

ÖGZ

11/2012

ÖSTERREICHISCHE GEMEINDE-ZEITUNG

Das Magazin des Österreichischen Städtebundes



Österreichischer
Städtebund

KLIMASCHUTZ
RESSOURCENEFFIZIENZ
ENERGIEWENDE
NACHHALTIGE STRATEGIEN
SMARTE BÜRGERINNEN
ELEKTROMOBILITÄT
ERNEUERBARE ENERGIE
INFORMATIONS- UND
KOMMUNIKATIONSTECHN

WIE URBANITÄT DER ZUKUNFT AUSSIEHT

Smart Cities – intelligente Städte

INHALT

GENERALSEKRETÄR



Die Stadt – ein lebendiges Labor

Die Stadt von Morgen forciert bereits heute umweltfreundliche Mobilitätsarten und fördert intelligente Gebäude, die wenig bis keine Energie von außen brauchen, und setzt neue Standards in Sachen Lebensqualität für ihre Bürgerinnen und Bürger. Urbane Technologien stehen daher bei der Entwicklung von smarten Energie-, Mobilitäts- und Urbanisierungskonzepten zunehmend im Vordergrund. Österreichweit folgen bereits zahlreiche Städte den Prinzipien einer Smart City – damit übernimmt unser Land eine Vorreiterrolle in Europa: Bereits jedes 10. Smart-City-Projekt findet in Österreich statt. Wenn es um Nachhaltigkeit und CO₂-Reduktion geht, ist besonders der öffentliche Verkehr, der die Lebensader einer Stadtregion darstellt, ein Knotenpunkt. Daher fordern die österreichischen Städte, die öffentlichen Mittel zur Finanzierung des Umweltverbunds möglichst effizient und transparent einzusetzen und einheitliche Kriterien bei der Bewertung von Projekten und der Vergabe von Förderungen zugrunde zu legen. Aus diesem Grund hat der Österreichische Städtebund das „Umweltverbund-Rankingmodell“ beauftragt, welches im Rahmen einer Konferenz zum Thema „Urbane Mobilität“ am 30. November im Wiener Rathaus vorgestellt wird.

Dr. Thomas Weninger
Generalsekretär des Österreichischen Städtebundes

- 2 *Generalsekretär Thomas Weninger*
Die Stadt – ein lebendiges Labor
Editorial des Generalsekretärs des Österreichischen Städtebundes
- 3 *Bürgermeister Michael Häupl*
Stadtentwicklung nachhaltig & ressourceneffizient
Vorwort des Präsidenten des Österreichischen Städtebundes
- 4 *Aktuelle Meldungen*
Städtebund Aktuell & Kommunalnews
Kurzberichte aus den Bundesländern
- 10 *Melanie Lutz*
Smart Cities international
Die zukünftige Entwicklung der Städte
- 12 *Andreas Dorda, Hans-Günther Schwarz, Walter Wasner*
Smart Cities & Mobilität
Initiativen des BMVIT
- 15 *Anton Schuller*
Hartberg wird zur Smart City
Smart-City-Themen haben auch für Kleinstädte große Bedeutung
- 18 *Daniela Kain*
Intelligente Städte mit komplexen Lösungen
Interview mit Theresia Vogel, GF des Klima- und Energiefonds
- 20 *Rudolf Giffinger*
Zwei Städte – eine Idee
Die Energieregion Weiz-Gleisdorf
- 22 *Thomas Madreiter, Ina Homeier-Mendes*
Profilbildung und Positionierung von Smart Cities
Die Städte in Europa stehen vor massiven Herausforderungen
- 24 *Agnes Streissler*
Die „smart city Wien“-Initiative
Technologien und Systeme zur Bewältigung der Zukunftsfragen
- 27 *Detlef Raphael*
Was Sie bei der Planung beachten sollten
Smart Cities sind ein wichtiger Zukunftstrend
- 29 *Georg Benke*
Kommunen aktiv bei deutscher Energiewende
Deutschland will bis 2022 die Klimaschutzziele verwirklichen
- 30 *Melanie Lutz*
Energiearmut: Was ist zu tun?
Eine Situation mit dramatischen Folgen
- 32 *Melanie Lutz*
Die „Zentrumszonen“ in Niederösterreich
Ein Erfolgsmodell zur Wiederbelebung der Ortskerne

- 35 *Michael Leitgeb*
Neues Leben in alten Städten
Die Wiederherstellung einer intakten städtischen Multifunktionalität
- 38 *Friedrich Klug*
Die Folgen der Eisenbahn-Kreuzungsverordnung
Kosten und finanzielle Auswirkungen für die Gebietskörperschaften
- 40 *Alexandra Schantl*
Mehr EU-Förderungen für die Städte ab 2014?
Österreichs Städte müssen jetzt aktiv werden
- 44 *Nikola Hochholdinger, Thomas Prorok*
Handlungsfeld Stadtregion
Bedarf und Potenziale für gemeinschaftliches Handeln
- 46 *Klaus Wirth*
Gemeindefusion: Gibt es Alternativen?
Strukturreformen und/oder freiwillige Kooperationen
- 50 *Johannes Laber*
Investitionen für die Siedlungswasserwirtschaft
Diese bleiben weiterhin ein bedeutender Konjunkturmotor
- 52 *Guido Dermbauer*
LED-Offensive der Stadt Wels
Ein Projekt für die öffentliche Beleuchtung der Stadt
- 54 Rückblick auf den CIRIEC-Kongress
Die Zukunft der öffentlichen Wirtschaft
- 56 *Stephanie Schwer*
Bewertungsverfahren für Mobilitätsprojekte
Das Projekt „Umweltverbund Ranking- und Bewertungsmodell“
- 62 Judikatur

IMPRESSUM: ÖGZ. Österreichische Gemeinde-Zeitung Ausgabe Nr. 11/2012. 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; Chefredakteurin des Österreichischen Städtebundes: Mag.^a Silvia Stefan-Gromen, Tel. +43(0)1/4000-89983, Fax: +43(0)1/4000-7135; Cover und Fotos: Markus Wache; Redaktion ÖGZ: Martin Hampeljs (Grafik), Mag. Michael Krause, Mag. Bernhard Plos, Mag. Roland Preiss (CvD) • Reproduktion: Repromedia Druckges.m.b.H. Nfg. KG, Leberstraße 122, 1110 Wien • Druck: Druckerei Wograndl, 7210 Mattersburg, Druckweg 1 Auflage: 6.000 • Erscheinungsweise 2012: 10 Ausgaben • Cover: Markus Wache, 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.

PRÄSIDENT

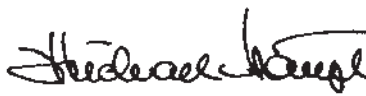


Stadtentwicklung: nachhaltig, urban, ressourceneffizient

Bereits heute leben mehr Menschen in Städten als auf dem Land, und dieser Trend wird sich weiter fortsetzen. Warum wir gerade jetzt handeln müssen, liegt auf der Hand: Weltweit nehmen Städte nur zwei Prozent der Fläche ein, verbrauchen aber mehr als 75 Prozent der Ressourcen.

Die EU-Kommission verfolgt seit dem Jahr 2011 die „European Smart Cities and Communities“-Initiative, deren Hauptziel die Steigerung der Energieeffizienz europäischer Städte ist. So soll bis zum Jahr 2020 die Energieeffizienz um 20 Prozent erhöht und der CO₂-Ausstoß bis 2050 um 60 Prozent reduziert werden. Gerade der Verkehr bietet die größten Einsparungspotenziale. Städte und ihr Umland müssen gemeinsame Konzepte verwirklichen, um dem erhöhten Verkehrsaufkommen entgegenzuwirken – sie haben eine Schlüsselfunktion für die Erreichung der EU-Ziele.

Die Zeit ist reif für intelligente Städte. Neben smarten Gebäuden sowie der Mobilität und Energieeffizienz stehen aber auch soziale Aspekte im Vordergrund: Es sollen sich alle Generationen und Kulturen wohlfühlen und es soll ein Nebeneinander von Wohnbereichen, Arbeitsstätten, Gastronomie und Erholungsräumen umgesetzt werden. In der „Stadt der kurzen Wege“ liegt die Zukunft.



Bürgermeister Dr. Michael Häupl

Präsident des Österreichischen Städtebundes

IMMER MEHR MENSCHEN ZIEHEN IN STÄDTE

„UN World Habitat Day“ am 1. Oktober

Der Zuzug in die Städte ist weltweit zu beobachten: Schon mehr als die Hälfte der Gesamtbevölkerung lebt in urbanen Räumen, es gibt bereits über 400 Millionenstädte. In Europa ist die Urbanisierung noch weiter fortgeschritten – hier leben mehr als 70 Prozent der Bevölkerung in Städten.✶

Um auf diese Entwicklung aufmerksam zu machen und den Lebensstandard in Städten weltweit auszubauen, wurde von den Vereinten Nationen der jeweils erste Montag im Oktober zum „Tag der Städte“, dem „World Habitat Day“ erklärt.

Am 1. Oktober 2012 stand der World Habitat Day unter dem Titel „Changing Cities - Building Opportunities“. Am World Habitat Day finden weltweit Veranstaltungen statt, um über den Zustand der städtischen Entwicklung zu informieren und über die Zukunft der Städte zu diskutieren.

„Städte sind Laboratorien des Fortschritts und der sozialen Veränderung, sie spiegeln auf kleinstem Raum gesellschaftliche Entwicklungen wider und sind gleichzeitig Vorreiter bei Lösungen dieser Probleme“, betonte der Generalsekretär des Österreichischen Städtebundes, Thomas Weninger.

Neben den funktional zusammenhängenden Stadtregionen arbeiten und wachsen die europäischen Städte immer mehr auch über die Staatsgrenzen hinweg zusammen, agieren und präsentieren sich international als wirtschaftlich starke, prosperierende Metropolen und leisten so einen wesentlich Beitrag zum Wachstum und Ansehen der Europäischen Union insgesamt.

Weltweite Urbanisierung

Weltweit leben inzwischen mehr Menschen in Städten als auf dem Land. Der Bevölkerungsfonds der Vereinten Nationen rechnet mit insgesamt 5 Milliarden StädterInnen im Jahr 2030, was einem Anteil von 60 Prozent der Weltbevölkerung entsprechen würde. Im Jahr 2050 sollen schließlich sogar 70 Prozent der Weltbevölkerung in den Städten und Megacities rund um den Globus leben. Auch innerhalb der EU lebt bereits die Mehrheit der Menschen in urbanen Räumen. Aktuell sind es rund 70 Prozent, ein weiteren Anstieg auf 80 Prozent bis 2050 ist wahrscheinlich.

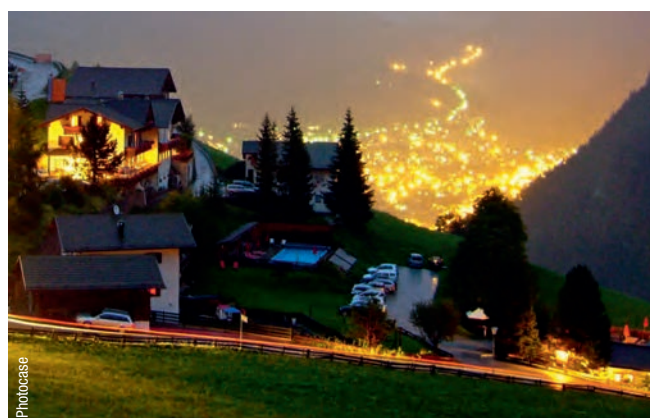
Zuzug in Städte auch in Österreich stark

In Österreich hatten im Jahr 2011 bereits 55 Prozent der Bevölkerung den Wohnsitz in einer der 73 Städte mit mehr als 10.000 EinwohnerInnen. Und der Trend zum Zuzug in die Stadtgebiete hält auch hier weiter an. Für Wien musste die Wachstumsprognose sogar verdoppelt werden. Dieser Prozess der Verstädterung hat zu starken Verkehrsproblemen geführt, was neben der hohen

Flächeninanspruchnahme (Straßen, Parkplätze), den Staukosten und der Lärmentstehung vor allem zu Umwelt- und Luftverschmutzung beiträgt. Für die Stadtentwicklung ergibt sich neben neuen Herausforderungen für eine geordnete und ressourceneffiziente Verkehrs- und Siedlungsentwicklung vor allem eine große Chance, zukunftsorientierte, nachhaltige Lösungsansätze zu fördern und umzusetzen.

Smart Cities als Zukunftskonzept

Mittels des Smart-City-Konzepts können diese Ansätze und Maßnahmen gebündelt und in ihrer Gesamtheit bewertet



werden. Die Smart-City-Initiativen („SMART“ = „sustainable, mobile, attractive, resilient and tolerant“) beruhen auf dem Ansatz, verschiedene Aspekte der Planung auf ein gemeinsames Ziel hin zu harmonisieren, um die knappen Ressourcen nachhaltig zu nutzen. Dabei liegt der Schwerpunkt auf der Implementierung netz- und infrastrukturbestimmter Dienstleistungen (Wasser, Abwasser, Kanal, Energieversorgung und Telekommunikation) sowie personeller Dienstleistungen (Bildung, Pflege, Kinderbetreuung), wodurch neue Steuerungsprozesse initiiert werden können und man so zu einer ressourcenschonenden und effizienten Nutzung der Ver- und Entsorgungssysteme oder der Verkehrssysteme gelangt. Die österreichischen Städte orientieren sich bereits an diesen Grundsätzen. 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. „Die österreichischen Städte und Stadtregionen haben ihren Weg in eine ‚smarte‘ Zukunft bereits angetreten“, so Generalsekretär Weninger.

Mehr Informationen zum „UN World Habitat Day“ unter:
<http://www.unhabitat.org/categories.asp?catid=9>

Liebe Leserin, lieber Leser! Ihre Meinung ist uns wichtig.

Wenn Sie Wünsche, Anregungen oder Beschwerden bezüglich der Österreichischen Gemeinde-Zeitung ÖGZ haben, richten Sie diese bitte an folgende Adresse: Österreichischer Städtebund, Rathaus, Stiege 5, Hochparterre, A-1082 Wien; Tel.: (01) 4000-89980; Fax: (01) 4000-99 89980; E-Mail: post@staedtebund.gv.at.


Österreichischer
Städtebund

Parkerleichterung für Stadtmenschen

Mit dem Zuwachs der Menschen, die in der Stadt leben oder arbeiten, wächst auch der Bedarf an Parkplätzen. Integrierte Parkraumlösungen als Teil innovativer City-Konzepte spielen dabei eine wichtige Rolle.

SKIDATA, ein weltweit führender Anbieter für Zugangsmanagement, bietet Lösungen im Bereich Wohnungsparken, Office Parking sowie Park & Ride und zeigt darüberhinaus, wie eine Städtelösung von morgen aussehen könnte.

Schon am Parkplatz zuhause ankommen

Bieten Sie Stadtmenschen einen Parkplatz in der nahen Umgebung deren Wohnung oder Arbeitsplatz. Mit SKIDATA verbinden Sie Ihre existierende Infrastruktur kostengünstig mit modernem, professionellem Parkplatzmanagement. Ein RFID Tag (key-tag) ermöglicht den Benutzern bequemes Ein- und Ausfahren: An der Windschutzscheibe des Autos befestigt erkennt ein Long-Range Leser die Zugangsberechtigung automatisch und öffnet das Rolltor. Die zentrale Verwaltung von Anrainern und deren Berechtigung zur Stellplatznutzung erfolgt online durch den Vermieter.

Office Parking und Park & Ride mit höchstem Kundenservice

Eine effiziente B2B-Lösung bietet SKIDATA im Bereich Office Parking: Business Parks vergeben beliebige Parkplatzkontingente an ansässige Firmen. Diese wiederum verwalten ihre gemieteten Parkplätze über ein Online-Portal selbst. Die Verrechnung an die Firmen erfolgt periodisch mittels integrierter Billing-Funktionalität. „Seamless Travelling“ ist das Stichwort bei der Integration des Nahverkehrs mit Parkraumlösungen. Pendler können mit nur einem Ticket bei Park & Ride-Anlagen parken und damit in öffentliche Verkehrsmittel umsteigen. Durch Nutzung des Nahverkehrs erworbene Loyalty-Punkte können wiederum für das Parken verwendet werden. Die Berechtigung erwerben Pendler über ein Online-Portal selbst. Dort können auch zusätzliche Services wie Parkplatz-Reservierungen oder Zugang zu Elektroladesäulen bezogen werden.

Willkommen in der Zukunft

Alle diese Einzellösungen lassen sich mit SKIDATA sehr einfach zu einer übergreifenden City-Lösung zusammenführen. Verbinden Sie Parkplatzlösungen mit dem Nahverkehr und Zugang zu öffentlichen Einrichtungen. Alle Services können mit nur einer Karte konsumiert werden und werden periodisch abgerechnet. Eine integrierte Plattform-Lösung dient der Kunden-Verwaltung auf Seiten der Gemeinden als auch zur Selbstverwaltung der Nutzer. Anrainer, Touristen, Stadtbesucher, sie alle werden es Ihnen danken.

Kontakt:

SKIDATA AG - Wien

www.skidata.at

Telefon: +43 2236 377 430 6216

E-Mail: barbara.thaller@skidata.com



Im Sinne von urbaner Mobilität, fokussiert sich SKIDATA auf die technologische Umsetzung von vernetzten Konzepten, die für grenzenlosen Zutritt sorgen. Zu dem Destinations-Angebot zählen übergreifende Plattformen für Anrainerparken, Park & Ride inklusive Laden des Elektrofahrzeuges, Parken im innerstädtischen Bereich, sowie Zutritt zum Freizeitpark. Eine City Card, viele Leistungen!

FH VORARLBERG HAT PARTNERSCHAFT MIT US-UNIVERSITÄT

Die Drexel University in Philadelphia und die Fachhochschule Vorarlberg wollen langfristig zusammenarbeiten. Ziel ist der regelmäßige Austausch von ProfessorInnen und Studierenden, da beide Hochschulen ähnliche Studienrichtungen und Ausbildungen anbieten. Konkret gab es bereits zwei Gastprofessuren von Drexel-ProfessorInnen in Dornbirn. Die weitere Zusammenarbeit zu vertiefen, war das Ziel eines kürzlich erfolgten Besuchs einer Delegation von Land, Stadt und der Fachhochschule in Philadelphia. Auch Landesrätin Andrea Kaufmann nahm an der Studienreise teil: „Für das Land Vorarlberg als Wissenschafts- und Forschungsstandort ist die Kooperation der Fachhochschule Vorarlberg mit der renommierten Drexel University in Philadelphia eine enorme Chance, zumal auch ähnliche Studienschwerpunkte angeboten werden.“ Die Drexel University wurde 1891 von Antony Drexel gegründet, gehört zu den renommierten Universitäten der US-Ostküste und hat rund 17.000 Studierende.



