezeichnet. Ab 2012 können auch österreichische Gemeinden, die Good Governance und Innovation bereits im hohen Maße leben, das neue europäische Label beantragen.

Bernadette Malz und Thomas Prorok, KDZ-Zentrum für Verwaltungsforschung

Die Strategie für Good Governance und Innovation wurde vom Europarat im März 2009 beschlossen und soll die europäischen Kommunen dabei unterstützen, sich in Richtung Good Governance weiter zu entwickeln und offener für Innovationen zu werden. Kern der Strategie sind zwölf Prinzipien von Good Governance, die die Grundwerte der europäischen Demokratie zusammenfassen und die Anforderungen für eine gute demokratische Regierungsführung abbilden. Diese reichen von fairen Wahlen bis hin zu einem integrierten Finanzmanagement. Alle Prinzipien berühren das Zusammenwirken von Politik und Verwaltung sowie das Verhältnis der Kommunen zu den BürgerInnen und der Öffentlichkeit. Ziel der Strategie und des Labels für Good Governance und Innovation ist es, dass sich die Städte Europas freiwillig zu diesen zwölf Prinzipien der guten Regierungsführung und der Innovation bekennen und im Sinne von Good Governance weiterentwickeln.

Die Auszeichnung (Label) für Good Governance und Innovation geht aus der Europastrategie hervor und ist ein unterstützendes Instrument, das europäischen Städten die kontinuierliche Verbesserung der Regierungsführung und das Steigern der Innovationskraft erleichtern soll. Städte, welche das Label beantragen, haben eine Selbstevaluierung anhand vorgegebener Kriterien durchzuführen. Danach überprüfen externe ExpertInnen, ob das Label verliehen werden kann. Diese externen Label-ExpertInnen sind erfahrene PraktikerInnen und WissenschaftlerInnen aus dem kommunalen Bereich.

Die Evaluierung

Als Basis des Label-Prozesses dienen drei standardisierte Fragebögen, die vom Europarat definiert worden sind. Der erste

Fragebogen beschäftigt sich mit dem Reifegrad der Kommune im Bezug auf Good Governance und Innovation. Dabei werden alle zwölf Prinzipien beleuchtet. Eine BürgerInnenbefragung erhebt im Rahmen des Prozesses zum Label für Good Governance und Innovation die Sichtweise der BürgerInnen und KundInnen. Der zweite Fragebogen gibt ein inhaltliches Raster der Befragung vor. Fragebogen Nr. 3 erhebt die Sichtweise der KommunalpolitikerInnen.

In einigen europäischen Staaten, wie z.B. Norwegen, Belgien und den Niederlanden, wird das Label für Good Governance und Innovation bereits eingesetzt. In Österreich hat der Städtebund als ersten Schritt die Strategie für Good Governance und Innovation angenommen und das KDZ-Zentrum für Verwaltungsforschung beauftragt, das Label ab 2012 den österreichischen Städten anzubieten. Das KDZ-Zentrum für Verwaltungsforschung tritt dabei als Label-Organisation auf.

Ein fiktiver Testlauf der Labelinhalte fand in Österreich bereits in Form eines Planspiels durch Studierende des Management Center Innsbruck (MCI) gemeinsam mit dem Magistrat Innsbruck statt. Das MCI wird seine Erfahrungen und sein Know-how in den österreichweiten Labelprozess für Good Governance und Innovation einbringen.

Wie kommt die Stadt zum Label?

Der Weg zum Label für Good Governance und Innovation kann folgendermaßen umrissen werden.

1. Zuerst erfolgt die Antragstellung durch die Stadt: Die interessierte Stadt beantragt die Verleihung des Good Governance-Labels beim KDZ und führt die Selbstbewertung durch. Dann erfolgt die Auswahl der Label-ExpertInnen:

Zwei Label-ExpertInnen werden ausgewählt, um die Selbstbewertung der Stadt zu prüfen. Dabei soll jeweils eine kommunale Praktikerin/ein kommunaler Praktiker mit einer Wissenschaftlerin/einem Wissenschaftler zusammenarbeiten.

2. Vor-Ort-Besuch der Label-ExpertInnen: Sie analysieren die übermittelten Unterlagen und führen einen ein- bis zweitägigen Vor-Ort-Besuch durch. Dabei wird geprüft, ob die Ergebnisse der Selbstbewertung, der Bürgerbefragung sowie der Erhebung bei den GemeinderätInnen nachvollziehbar sind, und ob die Stadt den Weg zu Good Governance und Innovation eingeschlagen hat.

3. Feedback-Bericht und der Verleihung des Good Governance-Labels: Auf Basis der vorangegangenen Schritte kann das Label verliehen werden. Derzeit befindet sich das Label im Vorbereitungsstadium. Anfang 2012 soll dieses den Städten zur Verfügung stehen. Die ersten Informationsunterlagen sind unter „www.kdz.or.at“ abrufbar. ■

Prinzipien von Good Governance:

- Prinzip 1 – Durchführung fairer Wahlen, Repräsentation und Partizipation
- Prinzip 2 – Ansprechbarkeit
- Prinzip 3 – Effizienz und Effektivität
- Prinzip 4 – Offenheit und Transparenz
- Prinzip 5 – Rechtsstaatlichkeit
- Prinzip 6 – Ethisches Verhalten
- Prinzip 7 – Kompetenz und Kapazität
- Prinzip 8 – Innovation und Offenheit für Wandel
- Prinzip 9 – Nachhaltigkeit und langfristige Ausrichtung
- Prinzip 10 – Solides Finanzmanagement
- Prinzip 11 – Menschenrechte, kulturelle Vielfalt und sozialer Zusammenhalt
- Prinzip 12 – Rechenschaftspflicht

ÖREK – Bevölkerung und Gesellschaft

In Innsbruck wurde die Integration dem Amt für Stadtplanung und Stadtentwicklung organisatorisch zugeordnet. Die Folge sind interessante und zukunftssträchtige Überschneidungen dieser Fachbereiche.

Dipl.-Architektin Erika Schmeissner-Schmid

Bereits im Rahmen der Erarbeitung des ÖREK 2011 schien mir die Arbeitsgruppe 2 „Bevölkerung und Gesellschaft“, in die ich vom Städtebund entsandt worden war, besonders interessant. Dies umso mehr, als kurz vorher in Innsbruck durch Änderungen auf politischer Ebene der Arbeitsbereich Integration dem Amt für Stadtplanung und Stadtentwicklung zugeordnet worden war. Eine bisher unübliche, meiner Meinung nach aber spannende und zukunftssträchtige Kombination, sind doch sowohl Stadt- und Raumplanung als auch Integration zwei Querschnittsmaterien, die sich mit den spezifischen Bedürfnissen aller in einem Raum lebenden Menschen befassen und damit auch ein gedeihliches Zusammenleben einer immer vielfältiger werdenden Gesellschaft zum Ziel haben.

Koordination von Stadtplanung und Integration

Wie genau das Zusammenwirken der beiden Arbeitsbereiche aussehen könnte, welchen Beitrag Raumplanung zur Integration aller unterschiedlichen Gruppen leisten könnte, und mit welchem Instrumentarium – das blieb noch sehr unscharf. Diese Unsicherheit zeigte sich in der eingangs genannten Arbeitsgruppe, ebenso wie in jener, die die ÖREK-Partnerschaft „Vielfalt und Integration im Raum“ vorzubereiten hatte. Mehr als in den anderen Arbeitsgruppen, die sich auf fachlich gesichertem Terrain bewegten, mussten lange, manchmal auch mühsame Diskussionen zwischen den VertreterInnen der beiden „Seiten“ geführt werden, um die jeweils „andere“ Sichtweise verstehen bzw. eine gemeinsame Herangehensweise finden zu können. Die unterschiedlichen „Fachsprachen“, die Suche nach der einvernehmlichen Definition von wichtigen Begriffen werden uns wohl noch weiter beschäftigen.



In Innsbruck gibt es ein Amt für Stadtplanung, Stadtentwicklung und Integration.

Lebensumstände, Bedürfnisse und Potenziale berücksichtigen

Eine Erkenntnis des vom Bundeskanzleramt veranstalteten „Forum Integration im Raum“ zur Raumrelevanz der Integrationspolitik im Dezember 2010 war, dass in der Raumentwicklung Tätige oft noch zu wenig Wissen über die räumlich, sozial und kulturell differenzierten Lebensumstände, Bedürfnislagen und Potenziale der verschiedenen Bevölkerungsgruppen haben, um sie ausreichend in ihr planerisches Denken und Handeln einbeziehen zu können. Deshalb bedarf es der Verbreiterung der Wissensbasis und deren Aufbereitung für die Raumpolitik, ebenso wie eines kontinuierlichen Austausches und der Vernetzung der relevanten Akteur-

Innen aus Raum- und Integrationspolitik. Über dieses Aufgabenfeld hinaus wird sich die Umsetzungspartnerschaft besonders auch mit der notwendigen Qualität (partizipativer) räumlicher Entwicklungsprozesse befassen und die Erkenntnisse möglichst umsetzungsorientiert für die Praxis aufbereiten.

FAZIT

Insgesamt hat sich die ÖREK-Partnerschaft „Vielfalt und Integration im Raum“ einen ambitionierten Arbeitsauftrag gegeben, gerade deshalb lohnt sich eine Beteiligung, auch wenn der erforderliche Einsatz manchmal mit den übrigen Aufgaben in einer Verwaltung nicht leicht zu vereinbaren ist. ■

Stadtentwicklung und Integration in Innsbruck

Das Projekt „Gemeinsam wohnen, gemeinsam leben“ wurde in Innsbruck bereits im September 2009 auf Initiative der Wohnungsstadträtin, Dr.ⁱⁿ Marie-Luise Pokorny-Reitter gestartet und im Jahr 2010 als EU-Projekt durchgeführt. Grund für das Projekt war der Vorwurf, dass Probleme in Wohnanlagen durch den hohen Anteil an MigrantInnen und die Vergabepraxis der Stadt entstehen würden.

Notburga Troger, Stadtplanung, Stadtentwicklung und Integration, Magistrat Innsbruck

Dieses Pilotprojekt wurde mit den SystempartnerInnen Stadt, Land, den großen gemeinnützigen Wohnbauträgern der Stadt und des Landes entwickelt und vom Nahraum- und Gemeinwesenentwicklungsspezialisten „ProTeam“ aus Vorarlberg begleitet. Ziel war eine Identifizierung möglicher Probleme. Die Stadt Innsbruck war durch die Wohnungsstadträtin, dem Referenten der Wohnungsvergabe, dem Amtsvorstand für Wohnungsservice und der Leiterin der Integrationsstelle vertreten, um eine breite Sichtweise zu entwickeln und das entsprechende Fachwissen einzubringen.

Integration mit Strukturmaßnahmen verbessern

Das Projekt hat sich zur Aufgabe gestellt, die Qualität des Zusammenlebens in gemeinnützigen Wohnanlagen zu verbessern. Die Innsbrucker Bürgermeisterin

Mag.^a Christine Oppitz-Plörer dazu: „Aus meiner Sicht kann das höchste Ziel einer Stadt, nämlich den sozialen Frieden zu sichern, nur dadurch erreicht werden, dass ein respektvoller und anerkennender Umgang miteinander gepflegt und alle Maßnahmen, die dafür erforderlich sind, unterstützt werden. Im Wohnbereich ist Begegnung unumgänglich, daher muss beachtet werden, dass Begegnungsräume das Miteinander und Füreinander fördern und nicht behindern, und gegenseitig Verständnis für die kulturellen Unterschiede entwickelt werden kann. Vielfalt, wie sie in Wohnanlagen sichtbar wird, kann als Bereicherung und Chance gesehen werden. Und dafür wird die Stadt Innsbruck Initiativen setzen, die sich aus dem Projekt durch den sensibilisierten Blick entwickeln. Die Erkenntnisse aus dem Projekt müssen sowohl bei Neubesiedelungen als auch bei Altbeständen Berücksichtigung finden.“ Bürgermeisterin Mag.^a Oppitz-Plörer begründet damit die starke Besetzung der Stadt mit drei Verwaltungsbediensteten und der politisch Verantwortlichen.

Eine aktuelle Wohnungsstudie

Ziel des Pilotprojekts war, die Qualität des Zusammenlebens zu verbessern und dabei alle Strukturen unabhängig von Unterschieden in Alter, Kultur, Religion, Bildung, wirtschaftlichem oder sozialem Status möglichst analytisch zu betrachten und lösungsorientiert miteinander zu arbeiten – unter Einbringung aller Sichtweisen, die die Projektsteuerungsgruppe so wertvoll gemacht haben. Das Ergebnis dieser „Wohnungsstudie“ findet sich in den gemeinsam entwickelten Handlungs-

möglichkeiten wieder, die als Grundlage für jede Neubesiedelung Gültigkeit haben, aber auch den Versuch nicht scheuen, bestehende Wohnanlagen durch diese Erkenntnisse zu bereichern.

Bei der Durchführung des Projekts wurden drei Wohnanlagen (gesamt 236 Wohnungen und 712 BewohnerInnen) in unterschiedlichen Stadtteilen mit ähnlichen Strukturen im Besiedelungsspiegel ausgewählt um ein repräsentatives Ergebnis zu erzielen. Eine ausführliche Wohnumfeldanalyse wurde in allen ausgewählten Wohnanlagen als Grundlage durchgeführt und zusätzlich wurden je 40 Interviews geführt. Parallel dazu wurde eine eigene Kinder- und Jugendbefragung gemacht, mit dem Ziel, Positives aber auch Problematisches hervorzuheben.

Aktionsgruppen fördern Eigenverantwortung

Nach der Auswertung dieser ersten Schritte durch ProTeam konnten insgesamt 14 Problembereiche, die in allen drei Wohnanlagen zu finden waren, in der Projektsteuerungsgruppe beschrieben werden. In weiterer Folge gab es erste „Hausgespräche“ in allen drei Wohnanlagen, bei der die jeweils zuständige Hausverwaltung, Frau Stadträtin, die städtischen Bediensteten der unterschiedlichen Bereiche und die MitarbeiterInnen von ProTeam als ModeratorInnen und TischmoderatorInnen anwesend waren. Dabei wurden nach der Präsentation durch ProTeam die einzelnen Problemfelder diskutiert bzw. die Vorgangsweise zu deren Bearbeitung und Behebung in der Projektsteuerungsgruppe festgelegt. Um die Eigenverantwortung der BewohnerInnen zu wecken



Bei regelmäßigen Treffen wurden Probleme und Lösungsvorschläge diskutiert.



Zur Sicherung des sozialen Friedens sollen in Innsbruck Problemfelder frühzeitig erkannt und entschärft werden.

und zu stärken, wurde bereits angeregt, „Aktionsgruppen“ aus allen Wohnanlagen zu bilden. Dabei wurde versucht, sowohl auf soziale Ausgewogenheit als auch auf die Beteiligung von MitbewohnerInnen anderer Herkunft zu achten.

Starke Beteiligung der BewohnerInnen

Diesen Aktionsgruppen wurden im Projekt Aufgaben übertragen, z.B. regelmäßige Treffen zu organisieren, Problemfelder zu diskutieren und eigene Lösungsvorschläge in den weiteren Hausgesprächen zu präsentieren. Auf diese Weise konnten Probleme rasch aufgenommen und vor allem im Instandsetzungsbereich rasch gelöst werden. Insgesamt wurden auf die vorher beschriebene Art in jeder Wohnanlage drei Hausgespräche durchgeführt, die stets durch ProTeam moderiert wurden, und somit die Grundlage für die Umsetzung in der Projektsteuerungsgruppe gelegt wurde. Die Ideen und Lösungsvorschläge der Aktionsgruppen wurden auch in die Handlungsmöglichkeiten eingearbeitet, sodass man im Prozess jedenfalls von einer starken Beteiligung der MieterInnen sprechen kann. Beteiligung führt, so hat das Projekt gezeigt, zu einem erhöhten Interesse der Mitgestaltung. Das Anhören der MieterInnen hat dazu ge-

führt, dass sich die BewohnerInnen ernst genommen fühlten und daher ihre Mitarbeit gerne angeboten haben. Weiters war im Prozess bemerkbar, dass das Interesse, sich kennen zu lernen, gesteigert wurde, was sich auch an der Beteiligung der Hausfeste, die auch in jeder Anlage stattfanden, gezeigt hat. Ein wesentlicher Faktor des Wohlfühlens in der neu geschaffenen Gemeinsamkeit war auch, die Kinder und Jugendlichen in das Projekt mit einzubinden. In diesem Zusammenhang sei auch erwähnt, dass sich ein Spielplatzpädagoge mit den Befindlichkeiten der Kinder und den Wünschen nach veränderbaren Spielplätzen (Spielplatz für verschiedene Altersgruppen) beschäftigt hat und die Beteiligung der Kinder groß und begeistert war.