REINHOLD SUTTNER WURDE 85

Der ehemalige Vorsitzende des Bundesrats beging am 31.10.2012 seinen 85. Geburtstag. Geboren wurde Suttner 1927 in Wien, wo er Volks- und Hauptschule und von 1941 bis 1944 die Handelsakademie besuchte. Nach seiner Rückkehr aus dem Krieg – Suttner wurde 1944 noch als Jugendlicher in die Wehrmacht eingezogen –, trat er 1946 in den Dienst der Stadt Wien ein, wechselte 1948 als Bediensteter zur Arbeiterkammer Niederösterreich und war von 1951 bis 1962 bei der Arbeiterkammer Wien beschäftigt. Politische Heimat Suttners ist die SPÖ Wien. Zwischen 1962 und 1968 war er Bezirksvorsteher von Wien/Liesing, von 1968 bis 1973 übte er die Funktion eines Amtsführenden Stadtrates von Wien aus. Danach zog er als Abgeordneter in den Wiener Landtag ein, dessen Erster Präsident er von 1978 bis 1979 war. Dem Bundesrat gehörte Suttner von 1979 bis 1987 an, im zweiten Halbjahr 1986 übernahm er den Vorsitz in der Länderkammer. Darüber hinaus leitete er von 1981 bis 1987 als Generalsekretär den Österreichischen Städtebund und war von 1982 bis 1987 Delegierter zur Ständigen Konferenz der Gemeinden und Regionen beim Europarat.

LEOPOLD SPITZER VERSTORBEN

Regierungsrat, Bürgermeister a.D. und Ehrenbürger der Stadt Wels Leopold Spitzer ist am 16. September 2012 im Alter von 94 Jahren verstorben.

Spitzer war der längstdienende Bürgermeister der Stadt Wels in der Zweiten Republik. Er übte sein Amt von 1963 bis 1982 aus. Während seiner Amtszeit wurde Wels zur Statutarstadt. Leopold Spitzer wird mit der Geschichte der Stadt immer verbunden bleiben.

KOMMUNALPOLITIKER RUDOLF TILLIAN FEIERTE 99. GEBURTSTAG



Die Biographie von Rudolf Tillian verweist auf ein verdienstvolles und erfolgreiches politisches Wirken: 31 Jahre Bürgermeister, 29 Jahre Mitglied des Kärntner Landtages und 21 Jahre Präsident des Kärntner Gemeindebundes. Am Montag, den 24. September 2012 feierte Tillian seinen 99. Geburtstag. Der Österreichische Städtebund gratuliert nachträglich sehr herzlich.

SPIELEFEST MIT ATTRAKTIONEN

Wenn die Tage kürzer und die Nächte länger werden, hat ihre Stunde geschlagen: Brett-, Karten- und Gesellschaftsspiele versüßen uns alle Jahre wieder mit jeder Menge Spielspaß und Spannung die kalte Jahreszeit. Traditioneller Höhepunkt des Spiele-Herbstes ist auch heuer wieder das Spielefest im Austria Center Vienna, diesmal von 16. bis 18. November, jeweils von 9 bis 19 Uhr. Mehr als 5.000 Spiele-Neuheiten und Klassiker der großen Spieleverlage warten darauf, an über 1.500 Spieltischen getestet zu werden. Die veranstaltende IG Spiele rechnet wie in den letzten Jahren mit rund 70.000 BesucherInnen. Info: www.spielefest.at



MIT ERINNERUNGEN VON DAMALS STADT-EVENT GEWINNEN

Auch heuer wird die „NIVEA Vital Remember the Feeling Tour 2012“ für alle tanzfreudigen Junggebliebenen mit Chris Lohner und der Live-Band Monti Beton wieder in einigen Städten Station machen. Musikalisch begleitet werden die BesucherInnen von der Kultband „Monti Beton“, die mit Evergreens und Hits für Partylaune sorgt. Bestsellerautorin Chris Lohner liest und unterhält mit einem Best-off ihrer Bücher (u.a. aus „Wer liegt da unter meinem Bett?“) und entführt mit unterhaltsamen Geschichten in die schönsten Jahrzehnte des 20. Jahrhunderts. Die Tourdaten: Graz am 13.11., Salzburg am 22.11, sowie in einer Gewinnerstadt am 28. November 2012.

Achtung! Die Veranstalter verlosen ein Stadt-Event

„Auftrag“ an die Gemeinden ist, die Tour an die Zielgruppe zu kommunizieren. Jene Gemeinde, welche bis vier Wochen vor dem geplanten Termin am 28.11. die meisten Stimmen von BürgerInnen generiert, gewinnt das Event. Die Gemeinde stellt dafür lediglich einen Veranstaltungsraum (idealerweise für bis zu 500 BesucherInnen) zur Verfügung. Am Mittwoch, 28. November 2012, wird diese Veranstaltung – selbstverständlich für alle Gäste und die Gewinnerstadt gratis (Wert der Tickets 25 Euro) – stattfinden. Nur die Stadtgemeinde mit den meisten Stimmen bekommt den Zuschlag für die Veranstaltung mit Chris Lohner und Monti Beton sowie Nivea-Tour-Tickets im Wert von mehr als 10.000 Euro für ihre Stadt.

Mehr Infos unter: www.nivea.at/vital



UNSERE ERFAHRUNG IST IHR VORTEIL

GEBÄUDE- UND ANLAGENTECHNIK | ROHRLEITUNGSBAU | GEBÄUDEMANAGEMENT | ENERGIESPAR-CONTRACTING | SYSTEMWARTUNG

Heizung, Klima Kälte Lüftung, Sanitär, Brandschutz, Rohrleitungsbau, Mess- Steuer- und Regeltechnik, Elektrotechnik, Gebäudemanagement



**COFELY Österreich mit Hauptsitz in Wien und Niederlassungen
in Budapest, Bukarest, Kiev, Moskau und Warschau betreut europaweit seine Kunden.**



COFELY Gebäudetechnik GmbH

Leberstraße 120; 1110 Wien
Tel. +431 74036 0
Fax +431 74036 100
E-Mail: office@cofely.at
Homepage: www.cofely.at

Filialen in St. Pölten, Traun, Linz und Graz

BEZAHLTE ANZEIGE



1000 JAHRE STOCKERAU

Mit einer Festsitzung wurde am 13. Oktober in Stockerau das 1000-Jahr-Jubiläum der Stadtgemeinde gefeiert. „Was aus diesem Jubiläumsjahr der Stadt Stockerau gelernt werden kann, ist zum einen das Empfinden von Dankbarkeit und das klare Bekenntnis zur ureigenen Heimat. Zum zweiten ist es das Vertrauen in die eigenen Stärken: in dieser Region und in der Stadt Stockerau selbst musste in der Vergangenheit härter gearbeitet werden als anderswo und doch konnten die Herausforderungen gut gemeistert werden. Wenn wir auf diese Stärken vertrauen, sind wir auf dem richtigen Weg und müssen nicht bangen, auch künftige Herausforderungen gut bewältigen zu können. Zum dritten darf nicht vergessen werden, dass das Miteinander sowohl das Land als auch die Stadt groß gemacht hat“, sagte Landeshauptmann Erwin Pröll in seiner Festansprache und unterstrich, dass die Stadt Stockerau für die Entwicklung des Weinviertels viel geleistet habe.

Neben Pröll kamen im Rahmen der Feierstunde auch Persönlichkeiten der im Gemeinderat von Stockerau vertretenen Fraktionen zu Wort, die u.a. auf die geschichtliche und gesellschaftliche Entwicklung der Stadt und auf die Notwendigkeit des Dialogs und der Offenheit eingingen. Ebenfalls zu Wort kam der Bürgermeister der deutschen Partnerstadt Andernach, Achim Hütten, der auf die große Bedeutung des Pflgens von Freundschaften verwies und – insbesondere auch vor dem Hintergrund der Verleihung des Friedensnobelpreises an die Europäische Union – seine Freude über die Städtepartnerschaft zwischen Andernach und Stockerau zum Ausdruck brachte. Anlässlich des 1000-Jahr-Jubiläums fanden in Stockerau heuer bereits mehrere Festveranstaltungen statt und es wurde auch eine 40-seitige Festschrift herausgebracht. Die erste urkundliche Erwähnung Stockeraus erfolgte im Jahre 1012 und steht mit dem Heiligen Koloman – dem früheren Landespatron Niederösterreichs – in Zusammenhang: der 13. Oktober ist der Kolomanstag. www.stockerau.gv.at

NEUE BROSCHÜRE ERSCHIENEN: FUSSVERKEHR IN ZAHLEN

Die 132-seitige Broschüre stellt die Bedeutung des Fußverkehrs als Teil des integrierten Gesamtverkehrssystems dar und gibt einen Überblick über den Fußverkehr anhand von Zahlen, Daten und Fakten aus den unterschiedlichsten Themenbereichen. Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hat diese Broschüre in Zusammenarbeit mit „Walk-space.at“ – der Österreichische Verein für FußgängerInnen – herausgebracht. Die Broschüre wurde auch bei der 6. österreichischen Fachkonferenz für FußgängerInnen am 9. November vorgestellt. Infos: www.walk-space.at



STADTGEMEINDE VÖCKLABRUCK WIRD ENERGIESPARGEMEINDE

Eine Energieeinsparung von 50 Prozent im Gebäudebereich – ohne jeglichen Komfortverlust – zeigen die kostenlosen Energie-Checks auf „www.energiespargemeinde.at“, die für private Haushalte, Betriebe, landwirtschaftliche Betriebe und öffentliche Einrichtungen zur Verfügung stehen.

Mit dem Haus-Check kann jede/jeder HausbesitzerIn

- sein eigenes Haus virtuell nachbauen,
- die relevanten Kennzahlen in Form eines virtuellen Energieausweises erhalten,
- sein Haus virtuell sanieren und sofort die Auswirkungen der einzelnen Maßnahmen auf den Energieverbrauch sehen,
- sich anhand eines zu definierenden Budgets einen Sanierungsvorschlag erstellen lassen,
- sich zu den gewünschten Wirtschaftstreibern vermitteln lassen.

Neben den privaten Haushalten können aber auch UnternehmerInnen und LandwirtInnen vom Energiespargemeinde-Tool profitieren und im Betriebe- oder Landwirtschafts-Check erfahren, wie sie im Branchenvergleich abschneiden.

Die Stadtgemeinde Vöcklabruck stellt ihren BürgerInnen die Energie-Checks auf „www.energiespargemeinde.at“ kostenlos zur Verfügung.



TREFFEN DER EUROPÄISCHEN MAGISTRATSDIREKTORINNEN

Auf Initiative des Wiener Magistratsdirektors Dr. Erich Hechtner trafen sich zum wiederholten Male MagistratsdirektorInnen aus unterschiedlichen europäischen Städten, um Entwicklungen in der Verwaltung zu diskutieren und Erfahrungen auszutauschen. Dieses Jahr fand das Treffen im Pariser Rathaus statt, wo unter dem Motto „Innovative Projekte“ aktuelle Vorhaben der Städte präsentiert wurden. Dabei ging es um Änderungen im Organisationsbereich und EDV-technische Innovationen sowie um die Kommunikation mit den Bürgerinnen und Bürgern. Auch aktuelle Infrastruktur-, Stadtplanungs- und Verkehrsvorhaben wurden vorgestellt. Die Präsentation von Magistratsdirektor Dr. Hechtner über den in der Wiener Verwaltung laufenden



Strategie-Dialog und auch über Wiens Anstrengungen, die weltweite Nummer-1-Position als Smart City zu halten, stieß auf großes Interesse.

Vor Ort konnten sich die City-ManagerInnen aus Bratislava, Budapest, Dublin, Helsinki, Riga, Tallinn, Vilnius und Wien über das Stadtplanungsgebiet „rive gauche“, Rad- und Autoverleihsysteme sowie über innovative Verkehrsinformationssysteme informieren. Als GesprächspartnerInnen seitens der Stadt Paris standen neben der Magistratsdirektorin Véronique Bédague-Hamilius hochrangige BeamtenInnen aus unterschiedlichen Fachabteilungen zur Verfügung. „Dieser Austausch über kulturelle und sprachliche Grenzen hinweg ist für die Zukunft der Städte extrem wichtig“, fasste Dr. Hechtner zusammen: „Denn im Grunde stehen alle Städte vor ähnlichen Herausforderungen. Hier hat Wien die Gelegenheit, gute Projekte der Verwaltung auch anderen Städten vorzustellen.“

www.staedtebund.gv.at

Energiecomfort macht Biomasse rentabel

Der Energiedienstleister Energiecomfort hat ein „Tuning“ für Biomasse-Anlagen entwickelt. Effekt: Mit weniger Brennstoffeinsatz kann mehr Wärme erzeugt werden. Viele unrentable, aber ökologisch sinnvolle Ortswärmenetze können damit wieder profitabler geführt werden.

Für rund 1.000 der 2.500 Betreiber von Biomasseanlagen in Österreich gibt es erfreuliche Nachrichten: Energiecomfort, der führende Spezialist für Energieeffizienz, „kann durch Feinabstimmung bestehender Anlagen mehr Leistung um weniger Geld herausholen“, sagt Ing. Manfred Blöch, Geschäftsführer von Energiecomfort. Er sieht einen interessanten Markt für das neue „Tuning-Produkt“. Grund: Derzeit tun sich viele Energieversorger schwer damit, positive Betriebsergebnisse mit Biomasseanlagen zu erzielen. Experten sprechen davon, dass 90 Prozent der Anlagen wenig rentabel und viele sogar defizitär sind.

■ Das „Biomasse-Tuning“

Die Erfahrungen aus den eigenen Biomassewerken sind in die Entwicklung des „Biomasse-Tunings“ von Energiecomfort eingeflossen. Blöch: „Wir haben die technischen Grenzen unserer eigenen Einrichtungen ausgelotet. So konnten Effizienzsteigerungen von über hundert Kilowattstunden Wärme pro Schüttraummeter Holz erreicht werden.“

■ Der Brennwertvergleich

Betreiber gut eingestellter Anlagen erreichen mit handelsüblicher Biomasse 550 bis 600 Kilowattstunden Wärme nach Kessel eine bereits passable Energieausbeute. Energiecomfort hingegen holt aus derselben Rohstoffmenge durchschnittlich bis zu einem Viertel mehr Energie heraus: Aktuell sind das 700 Kilowattstunden Wärme pro Schüttraummeter Holz.

■ Gemeinden wünschen sich rentable Energieautarkie

Beim 17. Österreichischen Biomassetag in Klagenfurt vom 22. bis 24. Oktober wurde das innovative Konzept erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt. Blöch: „Viele Gemeinden und Betreiber wünschen sich Ökoenergie und rentable Energieautarkie. Mit unserem Biomasse-Tuning können wir helfen, diese Wünsche in die Praxis umzusetzen und ihre Anlagen profitabel zu führen. „Unser größter Effekt ist die erhöhte Rentabilität“, fügt Blöch hinzu.

Rückfragehinweis: Energiecomfort

Christian Call, Leiter Marketing & Kommunikation

Fon: 01/313 17 - 36611, E-Mail: christian.call@energiecomfort.at

www.energiecomfort.at

ENERGIECOMFORT
Unser Service. Ihr Komfort.

SMART CITIES

Smart Cities international

Die Stadt der Zukunft
produziert Energie,
Nahrungsmittel und den
täglichen Bedarf lokal
und teilt Daten global.

Photocase

Von 13. bis 15. November findet in Barcelona der bereits 2. „Smart City Expo Welt“-Congress statt. Dem Kongress ging dabei eine Roadshow voran, die durch 18 Städte in 14 Ländern auf fünf Kontinenten führte.

DIⁿ Melanie Lutz, Österreichischer Städtebund

Am ersten Kongress 2011 verkündete der Chefarchitekt Barcelonas, Vicente Guallart, dass die Stadt die erste Kommune werden will, die sich mit Fabrikationslabors selbst versorgt und dabei möglichst wenig Treibhausgase produziert. Guallart: „Das Internet hat unser Leben verändert, aber noch nicht unsere Städte.“ Es sei daher an der Zeit, ein Transformationsmodell mit Mehrwert zu finden. Die künftige Stadt müsse Energie, Dinge des täglichen Bedarfs und Nahrungsmittel lokal produzieren, während sie Daten global teile. Barcelona selbst hat einen entsprechenden Plan für die nächsten 40 bis 50 Jahre verabschiedet. Die Verwaltung errichtet zunächst einen Smart-City-Campus im „Diagonale“-Entwicklungszentrum am nördlichen Stadtrand. Gemeinsam mit einem neuen Forschungsinstitut für Städtewirtschaft sollen Modelle erarbeitet werden, mit denen bislang nicht genutzte Dachböden in „Fab Labs“ umgewandelt werden könnten. In Helsinki präsentierte Manel Sanromà vom „Barcelona City Council“ im Februar

dieses Jahres eine weitere Vision für Barcelona als Smart City: „Productive districts at human speed inside a hyper-connected and zero emissions city“ sowie „Many slow cities inside a smart city“ (viele langsame Städte in einer smarten Stadt). Gemeint ist damit die Einführung eines neuen Managementkonzepts für den öffentlichen Raum, um den unterschiedlichsten Ansprüchen der BürgerInnen gerecht zu werden: Von Verkehrssensoren zur Steuerung des Verkehrsaufkommens, E-Bike-Stationen, Sicherheitskameras bis hin zu modernen Abfallentsorgungsanlagen (underground vacuum waste) sollen öffentliche Plätze über alles verfügen, was den Aufenthalt im öffentlichen Raum angenehmer gestaltet. Damit sollen auch die BürgerInnen mehr mit urbanen Technologien in ihrem alltäglichen Umfeld in Kontakt gebracht werden.

In Barcelona wurde horizontal über alle Geschäftsbereiche eine eigene Smart City-Kommission innerhalb der Stadtregierung installiert. Seit 2008 testet man verschie-

dene Projekte, wie intelligente LED-Beleuchtung (Pay per Lighting), Smart Parking oder Lärmsensoren.

Green Success Stories

In Amsterdam fanden im Juni dieses Jahres drei große Veranstaltungen zum Thema Smart Cities zeitgleich statt – ein Ausdruck und Beweis dafür, wie groß das Interesse an diesem Thema noch immer ist und auch weiterhin sein wird. Immerhin geht es um die zukünftige Entwicklung unserer Städte, was in Anbetracht der Zuwachsraten ein immer mehr in den Fokus geratenes Thema ist. Die Events bieten dabei die Möglichkeit, sich über die neuesten Entwicklungen und Innovationen betreffend technische Lösungen auszutauschen und sich zu vernetzen. Am 2. „Smart City“-Event nahm Dr. Andreas Schmidbaur, Amtsleiter der Stadt Salzburg, als Vertreter des Städtebundes an einer Podiumsdiskussion zum Thema „Green Success Stories in Europe“ teil. Im Rahmen des Events wurde ein Smart-Grid-Projekt in Amsterdam besich-



Photocase



Shutterstock

tigt, an das 10.000 Haushalte des Stadtteils Neu-West angeschlossen werden sollen. Der Stadtteil weist bereits einen hohen Anteil an Smart Metering-Geräten zur intelligenten Steuerung des Energieverbrauchs sowie den höchsten Anteil an Solaranlagen in ganz Amsterdam auf. Diese Grundausstattung gab den Ausschlag dafür, dass hier das erste Smart Grid in den Niederlanden installiert werden soll, dem von Dr. Schmidbaur eine hohe Alltagstauglichkeit attestiert wird. Die KonsumentInnen würden in vielerlei Hinsicht profitieren:

- Anzahl und Dauer von Stromausfällen werden reduziert,
- die Einspeisung selbst erzeugter Elektrizität in das Netz wird erleichtert,
- durch Kapazitätserhöhung können Elektroautos leichter integriert werden,
- Preiserhöhungen werden vorgebeugt,
- insgesamt wird den KonsumentInnen eine aktive Teilnahme an der Versorgung mit nachhaltiger Energie ermöglicht.

In Antwerpen bemühte man sich, die BürgerInnen besonders aktiv für das Thema Nachhaltigkeit im eigenen Gebäude zu interessieren und fördert nachbarschaftliche Programme, z.B. Solar- und Photovoltaik-

anlagen, in einer Größenordnung von 15.000 Euro und mehr.

In Baerum, der fünftgrößten Stadt Norwegens, wurde ein umfassendes Nachhaltigkeitsprogramm mit dem Schwerpunkt Mobilität beschlossen, das mit Betrieben und GrundbesitzerInnen umgesetzt wird.

Wie kommt die Smart City zu den BürgerInnen?

Obwohl die Bedeutung der BürgerInnen für die Umsetzung der Smart-City-Initiativen immer besonders betont wird, gelingt es selten, diese im Rahmen derartiger Veranstaltungen auch tatsächlich einzubinden. Um die Einbeziehung der Bevölkerung als BenutzerInnen smarter Systeme bemühen sich die Städte immer stärker, wie z.B. die Stadt Bristol. Mit einem ihrer Energiesparprogramme im sozialen Wohnbau wurde aufgezeigt, wie die Bevölkerung auf die angebotene Information, z.B. bei der Anwendung von Smart Metering, reagiert. Dabei trat wenig überraschend zutage, dass viele Schnittstellen für die DurchschnittsbürgerInnen zu kompliziert sind und man andererseits mit geeigneter Informationsübermittlung überzeugende Erfolge erzielen kann, und es möglich ist, die Gesellschaft zusätzlich zu animieren. Die Erkenntnisse werden bereits in neuen Nachbarschaftspartnerschaften umgesetzt.

Als System mit hohem Nachahmungsfaktor für andere Städte wird Londons RE:FIT-Programm beurteilt. Mittels standardisierter Verträge und Instrumente werden mit vorselektierten Energieversorgungsunternehmen Ausschreibungen für öffentliche Gebäude durchgeführt. London erspart sich dadurch eine Million Euro Energiekosten jährlich und kommt seinem Ziel, die CO₂-Emissionen bis 2025 um 60% zu reduzieren einen bedeutenden Schritt näher.

Smarter Verkehr

Valencia widmete sich besonders dem Thema Verkehr, einer der größten Herausforderungen für die Städte. Energiekonsum und Luftverschmutzung stehen der Notwendigkeit gegenüber, Städte bestmöglich erreichbar zu machen. In Valencia kontrolliert die Verwaltung den Verkehrsfluss über mehr als 1.000 ständig überwachte Kreuzungen und mehr als 100 Informations-

paneele durch ein eigenes Verkehrskontrollzentrum. Ein besonders wichtiges Element dieses Technologiesystems ist dabei ein weiteres Mal die Interaktion mit den BürgerInnen. Mit dem installierten System ist es der Stadt möglich, Problemsituationen im Verkehr rasch zu erkennen und gezielt Lösungsmöglichkeiten vorzuschlagen. Das System ermöglicht es außerdem, Lärm- und Luftverschmutzungsparameter aufzunehmen, um auch hier steuernd einzugreifen, z.B. durch eine geänderte Steuerung der Ampelschaltungen.

Die europäischen Initiativen zur Förderung von Smart Cities bleiben ein wichtiger Bestandteil dieses Geschehens. Am 10. Juli 2012 hat die Europäische Kommission die Europäische Innovationspartnerschaft für „Intelligente Städte und Gemeinden“ auf den Weg gebracht. Diese schlägt vor, Forschungsmittel zu vereinigen, um im städtischen Raum Vorzeigeprojekte aus den Bereichen Energie, Verkehr und Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT) zu fördern. Die Initiative unterstützt Städte und Regionen bei der Umsetzung gezielter Maßnahmen zur Reduktion von Treibhausgasemissionen bis 2020 um 40%. Die Energie-, Verkehrs- und IKT-Industrien sind aufgefordert, mit den Städten zusammenzuarbeiten und ihre Technologien zu vereinen, um besser auf die Bedürfnisse der Städte einzugehen. Innovativen, integrierten und effizienten Technologien wird es somit ermöglicht, sich zu entfalten und den Markt zu durchdringen, während zugleich die Städte in das Zentrum der Innovation gerückt werden. Die Fördermittel werden über jährliche Aufrufe zur Einreichung von Vorschlägen vergeben, davon alleine 365 Mio. Euro für das Jahr 2013.

FAZIT

Innerhalb Europas findet bereits ein reger Austausch zum umfassenden Themenbereich Smart City statt. Derzeit werden in den Kommunen noch weitestgehend Einzelprojekte und Stadtteilprogramme geplant und umgesetzt. In einem nächsten Schritt wird es nun immer wichtiger, dass sich die Städte insgesamt als Smart City verstehen und gesamtheitlicher denken. ■

Info: http://ec.europa.eu/energy/technology/initiatives/smart_cities_de.htm

Smart Cities & Mobilität – Initiativen



Bereits seit vielen Jahren werden im Rahmen der Technologieprogramme des BMVIT Innovationen und Technologien im Mobilitätsbereich unterstützt. Im Rahmen der Strategieprogramme „Intelligente Verkehrssysteme und Services“ – IV2S und IV2Splus – wurden seit dem Jahr 2002 mehr als 500 Forschungsprojekte mit einem Projektvolumen von über 200 Mio. Euro gefördert.

Andreas Dorda, stv. Leiter der Abteilung Mobilitäts- und Verkehrstechnologien im BMVIT; Hans-Günther Schwarz, Koordinator der transnationalen Programm-Initiative Urban Europe im BMVIT, österr. Delegierter für die europäische Industrie-Initiative SMART CITIES; Walter Wasner, Verantwortlicher für Personenmobilität und österreichischer Vertreter im ERA-NET Transport im BMVIT

Mobilitätsforschung sowie zukünftige Trends und Anforderungen sind im Forschungsförderungs-Schwerpunkt für Mobilität ein wichtiges Thema. Aufgrund der voranschreitenden Urbanisierung wird städtischer Mobilität eine wachsende Bedeutung zukommen. Innovationen sind hierbei sowohl im Personen- wie auch im Gütermobilitätsbereich gefragt und spezifische Technologiefelder wie Fahrzeugtechnologien und die Verkehrsinfrastruktur werden dabei beleuchtet. Folgende Trends und Entwicklungen können für städtische

Mobilität antizipiert werden und bilden dabei wichtige Eckpfeiler in den Forschungsförderinitiativen des BMVIT.

Mehr Mobilität weniger Verkehr

Ein abnehmendes Interesse der jungen Generation am privaten PKW ist gerade im städtischen Bereich bereits jetzt unübersehbar. Die Führerscheinzahlen gehen zurück. Das Auto verliert seine Bedeutung als Statussymbol. Die Möglichkeit, mobil zu sein, wird jedoch auch in Zukunft große Bedeutung haben. Mobilität wird

dabei aber weniger von einem Verkehrsmittel dominiert, sondern zunehmend multimodal gelebt. Flexibler und spontaner Zugang zur Mobilität, ohne dass die Nutzung individueller Verkehrsmittel mit deren Besitz verbunden ist („Ich leih mir mal schnell ein Fahrrad oder ein Auto“), charakterisieren eine „smarte Stadt“.

Die Verkehrsmittel der Zukunft sind nicht nur spontan verfügbar und gemeinsam nutzbar, sondern auch gemäß den individuellen Anforderungen konfigurierbar. Etwa ein Kleinfahrzeug, um von A nach B

des BMVIT



Auf Knopfdruck das passende Mobilitätsangebot via Handy abrufen – das ist bald nicht mehr Zukunftsmusik.

und der Lebensqualität ist wissenschaftlich erwiesen. Das bauliche Umfeld und die Verkehrsinfrastruktur müssen auf diese Bedürfnisse in Zukunft besser reagieren.

Der öffentliche Verkehr bildet das Rückgrat innerstädtischer Mobilität, spielt aber auch im suburbanen Raum eine wesentliche Rolle, wo diese Verkehrsart aufgrund der vorherrschenden Dichte seine Stärken voll ausspielen kann. Öffentlicher Verkehr muss dabei für alle besser zugänglich sein und an den Schnittstellen mit anderen Mobilitätsarten optimal abgestimmt werden. Im Massenverkehr werden zunehmend automatisierte Verkehrsmittel zum Einsatz kommen.

Elektromobilität

Elektromobilität ist *mehr* als der Ersatz konventionell betriebener Fahrzeuge. Sie ist vielmehr die systemische Integration verschiedenster technischer Komponenten und Konzepte. Österreich forciert daher die Entwicklung und Verwendung sauberer, zumindest teilelektrifizierter Fahrzeuge für den motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr. Dabei umfasst dieser alle teil- und vollelektrisch betriebenen Verkehrsmittel aller Fahrzeugklassen, von Zweiradfahrzeugen über PKW bis zu leichten oder schweren Nutzfahrzeugen und Bussen, von Hybridfahrzeugen über den rein elektrischen Antrieb mit Batterien oder Brennstoffzellen.

Die Einführung der Elektromobilität stellt eine Herausforderung dar, weil sie der Zusammenarbeit vieler Partner aus der Energie- und Fahrzeugtechnik bei der Entwicklung der Fahrzeuge – sowie deren Integration in die Infrastruktur und der Nutzung organisatorischer Innovationen bei der Vernetzung mit dem öffentlichen Verkehr – bedarf. Deshalb wurde von den drei Ministerien BMLFUW, BMVIT und BM-WFJ der Umsetzungsplan „Elektromobili-

tät in und aus Österreich“ mit kurzfristig zu initiiierenden Maßnahmen auf Basis eines breiten Konsultationsprozesses erarbeitet. Dazu wurden in neun Arbeitsgruppen und einem Beirat rund 200 ExpertInnen aus Forschung, Industrie und Wirtschaft, Verwaltung sowie von Unternehmen und Interessensgruppen zur Identifikation von Handlungsfeldern und zur Formulierung von Maßnahmenvorschlägen einbezogen.

Smarte Konnektivität und Mobilität

Generell gilt, dass die Durchdringung der Gesellschaft mit IKT und auch ubiquitären Informationssystemen (in städtischen Infrastrukturen und Fahrzeugen) eine neue Qualität von Mobilitätsdienstleistungen ermöglicht. Eingebunden in ein dichtes Netz von Sensoren und miteinander vernetzt, ermöglicht dies dabei jederzeit die umfassende Ermittlung des Verkehrszustandes und optimale situative Mobilitätsentscheidungen. Die NutzerInnen können auf Knopfdruck die für sie gerade passenden Mobilitätsangebote wählen und werden dabei selbst zu „FühlerInnen“ im Mobilitätssystem, indem sie Angebote bewerten und Informationen generieren, die wiederum andere nutzen. Mobilitätsdienstleistungen der Zukunft machen dabei nicht an Verkehrsmittel- oder Verkehrsunternehmensgrenzen halt, sondern sind integriert und maßgeschneidert für bestimmte Bedürfnisse. Dies erfordert jedoch auch neue Governance und Organisationsmodelle in der Interaktion verschiedener öffentlicher und privater Akteure. Ein übergreifendes Management des Verkehrssystems kann schnell auf Störungen und vorausschauend auf zu erwartende Problemlagen reagieren bzw. gewährleistet dazu optimale Funktionalitäten. Selbstlernende und sich-selbst-steuernde Systeme werden entstehen und Personen und Güter effizienter und sicherer ans Ziel bringen.

zu kommen, welches modular zu einem Kleintransporter für größere Einkäufe oder den Lastentransport erweitert werden kann. Damit wird der Fahrzeugbestand und der dadurch bedingte Verkehr sowie Platzbedarf im städtischen Bereich minimiert: wertvoller Platz im städtischen Bereich, der dann anderen Mobilitätsformen zur Verfügung steht, wie dem Radfahren und dem Fußgängerverkehr, oder anderen Nutzungen, die ein dafür attraktives Umfeld schaffen.

Mobilitätsformen in einer smarten Stadt

Die bereits jetzt feststellbare wachsende Bedeutung des Fußgängerverkehrs/Radverkehrs wird sich auch in einer smarten Stadt der Zukunft fortsetzen, denn der Zusammenhang zwischen Möglichkeiten zur Ausübung aktiver Mobilitätsformen

Suche nach intelligenter Urbanität

Bereits heute lebt mehr als die Hälfte der Weltbevölkerung in Städten. In Europa ist die Urbanisierung bereits noch weiter fortgeschritten. Hier leben mehr als 70% der Menschen in urbanen Regionen. Weltweit liegt die Zahl der Millionenstädte weit über 400, wobei mehr als 80% aller CO₂-Emissionen unmittelbar in diesen Städten erfolgen. Damit wird deutlich, dass die weitere Entwicklung des Weltklimas und die Sicherheit unserer Energieversorgung unmittelbar davon abhängt, welche technologischen und organisatorischen Lösungen für den Energieverbrauch in der Stadt gefunden werden. Der europäische SET-Plan (Strategischer Energie-Technologie-Plan) stellt sich dieser Herausforderung und versucht bis 2020 die Problematik der Energieversorgung durch die Einführung neuer Energietechnologien zu lösen.

Die Umsetzung des SET-Plans erfolgt durch insgesamt sieben europäische Industrie-Initiativen, die in der Form öffentlich-privater Partnerschaften die Demonstration und Markteinführung wichtiger Energie-Technologien vorantreiben. Es wurden bereits Industrie-Initiativen zu den wichtigsten Technologien zur Nutzung erneuerbarer Energien und der Kernenergie gestartet. Seit dem 21. Juni 2011 läuft auch der Aufbau der Industrie-Initiative SMART CITIES, die der Demonstration von Energie-Effizienz-Technologien gewidmet ist und für die derzeit die Errichtung einer europäischen Stakeholder-Plattform erfolgt. Sie zeichnet sich dadurch aus, dass dabei nicht nur Forschung und Industrie, sondern auch Städte in eine Partnerschaft einbezogen werden.

Positionierung heimischer Stärke

Die besondere Herausforderung bei diesem Thema ist, dass es sich bei Urban Technologies nicht um eine Einzeltechnologie handelt, sondern um die Integration unterschiedlicher technologischer Ansätze in ein hocheffizientes Gesamtsystem. Nur so können umfassende Energieeffizienz und verbraucherseitige Maßnahmen im größeren Umfang umgesetzt werden. Unterschiedliche Akteure und Stakeholder müssen in solchen Projekten eng zusammenarbeiten.

Für Österreich hat die Beteiligung an der SET-Plan-Industrie-Initiative SMART CITIES besondere Bedeutung, denn sie wird in den nächsten zehn Jahren europaweit nicht nur 11 Mrd. Euro an Forschungsmitteln umsetzen, sondern sie spricht auch wesentliche österreichische Stärkefelder im Bereich der Energietechnologien an. So wurden in Österreich in den vergangenen Jahren mehr als 45 Mio. Euro in die Entwicklung energieeffizienter Gebäudetechnologien investiert, womit es gelang, eine weltweite Technologieführerschaft im Passivhausbereich zu entwickeln. Heute steht bereits jedes dritte europäische Passivhaus in Österreich. Auch bei Technologien zur Nutzung erneuerbarer Energien zum Heizen und Kühlen ist Österreich Weltspitze. So befindet sich z.B. jeder dritte in Europa hergestellte Sonnenkollektor zur Warmwasserbereitung in Österreich.

Aufbau von Leuchtturm-Projekten

Woran es in Österreich jedoch bisher mangelt, sind große kommunale Demonstrationsprojekte, die die bestehenden tech-

nologischen Stärken integrieren und bündeln. Es fehlt an SMART CITIES-Leuchttürmen, die die Leistungsfähigkeit der österreichischen Industrie europaweit sichtbar machen. Dazu müssen international wettbewerbsfähige Konsortien entstehen, die den Nachteil der relativen Kleinheit der Unternehmen eines kleinen Landes wie Österreich wettmachen können.

Das österreichische Förderprogramm „Smart Energy Demo - fit4set“¹ strebt mit seinem Fokus auf Energietechnologien für urbane Räume den Lückenschluss zwischen angewandter Forschung und Markteinführung an. Durch die klare Missions-Orientierung unterscheidet sich fit4set deutlich von anderen nationalen Förderaktivitäten mit einer vergleichbar marktnahen Positionierung, wie etwa den Umweltförderungen oder dem Förderportfolio des AWS (Austria Wirtschaftsservice).

Ziel des nationalen Programms ist die Identifizierung europaweit sichtbarer Konsortien und die Generierung von Demonstrationsprojekten, die die Leistungsfähigkeit der österreichischen Forschung und Industrie zur intelligenten Energienutzung im urbanen Bereich wirkungsvoll aufzeigen. Damit sollen die Voraussetzungen für eine erfolgreiche Teilnahme österreichischer ForscherInnen und Unternehmen an internationalen Forschungsk Kooperationen – etwa in der SET-Plan-Industrie-Initiative SMART CITIES oder in den Ausschreibungen des 7. Forschungs-Rahmenprogramms – verbessert werden. ■

¹ Abgewickelt über KLIEN und FFG

Bündelung der Initiativen

Unterstützung für die Beteiligung österreichischer Wirtschaftsakteure, Kommunen und Forschungsinstitutionen kommt dabei von der mit finanzieller Förderung des BMVIT gegründeten SMART CITIES Technologie-Plattform Austria (<http://tinyurl.com/SCTP-Austria>). Wesentlich für das Programm ist die Integration und praktische Anwendung der Ergebnisse aus der angewandten Forschung auf österreichischer Ebene, die aus den anderen nationalen F&E-Programmen im Energie- und Verkehrstechnologiebereich kommen.

Wichtige Inputs kommen dabei aus:

- dem Energieforschungsprogramm „Neue Energien 2020“, das vom Klima- und Energiefonds im Auftrag des BMVIT durchgeführt wird (<http://tinyurl.com/neue-energien-2020>)
- dem BMVIT-Forschungsprogramm „Haus der Zukunft Plus“, das die erfolgreichen Entwicklungen eines Jahrzehnts der Energieeffizienz-Forschung im Gebäudebereich fortführt (<http://www.energiesystemederzukunft.at/highlights/smartgrids>)
- den BMVIT-Forschungsaktivitäten im Bereich Smart Grids (<http://www.energiesystemederzukunft.at/highlights/smartgrids>)
- dem Programm des BMVIT für die österreichische Beteiligung an den IEA-Forschungsk Kooperationen (<http://www.nachhaltigwirtschaften.at/iea>)
- dem BMVIT-Forschungsprogramm „Intelligente Produktion“ (<http://tinyurl.com/intelligente-produktion>)

Hartberg wird zur Smart City

Mit dem Projekt „Città Slow Hartberg demonstrates Smart City“ zeigt die Stadt Hartberg, dass Smart-City-Themen auch für Kleinstädte große Bedeutung haben. Es lohnt sich, mit BürgerInnen, ExpertInnen, Unternehmen, Politik und Vereinen gemeinsam vernetzt zu denken, um so in der Kooperation größere Vorhaben im Klimaschutz zu erreichen.