Ergebnisse des Projekts

Die Idee, alle Erfahrungen und Erkenntnisse in einem gemeinsamen Buch mit Handlungsmöglichkeiten für Kommunen zu sammeln, hat sich als sehr positiv herausgestellt. Das Interesse der Gemeinden und Städte hat den Weg, den Innsbruck gewählt hat, als richtig bestätigt. Die nach Problemfeldern zusammengestellten Handlungsmöglichkeiten erfassen alle unterschiedlichen AkteurInnen in ihren speziellen Handlungsfeldern, Kommunen,

Hausverwaltungen und BewohnerInnen. Die umfassenden Überlegungen finden in allen Ebenen ihren Niederschlag und ermöglichen gleichzeitig jeder Stadt oder Gemeinde, auf die eigenen Gegebenheiten bezogen zu agieren. Es besteht einerseits die Möglichkeit, bei Neuvergaben von gemeinnützigen Wohnungen die zugewiesenen BewohnerInnen bereits in einem sehr frühen Stadium einzubinden (Einzugsbegleitung), andererseits ermöglichen die verfassten Überlegungen auch, in bestehende Wohnanlagen lösungsorientiert einzugreifen und Verbesserungen im Zusammenleben durch Information und die Förderung von Kommunikation zu erwirken. Aus den unterschiedlichen Gegebenheiten leiten sich erforderliche Maßnahmen ab, die sich in kleinen Nachfolgeprojekten vor Ort nach den Bedürfnissen der BewohnerInnen richten. Ein solches erfolgreiches Projekt kann z.B. das Angebot eines sehr niederschweligen Sprachangebotes vor Ort sein, das vor allem Frauen mit Kindern oder Frauen, die vielleicht schon lange im Land sind, aber noch keinen Sprachkurs besuchten, als Anreiz angeboten werden kann. Der Innsbrucker Weg hat gezeigt, dass bedarfsorientierte Angebote durchaus gut genutzt werden und einen großen Beitrag zu gegenseitigem Verständnis leisten. ■

Agglomerationspolitik – das unbekannte Wesen?

In Zukunft ist eine konsequente Interessensvertretung für städtische Ballungsräume notwendig. Die Stadt Wien, vertreten durch die MA 18, der Österreichische Städtebund und die Stadt Graz haben die metis GmbH mit einer Studie zur Agglomerationspolitik beauftragt. Es soll nicht nur eine Erhebung des Status quo vorgenommen, sondern auf dieser Basis auch Perspektiven für eine künftige österreichische Agglomerationspolitik entwickelt werden.

DI Thomas Madreiter, Leiter MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung; DI Michael Rosenberger, Bakk. Gaby Berauscheck

Städte sind seit jeher Brennpunkt von Innovation und Fortschritt, ein Schmelztiegel unterschiedlicher Ethnien und Kulturen und einem permanenten Wandel unterworfen. Sie sind sowohl die Motoren der wirtschaftlichen Dynamik, als auch Labors für gesellschaftliche und soziale Entwicklungen. Auch heute stehen Städte vor großen Umbrüchen: Immer mehr Menschen leben in Städten und Metropolregionen – im EU-Raum mittlerweile 80 Prozent der BürgerInnen, und davon etwa 60 Prozent in größeren Ballungsgebieten. Europa weist zudem im Vergleich mit anderen Kontinenten eine sehr hohe Dichte an städtischen Strukturen auf.

Die Entwicklung der europäischen Metropolregionen spielt eine entscheidende Rolle für die Zukunft Europas. Zukunftsaufgaben wie Bewältigung von Globalisierungsfolgen, Klimaschutz, neue Technologien oder Integration können mit großer Wahrscheinlichkeit am besten in Agglomerationsräumen bewältigt werden. In wichtigen Politikfeldern – wie z.B. Arbeitsmarkt, Infrastruktur, Mobilität, Bildung, Umwelt oder Sicherheit – sind Städte wesentliche Akteure in der politischen Entscheidungsfindung; und nicht zuletzt auch im Rahmen der Umsetzung der „Europa 2020“-Strategie, die auf ein intelligentes, nachhaltiges Wachstum fokussiert.

Städte sollen Smart Cities werden

Städte tragen nicht nur stark zum Klimawandel bei und sind davon besonders betroffen – auch die Lösungskompetenz und die Potenziale für wirksame Maßnahmen sind hier in hoher Dichte vor-

handen. Die Vorgaben der Europäischen Union zur Bewältigung der anstehenden Probleme lassen eine neue Dynamik für die Stadtentwicklung erwarten. Unter dem Titel „Smart Cities“ werden derzeit europaweit vielfältige Aktivitäten geprüft, um die sehr engagierten Klimaschutzziele auch auf städtischer Ebene zu erreichen. Auch hier hat Wien beste Voraussetzungen, zu einem international führenden Vorbild zu werden.

Städte haben sich allerdings nicht nur vielfältigen geänderten Rahmenbedingungen zu stellen. Viele der Entscheidungen, die auf EU-Ebene getroffen werden, haben auch beträchtliche Auswirkungen auf die Städte. Demgegenüber steht, dass Städte und Stadtregionen auf EU-Ebene nur geringfügige Einflussmöglichkeiten haben, z.B. über den Ausschuss der Regionen, der allerdings keine explizite Städtepolitik betreibt. Und auch im nationalen Rahmen kommt der Förderung strukturschwacher ländlicher Bereiche oft mehr Bedeutung zu als der von Städten, die trotz ihrer Bedeutung als Zentren von Wachstum und Entwicklung bislang nicht im Fokus der europäischen Politik standen.

Städte brauchen eine starke Interessensvertretung

Eine konsequente Vertretung der Interessen von Stadtregionen in Europa ist für Wien nicht zuletzt angesichts der künftigen Herausforderungen von großer Bedeutung. Gerade vor dem Hintergrund des überaus dynamischen Wachstums in der Region Wien und der damit einhergehenden Folgewirkungen – wie u.a. er-

höhter Bedarf an zusätzlichem Wohnraum, Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung oder die Bewältigung des Verkehrsaufkommens – ist es notwendig, über entsprechende Instrumentarien zur Interessensvertretung zu verfügen. Dabei geht es darum, nicht die Städte und die ländlichen Räume getrennt zu betrachten. Es bedarf vielmehr einer koordinierten Agglomerationspolitik, die Ballungsräume über administrative Grenzen hinweg in ihrer Gesamtheit sieht.

Kooperationen über Grenzen hinweg

Wenngleich die Notwendigkeit einer grenzüberschreitenden Stadtentwicklung mittlerweile im Denken verankert ist und Agglomerationsräume in der Planung immer mehr Stellenwert erhalten: im österreichischen und europäischen Diskurs kommt einer konsequenten Strategie für Stadtregionen immer noch eine eher untergeordnete Rolle zu, die den Entwicklungspotenzialen der Agglomerationsräume in keiner Weise gerecht wird. Für Wien ist es dabei insbesondere zu unterstreichen, dass dem Stellenwert der Metropolregion Wien mit ihren vielfältigen Verflechtungen innerhalb der Region CENTROPE künftig noch viel mehr Augenmerk geschenkt werden muss.

Vor allen genannten Hintergründen haben die Stadt Wien, vertreten durch die MA 18, der Österreichische Städtebund und die Stadt Graz die metis GmbH mit einer Studie zur Agglomerationspolitik beauftragt, die sich nicht nur mit einer Erhebung des Status quo auseinandersetzt, sondern auf Basis derer auch Pers-

pektiven für eine künftige österreichische Agglomerationspolitik entwickelt werden sollen. Auf diesen Ergebnissen aufbauend sollen Empfehlungen für eine künftige Städte- und Agglomerationspolitik diskutiert und abgeleitet werden.

Eine wesentliche Dynamisierung darf durch das Österreichische Raumentwicklungskonzept 2011 erwartet werden, welches etwa als eines seiner Handlungsfelder die Entwicklung einer österreichischen Agglomerationspolitik definiert. Als relevanter Aufgabenbereich wurde dort u.a. die zukunftsorientierte Positionierung von Stadtregionen festgehalten, die auch auf einen fairen Interessenausgleich zwischen Kernstadt und Umland abzielt.

Eine Plattform für Zusammenarbeit

Zur Umsetzung wird derzeit eine „Kooperationsplattform“ vorbereitet, die die

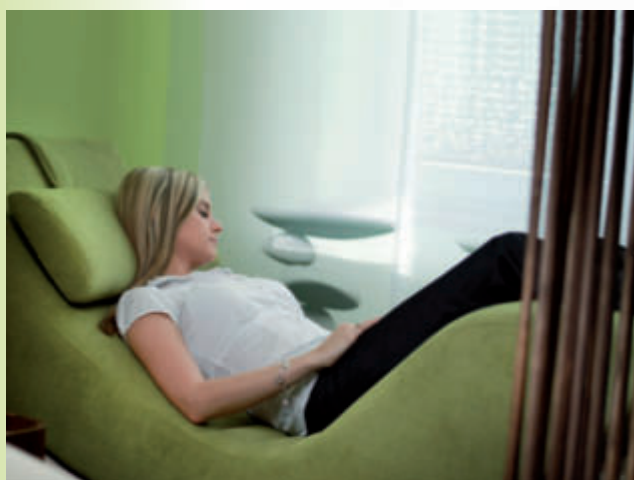
Vernetzung der Städte und Stadtregionen als Basis für die Entwicklung gemeinsamer sachpolitischer Konzepte beinhaltet. Das Ziel der Arbeit dieser Kooperationsplattform besteht darin, den Begriff Stadtregion in Politik und Verwaltung zu verankern und die besonderen Interessen der Städte und Agglomerationen bei der Umsetzung der Sektoralpolitiken des Bundes und der Länder (z.B. Ausbau der hochrangigen Verkehrsinfrastrukturen mit Schwerpunkt auf die Verkehrsträger des Umweltverbundes) angemessen zur Geltung zu bringen. Ebenso soll die Kooperationsplattform die Vernetzung österreichischer Agglomerationsräume im Rahmen europäischer Maßnahmen (Strukturpolitik, EU-Strategie für den Donaauraum) sicherstellen¹. Die Steuerung der Plattform ist im Österreichischen Städtebund angesiedelt. Die Ergebnisse der Studie werden auch

in die Beratungen der Plattform einfließen. Das Bewusstsein, dass Stadtregionen Motoren neuer Entwicklungen sind sowie dass viele Lösungen und Weichenstellungen für die Zukunft in Städten konzipiert werden, ist mittlerweile weit entwickelt. Dass sich städtische Prozesse und städtisches Leben dabei längst nicht mehr innerhalb traditioneller administrativer Grenzen bewegen, muss sich allerdings noch wesentlich stärker in künftigen Politiken widerspiegeln, sowohl auf nationaler als auch internationaler Ebene. Erst wenn es uns gelingt die Möglichkeiten der Partner in der Stadtregion auch wirklich zur Entfaltung zu bringen, haben wir eine Chance, den Herausforderungen wirkungsvoll zu begegnen. ■

¹ Österreichisches Raumentwicklungskonzept 2011, Handlungsräume 2020, Seite 85. Geschäftsstelle der Österreichischen Raumordnungskonferenz, Wien 2011.

POWERNAPPING

NEUE ENERGIE IN WENIGEN MINUTEN. WIR BIETEN DAS GESAMTKONZEPT.



POWERNAPPING ist der kurze, vitalisierende Energieschlaf für mehr Kraft und Konzentration bei der Arbeit. Er

- steigert die Freude an der Arbeit
- fördert die Fitness
- senkt das Herzinfarktrisiko und die Gefahr eines Burn-outs
- steigert die Konzentrationsfähigkeit und Aufmerksamkeit
- verringert die Fehler- und Unfallquote

Werden Sie aktiv!

Wir unterstützen und begleiten Sie bei der Einführung des Gesamtkonzepts mit wertvollen Tipps, Mitarbeiterschulungen, Impulsvorträgen sowie bei der Gestaltung von Schlafräumen.

Eurofoam GmbH

Tel.: +43 7583 90500 Fax: +43 7583 90500-500
powernapping@eurofoam.at www.eurofoam.at



Grenzen der Stadtplanung – Stadtplanung ohne Grenzen

Europäische Städte entsprechen immer weniger dem klassischen Bild einer Kernstadt mit ihrem Umland. Es bildeten sich vermehrt differenzierte Stadtregionen mit speziellen vernetzten Strukturen heraus. Eine moderne Stadtentwicklung muss sich diesen neuen Herausforderungen stellen.

Mag. Christine Hamza, metis GmbH

Die europäische Bevölkerung strebt in Europas Städte. Bereits jetzt lebt ein Großteil in urbanen Gebieten. Dieser Trend wird sich weiter fortsetzen. Städte prägen in infrastruktureller, wirtschaftlicher, ökologischer und sozialer Hinsicht ihr unmittelbares und mittelbares Umland. Es liegt daher auf der Hand, dass Städte die politischen und wirtschaftlichen Machtzentren sind und ihre Bedeutung weiter zunehmen wird. Ungeachtet dessen, stehen in der europäischen Kohäsionspolitik Städte eher am Rande, werden die von ihnen ausgehenden Entwicklungschancen und deren Herausforderungen und Probleme noch verhältnismäßig wenig angesprochen.

Die zukünftige Stadtentwicklungspolitik wird immer weniger durch die Umsetzung räumlicher Planwerke, sondern immer intensiver durch das Zusammenwirken un-

terschiedlichster Akteure bestimmt sein. Es formieren sich zunehmend differenzierte stadregionale Netzstrukturen. Diese Herausforderungen bestimmen in hohem Ausmaß den Diskurs über Stadtplanung in Europa (und nicht nur hier), wobei man hier zwischen einer räumlich (orientierten) und einer thematisch (sektoral) ausgerichteten nachhaltigen Entwicklungsplanung unterscheiden kann.

Raumorientierte Agglomerationspolitik und Metropolregionen

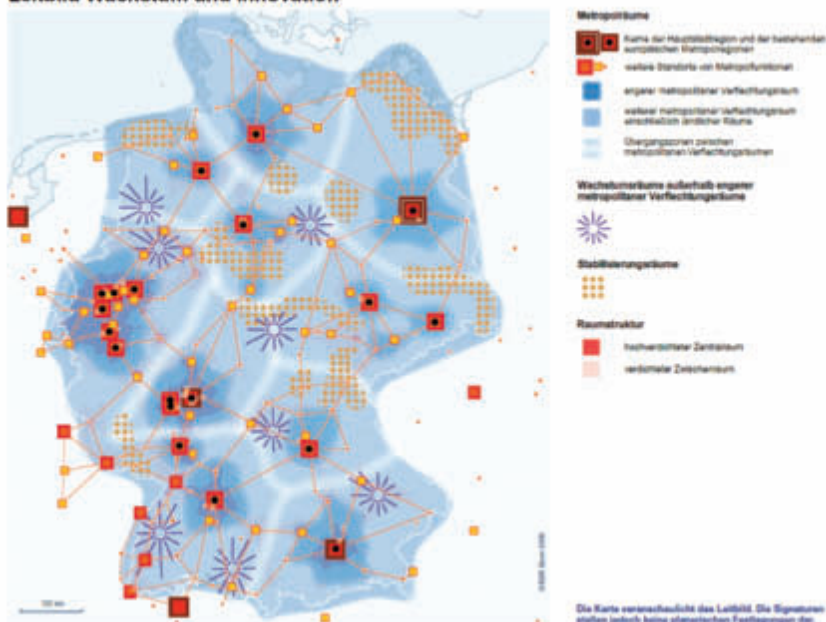
Stadtentwicklung über die administrativen Grenzen hinweg führt in vielen Teilen Europas zu einem politischen Paradigmenwechsel. In der deutschen Raumordnungspolitik beispielsweise spielt die Diskussion um Metropolregionen bereits eine Rolle. Die elf offiziellen Metropolregionen, die durch die deutsche Ministerkonferenz für

Raumordnung definiert wurden, sind in den nächsten Jahren dazu angehalten ihre Regionen zu positionieren und Verwaltungsstrukturen aufzubauen.

Die Schweiz hat bereits vor zehn Jahren den Agglomerationsbegriff politisch definiert und die Städteregionen dazu angehalten, spezifische Themen – vorrangig Verkehr und Siedlungspolitik – über die administrativen Grenzen hinaus zu behandeln. In der Schweiz wird trotz der Verankerung der Agglomerationspolitik auf Bundesebene größtmögliche Selbständigkeit auf regionaler bzw. kantonaler Ebene erreicht. Während in Deutschland Metropolregionen einen fast institutionellen Charakter erreichen und als solche auch durch Marketingstrategien in das Bewusstsein der Bevölkerung gelangen (sollen), konzentriert sich die Schweiz vor allem auf thematische Schwerpunktprojekte. Dabei werden die Agglomerationsgemeinden dazu angehalten, gemeinsam Förderansuchen für relevante Projekte zu stellen.

Während Metropolregionen in Deutschland und der Schweiz noch verhältnismäßig jung sind, haben sich Schweden, Finnland und die Niederlande schon sehr lange mit dem Themen befasst. Lange Zeit hat die holländische „Randstad“ als eines der wenigen Vorzeigbeispiele für eine polyzentrische Metropolregion gegolten. In den letzten Jahren ist sie jedoch in ihrer Entwicklung ins Stocken geraten. Die Re-

Leitbild Wachstum und Innovation



Die Metropolregionen in Deutschland haben beinahe einen institutionellen Charakter erreicht und sind im Bewusstsein der Bevölkerung verankert.



Ein erfolgreiches grenzüberschreitendes Beispiel ist die Region Øresund mit Kopenhagen, Malmö, Helsingborg und Elsinore.

gionen Stockholm-Mölar und als grenzüberschreitendes Beispiel die Øresund-Region mit Kopenhagen, Malmö, Helsingborg und Elsinore haben sich hingegen erfolgreich etabliert. Für beide Regionen ist ein optimales Zusammenspiel zwischen Kernstädten und den umliegenden Regionen, ungeachtet der politischen Grenzen, zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit in Europa maßgeblich.

Traditionelle Stadtplanung im erweiterten Rahmen

Die räumliche Orientierung der Stadtentwicklung bildet den Rahmen für etablierte Instrumente der Stadtentwicklungsplanung. Wobei Schlagwörter wie Smart Cities, Suburbia, New Urbanism, integrierte Stadtentwicklung oder nachhaltige Stadtentwicklung nicht an Relevanz verlieren, aber nach einem globaleren Begriff und Ansatz suchen. Dennoch lassen die unterschiedlichen Entwicklungen und Rahmenbedingungen europäischer Städte den Schluss zu, dass es keine allgemein gültigen Konzepte und „Blaupausen“ für Stadtplanung geben kann. Vielmehr können einige Elemente wie Bausteine kombiniert werden, und fügen sich schließlich zu einer individuellen Planung und räumlichen Gestaltung zusammen.

Die derzeit markanteste Entwicklung in vielen europäischen Städten ist ein großflächiger Umbau bzw. eine Verdichtung, getrieben von einem massiven Strukturwandel, den Europa im Laufe der letzten 20 bis 30 Jahre erfahren hat. Überall werden große Industrie und Verkehrsflächen verlagert, zum Beispiel in Barcelona (Dia-

gonal Mar), London (Docklands), Hamburg (Hafenstadt), Kopenhagen (Haven). Die dadurch entstehenden großflächigen Brachen müssen so optimal wie möglich in die bestehenden Siedlungsräume integriert werden. Dabei entsteht die Möglichkeit der Stadtverdichtung und der Integration von suburbanen Siedlungsformen. Auf der anderen Seite ergeben sich neue stadtplanerische Herausforderungen durch den teilweise notwendig gewordenen Stadtrückbau in „schrumpfenden“ Städten wie beispielsweise Leipzig.

Stadtplanung und Energieeffizienz

Ein weiterer Stadtentwicklungsbaustein resultiert aus der Notwendigkeit von Energieeffizienz und Nachhaltigkeit. Diese Themen beschränken sich nicht alleine auf Gebäudedämmung, sondern – so die Idee – sollten den gesamtheitlichen Ansatz des Stadtmanagements erfassen. Kopenhagen kann hier als hervorragendes Beispiel einer nachhaltigen Stadtplanung im Bereich der Energieeffizienz dienen.

So beinhaltet das Projekt am Kopenhagener Nordhafen¹ ein lokales Energiekonzept, das eine möglichst hohe Autarkie vom allgemeinen Stromnetz ermöglicht. Ein weiteres gutes Beispiel für eine bereits umsetzungsorientierte Stadtinitiative ist das Smart City-Konzept in Amsterdam². Das Smart City-Konzept führt VertreterInnen von BürgerInnen und der Wirtschaft in gemeinsamen Projekten zum Thema „nachhaltige energiesparende Wirkung auf das Gesamtgefüge von Amsterdam“ zusammen.

All diese Bausteine sind nicht neu. Die eigentliche Novität besteht – so banal es klingen mag – im gesamtheitlichen und kooperativen Ansatz. Die in Europa relevanten Entwicklungsthemen werden zu einem Großteil auch in österreichischen

Städten umgesetzt. Die österreichische Stadtentwicklung liegt damit im guten Mittelfeld in Europa. Dennoch werden die drängenden Themen nach wie vor vorrangig entlang administrativer Grenzen behandelt. In ganz Europa, aber speziell in den föderalistischen Staaten, wird die Kompetenzaufteilung entlang administrativer Grenzen zu einem zunehmenden Hindernis bei der Umsetzung notwendiger Aufgaben. Vorgaben wie die „Europa 2020“-Ziele (intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum) können jedoch nur im Rahmen umfassender grenzüberschreitender Ansätze erreicht werden. Ein Paradigmenwechsel in diesem Zusammenhang sowohl auf europäischer als auch auf nationaler und regionaler Ebene ist daher unumgänglich für die Zukunft der Stadtentwicklung.

Die europäischen Politiken widerspiegeln die Bedeutung der urbanen Dimension Europas in diesem Zusammenhang noch nicht in ausreichendem Maße. In welcher Form die städtischen Themen in EU-Politiken verankert sind, wurde im Rahmen einer Studie im Auftrag der Stadt Wien, der Stadt Graz und des österreichischen Städtebundes erfasst. Inhalt der Studie war einerseits die Schaffung einer Übersicht der urbanen Dimension in den einzelnen EU-Politikfeldern in Form eines Handbuchs und andererseits die Vorstellung ausgewählter städtepolitischer Beispiele aus Europa. ■

¹ http://www.nordhavnen.dk/EnglishFrontpage.aspx?sc_lang=en

² <http://www.amsterdamsmartcity.com>

³ Europas Wachstumsstrategie bis 2020, http://ec.europa.eu/europe2020/index_en.htm

INFOS:

Agglomeration: Eine „städtische Agglomeration“ bezeichnet eine Stadt mit ihren Vororten und direkt angebundenen Umlandgemeinden.
Metropolregionen: Im Gegensatz zur Agglomeration ist der Begriff der Metropolregion weiter gefasst und schließt auch große ländliche Gebiete, die mit der Agglomeration vernetzt sind, mit ein.



Zusammenhängende Räume sollten auch rechtlich und planerisch verbunden sein.

Vielfalt und Integration im Raum – Ein neuer, guter Weg

Zusammenhängende Räume sollten in Zukunft rechtlich und planerisch vernetzt werden. Besonders die städtischen Regionen bieten sich für eine intensivierete Zusammenarbeit an. Die ÖREK-Umsetzungspartnerschaft wird die Kooperationen unterstützen.

Dr. Wolfgang Domian, Stadtdirektor von Leoben

Für einen Vertreter einer österreichischen Kleinstadt, die in einer von Abwanderung bedrohten Region liegt, ist es eine sehr interessante und wichtige Erfahrung, an einem österreichweiten Prozess, wie es die ÖREK-Partnerschaften darstellen, teilzunehmen. Unter all den möglichen Partnerschaften ist jene zum Thema „Vielfalt und Integration im Raum“ zur Zeit die aktivste. Die bedeutendste Aussage, mit der ich zu Beginn konfrontiert wurde, war die von Univ.-Prof. Dr. Heinz Fassmann. Er sagte, dass nicht eine breite Raumentwicklung auf eine pluralistische von Migration geprägte Gesellschaft, d.h. auf die demografische Entwicklung, reagieren muss, sondern eine politisch-planerische Raumentwicklung formt die Zuwanderung. Zuwanderung wird so zur abhängigen Variablen und Raumentwicklung zur unabhängigen (Es ist also eine Umkehrung des

Denkmusters.). Dem kann ich nur beipflichten. Die Frage ist nur, ob Migrationsströme auch umkehrbar sind. Eine Stabilisierung und somit die Schaffung eines Gleichgewichtes wäre zumindest erstrebenswert.

Der Staat in seiner Gesamtheit würde sich dadurch sicherlich viele Kosten sparen. Man bräuchte nicht Infrastruktur schaffen, wo noch keine ist, und müsste nicht Infrastruktur zerstören, wo sich nicht mehr gebraucht wird. Aber Staat in dieser Gesamtheit existiert nicht. Es gibt Gebietskörperschaften und entstaatlichte Infrastrukturunternehmen, die alle leider nicht über ihren Tellerrand schauen und schon lange den Blick fürs Ganze verloren haben.

Modernisierung der Strukturen

Ein erster Schritt in eine wiederum ganzheitliche Betrachtungsweise wäre faktisch,

zusammenhängende Räume auch rechtlich und planerisch zusammenhängend zu behandeln und die Vernetzung dieser Räume voranzutreiben. Diese Räume sind meines Erachtens die Stadtregionen, von denen es gemäß der Abgrenzungssystematik der Statistik Austria insgesamt 34 gibt. Die Beschäftigung mit Vernetzung und die Erarbeitung der dazu benötigten Wissensbasis sowie der benötigten strukturellen Voraussetzungen für die Politikkoordination für eine erfolgreiche Integrationspolitik ist auch Teil des Projektvorhabens der ÖREK-Partnerschaft „Vielfalt und Integration im Raum“. Durch die unterschiedliche berufliche Herkunft der PartnerInnen ist ein breites Betrachtungsfeld gesichert und es ergeben sich in den Diskussionen und Arbeitskreisen viele hervorragende Ansätze zur Unterstützung der Gestaltungsarbeit vor Ort, um die es ja letztendlich geht. ■

ÖREK 2011: Was gibt es Neues?

Die Österr. Raumentwicklungskonzepte (ÖREK) haben eine lange Geschichte in der traditionell schwierigen Raumordnungslandschaft Österreichs. Der Bogen lässt sich vom Instrument des Aufbruchs der ÖROK in den 70er-Jahren in Richtung Bundesraumordnung bis zum qualifizierten in den Schubladen liegenden Expertenpapier spannen. Der vorliegende Artikel zieht eine Schlussbilanz zu den Arbeiten.

Amtsleiter DI Dr. Andreas Schmidbaur, Amtsleiter der MA 5/03 - Stadtplanung und Verkehr der Landeshauptstadt Salzburg

Die Arbeiten zum ÖREK 2011 starteten in ähnlicher Struktur wie die Vorgänger, aber mit drei wichtigen, neuen Einflussfaktoren. Es wurde ein professionelles, ziel- und umsetzungsorientiertes Projektmanagement mit in- und externen Kräften eingerichtet. Außerdem sollte eine breite Beteiligung über den „üblichen“ ÖROK-Rahmen hinaus sichergestellt sein. Darüber hinaus gab es den Willen vieler MitarbeiterInnen und EntscheidungsträgerInnen, ein neues, vor allem handlungsorientiertes Instrument zu schaffen. Als Basis und Einstieg in die Einstellung wurde die Studie „Szenarien der Raumentwicklung“ gewählt, ein bereits für sich interessanter, innovativer Zugang zur Zukunft Österreichs. Fünf Arbeitsgruppen, unterstützt durch jeweils einen fachlichen Experten, erstellten fünf thematische Grundsatzthesen als fachliche Grundlage des ÖREK 2011. Diese Ergebnisse sind noch in der „klassischen“ Struktur erarbeitet, versuchen aber bereits bei den Zielen und Maßnahmen eine klare und treffsichere Beschränkung auf die wesentlichen Inhalte.

Lösungsansätze zu Verkehr und Mobilität

So wurde in der Arbeitsgruppe „Verkehr und Mobilität“ – die unterstützt wurde von Herrn DI Hiess (Büro Rosinak), und die ich die Ehre hatte zu leiten – zu Beginn der Bearbeitung die oftmals „vergessene“ untrennbare Wechselwirkung zwischen Flächen- bzw. Funktionsentwicklung und den Mobilitätsfaktoren bzw. -entwicklungen intensiv beleuchtet. In einem kooperativen Prozess mit über 20 VertreterInnen sehr unterschiedlicher Institutionen mit eben solchen Ansichten und Erwartungen wurden nach ausführlicher Darstellung der Entwicklung der unterschiedlichen Mobi-

litätsformen und Trends, den damit einhergehenden Mängeln und Defiziten sowie insbesondere den Zielkonflikten Lösungsansätze – gegliedert nach Vorschlägen mit Kompetenz überschreitender raum- und verkehrspolitischer Zuständigkeit, überwiegend raumpolitischer Zuständigkeit und überwiegend verkehrspolitischer Zuständigkeit – identifiziert.

Diese in Summe 26 Lösungsansätze wurden nach demokratisch festgelegten Prioritäten gereiht. Als die Wichtigsten können festgehalten werden:

- Entwicklung eines nationalen Mobilitätskonzeptes.
- Festlegung bundesweiter Mindeststandards der öffentlichen Verkehrserschließung.
- Koppelung der Wohnbauförderung an Lage, Mindestdichten, ÖV- und Radererschließung.
- Beurteilung von Neuwidmungen an ÖV-orientierter Erschließungsqualität.

Weitere Inhalte können in den Materialien zum ÖREK 2011, Bericht der Arbeitsgruppe Verkehr und Mobilität, eingesehen werden.

Ein neuer Aufbau

Die Zusammenführung der – ohnedies grundsätzlich verkürzten – Papiere der Arbeitsgruppen in Kombination mit der ersten öffentlichen Feedback-Runde führte wenig überraschend wieder zu einem sehr umfassenden ÖREK-Entwurf, der die Konzentration auf einige wenige, aber prioritären Maßnahmen nicht möglich machte. Der mutige Schritt zum radikalen Bruch des ÖREK-Aufbaus durch die nunmehrige Form eines knappen, konzentrierten Policy-Paper ist die erste, wirklich innovative Neuerung des ÖREK. Der zweite essentielle Meilenstein ist das begleitende

Monitoring, auch in Form der Umsetzungspartnerschaften in Kombination mit einem strukturellen Berichtswesen über den Gesamtfortschritt an die ÖROK.

Die Umsetzungspartnerschaften können überhaupt als die zentralen „Arme und Beine“ des „Körpers“ ÖREK 2011 beschrieben werden, die erst eine ernst zu nehmende Entwicklung und Umsetzung des ÖREK 2011 möglich machen. Inhaltlich darf abschließend noch angemerkt werden, dass die Inhalte der Arbeitsgruppe Verkehr und Mobilität sich in 14 der 36 Aufgabenbereiche wiederfinden.

FAZIT

Ein auf freiwilliger, breiter kooperativer Basis erstelltes ÖREK nennt nicht alle wichtigen „Baustellen“ der Raumordnung. Ein aufwändiger Erstellungs- und Beteiligungsprozess mit einer Fülle neuer Vorgehensweisen, einer „Mut zur Lücke“-Mentalität zugunsten der Konzentration auf die wesentlichen Herausforderungen, und vor allem der strukturierte Versuch, diese auch aktiv abzuarbeiten, geben Hoffnung für die Verbesserung der bestehenden und zukünftigen Raumordnungsprobleme Österreichs in Stadt und Land. ■



Die geplanten Partnerschaften sollen helfen, die Konzepte praktisch umzusetzen.

Freie Flächen braucht das Land

Die Österreichische Raumordnungskonferenz hat am 13. Oktober 2011 das neue Österreichische Raumentwicklungskonzept (ÖREK) vorgestellt. Dieses entwirft ein Handlungsprogramm zur Raumentwicklung in Österreich und stellt es in Form von vier zentralen Säulen, untergeordneten Handlungsfeldern und davon abgeleiteten Aufgabenbereichen dar.

Dr. Thomas Spiegel, bmvit

Es gibt einen großen Unterschied zu den Vorgängerkonzepten: Das ÖREK 2011 begnügt sich nicht mit dem Aufzeigen von Mängeln und einem möglichst langen Maßnahmenkatalog zur Beseitigung der Mängel. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass solche Konzepte den würdigen Platz im Regal nur selten verlassen haben. Mit dem ÖREK 2011 wurde vielmehr ein Prozess definiert, der einige Problemstellungen herausgreift und dafür konkrete Schritte festlegt. Kern dieses Prozesses sind sogenannte Umsetzungspartnerschaften, in welchen die relevanten Akteure konkrete Schritte und Ziele eines Prozesses festlegen. Die Broschüre zum ÖREK 2011 wird sicher in vielen Regalen einen würdigen Platz finden, vielleicht gleich neben den entsprechenden Bänden der Konzepte aus den Jahren 2001, 1991, usw.

Raum und Verkehr sind verbunden

Aus Sicht des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) ist dieser Ansatz in vielen Bereichen vielversprechend. Das bmvit hat sich deswegen auch aktiv in den über zwei Jahre dauernden Prozess zur Erstellung des ÖREK eingebracht. Das bmvit findet sich auch im ÖREK 2011 an vielen Stellen als betroffene Institution oder teilweise als federführender Partner. Dies darf nicht verwundern: Raum und Verkehr sind grundsätzlich von einander nicht zu trennen! Verkehr entsteht im Raum und überwindet Raum. Verkehrsinfrastruktur hat einen bedeutenden Einfluss auf räumliche Strukturen. Diese beeinflussen wiederum die Anforderungen an Verkehrsinfrastruktur. Aus

der Sicht des ÖREK sind diese Zusammenhänge aber noch im Blickwinkel einer weiteren Dimension zu sehen, der der institutionellen Zuständigkeit: So haben Gemeinden mit den Entscheidungen, die sie im Rahmen der örtlichen Raumplanung und Flächenwidmung setzen, einen wichtigen langfristigen Einfluss auf das Verkehrsverhalten. Sie beeinflussen damit auch die Verkehrsnachfrage auf der höherrangigen Infrastruktur, die in die Zuständigkeit der Länder oder des Bundes fällt. Umgekehrt führen Maßnahmen im Bereich der höherrangigen Infrastruktur zu Änderungen der Standortqualität und können damit einen Einfluss auf die Raumpolitik von Gemeinden haben. Diese starke Vernetzung der einzelnen Gebietskörperschaften in den Fragen der Raum- und Verkehrsplanung könnte noch durch zahlreiche weitere Beispiele vertieft werden. Angesichts dieser gegenseitigen Abhängigkeiten wird offensichtlich, dass eine Gebietskörperschaft alleine keine wirksamen Lösungen für die vielfältig anstehenden Probleme anbieten kann. Der Ansatz des ÖREK, in der Form der Umsetzungspartnerschaften einen Versuch zu starten, zumindest für einige Fragen nach gemeinsamen Lösungsansätzen zu suchen, erscheint deswegen als sinnvoller Weg und wird vom bmvit unterstützt.