Anton Schuller, Stadtgemeinde Hartberg, Referat Umwelt und Energie



Der Ortskern von
Hartberg mit dem
Ringkogel im
Hintergrund.

Hartberg, Kleinstadt mit „Città Slow“ als Schwerpunkt

Die urbane Region von und um Hartberg akkumuliert eine gewachsene, zusammenhängende und kompakte Fläche mit ca. 11.000 EinwohnerInnen. Ihre Charakteristik ist mit zahlreichen anderen Städten dieser Größe vergleichbar (historische Innenstadt, am Stadtrand befindliche Gewerbe- und Geschäftsflächen, Naherholungsgebiete, Naturschutzgebiete, großer Grünflächenanteil, etc.). Die Stadtvision von Hartberg orientiert sich an der Philosophie der weltweiten Vereinigung „Città Slow“, deren Mitglied Hartberg auch ist.

Città Slow steht für Steigerung der städtischen Lebensqualität bei gleichzeitiger Vermeidung von Schnelllebigkeit und Vereinheitlichung.

Hartberg, eine Kleinstadt mit eigenen Smart-City-Ansätzen

Vergleicht man Hartberg mit anderen Großstädten, zeigen sich signifikant unterschiedliche Rahmenbedingungen auf dem Weg zu einer Smart City. Hauptsächlich bestehen diese hinsichtlich nachhaltiger Transportlösungen und Energiepolitik (hier vor allem in Bezug auf die dezentrale Erzeugung von Energie), ebenso bezüglich

Umfang und Komplexität von Demonstrationen sowie verfügbaren Human-, Energie-, Finanz-, Zeit- bzw. Gebäude/Infrastruktur-Ressourcen und bestehender Wirtschaftsstrukturen. Wichtige Faktoren in diesem Prozess sind auch die Einbeziehung bzw. Beteiligung von BürgerInnen und Stakeholdern. Daraus ergeben sich folgende Ansätze bzw. Methoden:

Visionsbildung, Roadmap und Konsortienfindung

Ganz im Sinne einer aktiven BürgerInnenbeteiligung und einer daraus resultierenden

renden größtmöglichen Konsensbereitschaft stand am Anfang der Projektaktivitäten die bewusste Einbindung der Bevölkerung in die verschiedenen Arbeitsphasen. „Das Projekt Smart City bietet eine gute Möglichkeit, um mit Betrieben, der Bevölkerung und verschiedenen lokalen AkteurInnen gemeinsam Ideen und Visionen für unsere Stadt zu entwickeln“, erläutert Mag. Hans Rieger, Referent für Umwelt und Energie, den großen Nutzen dieser integrativen Vorgehensweise.

Um eine breite Bereitschaft zur Mitarbeit zu wecken, wurden fünf niederschwellige Methoden gewählt, die dazu geeignet sind, alle Alters- und Bildungsschichten sowie alle Regionen anzusprechen: Frage-Boxen, Facebook, Internet-Tools, ExpertInnen- und PolitikerInnen-Workshops sowie ein Literaturwettbewerb unter SchülerInnen. Als Resultat standen nach Abschluss dieser Phase 260 Einzelthemen fest, die in drei Kategorien eingeteilt werden konnten:

- Unmittelbar umsetzbare Ideen für die Stadtgemeinde (bis 2015): an kurzfristigen Zielen gab es knapp 100 Nennungen.
- Mittelfristige Visionen (bis 2030): Wünsche und Vorstellungen für diesen Zeit-



Der Bürgermeister von Hartberg Dir. Karl Pack

raum entsprachen der näheren Lebensplanung, hier wurden ungefähr 150 Nennungen eingebracht. Der Schwerpunkt lag dabei in den Bereichen Arbeitsplatzschaffung, Ausbildungsangebot und Betriebsansiedelung.

- Ein langfristiger Zeitraum (bis 2050) war für viele BürgerInnen schwerer fassbar, dennoch gab es an die 30 Beiträge, wobei hier der Energie-Aspekt die größere Bedeutung hatte (z.B. jedes Gebäude ein Plus-Energie-Gebäude, E-Car-Sharing, Fahrrad als Mobilitäts-Grundversorgung, energieautarke Region). Von diesen Schwerpunkten wurde eine umfangreiche Roadmap abgeleitet und ein Maßnahmenplan für eine mittelfristige CO₂-Neutralität entwickelt.

Neben diesen vielen konstruktiven und realistischen Ideen entstanden auch Visionen, die nicht primär die Machbarkeit, sondern spezielle Bedürfnisse in den Mittelpunkt stellten. So sollte z.B. ein Lift auf den Hausberg „Ringkogel“ die Erreichbarkeit *aller* Ortsteile mit dem Rad ermöglichen. Vor allem SchülerInnen machten sich Gedanken zum sozialen Zusammenleben, zur Energieverteilung und ganz stark auch zur Verteilung der finanziellen Res-

sourcen und des Wohlstandes, wobei neben positiven auch negative Szenarien gezeichnet wurden.

Zeitversetzt wurden lokale, regionale und auch internationale AkteurInnen in einer Auftaktveranstaltung sowie drei darauffolgenden Detail-Workshops zur Mitarbeit eingeladen. Unternehmen und Organisationen, die besonderes Engagement und umsetzbare Ideen einbrachten, wurden in das Konsortium aufgenommen.

Maßnahmen in Bereich Mobilität, Energienetze und Gebäude

„Wir wollen durch die Umsetzung außergewöhnlicher Vorzeigeprojekte einen ‚smarten‘ Stadtteil im Hartberger Innenstadtbereich schaffen. Die historische Kernzone mit der hohen Frequenz soll BürgerInnen und Gästen zeigen, welche Chancen eine Smart City bietet“, erklärt Bürgermeister Dir. Karl Pack. So sollen folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- Renovierung des denkmalgeschützten Rathauses mittels moderner Gebäudetechnologie und unter Einbindung der NutzerInnen;
- Etablierung eines intelligenten Biomasse-basierenden Fernwärmesystems für die Stadt: mit Schwerpunkten im Bereich Lastmanagement, Lastoptimierung und Lastverschiebung, intelligentes und mobiles Monitoring via Apps sowie Optimierung des Verbrauchs;



Projekt Alleeasse, Situierung der neuen Gebäudekomplexe im Ortszentrum.



Gewinnerinnen und Gewinner des Literaturwettbewerbs „Mein Hartberg im Jahr 2050“.

- Realisierung einer „Semi-Smart-Grids“-Lösung für Strom für das lokale Elektro-Versorgungs-Unternehmen;
- Umfassendes interaktives stationäres und mobiles Stadtkommunikations- und -Informationssystem zur Kommunikation umwelt- und energierelevanter Themen;
- Etablierung von Carsharing, Shared Spaces & Echtzeit-Verkehrsinformationen;
- Entwicklung geeigneter, zu den Vorhaben passender Geschäftsmodelle für Strom, Wärme und Mobilität;
- Umsetzung eines neuen, smarten Vorzeige-Gebäudekomplexes in der Allee-gasse, mit besonders niedrigem Energieverbrauch und intelligenten Beleuch-

tungs- und Energieverteilsystemen im Public-Private-Partnership-Modell: die Stadtgemeinde Hartberg und ein regionaler Investor errichten das Objekt gemeinsam.

Angestrebte Ergebnisse und Erkenntnisse

Mittels interdisziplinärem Bottom-up-Ansatz soll ein integriertes, abgestimmtes und ausgewogenes Bündel realisierbarer Maßnahmen unter wiederholter Einbeziehung aller relevanten AkteurInnen und BewohnerInnen umgesetzt werden. Die Erhebung von Ideen, Wünschen und Visionen bildet dazu die Basis. Mit der externen Begleitung durch das IFZ wird die Bevölkerung in den nächsten drei Jahren noch dreimal zu Wünschen, Bedürfnissen, aber auch Auswirkungen dieses Smart-City-Projektes befragt werden. Darüber hinaus wird in den Shared-Place-Planungen, der Bevölkerung die Möglichkeit einer dauerhaften Beteiligung geboten. Und sie wird aktiv dazu animiert, diese Möglichkeit auch zu nutzen.

Damit sollen folgende Ergebnisse für zukünftige Smart-City-InteressentInnen erzielt werden:

- Referenzen für österreichische Unternehmen/AkteurInnen;
- Erfahrungen und Handlungsempfehlungen für weitere Realisierungen;
- Erstellung umfassender Disseminations- & Beteiligungsmaterialien;
- erweitertes ExpertInnen-Netzwerk

INFOS:

Konsortium für die Umsetzung der Smart City, Konsortialführer: Stadtgemeinde Hartberg

- 4ward Energy Research GmbH als wissenschaftlicher Partner
- Inter-University Research Centre for Technology, Work and Culture (IFZ) für Betrachtung der sozialen Komponenten
- Stadtwerke Hartberg Verwaltungs GmbH als Stromversorger
- Ökopark Errichtungsgesellschaft GmbH als lokaler Projektpartner
- KELAG Wärme GmbH als Wärmeversorger
- HSI Hartberg Standortentwicklung und Immobilien GmbH als Immobilienentwickler
- B.I.M. - Beratung und Informationsverarbeitung im Mobilitätsbereich als Mobilitätspartner
- DICUBE MEDIA GmbH als Anbieter von Stadtinformations-Systemen
- Projekt Allee-gasse GmbH & Co KG in Gründungsphase als Immobilienentwickler
- Eaton Industries (Austria) GmbH als Haustechnik-Partner

Kontext-Links

- Wissenschaftliche Begleitung durch 4ward Energy Research GmbH: www.4wardenergy.at/
- Ökopark Errichtungsgesellschaft mbH: www.oekopark.at
- Umweltreferat der Stadtgemeinde Hartberg: www.umwelt.hartberg.at
- Città Slow Hartberg: www.hartberg.at/index.php?seitenId=369
- Smart Cities Austria Initiative: www.smartcities.at

Kontaktadresse

Stadtgemeinde Hartberg,
Referat Umwelt und Energie
Hauptplatz 10, 8230 Hartberg
E-Mail: anton.schuller@hartberg.at
Web: www.umwelt.hartberg.at
Telefon: 03332 / 603 175



Intelligente Städte mit komplexen Lösungen

Smart Cities brauchen innovative Technologien. Die Stadt der Zukunft ist international vernetzt, der Verkehr kommt ohne CO₂ aus. Und Österreich ist bei der Entwicklung weltweit ganz vorne mit dabei.

Mag. Daniela Kain, Klima- und Energiefonds

Die Europäische Union hat bereits 2007 mit der „20%-Zielsetzung“ (20% mehr Energieeffizienz, 20% mehr erneuerbare Energien, 20% CO₂-Reduktion bis 2020) die Weichen gestellt. Das Europäische Parlament verfolgt inzwischen bereits ambitioniertere Energieziele. Um Europa von der steigenden Energieabhängigkeit und dem damit verbundenen politischen Druckmittel freizuspüren, fordert das Europäische Parlament mit Zielzeitpunkt 2050 die Senkung der Treibhausgasemissionen um bis zu 80%, die Erhöhung der Energieeffizienz um 35% und die Steigerung des Anteils erneuerbarer Energien auf 60% des gesamten Energieverbrauchs der EU im Vergleich zu 1990. Um den besonderen Herausforderungen im Energiebereich Rechnung zu tragen, hat die Europäische Kommission in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten den „Strategischen Energie-Technologie“-Plan (SET-Plan) gestartet. Er bietet für Österreich zu bestimmten Themen große Chancen, wohingegen bei einer Nicht-Beteiligung Österreich langfristige systematische Nachteile drohen.

Das nationale Förderprogramm „Smart Energy Demo“ / „Smart Cities - FIT for SET“

Die Vision des Klima- und Energiefonds für das Programm „Smart Cities - FIT for SET“ ist die erstmalige Umsetzung einer „Smart City“ oder einer „Smart Urban Region“: also eines Stadtteils, einer Siedlung oder einer urbanen Region in Österreich, die durch den Einsatz intelligenter grüner Technologien zu einer „Zero Emission City“ oder „Urban Region“ mit hoher Lebensqualität wird.

Bisher gab es im Rahmen des Programms zwei Ausschreibungen. Alle Projekte aus dem ersten Call sind fertiggestellt; die publizierbaren Endberichte sind bzw. werden auf der Website des Klima- und Energiefonds schrittweise veröffentlicht: <http://www.klimafonds.gv.at/foerderungen/projektberichte>.

Im Oktober 2012 erfolgte bereits die nunmehr dritte Ausschreibung. Im Rahmen dieser dritten Ausschreibung sollen sichtbare „Smart City“-Pilot- und Demoprojekte entstehen, die bestehende bzw. bereits weitgehend ausgereifte Technologien und Methoden, Systeme sowie Prozesse zu interagierenden Gesamtlösungen zusammenführen. Diese Gesamtlösungen sollen im städtischen Umfeld erprobt, beobachtet und anhand von Wirkungsindikatoren evaluiert werden.

Eckdaten zum 3. Call des Klima- und Energiefonds zum Thema Smart Cities:

Programmname: „Smart Cities - fit4set“, 3. Ausschreibung

Laufzeit: Oktober 2012 bis März 2013

Ziel: Als Ergebnis des Calls sollen sichtbare „Smart City“-Pilot- und Demoprojekte entstehen, die bestehende bzw. bereits weitgehend ausgereifte (Einzel-)Technologien und Methoden, (Einzel-)Systeme sowie (Teil-)Prozesse zu interagierenden Gesamtlösungen integrieren. Diese sollen im städtischen Umfeld erprobt, beobachtet und anhand von Wirkungsindikatoren evaluiert werden.

Folgende Themen und Technologiebereiche werden ausgeschrieben:

- Gebäude
- Energienetze
- Ver- und Entsorgung
- Mobilität
- Kommunikation & Information
- System Stadt/Urban Region

Budget: Es sind bis zu acht Millionen Euro vorgesehen.

(Fixe Aussagen über Budget und komplette Inhalte des Calls sind erst ab dem tatsächlichen Start möglich! Bitte beachten Sie daher dementsprechende Presseaussendungen, die unter www.klimafonds.gv.at zu finden sind!)

Smart City-Förderungen in Europa – aktuelle europäische Initiativen und Förderprogramme

Auf europäischer Ebene gewinnt das Thema Smart Cities im Rahmen des SET-Plans¹ auch weiterhin immer mehr an Bedeutung. Die Europäische Kommission kündigte im Sommer 2012 die Gründung einer Innovationspartnerschaft „Smart Cities and Communities“ an, welche die Bereiche Energie, Verkehr und Informations- sowie Kommunikationstechnologie (IKT) umspannt. Ziel dieser Innovationspartnerschaft ist es, den wirtschaftlichen und sozialen Wandel in städtischen Gebieten durch industriegetriebene Innovationen voranzutreiben. Hierbei sind Maßnahmen entlang des gesamten Innovationszyklus und in verschiedenen Sektoren vorgesehen, um kosteneffiziente technologische und nicht-technologische sowie innovative Lösungen, welche kurz vor der Marktreife stehen, zu demonstrieren und zu bewerben. Geleitet werden soll diese Innovationspartnerschaft durch zwei Gremien: eine „hochrangige Gruppe“ unter der Leitung der Kommission mit VertreterInnen aus Industrie, Städten, etc. und eine „Plattform der InteressenvertreterInnen“ mit starker Unterstützung der Mitgliedstaaten. Innerhalb des 7. Rahmenprogramms (FP 7) wurden im Juli 2012 auch wieder neue Calls für Demonstrationsprojekte im Bereich Smart Cities eröffnet („Area Energy 8.8: Smart Cities and Communities“). Thematisch beziehen sich diese Ausschreibungen auf die Bereiche Gebäudesanierung, innovative Lösungen für elektrische Verteilnetze und Fernwärme bzw. -kälte. Der Call wird Ende November 2012 geschlossen und ist somit auch die letzte Möglichkeit für eine EU-Co-Finanzierung im Rahmen des 7. Rahmenprogramms. Den besten Überblick über nationale und europäische Förderungen gibt Ihnen der Smart-City-Förderguide unter www.smartcities.at. ■

INFOS: www.klimafonds.gv.at

Interview mit Theresia Vogel, Geschäftsführerin des Klima- und Energiefonds

Welche Vision haben Sie bezüglich der Smart-City-Initiative im Klima- und Energiefonds (KLIEN) vor Augen?

Theresia Vogel: Unsere Vision: die Smart City zum Leben. „Smart Cities“ heißt die verkehrs- und technologiepolitische Antwort, wenn es darum geht, mit den Herausforderungen wachsender Städte fertigzuwerden. Schon heute verbrauchen Städte weltweit 75 Prozent der Energie und sind für 80 Prozent des globalen CO₂-Ausstoßes verantwortlich. „Smart Cities“ heißt die Antwort ebenfalls, wenn es um die Zielerreichung des Klima- und Energiepakets der Europäischen Union für Österreich geht. Denn ab 2013 wird der Ankauf von JI/CDM²-Emissionszertifikaten maßgeblich eingeschränkt. Klimaschutzmaßnahmen müssen daher vermehrt im Inland gesetzt werden. „Smart Cities - fit4set“ heißt die Antwort des Klima- und Energiefonds, wenn es darum geht, wie Städte, urbane Regionen und Unternehmen in Österreich Smart-City-Projekte umsetzen könnten.

Was waren die wichtigsten Entwicklungsschritte des Smart-City-Förderprogramms bisher?

Theresia Vogel: 2010 waren wir Vorreiter in Sachen Smart-City-Förderung. 2011 konnten wir 19 Städte und urbane Regionen präsentieren, die erste Schritte in Richtung Smart City setzten. 2012 attestierte das Fraunhofer-Institut Österreich eine zentrale Vorreiterrolle bei Smart-City-Technologien – von 60 europaweit identifizierten Smart-City-Projekten finden sechs in Österreich statt. Diese sechs werden alle vom Klima- und Energiefonds gefördert. Im Frühjahr 2013 werden wir sichtbare „Smart City“-Pilot- und Demoprojekte präsentieren, die bestehende bzw. bereits weitgehend ausgereifte (Einzel-)Technologien und Methoden, (Einzel-)Systeme sowie (Teil-)Prozesse zu interagierenden Gesamtlösungen integrieren. Wir arbei-

ten mit Hochdruck am Thema und werden unser Tempo nicht zurücknehmen: im Sinne der österreichischen Städte, Regionen und der Technologie-Unternehmen.