Freie Flächen für Infrastruktur

Einige der im ÖREK angesprochenen Partnerschaften sind von hoher Relevanz für das bmvit. Die konkretesten Überlegungen wurden dabei zum Thema „Flächenfreihaltung von hochrangigen Infra-



strukturkorridoren“ angestellt. Die Errichtung von Infrastruktureinrichtungen ist von der Verfügbarkeit entsprechender Flächen abhängig. Bei linienhafter Infrastruktur wie Verkehrswegen oder Energieleitungen stellt die Freihaltung zusammenhängender Trassen oftmals eine besondere Herausforderung dar. Erforderliche Einlösungen von Bauland oder Bausubstanz verursachen hohe Kosten und lange Verfahrensabläufe oder reduzieren die Akzeptanz von Infrastrukturmaßnahmen. Eine frühzeitige Freihaltung der entsprechenden Flächen in der Flächenwidmung würde hier deutliche Vorteile für eine effiziente Errichtung der Infrastruktur bringen. Allerdings wäre dafür eine frühzeitige, räumlich detaillierte Festlegung von Trassen in der Infrastrukturplanung erforderlich, was in den derzeitigen Planungsabläufen nicht vorgesehen ist und auch grundsätzlich auf Grenzen stößt. Eine Verankerung derartiger Festlegungen in der Flächenwidmung stellt einen erheblichen Eingriff in Eigentumsrechte dar. Dieser Eingriff kann aber nur dann gerechtfertigt



Flächen für große Infrastrukturprojekte sind nicht einfach zu finden. Daher müssen zukünftig Kooperationen zwischen den Gebietskörperschaften bis hin zur europäischen Ebene Lösungen finden.
Abbildung: Der geplante Hauptbahnhof Wien.

werden, wenn eine ausreichende Planungssicherheit gegeben ist. Umgekehrt kann eine frühzeitige Bekanntgabe von Trassenverläufen auch zu Grundstückspekulationen verleiten, wenn dies nicht durch einen entsprechenden rechtlichen Rahmen unterbunden wird. Die Komplexität des Themas ist offensichtlich.

Die Problematik der Flächenfreihaltung ist den politischen Entscheidungsträgern bewusst. So findet sich das Thema auch im derzeitigen Regierungsprogramm, das die Instrumente der Raumordnung verstärkt für die Sicherung von Standorten, etwa für hochrangige Verkehrsinfrastruktur, einsetzen will. Die Frage der Flächenfreihaltungen wurde auch vom Rechnungshof untersucht. Die ÖREK-Partnerschaft bietet sich nun als geeignetes Instrument dazu an, diese Fragen zu behandeln.

Gemeinsame Problemlösungen

Die Partnerschaft steht unter der gemeinsamen Federführung des Landes Oberösterreich und des bmvit und wird in der Abwicklung von der ÖROK-Geschäfts-

stelle unterstützt. Die Idee der Partnerschaft sieht die Bearbeitung des Themas in einem kooperativen Rahmen und unter Beiziehung aller relevanten Akteure vor. Professor Kanonier als Experte des Raumplanungsrechtes der Technischen Universität Wien wird den Prozess fachlich unterstützen. Auf Basis einer Dokumentation der aktuellen fachlichen und rechtlichen Grundlagen und einer Zusammenstellung von vergleichbaren Ansätzen aus dem Ausland können Handlungsempfehlungen abgeleitet werden.

Schon in der gemeinsamen Federführung eines Landes mit einer Bundesinstitution kommt die besondere Chance dieser Partnerschaft zum Ausdruck: die unterschiedlichen betroffenen Gebietskörperschaften arbeiten zuerst an einem gemeinsamen Verständnis für die Sachlage und lernen dabei auch die Schwierigkeiten und Erfordernisse des anderen Partner kennen. Die fachliche Ebene sollte so auch in der Lage sein, entsprechende Lösungsvorschläge zu erarbeiten. Diese können dann der politischen Ebene als Entscheidungsgrundlage

vorgelegt werden. Das erwartete Spektrum der Lösungen kann von einfachen Vorschlägen für eine Verbesserung der Kommunikation im Planungsprozess, über Vorschläge zu Änderungen im Planungsprozess bis hin (theoretisch) zu Vorschlägen über Änderungen der Zuständigkeiten reichen.

Die konkreten fachlichen Arbeiten im Rahmen der Partnerschaft „Flächenfreihaltung für Infrastrukturkorridore“ sollten in Kürze beginnen. Die Erfahrungen, die im Rahmen der Partnerschaft gesammelt werden können, sind mit Sicherheit wertvoll für die zahlreichen anderen Aufgabenbereiche, die im ÖREK 2011 zum Themenbereich Verkehr und Raumordnung aufgelistet sind und die jeweils mehrere Gebietskörperschaften betreffen. Denn, ohne die Vision und den Willen zu einer effizienten Zusammenarbeit zwischen den Gebietskörperschaften – Gemeinden, Ländern, Bund, bis hin zur europäischen Ebene – sollte man das ÖREK 2011 lieber schnell zurück ins Regal zu den Vorgängerbänden stellen! ■



Foto: Buenos Dias

HILFE WÄHREND DER FEIERTAGE

Die Stadt Wien bietet mit ihren zahlreichen Unterstützungs- und Beratungsleistungen schnelle und unbürokratische Hilfe. Es wird sichergestellt, dass die Menschen bei Problemen, auch in der Weihnachtszeit, nicht alleine gelassen werden.

Wenn ein plötzliches Problem auftritt, ist es gut zu wissen, dass kompetente Hilfe bereitsteht. Besonders schlimm sind Unfälle oder technische Defekte im Haushalt am Wochenende oder an den Feiertagen. Wohin kann man sich also wenden, wenn etwas Schlimmes passiert ist? Wien hat ein umfassendes Angebot an Serviceeinrichtungen. Auf

der rechten Seite finden Sie eine Liste mit den Telefonnummern der wichtigsten Institutionen.

HILFE RUND UM DIE UHR

Gerade im Advent werden Probleme und Krisensituationen besonders bewusst. Konflikte kommen daher in dieser Zeit häufig vor. Die

Stadt Wien bietet mit zahlreichen Unterstützungs- und Beratungsleistungen rasche und effektive Hilfe an. Das umfassende Angebot reicht von den diversen Notrufnummern wie etwa psychiatrischer Notruf, Stressbox und 24-Stunden-Frauennotruf der Stadt Wien bis zum Kriseninterventionszentrum der MAG ELF. Auch die psychiatrische Soforthilfe der



Stadt Wien gewährleistet Rat und Hilfe im Krisenfall. Hier erhält man qualifizierte und rasche Unterstützung – unbürokratisch und auf Wunsch auch anonym. Dieser Dienst steht rund um die Uhr, das ganze Jahr über – auch an den Weihnachtsfeiertagen, zu Silvester und zu Neujahr – zur Verfügung. Im Krankheitsfall hilft den Betroffenen der Ärztekundendienst. Wenn es erforderlich ist, werden auch Hausbesuche angeboten. Darüber hinaus gibt es den Apothekenbereitschaftsdienst, der notwendige Medikamente bereitstellen kann. Bei technischen Gebrechen wie Stromausfällen, defekten Heizungen oder Wasserschäden können ebenfalls die Servicestellen entsprechende Maßnahmen in die Wege leiten. Alles zum Serviceangebot finden Sie im Internet.

FROHE WEIHNACHTEN

Wien begeistert das ganze Jahr über mit zahlreichen günstigen Kultur- und Freizeitangeboten. Das meiste davon gibt es sogar zum Nulltarif, weil die Stadt Wien selbst über zahlreiche Kultur- und Freizeiteinrichtungen verfügt. Das gibt auch all jenen, deren Börsen nicht so gut gefüllt sind, die Möglichkeit, die Freizeit rund um die Weihnachtsfeiertage aktiv zu gestalten. Die Veranstaltungen, die täglich in Wien stattfinden, findet man schnell und einfach in der Online-Veranstaltungsdatenbank der Stadt Wien oder auf der Homepage.

Weitere Informationen finden Sie unter www.wien.at/thema/advent.

SERVICE-EINRICHTUNGEN:

Die Telefon-Hotlines

Ärztfunkdienst:

Bietet Informationen und praktische Hilfe an. Er steht von 19.00 Uhr bis 7.00 Uhr und an Feiertagen ganztägig bereit.

Tel.: 141, Rettung: 144

Apothekenbereitschaftsdienst:

Steht in den Nachtstunden, am Wochenende und an Feiertagen zur Verfügung.

Tel.: 14 55

24-Stunden-Frauen-Notruf der Stadt Wien:

Serviceeinrichtung für Frauen und Mädchen, die von sexueller, körperlicher oder psychischer Gewalt betroffen sind.

Tel.: 717 19

Verein Wiener Frauenhäuser:

Die Wiener Frauenhäuser bieten Frauen und ihren Kindern Schutz, Unterstützung und eine vorübergehende Wohnmöglichkeit.

Tel.: 05 77 22

Kundentelefon des Fonds Soziales Wien:

Informationen zu den Themenbereichen Pflege und Betreuung zuhause sowie Leben mit Behinderung.

Tel.: 245 24

Rat auf Draht:

Der Notruf für Kinder und Jugendliche.

Tel.: 147

Psychiatrische Soforthilfe:

Info und Unterstützung für Menschen in psychischen Krisen.

Tel.: 313 30

Telefonseelsorge:

Beistand bei Krisen jeder Art.

Tel.: 142

Vergiftungszentrale:

Ein 24-Stunden-Dienst organisiert Erste Hilfe im Vergiftungsfall.

Tel.: 406 43 43

Gas:

Der Störungs- und Gebrechenbehebungsdienst hilft rund um die Uhr.

Tel.: 128

Feuerwehr:

Tel.: 122

Polizei:

Tel.: 133

Kultur im Rahmen der EU-Donauraumstrategie

Für die Donauanrainerstaaten wurden von der Europäischen Union im Sinne einer gesamteuropäischen Entwicklung vier wesentliche Entwicklungsziele formuliert. Diese EU-Donauraumstrategie ist besonders auf Wohlstand, Vernetzung, Umweltschutz und kulturelle Identität fokussiert.

Die EU-Donauraumstrategie wurde am 24. Juni 2011 vom Europäischen Rat verabschiedet. Die Strategie umfasst das gesamte Donaubecken mit insgesamt 14 Staaten: den acht EU-Mitgliedern Deutschland, Österreich, Tschechien, der Slowakei, Ungarn, Slowenien, Bulgarien und Rumänien, den EU-Beitrittskandida-

die zweite Makroregion in Europa geschaffen.

Erste Ergebnisse der „Steering Group-Donauraum“

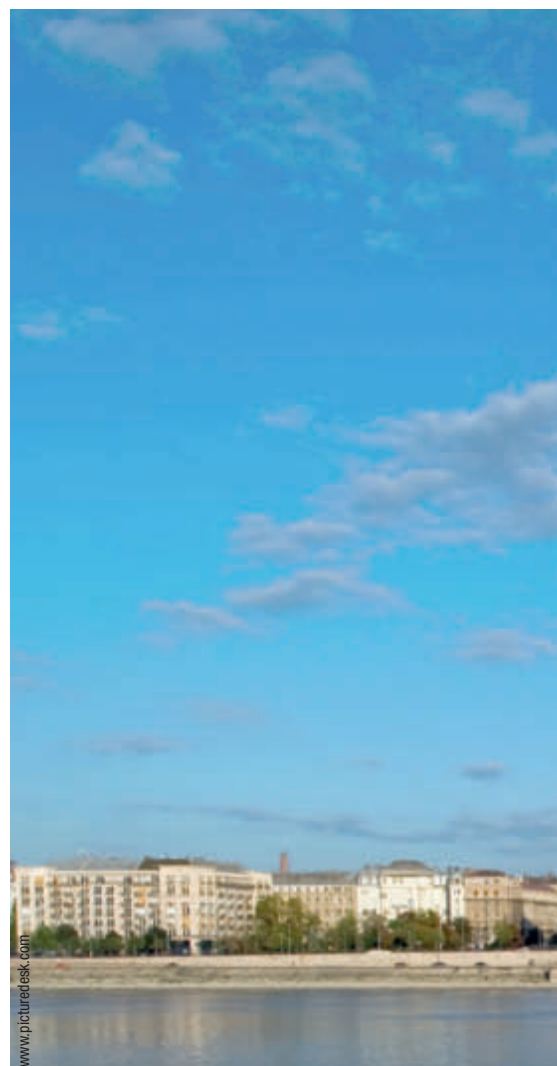
Die Strategie besteht aus den vier Säulen „Anbindung des Donauraums“, „Umweltschutz im Donauraum“, „Aufbau von Wohlstand im Donauraum“ sowie „Stärkung des Donauraums“. Diese vier Säulen sind weiter in elf Schwerpunktbereiche unterteilt, einer davon ist dem Thema „Kultur und Tourismus sowie Kontakt zwischen Menschen“ gewidmet. Koordiniert wird dieser Bereich von Bulgarien und Rumänien im Rahmen einer „Steering Group“. Diese trat am 21. Juni 2011 in Brüssel erstmals zu einer konstituierenden Sitzung zusammen, ein Folgetreffen fand am 17. November 2011 statt.

Als erstes Ergebnis der „Steering Group“ im Bereich „Kultur und Tourismus sowie Kontakt zwischen Menschen“ wurden sieben Felder identifiziert, auf die sich die Arbeit der nächsten Jahre konzentrieren sollen. Dazu gehören die Entwicklung einer Marke „Donau“ für die gesamte Donauregion basierend auf bereits bestehende Arbeiten; die Unterstützung bei der Implementierung eines harmonisierten Monitoring-Systems für den Bereich Tourismus, um vollständiges und vergleichbares statistisches Datenmaterial in allen 14 Partnerstaaten zu erhalten (z.B. „Tourism Satellite Account“); die Entwicklung neuer Kulturstraßen innerhalb der Donauregion; die Entwicklung von mindestens fünf „grünen“ Tourismusprodukten innerhalb der Donauregion, z.B. Rad- und Wanderwege; die Verfassung eines „Blue Book“ über kulturelle Identität entlang der Donau (Kombination vieler Aktivitäten wie die Erforschung kultureller Unterschiede, Entwicklung einer Internet-Plattform für Kulturveranstaltungen, Austausch von Informationen, Datenbank über Kulturgüter und Veranstaltungen, Zusammenarbeit zwischen ehemaligen, gegenwärtigen und künftigen EU-Kulturhauptstädten, Entwicklung von Marketingstrategien, Erhöhung des Bekannt-



Kulturelle Aktivitäten sollen entlang der Donau den Tourismus stärken. Foto: Melk

ten Kroatien und Montenegro, den sog. potenziellen Beitrittskandidaten Serbien und Bosnien-Herzegowina sowie der Ukraine und der Republik Moldau. Die Strategie soll den Wohlstand im Donauraum erhöhen, die Umsetzung europäischer Rechtsvorschriften in den beteiligten Staaten fördern und auf diesem Wege auch die Integration derjenigen Staaten, die nicht EU-Mitglieder sind, vorantreiben und insbesondere der Verwirklichung der Ziele der Strategie „Europa 2020“ dienen. Mit der Strategie wird nach dem Ostseeraum

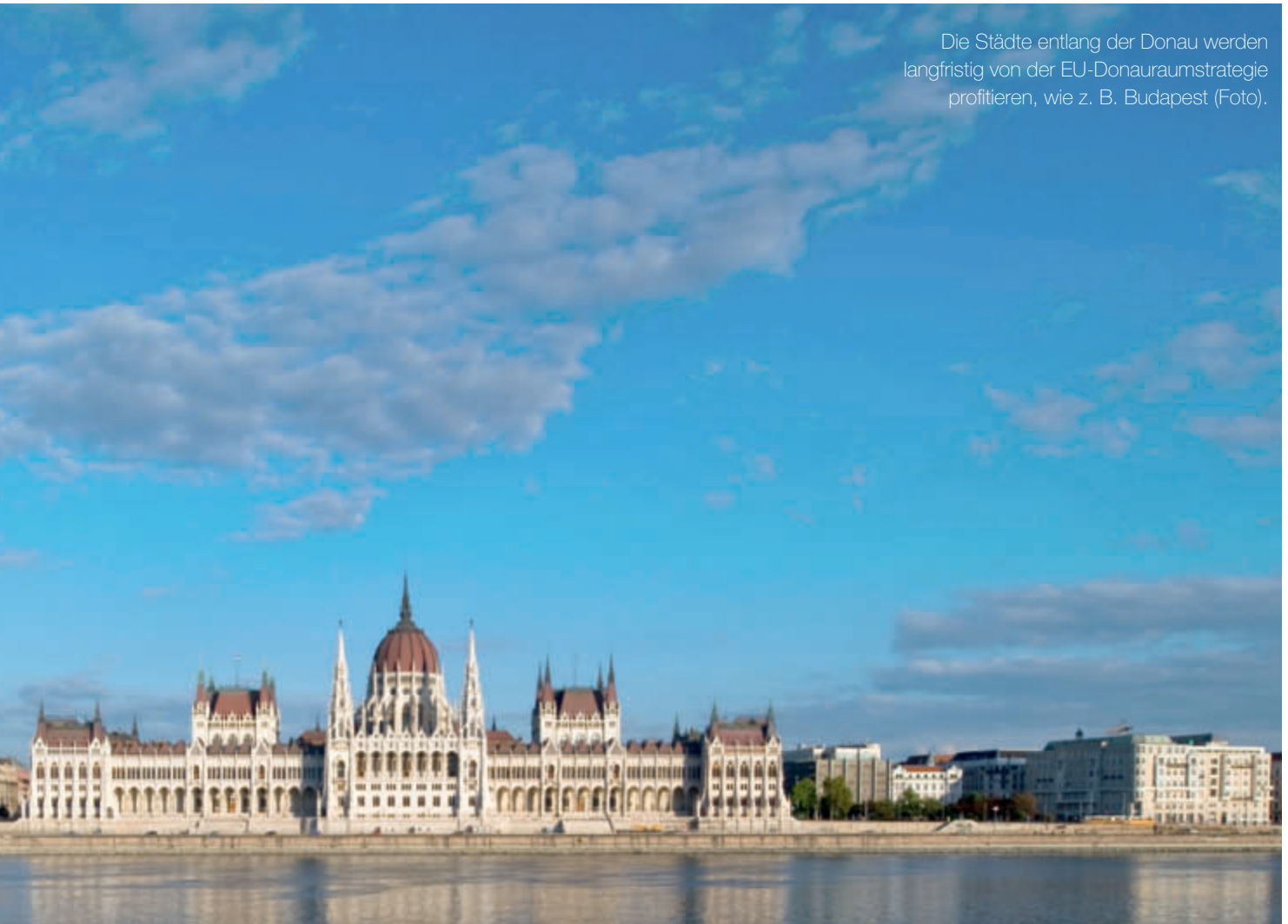


heitsgrades von Aktivitäten etc.); die Sicherstellung einer nachhaltigen Pflege des kulturellen Erbes durch die Entwicklung eines Clusters von Kultur- und Naturstätten im Rahmen der UNESCO und die Entwicklung eines Netzwerkes von Museen und Übersetzungszentren entlang der Donau.

Kultur und Wirtschaft verbinden

Die Kulturpolitische Sektion des Bundesministeriums für europäische und internationale Angelegenheit ist sich dessen bewusst, dass dem Tourismus ein hoher Stellenwert bei der Umsetzung der EU-Donauraumstrategie zukommen muss. Gleichzeitig sollte allerdings die Rolle der Kultur als identitätsstiftendes Element und potenzieller Motor für wirtschaftliche Entwicklung betont werden. Deshalb wird es auch Aufgabe der „Steering Group“ sein, die

Die Städte entlang der Donau werden langfristig von der EU-Donauraumstrategie profitieren, wie z. B. Budapest (Foto).



Entwicklung von grenzüberschreitenden Kulturprojekten innerhalb des Donauraums zu fördern. Dies wäre möglich durch die Bestimmung von Kriterien zur Auszeichnung eines Projektes mit dem Label „Projekt im Rahmen der EU-Donauraumstrategie“, durch Hinweis auf verfügbare Förderquellen für Kulturprojekte und durch Hilfestellung bei der Bewerbung dieser Projekte. Existierende Kulturinitiativen in der Donauregion können durch die EU-Donauraumstrategie eine neue Dimension erhalten. Ein gutes Beispiel dafür ist das vom Bundesministerium für europäische und internationale Angelegenheiten ins Leben gerufene Projekt FLOW. Dabei handelt es sich um ein Kultur- und Wissenschaftsnetzwerkfestival, das erstmals 2008 in Serbien (Novi Sad) und sodann 2010 in Moldau (Chisinau) abgehalten wurde. Aufgrund des großen Erfolges

ist eine Neuauflage im Oktober 2012 in Bulgarien (Ruse) und 2014 in Rumänien (Cluj) geplant, wobei dafür im Rahmen des EU-Programms Kultur eine Förderung beantragt wurde.

AUSBLICK:

Ein anderes Beispiel für ein vielversprechendes Kulturprojekt ist SPACES („Sustainable Public Areas for Culture in Eastern Countries“), das in den Jahren 2012 bis 2014 in Moldau, der Ukraine, Georgien und Armenien unter der Leitung des österreichischen Vereins OIKODROM umgesetzt wird. Dieses Projekt wird im Rahmen der Östlichen Partnerschaft von der EU gefördert und will in den genannten Ländern sowohl die staatlichen Strukturen wie auch zivilgesellschaftliche Kräfte im Rahmen der Kulturarbeit stärken. Das Bundesministerium für europäi-

sche und internationale Angelegenheiten ist nur einer von vielen Akteuren, die in Österreich an der Umsetzung der EU-Donauraumstrategie arbeiten. Gemeinden haben die Möglichkeit, im Rahmen existierender EU-Förderprogramme Kooperationen mit Gemeinden anderer Donaustaaten einzugehen und so diese makroregionale Strategie mit konkreten Projekten auszugestalten.

*Botschafter Dr. Martin Eichinger,
Leiter der Kulturpolitischen Sektion,
Bundesministerium für europäische und
internationale Angelegenheiten*





Das Stift Klosterneuburg ist seit 1114 von größter Bedeutung für die Region.

Donauraumstrategie: Bedeutung für Städte und Regionen

Die Donau ist durch Grenzöffnungen im Laufe der letzten Jahrzehnte zu einem bedeutenden Fluss geworden, einem Fluss, der Länder, Regionen und Städte miteinander verbindet und vereint.

Mit der Verabschiedung der „EU-Strategie für den Donauraum“ am 24. Juni 2011 ergibt sich eine weitere große Chance für die Donaustädte und die gesamte Donau-region, die begonnene Zusammenarbeit erfolgreich fortzuführen und die Entwicklung weiter voran zu treiben.

Die Erwartungen und Ziele in den verschiedenen Teilregionen des Donauraumes an die Donauraumstrategie sind von den Problemlagen, aber auch den vorhandenen Potenzialen abhängig und von Stadt zu Stadt verschieden. Hauptaugenmerk bei der Umsetzung richtet sich auf die Themenbereiche Verkehrsinfrastruktur, erneuerbare Energiequellen, Kultur und Tourismus, Umweltschutz und Wasserqualität, Wissenschaft, Bildung und Informationsgesellschaft, Zivilgesellschaft, den Ausbau von Institutionen sowie Stadt- und Regionalentwicklung. Um eine erfolgreiche Umsetzung der Donauraumstrategie zu erreichen, müssen aber nicht nur konkrete Projekte in den einzel-

nen Themenbereichen in Angriff genommen, sondern auch das entsprechende Bewusstsein für diesen gemeinsamen Lebensraum geschaffen werden.

Die Menschen müssen ausführlich informiert werden

Vor allem den über 115 Millionen Bürgerinnen und Bürgern des Donauraumes müssen die Vorteile und der Nutzen dieser Donauraumstrategie näher gebracht werden. Es ist wichtig, den Menschen zu verstehen zu geben, dass eine Zusammenarbeit – egal ob regional, national oder international – mit Vorteilen verbunden ist. Die Mitwirkungsmöglichkeiten der einzelnen Donaugemeinden sind ebenso für die Menschen von reellem Nutzen wie Kooperationen und Synergien, die durch die Strategie entstehen.

Gemeinsam können die Herausforderungen bewältigt werden

Viele städtische Probleme, wie etwa Hochwasser, Verkehrs- und Energieverbünde, Umweltschutz oder Sicherheitsfragen sind überregional zu betrachten und bedürfen eines gemeinsamen Ansatzes. Die Donauraumstrategie bietet einen guten Rahmen sowohl für die Berücksichtigung der Anliegen der Städte, Regionen

als auch des ganzen Landes und kann einen wesentlichen Mehrwert für alle bringen. Auch die Stadt Klosterneuburg ist hier interessiert, mit Engagement und Einsatz zur Umsetzung der Donauraumstrategie in Verständigung mit unseren Nachbarn beizutragen.

*Mag. Stefan Schmuckenschlager,
Bürgermeister der Stadt Klosterneuburg*



Mag. Stefan Schmuckenschlager ist seit 2009 Bürgermeister von Klosterneuburg.

Die schöne blaue Donau – Ein großer Fluss eröffnet ungeahnte Chancen

Die Donau hatte schon immer große Bedeutung für die Wirtschaft und den Kulturtransfer innerhalb Europas. Im Zuge der EU-Donaustrategie können jetzt die Donaustädte ihre Zusammenarbeit noch weiter intensivieren.

Wer kennt sie nicht, die Donau, zweitlängster Fluss in Europa, Bindeglied zwischen zehn Ländern, Heimat von ca. 120 Mio. Menschen, in einer Region, die über 20 Prozent der gesamten EU-Fläche einnimmt. Die Donau war schon immer eine der wichtigsten europäischen Verkehrswege und Kulturtransporteur auf einem fast 3.000 Kilometer messenden Weg vom Schwarzwald zum Schwarzen Meer.

Passau – Das Tor zum Donauraum

Diese Tatsache wurde von der Stadt Passau in seiner über 2.000-jährigen Geschichte schon immer als Gunst und Chance gesehen und dementsprechend genutzt. Auch zu Zeiten des Eisernen Vorhangs gelang es Passau stets gute Verbindungen, vor allem in kultureller Hinsicht, mit den südosteuropäischen Donaustaaten zu pflegen. So erfüllt es Passau mit Stolz, auf hervorragend funktionierende Kontakte donauabwärts bauen zu können, die geprägt sind vom freundschaftlichen Miteinander und der beiderseits vorhandenen Überzeugung gemeinsam die Zukunft zu gestalten. Insofern lebt und praktiziert die Stadt Passau die EU-Strategie für die Donauregion bereits lange vor ihrem Erlass.

EU-Donaustrategie – Große Chancen und ohne Risiko

So hat Passau als eine der ersten Städte in Deutschland die EU-Strategie für den Donauraum aktiv aufgegriffen, um im Miteinander einen Beitrag zu leisten, und um das enorme Potenzial der Donauregion im Rahmen der Donaustrategie zu entwickeln. Dabei wurde auf Initiative und unter Federführung der Stadt Passau in verschiedensten Stakeholder-Treffen analysiert, welche (teilweise) gemeinsamen Problemstellungen und Defizite im Donau-

raum bestehen und welche Kompetenzen hierfür eingebracht werden können. Die Stadt Passau hat in diesem Rahmen fünf Projekte erarbeitet.

Dazu gehören eine Akademie für Verwaltungsaustausch im Donauraum: Organisation und Durchführung von gemeinsamen Tagungen und Seminaren für BürgermeisterInnen, KommunalpolitikerInnen, Verwaltungspersonal zu aktuellen Entwicklungen im Bereich Recht, Förderwesen, Tourismus, Personalwesen, Wirtschaftsförderung, etc. bzw. Personalaustausch zwischen Verwaltungen, Sprachförderungen und vieles mehr. Geplant ist auch die Ansiedlung einer „Europäischen Donau-Binnenschiffahrtsschule“ zur Umsetzung der EU-Vorgaben hinsichtlich einer einheitlichen Binnenschiffahrtsausbildung im Donauraum. Darüber hinaus ist die Organisation und Durchführung eines Internationalen Fachsymposiums zum Thema Hochwasserschutz und Krisenmanagement für den Donaubereich geplant. In den Bereichen Wissenschaft und Wirtschaft wird es eine Dynamisierung und einen Ausbau der Netzwerke in Richtung südosteuropäische Staaten geben. Außerdem soll die barocke Kunst und Kultur im Donauraum als „Schwerpunkt Donaubarock“ präsentiert werden.

Dabei laden die oben genannten Projekte gewollt alle interessierten Institutionen aus den Donauanrainerstaaten zur Mitarbeit und Kooperation ein, um die Kompetenzen und Potenziale bestmöglich erschließen zu können. Durch sie soll der von der EU gewünschte Mehrwert erzeugt werden. Die Stadt Passau vertritt die feste Überzeugung, dass sich hierdurch viele gemeinsame bzw. grenzüberschreitende Probleme besser, vielleicht sogar idealtypisch lösen lassen und ein Beitrag geleistet werden kann, damit die Region harmonischer und

schneller zusammenwächst. Daraus lässt sich aber auch der von der EU gewünschte Mehrwert für die im Donauraum lebenden Menschen generieren und der gesamte Donauraum sehr viel stärker in den gesamteuropäischen Fokus rücken.

Nutzen der EU-Donaustrategie – Es liegt in unseren Händen

Die EU-Strategie für den Donauraum eröffnet uns, die wir im Donauraum leben dürfen, die wahrscheinlich einmalige Chance unsere Heimat nach unseren Vorstellungen zu entwickeln und den Generationen nach uns einen in jeder Hinsicht prosperierenden Großraum Donau zu hinterlassen, in dem es sich lohnt, zu leben und zu arbeiten.

Es liegt also an uns, diese Möglichkeiten und Chancen der Zukunftsgestaltung aufzugreifen und in unserem Sinne bestmöglich umzusetzen.

Zu hoffen bleibt aber auch, dass die Europäische Union diesen Prozess weiterhin aktiv begleitet und auch großzügig pekuniär unterstützt, damit die Donaustrategie zum Vorbild und Erfolgsmodell in Europa und zum „funkelnden Brillanten“ im gesamteuropäischen Kontext wird. Die Chancen hierfür stehen gut, wir müssen sie nur nutzen ...

Jürgen Dupper,
Oberbürgermeister der Stadt Passau



Passau ist seit der Antike ein wichtiger Schauplatz des Kultur- und Wirtschaftslebens entlang der Donau.

Verkehrspolitik weiterhin flexibel gestalten



Die Europäische Kommission hat in einem Weißbuch ihre Verkehrsstrategien für das Jahr 2050 formuliert. In diesem Artikel werden die wichtigsten Eckpunkte der Stellungnahme der Stadt München zu diesem Konzept vorgestellt.

Am 28. März 2011 veröffentlichte die Europäische Kommission in einem Weißbuch ihre neue europäische Verkehrsstrategie bis zum Jahr 2050. Ziel ist es, einen einheitlichen europäischen Verkehrsraum zu schaffen, in dem noch bestehende Hindernisse zwischen Verkehrsträgern und nationalen Systemen beseitigt werden. Dabei soll der wirtschaftliche Fortschritt in Europa untermauert, die Wettbewerbsfähigkeit erhöht und hochwertige Mobilitätsdienste bereitgestellt werden. Ressourcen sollen mit Hilfe neuer Technologien für Fahrzeuge, der Entwicklung und Einführung nachhaltiger Kraftstoffe und Antriebssysteme sowie der Schaffung einer angemessenen Infrastruktur effizienter genutzt werden. Insbesondere soll Eu-

ropas Abhängigkeit von der Öleinfuhr verringert bzw. aufgehoben und die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen bis 2050 um 60 Prozent gesenkt werden. Die Kommission setzt zur Erreichung von Letzterem vor allem auf den Stadtverkehr, da Städte am Stärksten unter Überlastung, schlechter Luftqualität und Lärmbelastung leiden.

Kommunen brauchen viel Flexibilität, um innovative Lösungen zu finden

Die Stadt München begrüßt grundsätzlich die Intention, die CO₂-Emissionen zu reduzieren, sowie die europäischen Forschungs- und Entwicklungsbemühungen besser zu bündeln. Wichtig ist, dass die EU-Kommission bei der Verwirklichung ihrer Ziele und Maßnahmen nur Rahmenbedingungen vorgibt und ausreichend Ressourcen zur Verfügung stehen. Die Kommunen müssen aufgrund ihrer kommunalen Selbstverwaltung und Planungshoheit ein Höchstmaß an Flexibili-

Die Europäische Kommission (im Bild ihr Sitz in Brüssel) strebt eine Verringerung der Treibhausgasemissionen an.

tät bei der Ausgestaltung der stadtinternen Verkehrspolitik behalten. Es darf nicht ausgeschlossen werden, dass lokale Besonderheiten berücksichtigt und lokale Lösungen gefunden werden können. Zudem fehlt der Kommission etwa für die Einführung einer verbindlichen Innenstadt-Maut oder von Mobilitätsmanagementplänen die Kompetenz. Allenfalls könnten ein gesetzlicher Rahmen oder Leitlinien, die „Best practice“-Beispiele enthalten, europaweit erarbeitet werden.

Berücksichtigung der wirtschaftlichen und sozialen Dimension des Verkehrs

Das Kommissionsdokument berücksichtigt die wirtschaftliche und soziale Dimension des Verkehrs unzureichend. Sinnvoll wären beispielsweise eine Entkopplung von Wirtschafts- und Verkehrsleistungen sowie eine Ausrichtung des

Verkehrs auf die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. Vor allem angesichts des demographischen Wandels ist der emissionsfreie Verkehr, wie das zu Fuß gehen oder Fahrrad fahren, sowie die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, stärker in Betracht zu ziehen. Ansonsten drohen vor allem weniger „automobile“ Personen benachteiligt zu werden, wie Seniorinnen und Senioren, Kinder und Jugendliche oder Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind.

Als eine Möglichkeit sollte auch an die Lenkung der Mobilität gedacht und das Verhalten der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer stärker in Betracht gezogen werden. Dies hätte gleichzeitig einen positiven Effekt auf das Ziel, die Zahl der Unfalltoten zu senken. Das Weißbuch verdeutlicht zwar, dass eine Einschränkung von Mobilität keine Option ist. Diese Aussage bezieht sich aber wohl nur auf den individuellen Pkw-Verkehr.

Keine Pflicht zur Berücksichtigung vergabefremder Kriterien

Nicht zielführend ist eine Beschränkung des Wettbewerbs durch eine Pflicht zur Berücksichtigung vergabefremder Kriterien, um neue Technologien zu fördern. Insbesondere sollte die Einführung von emissionsfreien Fahrzeugen nicht hiervon abhängig gemacht werden. Je mehr Anforderungen an die Bieter gestellt werden, desto weniger Unternehmen können sich am Vergabeverfahren beteiligen und desto höher ist der Verwaltungsaufwand für die Kommunen. Zudem ist sehr zweifelhaft, ob das Ziel der Kommission, einen Markt zu schaffen, hierdurch erreicht werden kann.