Welche Ziele sollen mit dem nunmehr angelaufenen 3. Call erreicht werden?

Theresia Vogel: Unsere Vision ist die erstmalige Umsetzung einer „Smart City“ oder einer „Smart Urban Region“, also eines Stadtteils, einer Siedlung oder



einer urbanen Region in Österreich, die durch den Einsatz intelligenter grüner Technologien zu einer „Zero Emission City“ oder „Urban Region“ mit hoher Lebensqualität wird. Mit dieser dritten Ausschreibung wird es gelingen, dass „Smart Cities“ in Österreich keine Zukunftsmusik sind, sondern vor unserer Haustür entstehen und lebenswert sind.

Wie unterstützt der Klimafonds österreichische Konsortien beim Wettbewerb um europäische Fördergelder?

Theresia Vogel: In den nächsten Jahren erwarten wir mehr als 70 Milliarden Euro Forschungsinvestitionen rund um

das Thema „Smart Energy - Smart Cities“. Österreichische Konsortien haben beste Voraussetzungen gefunden, um bei diesem Förderkuchen mitschneiden zu können. Unsere Calls zum Thema „Smart Cities“ spielen eine wesentliche Rolle, um österreichische Städte optimal auf kommende Ausschreibungen unter „Horizon2020“ ab dem Jahr 2014 vorzubereiten.

Was macht Ihrer Ansicht nach eine Stadt zu einer „Smart City“?

Theresia Vogel: Eine massive Reduktion von Treibhausgasemissionen kann nur mit radikalen Innovationen erreicht werden. Daher ist eine verschränkte Betrachtung der verschiedenen Infrastrukturebenen (Gebäude, Netze, Energieversorgung, etc.) in Städten notwendig, um intelligente Lösungen für die Erzeugung, Verteilung und den Verbrauch von Energie herbeizuführen.

Beim Konzept von Smart Cities sind innovatives Design und intelligenter Betrieb des gesamten Energiesystems bestimmend. Der Einsatz von Energie muss schon in die Stadtplanung integriert werden. Gleiches gilt für thermische und elektrische Netze.

Hohe Bedeutung hat die Architektur: Energieeffiziente interaktive Gebäude mit optimaler Versorgung durch erneuerbare Energien sind selbstverständlich. Mobilität wird neu gedacht: Multimodalität und Mobilität als Dienstleistung sind die Stichworte, die Zukunft haben. Die Smart City entsteht durch komplexe Stakeholder- und Innovationsprozesse, um alle relevanten AkteurInnen mit ihren unterschiedlichen Interessen und Kompetenzen bei der Transformation einer Stadt in eine Smart City einzubinden.

¹ Zur langfristigen Sicherstellung einer leistbaren und zugleich zukunftsverträglichen Energieversorgung wurde auf europäischer Ebene der „Strategische Energie-Technologie“-Plan (SET-Plan) gestartet.

² Joint Implementation (JI); Clean Development Mechanism (CDM).

Zwei Städte – eine Idee

Die beiden steirischen Städte Weiz und Gleisdorf bieten österreichweit eine Besonderheit. Seit 16 Jahren reichen sie einander politisch, wirtschaftlich und umweltorientiert die Hände und profitieren davon enorm. Zudem können sie auf die Kraft sowie die Kooperation von 16 Umlandgemeinden zugreifen – gemeinsam bilden sie die Energieregion Weiz-Gleisdorf.

Die Smart-Region Weiz-Gleisdorf ist eine stark wachsende urbane Region zwischen den Städten Weiz und Gleisdorf mit über 40.000 EinwohnerInnen. Nach dem Erfolg beim ersten Call konnte die Region

Es wurden fünf unterschiedliche Szenarien ausgearbeitet, damit die Energieregion das angestrebte Null-Emissionsziel erreichen kann.



auch beim zweiten Smart-City-Call des Klima- und Energiefonds überzeugen. Neben der Energieregion und dem Konsortialführer Energie Steiermark freuen sich auch die Projektpartner TU Graz, Weizer Energie Innovationszentrum, Joanneum Research sowie Baumeister Leitner über Fördermittel in der Höhe von 1,74 Millionen Euro bei förderungsrelevanten Projektgesamtkosten von rund 5 Millionen Euro. Ziel dieses Smart-City-Programms ist es, verkehrs- und technologiepolitische Antworten zu finden, um mit den Herausforderungen wachsender Städte fertigzuwerden. Für die Energieregion mit ihren florierenden Städten Weiz und Gleisdorf sind dies zentrale Themen ihrer weiteren Entwicklung.

Das eingereichte Projekt wurde „iEnergy 2.0“ getauft, was schon namentlich „intelligente Energien“ einschließt. Mit der Frage „Wann ist eine Stadt bzw. eine Region intelligent – also smart?“ wird sich im Rahmen des iEnergy-Projekts das gesamte Konsortium intensiv beschäftigen. So erklärt Prof. Narosdowslawsky von der TU Graz: „Das Projekt iEnergy 2.0 bietet in seiner systemischen Herangehensweise an die Entwicklung einer dynamischen Region am Schnittpunkt zwischen ländlicher Region und Stadt besonders interessante Forschungsfragen.“

Konsortialführer Energie Steiermark möchte mit dem Thema Smart City ein



Geschäftsführerin der Energieregion:
Dr.ⁱⁿ Iris Absenger-Helmli



Bürgermeister der Stadt Weiz und Obmann-Stv. der Energieregion:
Erwin Eggenreich

wichtiges strategisches Feld weiterentwickeln und mit dem gesamten Projektteam folgende Teilbereiche umsetzen:

Demoprojekte:

- **Weizer Energie-Innovationszentrum 4 (Gewerbe, Forschung):** Die geplante Erweiterung des Gebäudekomplexes W.E.I.Z. um ein weiteres Haus zielt auf eine lokale Energieautarkie – erzeugt aus 100% erneuerbaren Energien – ab. Erreicht werden soll dies durch intelligente Verknüpfung des Gebäudebaus, durch Information und Elektromobilität. Ferner wird bereits in der Planung auf die speziellen Bedürfnisse der Forschungseinrichtung Joanneum Research eingegangen. (<http://www.w-e-i-z.com/portal/faces/public/weiz>)
- **ELIN Motoren Werk (Industrie):** Da Industriebetriebe mit ihren Arbeitsplätzen einen zentralen Bestandteil einer nachhaltigen Stadtentwicklung darstellen, wird im Rahmen von iEnergy 2.0 besonderes Augenmerk auf die Energieautonomie eines solchen Betriebes gelegt. Erreicht werden soll dies durch Biomassevergasung, eine Biogasanlage sowie die Überdachung der MitarbeiterInnenparkplätze mittels Photovoltaik-Zellen.
- **Renovierung Altenheim (Privat):** Das alte Seniorenheim in Gleisdorf wird erneuert. Dies geschieht nach dem Motto:

Renovierung bei maximaler Energieeffizienz, und Erzeugung des verbleibenden niedrigen Energiebedarfs mit erneuerbaren Energien.

- Siedlung Smart-X (öffentlicher Bereich): Dieses Demonstrationsprojekt wird als innovatives Smart-Grid-Projekt konzipiert und verbindet die Aspekte der dezentralen Energieerzeugung, deren Verteilung sowie Nutzung und Speicherung. Außerdem spielt das Thema „Information und Kommunikation“ eine führende Rolle.

Regionsweit:

- iEnergy Vision Monitor: An Monitoren an unterschiedlichen Standorten werden die Energiedaten der Energieregion sichtbar dargestellt (Stromverbrauch, Erläuterung des Strommixes, Anteil an erneuerbaren Energien u.ä.).
- iEnergy Origin Scan: Mittels einer Applikation für Smartphones und Tablet-PCs kann jeder Bürger/jede Bürgerin seinen/ihren lokalen Energiemix eruieren.

- iEnergy BürgerInnenkraftwerk: Die Bevölkerung erhält die Möglichkeit, sich an Photovoltaik-Anlagen zu beteiligen. Die durch die Einspeisung ins öffentliche Netz gewonnenen Erträge dienen der Finanzierung neuer Kraftwerke.

Die angestrebte Entwicklung der Region in Richtung „Zero Emission“ bedeutet ein Umdenken der Menschen auf allen Ebenen. Die Geschäftsführerin der Energieregion Dr.ⁱⁿ Iris Absenger-Helmlí streicht



daher den Bürgerbeteiligungsprozess „VISION 2050“ aus dem Jahr 2011 hervor, der dieses Projekt erst möglich machte. Aufbauend auf den Erfahrungen aus der „Energieregion“ wird die Einbindung sämtlicher Interessensgruppen in das „Smart Energy“-Projekt zur Basis aller weiteren Entwicklungs- und Klimaschutzmaßnahmen der Region. Eine Vision in die Realität umzusetzen braucht viele unterschiedliche Prozesse. Und diese gilt es nun gemeinsam anzupacken. ■



Bürgermeister der Stadt Gleisdorf und Obmann der Energieregion:
Christoph Stark

Christoph Stark schätzt die gute Zusammenarbeit mit der Stadt Weiz und den Umlandgemeinden sehr und freut sich, dass mit diesem Projekt auf wirtschaftlicher wie auch energiepolitischer Seite ein weiteres Zusammenrücken möglich wird. Bürgermeister der Stadt Weiz und Obmann-Stellvertreter Erwin Eggenreich freut sich auf die kommenden 36 Monate, in denen neben baulichen Demo-Projekten auch regionsweite Maßnahmen umgesetzt werden.

Welche Bedeutung hat der Smart City-Prozess für Ihre Stadt – auch über die „Energieregion“ hinaus?

Das Projekt Smart City ist für die Städte sowie für die Region von besonderer Bedeutung. Gerade auf dem Sektor ENERGIE ist es klar, dass es um einen immer dynamischeren Prozess geht – so dynamisch wie die Energie selbst. „Smart City“ ist für die Energieregion Weiz-Gleisdorf ein willkommenes Projekt, wieder neue Impulse in die Region und darüber hinaus zu generieren.

Welches Projekt liegt Ihnen besonders am Herzen und warum?

Grundsätzlich ist es die Vielzahl der Projekte, die „Smart City“ ausmacht. Bürgermeister Stark sieht im Thema „Elektromobilität & Carsharing“ den größten Charme, weil es darum geht, die nahezu seit einem Jahrhundert gewachsene Mobilitätskruste nachhaltig aufzuweichen.

Warum haben Sie sich 1996 zur Zusammenarbeit entschlossen?

Die Gemeinden und Städte der Energieregion Weiz-Gleisdorf haben sich 1996 zusammengeschlossen, weil damals bereits allen Beteiligten klar war, dass es bei bestimmten Themenstellungen einen regionalen Verbund braucht, der Gemeindegrenzen hinter sich lässt.

Wie beurteilen Sie die Zukunft der Smart Cities generell und Ihrer Stadt/Region im Besonderen?
Smart Cities sind ein ambitioniertes Projekt, an dessen Ende ein Nutzen für die Menschen in den Zielregionen stehen muss.

LINKS:

- www.energieregion.at
- www.e-steiermark.com
- www.smartcities.at/smart-cities/projekte-1-call/smart-region-weiz-gleisdorf



Profilbildung und Positionierung

Die Städte in Europa stehen angesichts technologischen Fortschritts, starker wirtschaftlicher Umstrukturierung und soziodemographischen Wandels vor einer Reihe massiver Herausforderungen. Diese reichen von Anforderungen zur Wettbewerbsfähigkeit über solche zur sozialräumlichen Entwicklung bis hin zur Lösung der städtischen Energie- und Klimaschutzproblematik.

Univ.-Prof. Mag. Dr. Rudolf Giffinger, Leiter des Fachbereichs Stadt- und Regionalforschung, Department für Raumentwicklung, Infrastruktur- und Umweltplanung, Fakultät für Architektur und Raumplanung, TU Wien

Vor diesem Hintergrund hat in den letzten Jahren das Thema ‚Smart City‘ enorm an Bedeutung gewonnen und weltweit zu vielfältigen Interpretationen und Vorschlägen zu mehr „Smartness“ im Urbanisierungsprozess geführt. (acatech, 2010; Hatzelhoff et al., 2012) Der vorgestellte Ansatz eines Smart City-Rankings erlaubt europäischen Mittelstädten mehr als nur einen Vergleich der eigenen Position im europäischen Städtesystem: Die zugrundeliegende Analyse der Stärken und Schwächen der Stadtentwicklung geben Aufschluss über den eigenen Handlungs- und Steuerungsbedarf und bieten darüber hinaus die Möglichkeit, sich an Erfolgsmodellen anderer Städte zu orientieren und sich gezielt und differenziert Anregungen zu holen.

Verständnis von „Smart City“

Ende des 20. Jahrhunderts wurde der Begriff „Smart City“ mit dem Vorhandensein des damals sich rasch entwickelnden IKT-Sektors und moderner Infrastrukturausstattung in einer Stadt oder Region verbunden. War damals eher die Herstellung von entsprechenden Technologien gemeint, so wird heute in einer stark technologischen Perspektive darunter der innovative Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) zur Steuerung von städtischen Entwicklungen verstanden. Dieser technischen Perspektive, die primär die Innovation und die Anwendung neuer Technologien im Blickfeld hat, steht das heutige ‚Smart City‘-Verständnis mit seiner sozial- und regionalwissenschaftlichen Sicht gegenüber. Hier rücken insbesondere problemlösungsorientierte Eigenschaften der Stadt mit ihren BewohnerInnen in den Blickpunkt. Eine Stadt wird daher dann als „smart“ angesehen, wenn sie sich in den Stakeholdern von Po-

litik, Wirtschaft und Gesellschaft als kooperationsfähig zeigt und sich gegenüber Herausforderungen nicht nur anpassungsfähig, sondern auch innovativ in der Problemlösung erweist:

Eine ‚Smart City‘ ist eine Stadt, die sich in verschiedenen Bereichen der Stadtentwicklung entsprechenden Herausforderungen zu einer verbesserten Positionierung im europäischen System an Mittelstädten stellt. Diese Positionierung soll durch die intelligente Nutzung vorhandener Standortfaktoren und erkannter Potentiale und durch die Zusammenarbeit mit den BürgerInnen als Stakeholder und NutzerInnen angestrebt werden.¹

Diesem Ansatz liegt ein integratives Verständnis von Stadtentwicklung und deren Steuerungsanforderungen zugrunde, deren Zielsetzung vor allem in der Stärkung der städtischen Wettbewerbsfähigkeit und damit insbesondere in der Positionierung im europäischen Stadtsystem gesehen wird.

Ranking zur Profilbildung

Im Jahr 2007 wurden erstmals „Stadtprofile“ für insgesamt 70 smarte europäische Mittelstädte entwickelt. (siehe <http://www.smart-cities.eu>) Im Sinne nachhaltiger Entwicklung wurden insgesamt sechs Bereiche städtischer Entwicklung betrachtet und als „Charakteristika“ zur Beschreibung einer Smart City definiert:

- **Smart Economy:** wissensintensive und wettbewerbsfähige wirtschaftliche Aktivität,
- **Smart People:** bildungsorientierte und offene städtische Bevölkerung,
- **Smart Governance:** transparente und partizipative Steuerungsansätze,
- **Smart Mobility:** ressourcenschonende, umweltverträgliche Mobilitätsformen,
- **Smart Environment:** gesunde Umweltbedingungen bei möglichst geringen Umweltbelastungen,

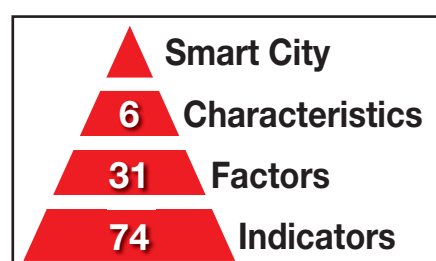


Abb. 1: Smart City – hierarchische Struktur

- **Smart Living:** sozial ausgewogene und attraktive Lebensqualität.

Die Basis des hierarchisch strukturierten Rankingmodells bilden insgesamt 74 Indikatoren. Grundlage für die Indikatorenbildung sind durchwegs Sekundärstatistiken aus europäischen Statistikquellen, die die Vergleichbarkeit von Indikatorenwerten zwischen Städten gewährleisten. Durch Aggregation werden diese 74 Indikatorenwerte zu 31 Faktorenwerten zusammengefasst. Aus diesen setzen sich schließlich die sechs Charakteristika zusammen, die abschließend eine Stadt umfassend in ihrem Stadtprofil und im Rang beschreiben.

Diskussion der Ergebnisse des Smart City-Rankings

Eine der 70 europäischen Mittelstädte, für die ein Smart City-Profil erstellt wurde, ist die Stadt Aarhus. Diese lud in Vorbereitung des Konzepts für die ‚Kulturhauptstadt 2017‘ zu einer umfassenden Diskussion der Ergebnisse des Städte-Rankings und zur Verwendung der Profile. Aarhus weist ein insgesamt sehr gutes Ergebnis auf (Rang 2), was die relativ effektive Bewältigung von aktuellen Herausforderungen in der Stadtentwicklung unterstreicht. Allerdings zeigt Aarhus ein relativ differenziertes Bild auf Ebene der sechs Charakteristika (vgl. Abb. 2).² Dabei setzen sich v.a. die Bereiche ‚Gesellschaft‘ und ‚Gover-

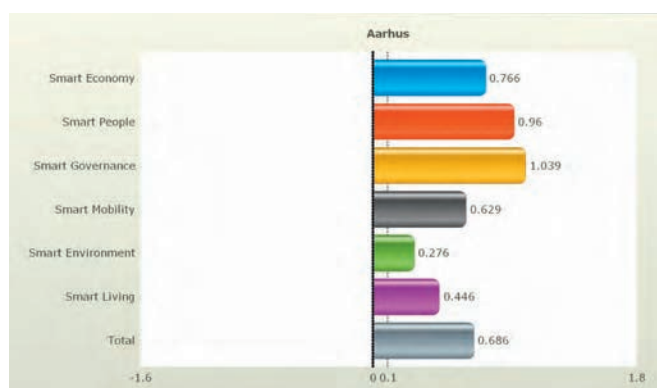


Abb. 2: Stadtprofil nach sechs Charakteristika

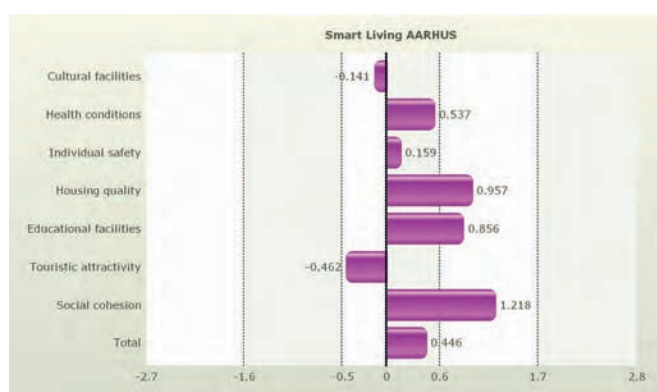


Abb. 3: Faktorebene „Smart Living“

nance‘ sehr positiv ab, hingegen fallen ‚Umwelt‘ und ‚Lebensqualität‘ deutlich ab. Die Stadtprofile können auch auf Faktorebene weiter aufgefächert und präzisiert werden (vgl. Abb. 3 sowie www.smart-cities.eu/city.php?id=24). Mittels der 31 dargestellten Faktoren wird schon ein wesentlich differenzierteres Profil in jedem der sechs Bereiche erzeugt, auf Basis dessen sich meines Erachtens zwei sich ergänzende strategische Ansätze aufbauen lassen:

- (1) Angesichts des Profils nach Faktoren kann schon sehr gezielt nach Best-practice-Beispielen in Europas Mittelstädten gesucht werden. Je nach Einschätzung und Bewertung des vorliegenden Profils der eigenen Stadt (z.B. als Ergebnis eines Workshops) lassen sich entsprechende Stärken und vor allem Schwächen in der Stadtentwicklung identifizieren. Über den Vergleich mit anderen Stadtprofilen kann sehr zielorientiert nach interessanten Beispielen einer ‚best-‘ oder ‚good-practice‘ in einer anderen Stadt gesucht und können Erfahrungen effektiv gesammelt werden.
- (2) Auf Basis dieser Faktorprofile lassen sich erste Bewertungen zu den Herausfor-

Museums- und Theaterbesuche je EinwohnerIn). Diese umfassende Beschreibung kann für jeden Faktor vorgenommen werden, sodass präzise Angaben zu einzelnen Entwicklungen vermittelt und auch komplexere Fragen zur Stadtentwicklung diskutiert werden können. Aarhus und einige andere Städte nutzten diese Detailauswertungen für vertiefende strategische Workshops in den letzten Jahren.