Die zehn Ziele des „Weißbuchs Verkehr“

Zur Umgestaltung des gegenwärtigen Verkehrssystems nennt die EU-Kommission zehn Ziele und 40 Initiativen. Sie plant im nächsten Jahrzehnt entspre-

chende Legislativvorschläge auszuarbeiten. Hierbei fällt auf, dass das Weißbuch vor allem Ziele bis zum Jahr 2050 festlegt. Kurz- und mittelfristige Ziele sind unterrepräsentiert. Dies kritisiert auch der von dem belgischen Europaabgeordneten Matthias Gosch Anfang September 2011 vorgelegte Berichtsentwurf, der zum Weißbuch der Kommission Stellung nimmt. Bestehende lokale Probleme, wie Luftverschmutzung und Lärmbelastung, bedürfen schnellerer Maßnahmen. Hinzukommt, dass das Ziel, bis zum Jahr 2050 vollständig auf mit konventionellem Kraftstoff betriebene Fahrzeuge zu verzichten, notwendige Innovation in diesem Bereich bremsen wird.



Die Städte sollten eine möglichst große Autonomie bei der Verkehrspolitik behalten.

Besser könnte hier ein Ansatz sein, der auf die Verringerung der Treibhausgasemissionen bzw. die Steigerung der Energieeffizienz abzielt. Zudem sollte sich eine Erhöhung des Anteils an öffentlichem Nahverkehr in den Zielen widerspiegeln. Gefördert werden sollte auch die Zusammenarbeit von Kommunen im regionalen Verbund, da diese für das Erreichen von nachhaltigen Lösungen entscheidend ist. Die regionale Siedlungsstruktur kann

nicht allein auf der Ebene der Stadt betrachtet werden.

Positiv zu bewerten ist das Ziel, einen Rahmen für ein europäisches multimodales Verkehrsinformations-, Management- und Zahlssystem zu erarbeiten, wenn dieser technische Hilfen mit sich bringt und die Mitgliedstaaten dazu verpflichtet, dass sie für die Kommunen eine rechtliche Möglichkeit für die Einführung solcher Systeme schaffen. Nicht zielführend sind zwingende Vorgaben zur Einführung und Ausgestaltung solcher Systeme. Ebenso muss es den Städten, bei dem begrüßenswerten Ziel einer emissionsfreien Stadtlogistik, überlassen bleiben, wie sie dieses erreichen. Genauso verhält es sich mit dem Ziel, bis 2030 ein voll funktionsfähiges EU-weites Verkehrsnetz (sog. TEN-V-Kernnetz) auszubauen, das bis 2050 alle Flughäfen des Kernnetzes an das Schienennetz, optimalerweise das Hochgeschwindigkeitsnetz, anschließt. Zu unterstützen ist auch das ambitionierte Bestreben, die Zahl der Unfalltoten im Straßenverkehr langfristig auf Null zu senken sowie das Prinzip der Kostentragung zu verstärken. Letzteres sollte fahrleistungsorientiert sein und vor allem die innerstädtischen Straßen vom Güterverkehr entlasten.

Antwort der Kommission auf die städtische Stellungnahme

Matthias Ruete, Generaldirektor der Generaldirektion Mobilität und Verkehr, antwortete bereits auf die Stellungnahme der Stadt München und bezeichnete sie als „wertvollen Beitrag [...] für die weitere Entwicklung der städtischen Dimension der europäischen Verkehrspolitik“. Im Hinblick auf die geforderten kurz- und mittelfristigen Ziele verweist der Generaldirektor auf die 20 Einzelmaßnahmen des Aktionsplans zur städtischen Mobilität vom Herbst 2009.

Natalie Häusler, Europajuristin (Univ. Würzburg), Landeshauptstadt München, Referat für Arbeit und Wirtschaft, Fachbereich Europa

INFOS:

Im Internet ist unter <http://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Arbeit-und-Wirtschaft/Europa/Europapolitik.html> die städtische Stellungnahme abrufbar. Das Weißbuch findet man im Internet unter: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:DE:PDF>.

Die Stadt Linz – weltweit vernetzt

„Global denken und lokal handeln“ zählt zu den großen Herausforderungen unserer Zeit. Städtepartnerschaften tragen wesentlich dazu bei, dieses Postulat mit Leben zu erfüllen.

Sie laden zum Kennenlernen anderer Kulturkreise ein, führen unterschiedliche Lebensverhältnisse vor Augen, ermöglichen den Erfahrungsaustausch in Sachen Infrastrukturausbau und die Pflege wissenschaftlicher Kontakte. Ein bedeutender Aspekt der Partnerschaft ist aber auch die Unterstützung von Projekten zur Verbesserung der Lebensqualität und die Hilfe bei Notlagen. Die Städtepartnerschaften der Stadt Linz spiegeln die bunte Vielfalt städtepartnerschaftlicher Beziehungen wider.

In den 1950er-Jahren rief der Europarat erstmals europäische Gemeinden zur Gründung internationaler kommunaler

Partnerschaften auf. Damals beschränkten sich länderübergreifende Beziehungen fast ausschließlich auf die staatliche Ebene. Seitdem haben sich die politischen Rahmenbedingungen wesentlich verändert, doch die Grundidee eines lebendigen Dialogs ist nach wie vor aktuell. Der Radius der Städtepartnerschaften ist längst über die Grenzen Europas hinausgewachsen. In einer via Internet vernetzten Welt ergeben sich auch neue Perspektiven für die aus Städtepartnerschaften resultierende Zusammenarbeit.

Die persönliche Ebene wird jedoch auch in Zukunft ein zentraler Aspekt von Städtepartnerschaften sein. Dazu zählen Gespräche von EntscheidungsträgerInnen ebenso wie Studienaufenthalte und Gastspiele von KünstlerInnen.

Linz als Vorreiter bei Städtepartnerschaften

Die Landeshauptstadt Linz hat aktuell mit insgesamt 16 Partnerstädten auf vier Kontinenten Partnerschaftsverträge abgeschlossen und ist mit einer Reihe von sogenannten Freundschaftsstädten (Städtekooperationen ohne Partnerschaftsverträge) eng verbunden. Damit ist Linz in diesem Bereich in Österreich Spitzenreiter. Linz begründete vor 36 Jahren mit Halle an der Saale formell die erste Partnerschaft. Die Beweggründe für die Aufnahme städtepartnerschaftlicher Beziehungen sind sehr vielfältig. Im Fall von San Carlos steht beispielsweise die Leistung humanitärer Hilfe im Vordergrund. In der ärmsten Region Nicaraguas gelegen, wird die Stadt San Carlos von der Stadt Linz seit vielen Jahren durch Projekte im Infrastruktur-, Gesundheits- und Bildungswesen unterstützt. Zu Chengdu in China unterhält Linz seit vielen Jah-

ren, trotz der großen geographischen Entfernung, sehr enge Kontakte. Ursprünglich waren wirtschaftliche Interessen für die Begründung der Städtepartnerschaft ausschlaggebend, in den letzten Jahren haben sich die Aktivitäten mit Chengdu stark gewandelt. ÄrztInnen aus dem AKH Linz erlernen in Chengdu die Techniken der „Traditionellen Chinesischen Medizin“, während chinesische ÄrztInnen in Linz ihre Kenntnisse in „westlicher“ Medizin vertiefen. Auch aus touristischer Sicht haben sich hier viel versprechende Kooperationsmöglichkeiten ergeben.

Städtepartnerschaften sind bedeutende Netzwerke

Im Mittelpunkt des Interesses stehen heute Netzwerke, effizienter Wissenstransfer und die Bereitstellung von Plattformen für internationale Projekte. Insbesondere bei der Suche nach ProjektteilnehmerInnen aus anderen Ländern, wie sie vielerorts in Förderprogrammen erwartet werden, bieten sich Städtepartnerschaften an. Ebenso können bei der Frage der Integration von MigrantInnen gezielte Aktivitäten gesetzt werden. Etwa 20 Prozent der österreichischen Gemeinden pflegen formelle oder informelle Partnerschaften mit ausländischen Gemeinden, wovon knapp die Hälfte in Deutschland beheimatet ist.

Im europäischen Kontext registriert die EU derzeit vier Trends:

- Zusammenschluss von Städten baltischer Länder untereinander
- Die „Großen Fünf“ Deutschland, Frankreich, Italien, Großbritannien und Spanien haben ihre Hauptpartner in einem Land der anderen vier „Großen“
- Städte in Ländern mit europäischer Randlage neigen zu Partnerschaften mit mitteleuropäischen Partnerstädten
- Kooperationen zwischen Kommunen Nord- und Südeuropas sind selten

Städtepartnerschaften noch stärker ausbauen

Die Stadt Linz hat es sich zum Ziel gesetzt, sich bei Etablierung von neuen Städtepartnerschaften vermehrt an den Reformstaaten Osteuropas zu orientieren. Aus diesem Grund wurde kürzlich der Beschluss ge-

Partnerstädte der Stadt Linz:

- 1) Halle an der Saale / Deutschland (seit 1975, erneuert 2005)
- 2) Gabès / Tunesien (seit 1977)
- 3) Saporoshje / Ukraine (seit 1983)
- 4) Chengdu / China (seit 1983)
- 5) Budweis / Tschechien (seit 1987, erneuert 1994)
- 6) Linz am Rhein / Deutschland (seit 1987)
- 7) Kansas City, Kansas / USA (seit 1988)
- 8) San Carlos / Nicaragua (seit 1988)
- 9) Gwangyang / Südkorea (seit 1991)
- 10) Modena / Italien (seit 1992)
- 11) Nishnij Nowgorod / Russland (seit 1993)
- 12) Norrköping / Schweden (seit 1995)
- 13) Linköping / Schweden (seit 1995)
- 14) Tampere / Finnland (seit 1995)
- 15) Charlottenburg-Wilmersdorf in Berlin / Deutschland (seit 1995)
- 16) Albufeira / Portugal (seit 2008)

Neu beschlossene Städtepartnerschaften:

- 17) Smederevo / Serbien (2011)
- 18) Eskisehir / Türkei (2011)
- 19) Brasov / Rumänien (2011)
- 20) eine japanische Stadt (2011)

Freundschaftsstädte:

- 21) Passau / Deutschland (Kontakte seit 1992)
- 22) Ulm / Deutschland (Kontakte seit 1989)
- 23) Dunaújváros / Ungarn (Kontakte seit 1990)
- 24) Lom / Bulgarien (Kontakte seit 2004)



Die Städtepartnerschaft mit San Carlos/Nicaragua besteht seit dem Jahr 1988.

Thrausl

fasst, mit Eskişehir (Türkei), Braşov (Rumänien) und Smederevo (Serbien) Städtepartnerschaften einzugehen. Die bereits bestehenden informellen Beziehungen zu diesen Städten können mittels einer formellen Städtepartnerschaft noch weiter intensiviert werden und bieten interessante Perspektiven, z. B. in den Bereichen Stadtentwicklung und kommunale Dienste. Darüber hinaus wurde dem Wunsch der japanischen Botschaft in Wien Rechnung getragen und ein Grundsatzbeschluss gefasst, mit dem mittelfristig eine Partnerschaft mit einer noch zu bestimmenden japanischen Stadt beschlossen werden soll,

um angesichts der Atomkatastrophe von Fukushima die Solidarität mit dem japanischen Volk zu bekunden und auf ideelle Art und Weise zu helfen. Die in diesem Beitrag skizzierten Beispiele für gelebte Städtepartnerschaft sollen zum intensiven Ausbau der städtepartnerschaftlichen Beziehungen animieren. Städtepartnerschaften geben bedeutende Impulse für die gesellschaftliche Entwicklung und bereichern das Leben der BewohnerInnen der Partnerstädte in vielerlei Hinsicht.

Mag. David Hirtner, Koordinator für Städtepartnerschaften, Landeshauptstadt Linz

INFOS:

Städtepartnerschaften beruhen auf interkommunalen schriftlichen Verträgen zwischen zwei oder mehreren Kommunen. Vorschriften über Form oder Inhalt dieses Übereinkommens zur Zusammenarbeit bestehen grundsätzlich nicht. Einem Städtepartnerschaftsvertrag kommt keine juristische Rechtskraft zu. Vor dem Hintergrund der Völkerverständigung stellt er ein evidentes Bekenntnis dar, mit den Vertragspartnern einen vielfältigen Austausch zu pflegen. Um die Flexibilität zu wahren, gehen Partnerschaftsverträge üblicherweise nur wenig ins Detail. Fast immer werden zwar Ziele wie der Wissensaustausch in den Bereichen Soziales, Verwaltung, Umwelt oder sportliche Wettkämpfe und Bildung etc. angeführt, es wird aber gleichzeitig meist auch eine Klausel eingefügt, die eine Zusammenarbeit von ungenannten Themen mit einschließt.

Freundschaftsstädte unterscheiden sich von Partnerstädten dadurch, dass das Bekenntnis zur Zusammenarbeit nicht als schriftlicher Vertrag vorliegt. Dennoch kann auch Städtefreundschaften ein „Freundschaftsbrief“ oder ein „Letter of Intent“ zugrunde liegen. Ein Charakteristikum von Freundschaftsstädten ist, dass gemeinsame Aktivitäten meist in unregelmäßigen Abständen stattfinden und die Zusammenarbeit insgesamt unverbindlicher verstanden wird als bei Partnerstädten. Der Vorteil liegt in der Flexibilität, Projekte temporär aufzubauen, ohne dabei weiteren Erwartungen ausgesetzt zu sein. Oft entwickeln sich aus den Städtefreundschaften formale Städtepartnerschaften.



Linz hat weltweit Kontakt mit Städten und Gemeinden in vielen Staaten (rosa eingefärbt).

Smarte Sache

Intelligente Verkehrssysteme für den städtischen Verkehr sind auf dem Vormarsch. Ein wesentlicher Aspekt dieser Anwendungen sind aber Verlässlichkeit und Kundenakzeptanz.

Wenn in Städten der Verkehr überhand nimmt und für herkömmlichen Infrastrukturausbau schlicht und einfach das Geld, der Platz oder die öffentliche Akzeptanz fehlt, ist schnell von intelligenten Verkehrssystemen (IVS) die Rede. In allen programmatischen Verkehrsdokumenten der EU-Kommission sind sie inzwischen fixer Bestandteil. Anlass genug, um sich dieses Schlagwort näher anzusehen, was seitens der EU-Kommission zu städtischem Verkehr in der Pipeline ist.

Was sind intelligente Verkehrssysteme?

Allgemein assoziiert man unter IVS eine verbesserte Anpassungsfähigkeit bei Problemsituationen oder erhöhte Ziel- und Effizienzgerichtetheit bei Verkehrsprozessen. EU-rechtlich werden darunter Informations- und Kommunikationstechnologien verstanden, die auf dem Gebiet des Straßenverkehrs angewandt werden, inklusive



Intelligente Verkehrssysteme können positiv zur Kapazitätsauslastung beitragen.



seiner Infrastrukturen, Fahrzeuge und Benutzer, des Verkehrs- und Mobilitätsmanagements sowie Schnittstellen zu anderen Verkehrsmitteln.¹ Vielfach geht es ganz einfach darum, die begrenzten menschlichen Kapazitäten zur Informationsverarbeitung durch IVS zu unterstützen.² Die diversen IVS-Anwendungen können konkret zu Verkehrssicherheit (z.B. E-call bei Autounfällen) oder einer besseren Kapazitätsauslastung von Infrastrukturen (z.B. City Maut) beitragen. Durch dynamische Reiseinformationen in Echtzeit bekommt das Schlagwort Intermodalität eine konkrete Ausformung. Gerade in vielschichtigen urbanen Ballungsräumen rückt damit eine örtliche oder zeitliche Entzerrung des Verkehrs bzw. eine Koordination und Veränderung der Verkehrsmittelwahl in greifbare Nähe. Indirekt ergeben sich für die Städte eine verbesserte Standortqualität und Umweltbilanz sowie mehr Servicequalität für ÖV-BenutzerInnen.

Es gibt noch viel Verbesserungspotenzial

Dies sollte freilich nicht darüber hinwegtäuschen, dass durch Fragmentierung, fehlende Spezifikationen und Interoperabilität das Potenzial bei IVS-Applikationen bei weitem noch nicht ausgeschöpft ist. Die kürzlich beschlossene IVS-Richt-

Die Informationsanzeige in Echtzeit bei den Wiener Linien ist ein Beispiel für ein intelligentes Verkehrssystem.

linie der EU³ und der angehängte Aktionsplan sollen diesen Zustand beenden. Aus kommunaler Sicht sollte gerade auf die Aktion 6.4 verwiesen werden, die eine urbane IVS-Plattform etabliert hat. Aufgrund der bisherigen Arbeiten kristallisieren sich die Schwerpunkte Austausch von Best-practice-Beispielen, Erstellung von Guidance-Handbüchern und Abschätzung des Standardisierungsbedarfs heraus.⁴ Im Kontext des Subsidiaritätsprinzips können sie eine wertvolle Basis für Innovation im städtischen Verkehr erarbeiten.

Mag. Franz Greil, AK Wien,
Abteilung Umwelt und Verkehr

¹ RICHTLINIE 2010/40/EU DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 7. Juli 2010 zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern.

² Werner Rothengartner. Was sind intelligente Verkehrssysteme, Vortrag am 11. November 2010 in Wien.

³ Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung eines Rahmens für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern

⁴ Workshop Intelligent Transport Systems for Urban Areas. 18 March 2010. Summary of Proceedings.

„POLYWOOD“: Neues LIFE+ Projekt der Stadt Klagenfurt

In der Stadt Klagenfurt wird eine Bioraffinerie zur Erzeugung von Holzgas aus Hackschnitzel errichtet. Dieses Holzgas ist als Grundlage für ein synthetisches Erdgas vorgesehen.

Mit dem EU-Projekt „POLYWOOD“ (Polygeneration of Fuels, Heat and Electricity from Wood), das von der Landeshauptstadt Klagenfurt am Wörthersee, Abteilung Umweltschutz, als Projektträger gemeinsam mit Umweltreferentin StR. Mag.a Andrea Wulz umgesetzt wird, soll ein Teil des Holzgasen zu einem synthetischen Erdgas (BioSNG) weiterverarbeitet und als Treibstoff für CNG-Fahrzeuge verwendet werden. Gemeinsam mit den Projektpartnern Biogenic gas trade GmbH, Babcock Noell GmbH und der Technischen Universität Graz wird die Stadt Klagenfurt an „POLYWOOD“ vier Jahre (Herbst 2011 bis Dezember 2015) arbeiten. Bei Gesamtkosten von rund 9,6 Mio. Euro wird das Projekt einerseits im Rahmen des EU-Förderprogramms LIFE+ mit 3,9 Mio. Euro und andererseits durch die nationale klima:aktiv-Förderung mit 960.000 Euro co-finanziert.

Mobilität mit synthetischem Erdgas

Insgesamt werden 69 CNG-Fahrzeuge angeschafft sowie zwei BioSNG-Tankstellen in Klagenfurt errichtet. 45 CNG-Fahrzeuge sind für ein Anrufsammeltaxisystem vorgesehen, welches in Klagenfurt derzeit noch nicht installiert ist. Diese Maßnahme dient der Stärkung des öffentlichen Verkehrs. Die restlichen 24 Fahrzeuge werden für die städtische Fahrzeugflotte verwendet, um bestehende Dieselfahrzeuge auszutauschen.

Projektziel ist die Herstellung von jährlich 2,5 Mio. Kubikmeter CO₂-neutralem Treibstoff aus der Holzvergasung zur Reduktion von NO_x, PM10 und 6.000 Tonnen CO₂ sowie eine Erhöhung der Energieeffizienz der Biomasseanlage. Durch Marketing und Öffentlichkeitsarbeit in Verbindung mit günstigen Treibstoffangeboten soll die Anschaffung von CNG-Fahrzeugen im Raum Klagenfurt forciert werden.

Eine Vielzahl von Projektmaßnahmen hat Demonstrationscharakter: Zu aller erst wird eine Kosten-Nutzen-Analyse sowie eine Lebenszyklusanalyse erstellt. Auch wird eine Aufbereitungsanlage für BioSNG und BioSNG-Tankstellen in Betrieb gesetzt. Weiters wird ein Vertriebs- und Marketingkonzept erarbeitet und Businessmodelle für BioSNG-Fahrzeuge erstellt. Beschaffung, Betrieb und Wartung der BioSNG-Fahrzeuge, das Untersuchen von Emissionsfaktoren und die Durchführung von Emissionsmessungen bei BioSNG-Fahrzeugen sind weitere wichtige Eckpfeiler des Projektes. Außerdem erfolgt die Modellierung von Szenarien sowie ein begleitendes Umweltmonitoring (NO_x, PM10, CO₂-Bilanz) mit Luftgütemessungen.

Ein Ersatz für fossile Treibstoffe

Die Verbreitung der Technologie und deren Anwendung in der regionalen Zielgruppe werden gemessen und bewertet und sind ausschlaggebend für den Erfolg des Projektes. Wenn im Maßstab der Gesamtproduktion des biogenen Treibstoffes eine Substitution fossiler Treibstoffe im regionalen Verkehr gelingt, ist ein großes Potential zur CO₂-Reduktion im äußerst komplexen Bereich der Mobilität gelungen. Diese Form der innovativen Techno-



Die Stadt Klagenfurt (im Bild die Bioraffinerie) fördert alternative Antriebstechnologien.

logie (BioSNG-Aufbereitungsanlage als Prototyp) kann überall errichtet werden, wo entsprechende Holzreserven verfügbar sind. Im Projekt sind somit wichtige Maßnahmen zur internationalen Verbreitung der Ergebnisse vorgesehen, um andere Städte und Anlagenbetreiber zur Nachahmung zu motivieren. Damit kann POLYWOOD europaweit verbreitet werden.

INFOS:

Wenn Sie mehr über das Projekt wissen möchten, kontaktieren Sie Dr. Wolfgang Hafner, wolfgang.hafner@klagenfurt.at. Zum Programm LIFE+ informieren ExpertInnen des Lebensministerium <http://www.umwelt.net.at/article/archive/20222> zu allen programmrelevanten Fragen und unterstützen bei Projektantragstellung und Durchführung. www.eu-guide.at, Mag. Alexandra Schantl, schantl@kdz.or.at, Tel. (01) 8923492-37

Mag. Sandra Habib,
Magistrat der Landeshauptstadt Klagenfurt
am Wörthersee, Abteilung Umweltschutz

Public Management-Reformen in den Städten:

Ein Workshop-Bericht

Seit Ende 2010 wurde in Österreichs Städten der Fortschritt der Public Management-Reformen in einem gemeinsamen Projekt des Österreichischen Städtebundes und des KDZ-Zentrum für Verwaltungsforschung evaluiert. Am 12. Oktober 2011 konnten in einem Workshop die wichtigsten Ergebnisse vorgestellt werden.

Mag. Peter Biwald, KDZ-Zentrum für Verwaltungsforschung

Im Zuge dieses Projekts wurde neben einer flächendeckenden Befragung aller Mitglieder des Städtebundes in acht Städten bzw. Gemeinden (u.a. Engerwitzdorf, Dornbirn, Kufstein, Leoben, Linz, Schwchat, Wiener Neustadt) eine vertiefende Evaluierung durchgeführt. Thomas Prorok und Klaus Wirth (beide KDZ) konnten berichten, dass sich vielerorts einiges bewegt hat, aber noch ein großes Stück Weg

zurückzulegen ist. Mehrheitlich finden sich punktuelle Reforminitiativen, selten ganzheitliche Ansätze. Klassische Maßnahmen wie Struktur- und Prozess-reformen, Bürgerservice, IKT / e-Government dominieren. Die Reformelemente, die insbesondere für einen Paradigmenwechsel im Management stehen, wurden nur selten bearbeitet.

Eine wichtige Entwicklungsperspektive ist das konsequente Fortsetzen der Reformen, da es keine besseren Reformalternativen als die vorliegenden Public Management- und Governance-Konzepte gibt. Verstärkte Akzente wären in den Bereichen Strategie und Führung zu setzen, die weitere Öffnung hin zu den BürgerInnen erlauben sowie die Weiterentwicklung des Finanzmanagements. Dabei ist pragmatisch vorzugehen, es gibt kein universales „Erfolgsmodell“, jedoch sollte der Fokus auf Steuerung mit Zielen und auf Ergebnisse und Wirkungen gerichtet werden. Eine stärkere Verzahnung von Managemententwicklung und gesellschaftlicher Innovation wäre anzustreben. Die Reformpartnerschaft von Politik und Verwaltung wäre auszubauen, in Personal- und Führungskräfteentwicklung sollte mehr investiert werden.

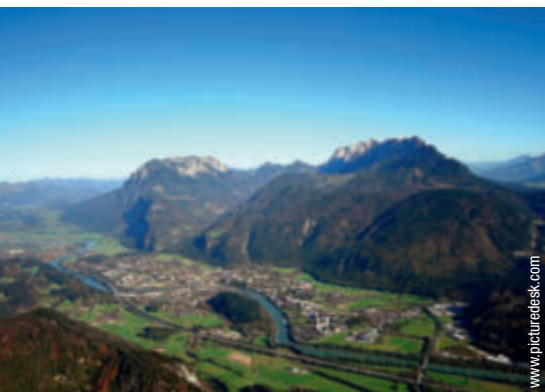
Spannungsfelder für Public Management und Governance

Otto Brodtrick brachte in seinem Beitrag „Städte erfolgreich lenken“ seine kanadischen Erfahrungen ein. Einen Schwerpunkt seines Beitrags bildeten die Spannungsfelder für Public Management und Governance: Disgruenz zwischen dem Konzept der öffentlichen Verwaltung und

neuen Herausforderungen; Widersprüche im Denken der Führungskräfte der öffentlichen Verwaltung; widersprüchliche Vorstellungen davon, welche Werte zu beachten sind. Das traditionelle Konzept der Verantwortlichkeit verhindert, dass sich die öffentliche Verwaltung zu einer innovativeren Institution entwickelt. Im zweiten Teil widmet sich Brodtrick der DNA von Organisationen und kommt dabei zum Schluss, dass es für ein „gutes Regieren“ in Städten angesichts der turbulenten Zeiten sinnvoller ist, sorgfältig ausgewählte Teams für spezifische Projekte einzusetzen, als permanente Teams, die für alle Aufgaben genutzt werden.

Die Zukunft des öffentlichen Dienstes

Bundesministerin Gabriele Heinisch-Hosek stellte in ihrem Beitrag die Perspektiven für den öffentlichen Dienst vor. In sieben Thesen ging es um das knapper werdende Angebot qualifizierter Arbeitskräfte, Diversität als Erfolgsfaktor, flexiblen und bedarfsgerechten Personaleinsatz, aktive Personalentwicklung als Antwort auf dynamische Rahmenbedingungen, eine optimierte und transparente Verwaltungsorganisation durch „Wirkungsorientierung“ und das Fördern eines modernen Rechnungswesens, mit dienstrechtlichen Reformmaßnahmen die Leistungsfähigkeit sichern, sowie um den Weg des Ausbaues zur technologiebetriebenen Reform des öffentlichen Dienstes. Die Thesen sollen in den nächsten zwölf Monaten österreichweit breit diskutiert und die Umsetzung begonnen werden. Am Nachmittag gab es in vier Werkstätten die Möglichkeit



Eine vertiefende Evaluierung wurde bei acht Städten vorgenommen. Foto: Kufstein



Die Reformen beinhalten oft nur wenige Veränderungen, wie im digitalen Bereich.



Frau Bundesministerin Gabriele Heinisch-Hosek ging in ihrem Beitrag auf die zukünftigen Herausforderungen im Bereich des öffentlichen Dienstes ein.

des Lernens aus konkreten Reformprojekten. In der Werkstatt 1 stellte Michael Müllegger den Weg zur Grazer Konzernsteuerung vor; in der Werkstatt 2 stand mit Wolfgang Domian der Leobener Weg der integrierten Steuerung im Mittelpunkt. In der Werkstatt 3 diskutierte Otto Brodtrick wichtige Aspekte des Governance. In der Werkstatt 4 standen die KDZ-Erfahrungen mit konkreten Public Management-Reformen im Zentrum.

BürgerInnen in die Reformprozesse einbeziehen

Resümee des Workshops ist, dass die Public Management-Reformen zu intensivieren sind. Dabei ist insbesondere der Nutzen für die Politik stärker in den Mittelpunkt zu stellen: mehr Klarheit, wofür das Geld ausgegeben wird; mehr Verbindlichkeit und klare Verantwortlichkeit; Konzentration

auf das Wesentliche. Inhaltlich ist das strategische Management auszubauen, das Rollenverständnis von Politik und Verwaltung weiterzuentwickeln, Leistungsvereinbarungen in Verbindung mit Globalbudgets zu forcieren sowie BürgerInnen aktiver einzubeziehen, wie auch den BürgerInnen wieder mehr Verantwortung zurückzugeben. Für die Umsetzung bedarf es eines Stufenkonzepts; die Politik ist dort abzuholen, wo sie steht, mit ihren Bedenken und Bedürfnissen. Veränderungen sind positiv erlebbar zu machen; die Reformeckpunkte sind im Planungs- und Steuerungsprozess zu institutionalisieren. Schließlich bedarf es Lernpartnerschaften, da das Von- und Miteinander-Lernen Reformprozesse beschleunigt. Erfolge sind so einfacher zu erreichen und die Reformen können dadurch rascher verbreitet werden. ■

178.342 t

Recycling nutzt unserer Wirtschaft:
2010 wurden sage und schreibe 178.342
Tonnen Plastikflaschen und andere
Leichtverpackungen verwertet –
als wertvoller Rohstoff und wichtige
Energiequelle für Österreichs Industrie.
Danke allen, die mitsammeln.



Klima schonen und gewinnen!



Gewinnen Sie 1 von 5 zauberhaften
Wochenenden für 2 Personen in
einem Österreichischen Nationalpark.
(Teilnahme auch auf www.ara.at oder
www.facebook.com/ARA.recycling)

www.ara.at

SO MACHT RECYCLING SINN.

ARA

Altstoff Recycling Austria

Der KDZ-Quicktest 2011

Der KDZ-Quicktest ist ein Kennzahlen-Set, das einen schnellen Überblick über die finanzielle Situation einer Gemeinde zulässt. In den letzten Jahren hat sich der KDZ-Quicktest als vielfach erprobtes und nützliches Instrument zur Analyse und Steuerungen von Gemeindehaushalten erwiesen, weil er ohne großen Aufwand zuverlässige Ergebnisse liefert.

Der KDZ-Quicktest 2011 stellt eine Erweiterung des etablierten KDZ-Quicktests dar. Er ermöglicht mit demselben Aufwand eine noch präzisere Analyse.

Erweiterung des bewährten Quicktest

Wie gewohnt wird auch beim KDZ-Quicktest 2011 der Haushalt nach den etablierten Kriterien Ertragskraft, Eigenfinanzierungskraft, finanzielle Leistungsfähigkeit und Verschuldung analysiert. Auch die gewohnten Kennzahlen (Öffentliche Sparquote, Quote freie Finanzspitze, Eigenfinanzierungskraft, Verschuldungsdauer und Schuldendienstquote) bleiben erhalten. Die folgenden Neuerungen wurden implementiert:

Präzisere Bewertung: Die bisher bekannte Bewertung durch Schulnoten wird durch eine Punktwertung (es sind bis zu 100 Punkte zu erreichen) ergänzt. Dies ermöglicht eine präzisere Einschätzung.

Übersichtliche Gesamtbewertung: Die Gesamtbewertung wird im Zeitablauf dargestellt. Darüber hinaus ist durch die neue Darstellungsform die Ursachenanalyse für die Entwicklung auf einen Blick möglich (In nachfolgender Grafik: von 2008 auf 2009 schlechtere Bewertung durch weniger Punkte in der finanziellen Leistungsfähigkeit und Eigenfinanzierungskraft).



Ein Vergleich mit anderen Städten und Gemeinden hilft bei der Einschätzung der Lage.

Neue Kennzahlen: Mit dem Verschuldungsgrad (Schulden gemessen an den laufenden Einnahmen), der Quote der Schuldendeckungsart 1 und der Eigenfinanzierungsquote exkl. Kapitaltransfers werden Kennzahlen für eine noch aussagekräftigere Analyse im Rahmen des Gemeindefinanzbenchmarks ergänzt.

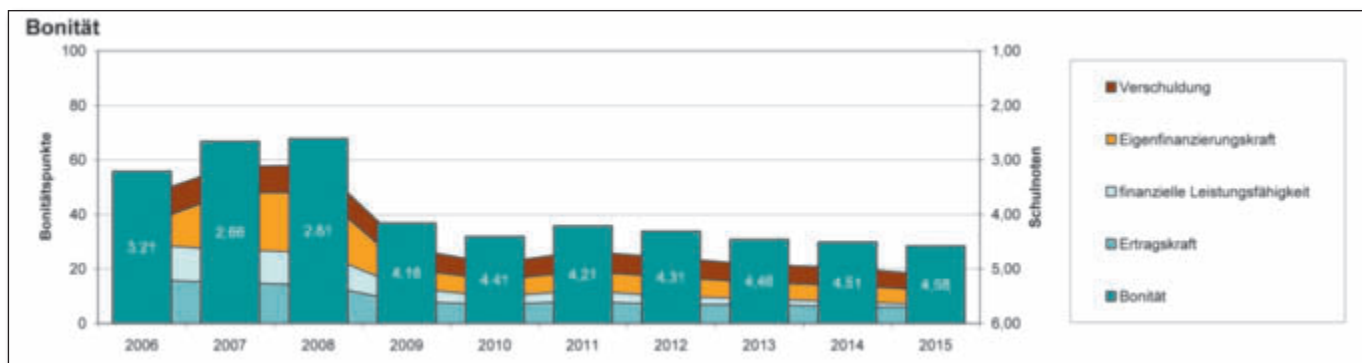
Gemeindefinanzbenchmark: Im KDZ-Quicktest 2011 wird es erstmals möglich sein, die eigenen Kennzahlen automatisch und präzise mit den (anonymisierten und kategorisierten) Ergebnissen anderer österreichischer Gemeinden zu vergleichen, um die eigene finanzielle Lage besser einzuschätzen.

Die Zielgruppe

Der KDZ-Quicktest 2011 basiert auf einer Excel-Arbeitsmappe, die ohne besondere Vorkenntnisse befüllt werden kann. Seit Ende Oktober 2011 steht die Arbeitsmappe Mitgliedern des KDZ und des Österreichischen Städtebundes sowie von der Bank Austria empfohlenen Gemeinden kostenlos zur Verfügung. ■

INFOS:

Download: www.praxisplaner.at bzw. KDZ-Mitgliederplattform; Kontakt: Mag. Manuel Köfel, Tel.: +43 1 8923492-38, E-Mail: koefel@kdz.or.at



Neue Geotrac Pro-Modelle lockten zur Lindner-Werksausstellung

www.lindner-traktoren.at

Innovationsführer Lindner präsentierte von 21. bis 26. Oktober 2011 seine neuen Profimodelle Geotrac 84, 94, 104 und 124 Pro – Ein weiteres Highlight war der Kommunaltag mit Vorführungen und einem Vortrag von Gemeindebundpräsident Helmut Mödlhammer

Traditioneller Fixpunkt im heimischen Traktorenkalender ist die Herbst-Werksausstellung des Tiroler Landmaschinenspezialisten Lindner, die von 21. bis 26. Oktober über die Bühne ging. Tausende Interessierte kamen ins Ausstellungszentrum nach Kundl und informierten sich über die Geotrac- und Unitrac-Serie, technologische Innovationen und über die vielfältigen Einsatzgebiete der Traktoren und Transporter aus dem Tiroler Unterland.