Prozessorientierte Lösungen

Der vorgestellte Smart-City-Ansatz dient in dieser Form insbesondere zur Erarbeitung von prozessorientierten Lösungsansätzen. Diesem Ansatz wird für die Erarbeitung und Umsetzung von Strategien insbesondere dann eine höhere Effektivität (als dem rein technischen Optimierungsverständnis) beigemessen, wenn er ausreichend problemorientierte Grundlagen für die Profildarstellung und -findung für beteiligte Stakeholder aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft liefert. Damit stellen sich klar zwei Forderungen an den Ansatz: (1) die Datengrundlagen müssen in Hinblick auf bestimmte Problemlagen so aktuell wie

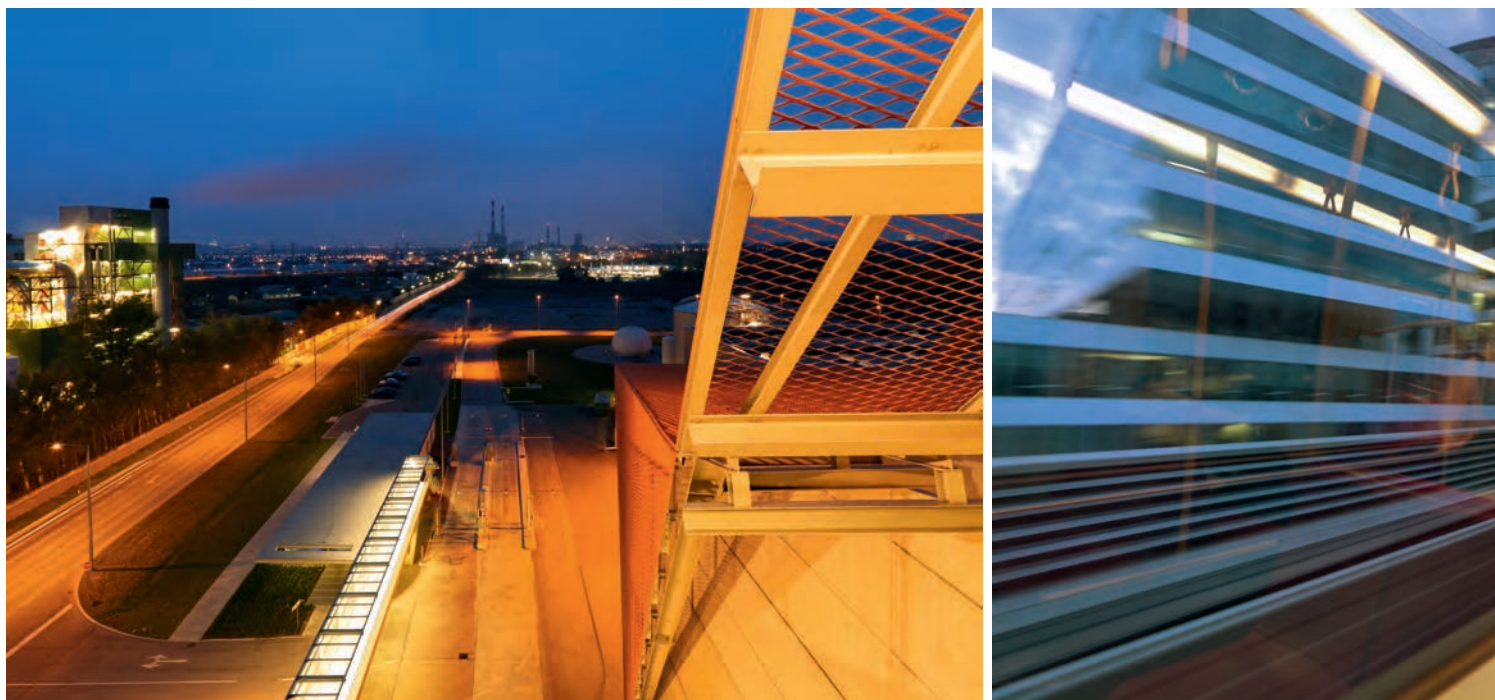
möglich sein und die entsprechenden Informationen bieten. Diese Informationen sollten quantitativer Natur sein, damit ein Benchmarking mit vergleichbaren Städten gemacht werden kann. (2) Selbstverständlich sollten für die Erarbeitung solcher Stadtprofile auch weitere qualitative Informationen zur Problemkennzeichnung in gemeinsamen Workshops mit Stakeholdern in der Stadt verwendet werden. Angesichts der derzeit im Mittelpunkt stehenden Thematiken von Klimaschutz und Energieeffizienz ist daher eine Verbesserung der zugrundeliegenden sachspezifischen Daten unerlässlich. In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass die bislang zur Verfügung stehenden kleinräumigen Informationen durch Statistiken in Österreich im Energiebereich (Energiebedarf, Verbrauch) spärlich und sehr lückenhaft sind. Da insbesondere Städte gefordert sind, diese Problematiken zu behandeln, ist neben den schon laufenden und interessanten Initiativen zur Umsetzung von Strategien auch ein besseres Monitoring zu Fragen des Energieverbrauchs und der Umweltemissionen zu fordern. Eine quantitativ und qualitativ verbesserte Informationsbasis würde somit der Vorbereitung einer effektiveren smarten Strategie dienen. Eine koordinierte Auseinandersetzung mit den eigenen Daten, wie sie im Rahmen der Beschäftigung mit und Erstellung von Smart City-Profilen erfolgt, wäre dann möglich. ■

Verwendete Literatur:

- Acatech – Deutsche Akademie der Technikwissenschaften (Hrsg.) (2010) *Smart Cities: Deutsche Hochtechnologie für die Stadt der Zukunft. Aufgaben und Chancen. Bd. 10.*, 25 Seiten, München, Berlin: Springer.
- Caragliu, A.; Del Bo, C. and Nijkamp, P. (2009). „Smart cities in Europe“. Serie Research Memoranda 0048 (VU University Amsterdam, Faculty of Economics, Business Administration and Econometrics).
- Giffinger R., Ch. Fertner, H. Kramar, R. Kalasek, N. Pichler-Milanovic and E. Meijers (2007). „Smart cities – Ranking of European medium-sized cities“. <http://www.smart-cities.eu/>.
- Vienna: Centre of Regional Science. http://www.smart-cities.eu/download/smart_cities_final_report.pdf; abgerufen am 31. August 2012.
- Hatzelhoff L., Humboldt K., Lobeck M. und Wiegandt C.C. (2012) *Smart City in Practice*. Berlin: Jovis Verlag GmbH.

¹ Zwei dementsprechende Definitionen von Giffinger et al. (2007) und zwei Jahre später von Caragliu et al. (2009) untermauern dieses steuerungsorientierte Verständnis.

² Die Länge der sechs Säulen für jedes einzelne Charakteristikum zeigt dabei die positive Abweichung vom Durchschnittswert (rechts von der ‚Null-Linie‘) über alle betrachteten 70 Städte in Europa an. (Negative Abweichungen würden links von der ‚Null-Linie‘ dargestellt werden.)



Die „smart city Wien“-Initiative

Die weltweiten energie- und klimapolitischen Probleme unserer Zeit werden vorrangig und am effizientesten in den Städten gelöst werden. Die Herausforderungen der globalen Energie- und Klimasituation erfordern auch für Wien, sich an der Erforschung von Technologien und Systemen zur Bewältigung der brennenden Zukunftsfragen zu beteiligen.

*DIⁱⁿ Ina Homeier-Mendes, Referentin MA 18-Stadt- und Regionalentwicklung,
DI Thomas Madreiter, Dienststellenleiter MA 18-Stadt- und Regionalentwicklung*

Die Kombination aus hoher regionaler Wirtschaftskraft, überdurchschnittlichem Wissenskapital, dichter Besiedelung und Konzentration neuester Technologien prädestiniert die Stadt zum Testgebiet für zukünftige, besonders umweltverträgliche und klimaschonende Gesamtkonzepte und Umsetzungen.

Daher arbeitet die Wiener Stadtverwaltung gemeinsam mit Wirtschaft und Wissenschaft daran, Wien auf die Herausforderungen der Zukunft vorzubereiten, um damit auch eine führende Rolle in der Entwicklung gesamteuropäischer Strategien zu spielen.

Smarte Technologien, Systeme und Konzepte sowie die Integration der sozialen Aspekte sind die Antwort auf diese Herausforderungen, indem sie intelligente

und systemische Lösungsansätze nutzen, um eine energieeffiziente und nachhaltige Wirtschaft in der Stadt zu verwirklichen. Smart City – die intelligente, zukunftsfähige Stadt – ist damit Antwort und Aufbruch in ein neues Energie-, Mobilitäts- und Wirtschaftssystem.

Bereits im Jahr 1991 trat die Stadt Wien dem österreichischen Klimabündnis bei, dessen Ziel eine nachhaltige Reduktion von Emissionen an Treibhausgasen ist. Seitdem ist es ein erklärtes Ziel der Wiener Stadtpolitik, in Bezug auf den Klimaschutz eine Vorreiterrolle einzunehmen. Es gibt bereits eine Vielzahl an Wiener Lösungen in diesem Bereich, wie beispielsweise das Klimaschutzprogramm KLIP, das Städtische-Energieeffizienz-Programm SEP, das Ausbauprogramm für den leis-

tungsfähigen öffentlichen Verkehr oder den Wiener Stadtentwicklungsplan STEP, der den Rahmen für eine zukunftsorientierte räumliche Gesamtentwicklung Wiens bildet.

Der Strategic Energy Technology-Plan (SET)

Auch für die Europäische Union ist die Klimathematik und die damit einhergehende wirtschafts- und forschungspolitische Bedeutung von großer Wichtigkeit. Im Rahmen des „Strategic Energy Technology“-Plans (SET-Plan) sollen Forschungs- und Umsetzungsprojekte für Smart City-Aktivitäten unterstützt werden. Der österreichische Klima- und Energiefonds unterstützt österreichische Städte bei der Vorbereitung zur Teilnahme an



Fotos: TINA Vienna

den entsprechenden EU-Ausschreibungen mit dem nationalen Programm „smart Energy Demo - FIT for SET“. Damit wurde auch das Projekt „smart city Wien“ gefördert, das unter der Schirmherrschaft von Bürgermeister Michael Häupl 2011 gestartet wurde und alle relevanten Wissensbereiche und Interessensgruppen vereint. Ziel des „smart city Wien“-Projekts ist es, die Stärken Wiens zu nutzen, kontinuierlich auszubauen und auch zu internationalisieren. Kernstück war ein Stakeholder-Prozess, in dem sich sämtliche Interessensgruppen in- und außerhalb der Stadtverwaltung in Form allgemeiner und spezieller Beratungsgruppen formierten. Die sechs Themenfelder der Plattform waren Bevölkerungsentwicklung, Umwelt, Verwaltung, Wirtschaft, Energie und Mobilität.

Drei Foren bildeten das Grundgerüst, wobei mit dem breit angelegte Stakeholder-Prozess eine langfristige Vision zur Energiezukunft der Stadt – „smart Energy Vision 2050“, eine „Roadmap for 2020 and beyond“, um der Stadt zu ermöglichen, diese Vision zu erfüllen und gleichzeitig ihre mittelfristigen (2020) Energie-Ziele zu erreichen sowie ein „Action Plan for 2012-2015“ für die Umsetzung der entsprechenden Maßnahmen – erarbeitet wurde.

Das Projektkonsortium von „smart city Wien“ stand unter der Federführung der Stadt Wien mit der Magistratsabteilung 18-Stadtentwicklung und Stadtplanung und der Magistratsabteilung 20-Energieplanung mit TINA VIENNA Urban Technologies & Strategies GmbH als Unterstützung zur Projektabwicklung. Als weitere Projektpartner agierten: Wiener Stadtwerke Holding AG, Wien 3420 Aspern Development AG, Siemens AG Österreich, das Austrian Institute of Technology, das Österreichische Forschungs- und Prüfzentrum Arsenal, raum & kommunikation, die Technische Universität Wien und das Energieinstitut der Wirtschaft.

Das Projektteam ermöglichte die gemeinsame Festlegung des „Big Project Picture“, sicherte die Kommunikationskultur zwischen den PartnerInnen sowie ein gemeinsames Verständnis der Zusammenhänge zwischen Aktivitäten, Berichtslegung und Förderung.

Im ersten Schritt ging es um die Erfassung vorhandener Kapazitäten, Programme, Projekte und Leistungen in Themen wie Energieeffizienz, erneuerbare Energien, Mobilität und IKT. Die Dachprogramme der Stadt Wien bildeten konstruktive Ausgangspunkte für die Arbeit im Rahmen des Projekts „smart city Wien“.

Vision 2050:

Die energiefreundliche Stadt

In einem zweiten Schritt wurden mehrere Grundsatz-Dokumente für die nächsten Jahre und Jahrzehnte vorbereitet. Sie wurden von Anfang an mit öffentlichen und privaten Interessensgruppen abgestimmt. Darunter finden sich ein Aktionsplan „smart city Wien“ bis 2015 und eine Roadmap „2020 und darüber hinaus“ für nötige Weichenstellungen in der Stadtpolitik und -verwaltung und schließlich eine „Vision 2050“ zum Thema energiefreundliche Stadt. Diese Bearbeitungen gingen von den aktuellen Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung Wiens aus, die eine stark wachsende Stadt auf dem Weg zur Zwei-Millionen-EinwohnerInnen-Metropole vorauszeichnen.

Ein weiterer Schwerpunkt ist eine an Energieeffizienz- und Klimaschutz-Zielen orientierte räumliche Entwicklung Wiens. Deshalb sind die zu entwickelnden Inhalte für eine „smarte“ Energie- und Klimaschutzzukunft Wiens eng mit der Erstellung eines neuen Stadtentwicklungsplans (STEP) verknüpft. Damit ist auch gewährleistet, dass die vielfältigen räumlichen, sozialen und ökonomischen Strukturen der Stadt abgebildet sind.

Die Projektleitung durch die für Stadtentwicklung zuständige Dienststelle der Stadt

Wien stellte sicher, dass ein langfristiger Prozess entstehen kann, der neben Energieeffizienz und technischen Aspekte auch (planerische) Grundsätze wie Nachhaltigkeit, Partizipation, Diversität, Ressourceneffizienz, integrierte Regionalentwicklung sowie eine wirtschaftlich ausgewogene Entwicklung berücksichtigt.

Mit der Entwicklung einer Vision für die längerfristige Zukunft Wiens, einer Roadmap für die energieeffiziente und klimaschonende Entwicklung der Stadt bis 2020 und eines entsprechenden Action Plans für die nächsten 3 bis 5 Jahre wurde im Rahmen des Projekts „smart city Wien“ die Chance ergriffen, der Stadtpolitik und -administration fundierte Grundlagen für Zukunftsentscheidungen aufzubereiten.

Ein erstes Erfolgsprojekt in Wien war die Errichtung des 1. Wiener BürgerInnen-Solkraftwerks im Mai 2012, das aufgrund des hohen Interesses bereits zwei Monate nach der öffentlichen Präsentation ans Netz gehen konnte.

Bis Herbst sind insgesamt vier Solarkraftwerke in Wien geplant, die Ökostrom für rund 800 Wiener Haushalte liefern sollen. Für die Umwelt bedeutet die Umsetzung eine jährliche Einsparung von rund 800 Tonnen CO₂. Für Vizebürgermeisterin Maria Vassilakou stellt das Modell der BürgerInnen-Kraftwerke den Anfang für den Aufbruch in eine solare Energiezukunft dar: „Wien soll Impulsgeberin bei innovativen Energietechnologien werden und damit ihre Position als führende Smart City in Europa weiter ausbauen“, so Maria Vassilakou.

Stadtentwicklung im Zeichen von „smart cities“

In engem Zusammenhang stehen die Zielsetzungen von „smart city Wien“ auch mit dem neuen Stadtentwicklungsplan. Wien wächst seit zehn Jahren kontinuierlich und wird hinsichtlich Bevölkerungszahl allen Prognosen zufolge bis 2035 wieder die 2-Millionen-Marke erreichen. Für die Stadtregion wird ein Zuwachs auf rund 3 Millionen Menschen vorhergesagt.

Dieser Trend stellt die Stadtentwicklung vor besondere Aufgaben, etwa hinsichtlich der Auswirkungen globaler Wirtschafts-

verflechtungen, des Klimaschutzes, des steigenden Mobilitätsbedürfnisses sowie der Anwendung und Auswirkungen neuer Technologien. Vor diesem Hintergrund hat der Wiener Gemeinderat den Magistrat im Herbst 2011 beauftragt, den Stadtentwicklungsplan inklusive gesamtstädtischer Verkehrsfragen zu überarbeiten und bis 2014 zur Beschlussfassung vorzulegen. Dabei geht es vor allem auch darum, die Weichen für eine nachhaltige Entwicklung Wiens zu stellen, denn schließlich will Wien als Smart City die gute Lebensqualität erhalten und weiter stärken.



Ebenso wie in der Erarbeitung des neuen STEP 2014 ist die BürgerInnenbeteiligung ein zentraler Punkt von Smart City: Wien. Bürgerinnen und Bürger beeinflussen durch ihren Lebensstil und ihre täglichen Verhaltensroutinen (beim Einkaufen, beim Kochen, im Mobilitätsverhalten, beim Wohnen, in der Freizeit, ...) die Größe des „ökologischen Fußabdrucks“. Durch Verhaltensänderungen können sie einen wesentlichen Beitrag zu Ressourcenschonung und Nachhaltigkeit leisten. Durch Partizipationsprozesse erhalten die Bewohnerinnen und Bewohner Wiens die Möglichkeit, sich einzubringen und das Lebensgefühl ihrer Stadt spürbar

zu verändern, womit wiederum ihre Eigenverantwortung gestärkt wird. Bessere Umweltbedingungen, zu denen jede/jeder ihren/seinen Beitrag leisten kann, stärken die Verbundenheit mit Wien als moderne und innovative Stadt.

Das Projekt „smart city Wien“ ist nur ein Baustein einer breit aufgestellten und langfristig ausgerichteten Initiative Wiens. Es geht darum, die mehrfach ausgezeichnete Lebensqualität Wiens auch in den nächsten Jahrzehnten auf hohem Niveau zu halten und die Stadt als urbanes Labor für smarte Technologien und Stra-

tegien weiterzuentwickeln. Eine „smart city“ zu sein, heißt für Wien auch, die Lebensqualität aller BewohnerInnen zu steigern und die Qualität des Wirtschaftsstandortes zu erhöhen. Es soll ein langfristiger „intelligenter“ Weg in die Zukunft der Stadt aufgezeigt und auch umgesetzt werden. Die „smart city Wien“-Initiative ist die konsequente Fortsetzung und Weiterentwicklung der Technologien und Strategien, um Wien auf künftige klima- und energiepolitische Herausforderungen bestmöglich vorzubereiten. ■

INFOS: www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/smartcity/index.html

Was Sie bei der Planung einer Smart City beachten sollten

Smart Cities sind ein wichtiger Zukunftstrend: Neue Technologien und mehr Vernetzung werden und sollen unser Leben in Zukunft verändern. Effektivere Abläufe, raschere und bessere Information, neue Partizipationsmöglichkeiten: dies alles soll den Alltag im urbanen Raum bestimmen, Arbeitsplätze schaffen und unsere Lebensqualität verbessern.

Agnes Streissler, Wirtschaftspolitische Projektberatung e.U.

Derartige Smart Cities entstehen aber nicht zufällig, sondern müssen geplant sein. Und dafür ist es auch notwendig, sich jene Trends vor Augen zu führen, die problematisch sein könnten, die Diskussionspotenzial bieten. Im Folgenden sollen daher einige Zukunftsentwicklungen skizziert werden, für die „smarte PlanerInnen“ Lösungen anbieten sollten. Die Grundfragen, die bei der Weiterentwicklung vernetzter, neuer Technologien geklärt werden müssen, sind: Inwieweit wird der Smart-City-Begriff als steuerndes gestaltendes Konzept verstanden? Soll mit neuen Technologien ein möglichst offenes, partizipatives und damit vielfach auch unstrukturiertes Gesellschaftsmodell verfolgt werden oder will die Smart City über Planung und Steuerung spezifische Formen des Zusammenlebens, der Interaktion und Kommunikation besonders fördern (und im Gegenzug andere Formen tendenziell vermeiden)? Sollen Informationen und deren interaktiver Austausch vollkommen frei entstehen oder soll der Informationsinhalt bewusst gesteuert werden? Um die Frage zuzuspitzen: Wie viel freie Wahl lässt die Smart City zu, wie sehr ist sie Big Brother?

Die gesellschaftlichen Diskussionen rund um die „Piratenbewegung“, „Anonymous“ oder „Wikileaks“ einerseits und die immer stärker von privaten Kommerzinteressen beeinflussten „neuen“ und „alten“ Medien andererseits zeigen, dass die Fragen keineswegs trivial sind. Die Diskussionen werden jedenfalls zunehmen und kontroversieller und breitenrelevanter werden. Dieser Grunddiskurs findet Eingang in zahlreiche Trends, die sich in den kommenden Jahren in Bezug auf die volkswirtschaftliche Relevanz von Smart Cities abzeichnen werden.



Trend 1: Budgetverteilungskämpfe werden stärker

Der Ausbau von Infrastruktur und die Schaffung und Verbreitung von Information erfordern hohe finanzielle Ressourcen. Diese sind in Zeiten knapper Budgets nur unzureichend vorhanden.

Smart Technologies werden eine gute Begründung brauchen, um im budgetären Verteilungskampf um öffentliche Mittel etwa gegenüber Gesundheits- und Sozialausgaben bestehen zu können.

Trend 2: Public Private Partnerships (PPPs) werden zunehmen

Da die öffentliche Hand nicht mehr alleine den Infrastrukturausbau finanzieren kann, werden vermehrt verschiedenste Modelle von PPPs zum Tragen kommen (gemeinsame Investitionen ebenso wie Leistungsvereinbarungen).

Daraus ergibt sich aber in der Folge bereits sehr konkret die Frage nach Verwendungs- und Verfügungsrechten: Wem gehören die Netze, wem der darauf transportierte Inhalt, wie sehen Vernetzungen aus und wer bestimmt, was erwünscht ist und was nicht?

Es wird einer klaren und technologiegemäßen Regulierung bedürfen, um die Verfügungsrechte und Transparenz von Netzwerk und Daten zu gewährleisten.

Trend 3: Die Einkommensentwicklungen der kommenden Jahre lassen eine abnehmende finanzielle Leistungsfähigkeit vermuten

ÖkonomInnen gehen inzwischen mit großer Wahrscheinlichkeit davon aus, dass die Folgen der Krise noch einige Jahre spürbar sein werden. Das bedeutet, dass insbesondere die niedrigeren Ein-

kommensgruppen sich kostenpflichtige Smart Technologies nur eingeschränkt leisten werden können.

Dem kann zwar durch billigere, rein funktionelle, ausstattungsarme Geräte begegnet werden – hier besteht aber das Risiko einer Zweiklassengesellschaft: Die aufwändigere Infrastruktur wird somit zum Statussymbol.

Trend 4: Die Bildungsdivergenzen nehmen zu

Abseits von Konjunktorentwicklungen wird Bildung *der* Sozialgradient des 21. Jahrhunderts sein. Dies betrifft auch Smart Technologies, braucht es doch zumindest einige Basiskompetenzen, um sie in vollem Umfang nutzen zu können.

Hierbei sind mehrere Schichtungen zu bedenken: Zum einen kann es eine Differenzierung nach dem Bildungsgrad geben: Schlecht ausgebildete Personen, vor allem aber auch Personen mit nicht-deutscher Muttersprache, können Schwierigkeiten mit der Nutzung haben.

Die zweite Schichtung liegt in der Demographie: Nach wie vor ist der größere Teil der Gesellschaft vor Anfang der 1980er-Jahre geboren und damit noch nicht mit Computern aufgewachsen, Jede/r Sechste ist älter als 65 Jahre und damit tendenziell wenig IT-kompetent. Smart Technologies entwickeln sich ständig weiter, daher wird es laufender Anpassungsfähigkeit bedürfen – was gerade in einer älter werdenden Gesellschaft Schwierigkeiten auslösen könnte.

Trend 5: Klimawandel und Energiewende werden konkreter – Energie wird damit ein teureres und gleichzeitig unsichereres Gut

Die Weichen in Richtung Energiewende werden gestellt, allerdings in vielen Fällen ohne ausreichende Strategie und leistungsfähige Alternativen. Die Abhängigkeit von Energieimporten aus dem Nicht-EU-Ausland wird damit in den kommenden Jahren steigen.

Smart Technologies mögen zwar energieeffizient sein, dennoch verbrauchen sie insgesamt mehr Energie als eine konventionelle Stadt. Die Stadt wird damit von Energiepreisen einerseits und Energieversorgung andererseits deutlich abhängiger.

Trend 6: Geopolitische Risiken der Online-Kriminalität und des Cyberterrorismus

Die eingangs gestellte „Big Brother“-Frage hat einen starken Sicherheitsaspekt: Welche Herkunft haben im Smart-City-Netzwerk verbreitete Inhalte, welche Absichten liegen dahinter? Welche Informationen können beispielsweise Hacker aus den vielfachen Informationen, die in einer vernetzten Stadt vorhanden sind, ablesen? Wie verwundbar ist die Infrastruktur einer Stadt, wenn die Smart Technologies einmal nicht funktionieren?



Smart Cities sind tendenziell verwundbar gegenüber Angriffen auf Netze und Content (das heißt, der in den Netzen transportierte Inhalt).

Trend 7: Die BürgerInnen werden zunehmend sensibler hinsichtlich des Datenschutzes

Während sich die öffentliche Planung Gedanken darüber machen muss, welche Informationsinhalte in Smart Cities verbreitet werden sollen (Dürfen beispielsweise in öffentlichen Verkehrsmitteln kommerzielle TV-Anbieter Programme zeigen?), steigt bei den BürgerInnen zunehmend die Sensibilität gegenüber der Ansammlung von personenspezifischen Daten im öffentlichen Bereich. Dies wird durch

Smart Technologies noch verstärkt, da man so praktisch zu jedem Zeitpunkt weiß, wo sich wer befindet und welche Infrastruktur sie/er gerade nutzt. Hier wird es klare, transparente Abstimmungsprozesse brauchen, ebenso wie Einspruchsmöglichkeiten und Ombudsleute.

Trend 8: Entschleunigung und Minimalismus bremsen Fortschrittsgedanken

Zunehmende Beschleunigung im Alltag und der Arbeitswelt sowie die dauernde Informationsüberflutung führen zu einer soziokulturellen Gegenbewegung: Nachhaltige Werte wie Qualität statt Quantität, Entschleunigung und Subsistenzmodelle werden gerade in wohlhabenderen Gesellschaften immer häufiger propagiert.

Egal, ob diese Überzeugungen stimmen oder nicht – eine Smart City muss sich auch diesem Trend stellen.

Europäische Smart Cities werden daher dem Bedürfnis von „Slow Motion“ und „Grätzelgeist“ statt „Netzeffizienz“ entsprechen müssen. So werden beispielsweise neue Arbeitsformen, die durch Smart Technologies prinzipiell rasch möglich werden, nur dann breiten Eingang finden, wenn sie im Konsens mit traditionellen Arbeitskulturen eingeführt werden.

Fazit

Acht Trends, auf die es keine einfachen Antworten gibt, die sich im Lauf der Zeit auch verändern können und die vielfach nur wenig im Gestaltungsspielraum einer Stadt selbst liegen. Dennoch muss sich eine sensible Stadtplanung mit diesen Themen auseinandersetzen. Die Stadt Wien benennt beispielsweise in ihrer „Roadmap 2020“ ein Aktionspaket – in dem es um Beteiligungsprozesse und Bildungsoffensiven geht – mit: „Die BürgerInnen zu PartnerInnen machen“.

Letztendlich muss es darum gehen, dass Technologie nicht zum Selbstzweck wird und die BürgerInnen nicht selbst zum Content werden, sondern dass eine Smart City und die darin angewandten Technologien die Wirtschaftskraft und die Lebensqualität einer Stadt nachhaltig verbessern. ■

INFOS: www.agnesstreichler.at

Kommunen gestalten aktiv deutsche Energiewende

Die Nuklearkatastrophe in Fukushima war Auslöser für die im Sommer 2011 beschlossene Energiewende. Deutschland will bis 2022 vollständig auf die Stromerzeugung in Kernkraftwerken verzichten und zu einer raschen Verwirklichung der Klimaschutzziele gelangen.

Detlef Raphael, Beigeordneter für Umwelt und Wirtschaft, Deutscher Städtetag

Die Treibhausgasemissionen sollen bis 2020 um 40 und bis 2050 um 80 bis 95 Prozent gesenkt werden, jeweils gegenüber 1990. Die Verwirklichung dieser Ziele soll insbesondere durch den Einsatz erneuerbarer Energien und effizienter Kraftwerkstechnologien sowie durch Energieeinsparung geleistet werden. Beispielsweise soll der Anteil der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien von derzeit rund 20 auf 80 Prozent im Jahr 2050 gesteigert werden.

Erneuerbare Energien stärker nutzen

Die Kommunen mit ihren vielfältigen Funktionen als Planungsträger für die Ansiedlung von Anlagen der erneuerbaren Energien, als Besitzer von rund 176.000 öffentlichen Gebäuden, als größter öffent-

licher Auftraggeber sowie als Versorger von Strom und Wärme über kommunale Energieunternehmen (Stadtwerke) sind wichtige Akteure für eine erfolgreiche Umsetzung. Für die Städte und ihre Stadtwerke ist die Energiewende eine große Chance, die bereits bestehenden vielfältigen Zukunftskonzepte zur Nutzung erneuerbarer Energien und zur deutlichen Erhöhung der Energieeffizienz sowie zum Klimaschutz noch besser umsetzen zu können. Deshalb unterstützt der Deutsche Städtetag die Energiewende und setzt sich für sachgerechte wirtschaftliche und rechtliche Rahmenbedingungen in der Energiepolitik ein.

Die Energieerzeugung und -versorgung wird künftig vermehrt dezentral unter starker Nutzung der Potenziale erneuerbarer Energien erfolgen. Die kommunalen Ener-

gieversorgungsunternehmen investieren derzeit mehrere Milliarden Euro in eine umweltfreundliche und dezentrale Energieversorgung. Ein besonderer Schwerpunkt sind hierbei erneuerbare Energien sowie effiziente KWK-Anlagen, die gleichzeitig Wärme und Strom produzieren und so das Klima nachhaltig schonen.

Energieeffizienz für den Klimaschutz

Immer mehr Kommunen erkennen die Potenziale einer eigenverantwortlichen Energieversorgung und -erzeugung. Sie wollen über die Kommunalisierung von Energieversorgungsnetzen die lokalen bzw. regionalen Klimaschutzziele und die Nutzung erneuerbarer Energien noch schneller vorantreiben. Seit 2007 wurden 60 Stadtwerke neu gegründet, mehr als 170 Konzessionen wurden von kommunalen Unternehmen übernommen und mehrere regionale und überregionale Kooperationen und Netzwerke für eine zukunftsweisende umweltfreundliche Energieerzeugung gebildet.

Da die energetische Gebäudesanierung und der energieeffiziente Neubau wichtig für die Erreichung der Klimaschutzziele ist, investieren Kommunen und kommunale Wohnungsunternehmen seit vielen Jahren in derartige Maßnahmen. Der Deutsche Städtetag setzt sich dafür ein, dass auch finanzschwache Kommunen ausreichende Finanzmittel für Energieeinsparmaßnahmen erhalten und die energetische Sanierung der Wohngebäude weder zu einer wirtschaftlichen Überforderung der MieterInnen noch der VermieterInnen führt. ■



Wenn es um erneuerbare Energien geht, tragen Kommunen wesentlich zum Erfolg bei.

INFOS: www.staedtetag.de; www.vku.de

Energiearmut: Was ist zu tun?

In Österreich sind rund 310.000 Personen nicht in der Lage, ihre Wohnung angemessen zu heizen. Diese Situation wird mit dem Begriff „Fuel Poverty“ oder Energiearmut beschrieben. Bei den derzeit steigenden Energiepreisen ist davon auszugehen, dass immer mehr Haushalte unter dieser Situation leiden werden. Es sind daher Maßnahmen auf allen Ebenen zu setzen, um die Grundversorgung mit – und eine wirtschaftliche Nutzung von – Energie zu ermöglichen.

DI Dr. Georg Benke, E7 Energie Markt Analyse GmbH

Seit einigen Jahren hört man immer öfter den englische Begriff „Fuel Poverty“. Zwar gibt es derzeit noch keine adäquate Übersetzung für österreichische Verhältnisse, aber im Allgemeinen wird darunter verstanden, dass Haushalte, die mehr als 10% des Haushaltseinkommens für Energie aufwenden müssen, unter „Fuel Poverty“ bzw. Energiearmut leiden. Dieser Anteil von 10% des Einkommens ist rasch erreicht, wenn man bedenkt, dass einkommensschwache Personen zum einen oft in Gebäuden leben, die in schlechtem thermischen Zustand sind, sich oft effiziente Geräte (Kühlschrank, Waschmaschine, usw.) nicht leisten können, und zum anderen aufgrund von Beschäftigungslosigkeit ihre Wohnung stärker nutzen, was wiederum den Energieverbrauch erhöht. Eine Untersuchung in Österreich¹ hat jedoch ergeben, dass dadurch nicht zwingend ein erhöhter Energieverbrauch vorliegt. Armutsgefährdete Haushalte benötigen um bis zu 40% weniger Energie pro Person, geben aber trotzdem rund 10% der Haushaltsausgaben für Energie aus. Es wird also nicht *mehr* Energie konsumiert, sondern bereits vielfach auf Energiekonsum und somit auf Lebensqualität verzichtet.

Während in Großbritannien und Irland die Thematik Energiearmut sowohl politisch als auch in der Sozialforschung stark verankert und etabliert ist und es spezifische Programme gibt, die über Heizkos-

tenzuschüsse weit hinaus gehen, steht man in Österreich noch am Anfang. Lange verharnte man in einer Energiepolitik, deren Ziel nicht die Verminderung der Energienachfrage, sondern der Ersatz fossiler Energie durch erneuerbare Energieträger war.

Die generellen Rahmenbedingungen für Energieeffizienz haben sich aber erfreulicherweise in den letzten Jahren geändert. Von Seiten der EU wurden aus Gründen der Versorgungssicherheit zahlreiche Maßnahmen wie das Energielabel bei Weißware gesetzt. Aber auch die Leistungsaufnahme (in Watt) von Akkus und des Stand-by-Modus von elektronischen Geräten wurde geregelt.

Obwohl der gesetzliche Rahmen für den sparsamen, effizienten Umgang mit Energie in den Haushalten besser wird, bedeutet das jedoch nicht eine Verbesserung der von Energiearmut betroffenen Haushalte. Es stellt sich somit die Frage, wie diesen Haushalten geholfen werden kann? Ist das Thema der Bekämpfung von Energiearmut ein Luxusthema, wie ein österreichischer Sozialarbeiter feststellte? Es gäbe doch andere, gravierendere Probleme als „unnötige Energiekosten“.

Der klassische österreichische Weg auf diesem Gebiet war in den letzten Jahren die Gewährung eines Heizkostenzuschusses, der zwar half, die finanzielle Belastung zu minimieren, jedoch kein Beitrag war, den Energieverbrauch zu reduzieren.

Vor Ort-Beratung

Erfahrungen zeigen, dass die Vor-Ort-Beratung der beste Weg ist, um auf die jeweilige spezifische Problematik eingehen zu können. Die Beratenden müssen dabei – neben ihrem fachlichen Wissen – über eine ausgeprägte Sozialkompetenz verfügen. Die Schwierigkeit besteht darin, Personen überhaupt dazu zu bewegen, eine (kostenlose) Energieberatung vor Ort anzunehmen und auch die eine oder andere Nutzungsgewohnheit zu ändern. Hier bedarf es des Engagements, Wissens und der Kooperation der derzeitigen Kontaktpersonen von Sozialeinrichtungen sowie der EVU, diese Personengruppen auf vorhandene Angebote aufmerksam zu machen, eine Beratung zu organisieren bzw. die eine oder andere Maßnahme selbst durchzuführen. Erfahrungen aus dem deutschen „Strom Spar Check“, ein Programm² welches sich gezielt an einkommensschwache Haushalte wendet, zeigen, dass dadurch durchaus 10 bis 15% der Energiekosten gespart werden können. Im heurigen Jahr sind dazu zahlreiche Angebote in Österreich entstanden bzw. sind im Entstehen.