Im Blickpunkt: die neuen Geotrac-Pro-Modelle. Im Rahmen der laufenden Herbstaktion sind die Modelle Geotrac 84, 94, 104 und 124 in der speziellen Pro-Ausführung erhältlich. Einsatzgebiete der Traktoren sind das Grünland, Transportarbeiten, Landschaftspflege sowie der Winterdienst, der vor der Tür steht. „Wir orteten sowohl bei den landwirtschaftlichen Besuchern als auch bei den Gemeindevertretern reges Interesse an den Pro-Modellen“, erklärt Geschäftsführer Hermann Lindner.

Stärkstes Pro-Modell ist der Geotrac 124 Pro in der 50km/h-Ausführung, der 126 PS bei 550 Nm Drehmoment auf das Gelände bringt. Ausstattungshighlights sind die Fronthydraulik, die gefederte Achse, eine Druckluftanlage, Kabinenluftfederung, der IBC-Monitor und die leistungsstarke Automatik-Klimaanlage. Die elektronische Hubwerksregelung EHR mit Schwingungstilgung, die bei allen Geotrac-Pro-Modelle inkludiert ist, eignet sich ideal für den professionellen Feldeinsatz im Ackerbau und schont den Fahrer sowie die Anbaugeräte beim Transport.

Winterdienst im Fokus

Beim Kommunaltag am 25. Oktober stand der kommende Winterdienst im Mittelpunkt. Den fachlichen Auftakt des Schwerpunkttages für Bürgermeister und Fuhrparkleiter bildete das Lindner-Fuhrparksymposium. Bei diesem forderte Ge-

meindebundpräsident Helmut Mödlhammer den verstärkten Einsatz von Geräten, die im ganzen Jahr und universell eingesetzt werden können. Stefan Lindner, Geschäftsführer Technik, erörterte unter anderem die intensiven Prüfverfahren und die elektronische Vernetzung, die maßgeblich zu den höchsten Sicherheitsstandards der Lindner-Fahrzeuge beitragen. Am Nachmittag präsentierte Lindner die kommunale Vielseitigkeit von Unitrac und Geotrac – vom Transport über Streu- und Kehrarbeiten bis hin zum Böschungsmähen.

Gewinner

Im Rahmen des Fuhrparksymposiums wurde außerdem ein Unitrac 102 für drei Monate inklusive Streugerät und Schneepflug verlost. Der Preis ging ins Südtiroler St. Leonhard in Passeier: Ab Jänner wird der Winterdienst dort für mehrere Woche mit Transporter-Technologie aus Kundl verrichtet.

Lindner im Internet: www.lindner-traktoren.at



Lindner

Ottensheim und Puchenuau fusionieren ihre Bauhöfe

Beide Gemeinden haben den regionalen Gemeindeverband Wirtschaftshof Ottensheim-Puchenuau gegründet. Nach der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde und der Bestellung der Verbandsorgane wird der gemeinsame Bauhof ab Jänner 2012 die operative Tätigkeit aufnehmen.

Renate Gräf (Ottensheim), Manfred Arnezeder (Puchenuau), Klaus Wirth (KDZ)

Die Nachbargemeinden Ottensheim (ca. 4.800 EinwohnerInnen) und Puchenuau (ca. 5.000 EinwohnerInnen) betreiben jeweils einen eigenen Bauhof. Die Leistungen der beiden kommunalen Betriebe sind sehr typisch und auch sehr ähnlich. In Ottensheim wird vom Bauhof zusätzlich die Wasserversorgung betreut; außerdem wird in Ottensheim Personal für die private Müllabfuhr zur Verfügung gestellt. Auch die Personalausstattung ist vergleichbar hoch. In beiden Gemeinden besteht Anlass, die jeweiligen Bauhofstandorte zu überdenken. In Ottensheim, weil der Bauhof baulich überaltert und zu klein ist; in Puchenuau, weil der Bauhof ebenfalls erneuert werden müsste, und weil darüber hinaus über eine alternative Nutzung des bisherigen Standortes nachgedacht wird. Vor diesem Hintergrund ist von Seiten der Bürgermeisterin in Ottensheim und ihres Kollegen aus Puchenuau sowie der beiden AmtsleiterInnen die Idee entstanden, die beiden getrennten Bauhöfe organisatorisch an einem neuen gemeinsamen

Standort zusammenzulegen und diesen dann von beiden Gemeinden gemeinsam zu betreiben.

Erwarteter Nutzen der Kooperation

In Vorbereitung einer solchen organisatorischen Fusion wurde zunächst versucht abzuschätzen, ob eine Zusammenführung überhaupt vorteilhaft ist, und ob ein nennenswerter, insbesondere wirtschaftlicher Nutzen aus der Fusion resultieren würde. Dazu wurden die bisherigen Leistungen und Standards, die vorhandene Ausstattung (insbesondere Maschinen und Werkzeuge) sowie die verfügbaren Personalressourcen untersucht und die möglichen Potenziale einer Kooperation ermittelt. Die Analysen haben gezeigt, dass eine Fusionierung für beide Gemeinden ein nennenswertes wirtschaftliches Potenzial birgt.

Ein gemeinsamer Standort bietet aufgrund der reduzierten Flächenerfordernisse ein finanzielles Einsparpotenzial bei der Errichtung in Höhe von 504.000 bis 560.000 Euro. Unter der Annahme, dass die Förderung des Landes bei Kooperation auch höher ausfällt (zusätzliche 20%), könnten die beiden Gemeinden zusätzliche Investitionsmittel in Höhe von rund 360.000 bis 400.000 Euro erwarten. Durch eine Kooperation wird es möglich, einen Unimog/LKW weniger anzuschaffen und dadurch einmalig 150.000 bis 275.000 Euro (und zusätzlich die laufenden jährlichen Betriebskosten für einen LKW) zu sparen. Im laufenden Betrieb des gemeinsamen Bauhofes sind weitere Einsparungen (Betriebskosten, reduzierte Personalkosten) im Umfang von rund 80.000 Euro möglich. Diesen Einsparungen stehen zusätzliche Aufwendungen

durch einen erhöhten Verkehr zwischen den beiden Gemeinden und daraus resultierenden Aufwendungen gegenüber. Diese liegen aber nach Einschätzung des Projektteams deutlich unter den genannten Einsparungen.

Betriebs- und Errichtungskonzept

Mit Blick auf einen gemeinsamen Bauhofbetrieb wurde ein Errichtungs- und Betriebskonzept ausgearbeitet. Als Rechtsform wurde der Verband gewählt, insbesondere deshalb, weil zukünftig erhebliche Investitionen notwendig werden und einer festen, institutionalisierten Zusammenarbeit gegenüber anderen loseren Formen der Vorzug gegeben wurde. Angesichts der bald schon zu erwartenden Möglichkeit zur Bildung von Mehrzweckverbänden ist es offen, in Zukunft vielleicht weitere betriebliche Leistungen (z.B. Facility Management) im Rahmen dieses Verbandes erbringen zu lassen.

Überzeugungsarbeit und langer Atem waren notwendig

Ein großes Plus in diesem Projekt war sicherlich die große Einigkeit auf Seiten des/der Bürgermeisters/in und Amtsleiters/in der beiden Gemeinden, und dies trotz unterschiedlicher parteipolitischer Orientierungen. Ohne diese Einigkeit wäre das Projekt spätestens mit dem Auftreten erster Widerstände von Seiten des Personals bzw. einiger Gemeindegremien abgebrochen worden. Denn während die Spitzen von Politik und Verwaltung vor allem die Chancen des Projekts gesehen haben und sich vehement für eine Realisierung einsetzten (sie hatten dabei die Rückendeckung der Gemeindeabteilung und des Landes), wurden insbesondere



Ausführliche Infos waren für die Realisierung des Projekts hilfreich. Foto: Puchenuau



von den betroffenen MitarbeiterInnen und MandatarInnen die Nachteile in den Vordergrund gerückt und die Sinnhaftigkeit des Projekts in Frage gestellt (Mehraufwand an Fahrten zwischen den Gemeinden, Mehrkosten, Benachteiligung gegenüber der anderen Gemeinde). Ohne intensive Gespräche, eine offene und konsequente Informationspolitik und eine engagierte Überzeugungsarbeit des Bürgermeisters und seiner Amtskollegin bzw. der Amtleiterin und ihres Pendants in der Nachbargemeinde wäre dieses Projekt nicht möglich gewesen.

Hilfreich in der Überzeugungsarbeit war in diesem Zusammenhang auch, dass das Land Oberösterreich Gemeindekooperationen generell fördert und unterstützt¹ und speziell in diesem Fall relativ kurzfristige Unterstützung beim Neubau und auch den Ersatzbeschaffungen beim Fahrzeugpark in Aussicht gestellt hat. Damit können die erkannten räumlichen und fahrzeugtechnischen Defizite rascher behoben werden, als dies im Alleingang möglich gewesen wäre. Es sollten in absehbarer Zeit auch konkrete Veränderungen in diesem Bereich für alle Beteiligten sichtbar werden.

Aktueller Stand und nächste Schritte

Beide Gemeinden haben mittlerweile per Gemeinderatsbeschluss den „Regionalen Gemeindeverband Wirtschaftshof Ottensheim/Puchenau“ gegründet. Nach Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde und Bestellung der Verbandsorgane wird der Verband ab Jänner 2012 die operative Tätigkeit aufnehmen. Parallel dazu läuft die Personalsuche nach einem/r gemeinsamen BetriebsleiterIn. Die organisatorische Zusammenführung erfolgt daher mit Beginn des nächsten Jahres, vorerst unter Beibehaltung der bisherigen Standorte.

Die Auswahl des Standorts für den neuen gemeinsamen Bauhof erfolgt noch im Jahr 2011 anhand eines zwischen den Gemeinden abgestimmten Objektivierungsverfahrens.

Basis für den im Anschluss durchzuführenden Architektenwettbewerb bildet das vorliegende, vom Land Oberösterreich genehmigte, Raumprogramm mit einem Kostenrahmen von rund 2,4 Mio. Euro netto. Mit einem Baubeginn kann bereits 2013 gerechnet werden.

Im Jahr 2012 wird der Bauhof für beide Gemeinden seine Arbeit aufnehmen.

Foto: Ottensheim

Ausblick

Wesentlich für das Gelingen der Kooperation wird es sein, bereits in der Projektierungsphase die Basis für eine effektive Steuerung im laufenden Betrieb zu schaffen. Dadurch kann rasch unerwarteten Entwicklungen gegengesteuert werden. Generell muss man sich als Kooperationsgemeinde darüber im Klaren sein, dass die Begleitung einer Kooperation nicht mit der Realisierung enden kann. Ständige Pflege und Steuerung sind notwendig, um die Kontinuität und Weiterentwicklung der Zusammenarbeit zu fördern. ■

¹ So wurden etwa auch die Kosten für die externe Begleitung vom Land Oberösterreich getragen.

Ertragsanteilsvorschüsse für November 2011 (Beträge in 1.000 Euro)

a) Berechnungsbasis für die Vorschüsse an gemeinschaftlichen Bundesabgaben (GBA)

	Ertrag für 11/2011 ¹⁾	Veränderung ggü. 11/2010	Ertrag für 01-11/2011	Veränderung ggü. 01-11/2010
	in 1.000 EURO	in %	in 1.000 Euro	in %
GBA mit einheitlichem Schlüssel	5.010.240	4,8%	59.342.379	6,9%
davon:				
Veranlagte Einkommensteuer	47.720	417,8%	2.359.524	5,7%
Lohnsteuer	1.726.259	-1,8%	19.235.820	4,4%
Körperschaftsteuer	497.940	86,6%	4.474.879	27,3%
Umsatzsteuer	1.961.584	1,1%	21.361.032	3,7%
Mineralölsteuer	329.962	15,0%	3.801.967	9,2%
GBA mit speziellen Schlüsseln	147.368	1,0%	1.556.002	3,8%
davon:				
Bodenwertabgabe	24	-64,1%	5.572	-2,1%
Werbeabgabe	6.606	-7,6%	106.465	3,7%
Grunderwerbsteuer	67.050	0,3%	675.052	3,8%
GBA gesamt	5.157.608	4,7%	60.129.468	6,8%

¹⁾ i.d.R. basierend auf dem Steueraufkommen des zweiten vorangegangenen Monats

b) Gemeindeertragsanteile

	Vorschuss für 11/2011	Veränderung ggü. 11/2010	Vorschuss für 01-11/2011	Veränderung ggü. 01-11/2010
	in 1.000 EURO	in %	in 1.000 Euro	in %
Burgenland	16.853	11,2%	191.194	9,9%
Kärnten	41.510	9,6%	460.925	7,3%
Niederösterreich	107.660	10,2%	1.210.875	9,9%
Oberösterreich	102.159	9,1%	1.152.873	8,8%
Salzburg	46.240	12,3%	510.401	9,1%
Steiermark	83.956	12,4%	939.231	9,8%
Tirol	56.633	13,8%	635.838	9,0%
Vorarlberg	29.937	10,6%	341.394	10,0%
Wien	162.584	5,9%	1.864.917	7,1%
Summe	647.532	9,6%	7.307.647	8,7%

Frohe Festtage

Guten Rutsch!

Der Silvesterpfad führt auch heuer wieder von der Altstadt bis zum Prater, wo das Feuerwerk um Mitternacht über die Bühne geht. 14–2 Uhr
www.wien-event.at

Schau:

Angelo Soliman

Die traurige Geschichte des „fürstlichen Hofmohren“.
Bis 29. 1. 2012, Wien Museum,
4., Karlsplatz,
Telefon 01/505 87 47
www.wienmuseum.at

Christbäume entsorgen

Misttelefon 01/546 48

Notruf-nummern

Feuerwehr: 122
Polizei: 133, Rettung: 144
24-Stunden Frauennotruf:
01/71 71 9, Psychiatrischer
Notruf: 01/313 30
Telefonseelsorge: 142

Ramba Zamba

Riesenspielfest

Eintritt frei! 4.–6. 1. 2012,
14–19 Uhr, 1., Rathaus,
Tel. 01/40 00-84400
www.kinderinfowien.at

Kino

Verkürzt die Zeit bis zur Bescherung.

24. 12., „Mama Muh und die Krähe“,
11 Uhr, „Mein Freund Knerten, 14 Uhr
wienXtra-cinemagic,
1., Friedrichstraße 4,
Telefon 01/40 00-83400, EUR 4
www.cinemagic.at

Essen gehen

Infos zu Lokalen, die am
24. 12. & 31. 12. offen haben.
Stadtinformationszentrum,
1., Friedrich-Schmidt-Platz 1,
Tel. 01/525 50, Mo–Fr 8–18 Uhr,
www.buergerdienst.wien.at

spielebox-winterspieltage

24. 12., 10–14 Uhr,
27.–30. 12., 14–17.30 Uhr,
Teilnahme gratis!
wienXtra-spielebox,
8., Albertgasse 35/II,
Tel. 01/40 00-83424
www.spielebox.at

Zu den Festtagen rund um Weihnachten und Silvester bietet Wien eine Reihe von Veranstaltungen, aber auch Hilfe und Unterstützung. Was wo und wann über die Bühne geht, erfahren die Wienerinnen und Wiener schnell und einfach in der Veranstaltungsdatenbank.
Stadtinformationszentrum: 1., Friedrich-Schmidt-Platz 1, Telefon 01/525 50, geöffnet Mo–Fr 8–18 Uhr, Heiliger Abend (24. 12.) und Silvester (31. 12.) 8–12 Uhr. www.veranstaltungen.wien.at
Alles zum Dienstleistungs- und Serviceangebot der Stadt Wien finden Sie unter www.wien.at

Stadt  Wien

EUROPA FÄNGT IN DER GEMEINDE AN

Viele Entscheidungen der EU reichen weit in die österreichischen Gemeinden hinein. Mit der Initiative „Europa fängt in der Gemeinde an“ wollen das Bundesministerium für europäische und internationale Angelegenheiten und die Vertretung der Europäischen Kommission BürgermeisterInnen und GemeindevertreterInnen als Europa-Beauftragte gewinnen und ihnen Wissen, Erfahrung und Kontakte vermitteln – damit die EU auch in den österreichischen Gemeinden (be)greifbarer wird.

Servicepaket für Europa-GemeinderätInnen

- EU-Helpline im Außenministerium
- E-Mail-Newsletter mit kompakten Informationen und Fakten zu aktuellen EU-Fragen
- Bildungs- und Informationsreisen zu den EU-Institutionen nach Brüssel
- maßgeschneiderte Aus- und Weiterbildung
- jährliches Netzwerktreffen der Europa-GemeinderätInnen

Nehmen Sie diese Serviceleistungen in Anspruch und beteiligen Sie sich an dieser Initiative!

KONTAKT

Helpline für Europa-GemeinderätInnen: 0501150-3805

Zum Ortstarif aus dem österreichischen Festnetz

E-Mail: abti3@bmeia.gv.at