Maßnahmenpaket

Im Rahmen eines vom österreichischen Energie- und Klimafonds geförderten Projektes haben das Unternehmen e7 Energie Markt Analyse GmbH (e7) und die Katholische Sozialakademie (ksae) ein umfangreiches Maßnahmenpaket³ gegen Energie-





armut erarbeitet. Auf der einen Seite entstanden politische Handlungsempfehlungen, die sich an die Politik und EVU richteten. Andererseits wurden fast 50 Energietipps zusammengestellt, die sich an Sozial Einrichtungen wenden.

Politische Handlungsempfehlungen

Die über 30 Handlungsempfehlungen richten sich an Politik, Energieversorger, an Förderstellen sowie Sozialeinrichtungen. Unter anderem werden dabei folgende Punkte angesprochen:

1. Politische Zuständigkeit
2. Aktionsplan Energiearmut
3. Zeitnahe Energieabrechnung
4. Novellierung ELWOG
5. Belegung von Wohnungen
6. Modelle für Warmmiete
7. Maßnahmen für Reduktion Stromheizungen
8. Ansprechstelle bei EVU
9. Einsatz Stromzähler mit Leistungsbegrenzer
10. Qualitätsvorgaben für geförderte Geräte
11. Förderschiene für Weißwaren
12. Förderung Kessel- bzw. Ofenwartung

Energietipps

Die Energietipps richten sich an die SozialberaterInnen und sollen es diesen erleichtern, im Rahmen der KlientInnenkontakte das Thema Energie anzusprechen. Bewusst wurde dabei auf die klassischen Tipps wie „Kochen nur mit Deckel“ verzichtet und eher Wert darauf gelegt, wie es gelingt, eine Energierechnung zu entschlüsseln oder den Energieverbrauch hinsichtlich seiner Höhe zu bewerten. Ebenso wurde aufgezeigt, mit welchen Energiesparhilfen Haushalte unterstützt werden können, und wie der Verbrauch eines Kühlschranks gemessen werden kann.

Was macht die EU?

Von Seiten der EU wird vorgegeben, dass jedes Mitgliedsland Maßnahmen zur Reduktion der Energiearmut zu setzen hat. Auch wird gefordert, dass ein Aktionsplan zum Thema „Energiearmut“ zu erstellen ist. Ob und wie weit Österreich diesbezüglich bereits Schritte gesetzt hat, ist nicht bekannt.

Allerdings ist bekannt, wie andere Länder vorgehen. An dieser Stelle sei auf Großbritannien verwiesen, wo die Fuel Poverty-Politik eine lange Tradition hat. Ziel der britischen Behörden ist es, den Energieverbrauch bei den Betroffenen so weit wie möglich zu reduzieren. Dort werden Einzelmaßnahmen zur Verbrauchsreduktion finanziert.

Fachtagung zur Energiearmut am 26. März im Wiener Rathaus: li. Foto: Sozialminister Hundstorfer; re. Foto, 2.v.l.: Stadtrat Andres Krenauer (Wr. Neustadt), Theresia Vogel (Klima- und Energiefonds), Bundesminister Hundstorfer

Radikal ist der Zugang in Belgien: hier wird bei Zahlungsausfall die beziehbare Leistung beim Smart Meter (Stromzähler) begrenzt, sodass zwar noch Strom für die Beleuchtung, den Kühlschrank und den Fernseher zu Verfügung steht, jedoch das elektrische Heizen nicht mehr möglich ist. So wird zumindest die Grundversorgung mit Strom gesichert.

In Österreich stehen wir erst am Anfang der Diskussion. Noch ist es erforderlich, das Bewusstsein bei den relevanten AkteurInnen zu schaffen, um Lösungsstrategien zu entwickeln. Gleichzeitig ist jedoch darauf zu achten, dass bei den aktuellen Bemühungen zur Reduktion der Treibhausgas- und der Erhöhung der Versorgungssicherheit nicht derart an der Preisschraube gedreht wird, dass Fuel Poverty für noch mehr Haushalte in Österreich ein reales Problem wird. ■

¹ Benke, Georg 2011: *Energieverbrauch und Geräteausstattung in einkommensschwachen Haushalten*, Befragung von Betroffenen; Wien, Mai 2012

² www.stromspar-check.de

³ Die Handlungsempfehlungen sowie die Energietipps sind auf der Website „www.fuelpoverty.at“ im Downloadbereich verfügbar.

Die „Zentrumszone“

Ein niederösterreichisches Erfolgsmodell zur Wiederbelebung der Ortskerne.

DIⁱⁿ Melanie Lutz, auf Basis eines Interviews mit DI Siegfried Kautz, dem Leiter der örtlichen Raumordnung des Landes Niederösterreich

Die 14. Novelle des NÖ Raumordnungsgesetzes hatte im Jahr 2005 weitreichende Änderungen der Bestimmungen zur raumordnungsrechtlichen Anordnung großflächiger Handelseinrichtungen in den niederösterreichischen Städten und Gemeinden zur Folge.

Statt der bis zu diesem Zeitpunkt möglichen Ausweisung der Widmungsarten „Bauland – Einkaufszentrum“ und „Bauland – Fachmarktzentrum“ wurde die Möglichkeit zur Ausweisung sogenannter „Zentrumszonen“ für bestehende oder geplante Ortskerne eingeführt. Diese können in jenen Bereichen ausgewiesen werden, wo die neuen gesetzlichen Kriterien eine solche

gen Flächen sowie die meist sehr gute Verkehrsanbindung zu nutzen wussten. Nachdem die daraus erwachsenen Probleme wie Dominanz des Autoverkehrs, Leerstände in den historischen Stadtzentren, etc. ins Bewusstsein rückten, war es nicht leicht, ein erfolgreiches Konzept zu finden, um dieser Entwicklung entgegenwirken zu können.

Seit 2005 ein effektives Konzept

In Niederösterreich scheint man mit den „Zentrumszonen“ allerdings ein solches gefunden zu haben. Nach fehlenden Erfolgen, ein Ausufernde Einkaufszentren abseits der Ortskerne durch Widmungsbe-

gen – wie gute Anbindung des Individual- und des öffentlichen Verkehrs, entsprechend dichte Baustrukturen, einen vorhandenen Nutzungsmix und ausreichende Wohnbevölkerung – begründet werden (vgl. Auszug aus dem NÖ Raumordnungsgesetz 1976, Tabelle 1).

Ein in Niederösterreich bekanntes Beispiel ist die Stadt Tulln, deren gut erhaltener, historischer Stadtkern durch großzügige Einkaufs- und Fachmarktzentren vor den Stadttoren in Bedrängnis geriet. Auf der gesetzlich manifestierten Grundlage der Zentrumszone konnte sich im unmittelbaren Stadtzentrum mittlerweile ein neues, kompaktes Einkaufszentrum etablieren, und in eine Tiefgarage am Hauptplatz investiert werden. Nicht überall ist es allerdings mit vertretbarem Aufwand möglich, entsprechend große Flächen für die Ansprüche der Handelsunternehmen zur Verfügung zu stellen und darüber hinaus auch dem nach wie vor gegebenen Bedarf an Stellplätzen nachzukommen. Denn noch ist auch in den meisten österreichischen Städten das Auto das bevorzugte Transportmittel, mit dem man – möglichst ohne Stau und lange Parkplatzsuche – seine Einkäufe erledigen möchte. Was dabei oft nicht bedacht wird: Die gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur zu den so günstig erreichbaren Einkaufszentren an den Stadträndern zahlt die Allgemeinheit. Diese trug bisher die Kosten für neue Autobahnanschlüsse oder aufwändige Kreisverkehrsbauten, während auf der anderen Seite die Erhaltung der teilweise vom Leerstand gezeichneten Ortskerne weitere Kosten aufwirft, die besonders die knappen Gemeindebudgets belasten.

Überzeugungsarbeit für die Stadt- und Ortskerne

Daher galt es, auch die Handelsunternehmen, die Profiteure der bisherigen Entwicklung vor Einführung der Zentrumszone, von den Vorteilen des neuen Instruments zu überzeugen. Der Zeitpunkt war



In der Altstadt „shoppen gehen“ hat Flair und belebt den Ortskern.

Abgrenzung zulassen. In Zentrumszonen kann das Bauland-Kerngebiet mit dem Zusatz „Handelseinrichtungen“ bezeichnet werden. In dieser Widmung bestehen für den Einzelhandel keine Beschränkungen. Seit das Auto immer stärker den Alltag bestimmt, leiden die Innenstädte und Ortszentren zunehmend unter der Konkurrenz der Handelszentren an den Siedlungsrändern, die „auf der grünen Wiese“ die großzügig vorhandenen und zudem günsti-

stimmungen wie Einkaufs- bzw. Fachmarktzentren sowohl in der Nutzung als auch flächenmäßig einzugrenzen, wurde 2005 mit Einführung der Zentrumszone ein radikaler Schnitt gesetzt: Großflächige Handelseinrichtungen für zentrumsrelevante Waren dürfen nur mehr in den von den Gemeinden dafür festgelegten Siedlungsbereichen errichtet werden. Egal, ob Stadtkern oder Ortszentrum, die Festlegung muss durch bestimmte Voraussetzun-

günstig, da an der Peripherie inzwischen ein Wettbewerb der Standorte zwischen den Unternehmen seine Blüten trieb. Aufgrund der günstigen Standortpreise wurde in der Hoffnung, den Konkurrenten zu „überleben“ vielerorts in neue Filialen in unmittelbarer Nachbarschaft zum Konkurrenzunternehmen investiert – eine Strategie mit Ablaufdatum. In den Zentrumszonen jedoch sind die Standortkosten zwar höher, bedingen dadurch aber auch eine wohlüberlegte Standortstrategie und führen so zu einem langlebigeren und nachhaltigeren Investitionsdenken.

Mehrere niederösterreichische Städte und größere Gemeinden hatten zum Zeitpunkt der Einführung der Zentrumszonen bereits ähnliche Planungen in ihren „Schubladen“, die es nun umzusetzen galt. Bis August 2012 wurden in 78 niederösterreichische Städten und Gemeinden Zentrumszonen genehmigt. Aber auch nach deren Einführung muss das Bemühen um die Belebung der Stadt- und Ortskerne weitergehen. In

Waidhofen an der Ybbs wurde 2005 ein Innenstadtkoordinator eingesetzt, der die Interessen der Kernakteure koordiniert, begleitet durch ein professionelles Leerflächenmanagement und zahlreiche Maßnahmen im Verkehrsbereich. Auch in der niederösterreichischen Landeshauptstadt St. Pölten hatte man sich schon vorab umfangreiche Überlegungen zur Stärkung der innerstädtischen Zentren gemacht, die man mit Einführung des neuen Instruments umzusetzen begann. Die Bemühungen der Stadt um eine gelungene Organisation der Handelsbetriebe in der Stadtregion gehen allerdings weiter, wie der Leiter der Stadtplanung von St. Pölten, DI Jens de Buck, berichtet.

Die Entwicklung in St. Pölten

Die Stadt führte auf Basis des geltenden Stadtentwicklungskonzeptes im Zeitraum zwischen 2006 und 2009 einen umfassenden Planungsprozess zur Ausweisung der Zentrumszonen im Stadtgebiet durch. Ne-

ben dem Umfeld der historischen Kernstadt wurden derartige Zentrumszonen um die Stadtteilzentren Nord und Süd auf Basis der gesetzlichen Kriterien festgelegt.

Innerhalb dieser Zentrumszonen ist die Erweiterung oder Schaffung großflächiger Handelseinrichtungen grundsätzlich vorstellbar. Das für derartige Handelseinrichtungen erforderliche Verfahren zur Ausweisung einer Widmung „Bauland – Kerngebiet für Handelseinrichtungen“ wird jedoch erst nach abgestimmter Projektentwicklung zur Sicherung der Raumverträglichkeit, der Erstellung eines projektbezogenen Bebauungsplanes und dem Abschluss eines Baulandvertrags zwischen der Stadt und dem Projektentwickler eingeleitet.

Die zahlreich im Stadtgebiet vorhandenen großflächigen Handelseinrichtungen in Streulagen – d.h. außerhalb der Zentrumszonen – sind in ihrem Bestand vom Gesetz her gesichert, sollen jedoch nur im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten entwickelt werden können. Großflächige Neuansied-



SYCUBE unterstützt Kommunen und Gemeinden seit Jahren bei der **Realisierung von automatisierten Fahrradverleihsystemen**, die gut für die Umwelt und beliebt bei den Bürgern sind. SYCUBE bietet schlüsselfertige Systeme und kümmert sich um die optimale Nutzung derzeit sehr solider Fördermöglichkeiten. Neben Bikesharing ist SYCUBE vor allem als **Spezialist für smarte Abfallwirtschaftslösungen** bekannt.

Nähere Infos unter www.sycube.at oder direkt bei Herrn Christian Ratzberger unter 01 544 28 18 0.

SYCUBE Informationstechnologie GmbH
Erdbergstraße 52-60, 1030 Wien
info@sycube.at

lungen sind in diesen Bereichen nicht mehr zulässig. Die gesetzlichen Bestimmungen des NÖ ROG 1976 haben unterstützend zu den Bestimmungen des St. Pöltner Stadtentwicklungskonzeptes zu einer Rückbesinnung der Projektentwickler in die gewünschten Handelslagen geführt. Die Schaffung neuer Handelsagglomerationen in städtischer Randlage oder auf der „grünen Wiese“ sind so nicht mehr möglich.

Aufgrund der hohen Bedeutung St. Pölts als Handelsschwerpunkt im niederösterreichischen Zentralraum liegen aktuell jedoch zahlreiche Projekte zur Erweiterung oder Neuerrichtung von Einkaufszentren im Stadtgebiet vor. Die Vielzahl an Projekten ist auch für die Landeshauptstadt Niederösterreichs weder hinsichtlich der bestehenden Handelslagen noch der raumplanerischen Zielsetzungen verträglich. Daher hat sich die Stadt im Zuge der anstehenden Neufassung des örtlichen Raumordnungsprogramms (Stadtentwicklungskonzeptes) entschlossen, eine thematische Studie zu großflächigen Handelseinrichtungen zu vergeben. Deren Ergebnis kann wiederum Auswirkungen auf die Ausweisung bzw. Abgrenzung der Zentrumszonen haben, da die Zielsetzungen der Stadtentwicklung – die Sicherung und Stärkung der St. Pöltner Altstadt als Handelsschwerpunkt der Stadt – nicht aus den Augen verloren werden darf.

Auszug aus dem NÖ Raumordnungsgesetz 1976

Einkaufszentren in NÖ sind einerseits durch Bundesrecht, konkret Gewerbe-recht, §77 Gewerbeordnung, andererseits durch Bestimmungen betreffend Einkaufs- bzw. Fachmarktzentren im NÖ ROG 1976, LGBl. 8000-25 und die NÖ Warengruppenverordnung, LGBl. 8000/95-0 geregelt.

Mit der 14. Novelle zum NÖ Raumordnungsgesetz, welche am 2. März 2005 in Kraft getreten ist, wurde die Neuregelung von Handelseinrichtungen in §14 Abs. 2 Z.16 und § 17 festgesetzt. Gemäß NÖ Raumordnungsgesetz 1976 § 14 Abs. 2 Zi. 16 gilt: „Bestehende oder geplante Ortskerne können als Zentrumszone im Flächenwidmungsplan festgelegt werden. Dabei ist von den vorhandenen Nut-

zungsstrukturen und dem Erscheinungsbild auszugehen. Die Planung neuer Zentrumszonen ist zulässig, wenn sie auf Grundlage eines verordneten Entwicklungskonzeptes erfolgt und zumindest eine dichte Wohnbebauung bereits vorhanden ist. Die dafür notwendigen Entwicklungsmaßnahmen müssen bezeichnet und sichergestellt sein. Zentrumszonen dürfen nur innerhalb einer bestehenden zusammenhängenden Siedlungseinheit mit mindestens 1.800 EinwohnerInnen festgelegt werden. Zentrumszonen dürfen auch in Ortschaften oder Teilen davon mit mindestens 1.000 EinwohnerInnen festgelegt werden, wenn in angrenzenden Ortschaften zumindest 800 EinwohnerInnen beheimatet sind. Dieser Einzugsbereich ist durch Gemeinderatsbeschluss bzw. übereinstimmende Gemeinderatsbeschlüsse zuzuordnen. Zentrumszonen müssen weiters folgende Kriterien aufweisen:

- eine gute Verkehrsanbindung im individuellen und/oder öffentlichen Verkehrsnetz, welche auch die Ansiedlung von Handelseinrichtungen zulässt
- dichtere Baustrukturen als der Umgebungsbereich und
- einen Durchmischungsgrad von Wohn- und anderen Nutzungen (z.B.: öffentliche Einrichtungen, Büros, Handels- und Dienstleistungsbetriebe), der über das in Wohngebieten übliche Ausmaß deutlich hinausgeht.“

Darauf aufbauend regelt § 17 „Gebiete für Handelseinrichtungen“ NÖ ROG 1976:

(1) In Zentrumszonen kann die Widmung Bauland-Kerngebiet mit dem Zusatz „Handelseinrichtungen“ bezeichnet werden. In dieser Widmung bestehen für die Errichtung von Handelsbetrieben keine Beschränkungen hinsichtlich der Verkaufsfläche oder Bruttogeschoßfläche. Die übrigen Nutzungsmöglichkeiten gemäß § 16 Abs. 1 Z. 2 bleiben zulässig.

(2) Innerhalb des geschlossenen, bebauten Ortsgebietes – ausgenommen in der Widmung Bauland-Kerngebiet-Handelseinrichtungen – darf die Bruttogeschoßfläche von Handelsbetrieben nicht mehr als 1.000 m² betragen.

(3) Außerhalb der in Abs. 2 bezeichneten Bereiche darf die Verkaufsfläche für zentrumsrelevante Waren 80 m² nicht übersteigen.

(4) Bilden mehrere Handelsbetriebe eine bauliche, funktionelle oder organisatorische Einheit, darf die Summe der Bruttogeschoßflächen in den Fällen gemäß Abs. 2 nicht mehr als 1.000 m² und die Summe der Verkaufsflächen an Standorten gemäß Abs. 3 nicht mehr als 80 m² betragen. Eine funktionelle Einheit ist dann gegeben, wenn im umgebenden Bereich die Gebäude ausschließlich oder dominierend für Handelseinrichtungen genutzt werden und mehrheitlich über private (eigene oder gemeinsame) Abstellereinrichtungen für die Kraftfahrzeuge der Kunden verfügen.

(5) Unabhängig von ihrer Lage unterliegen Handelsbetriebe keinen Größenbeschränkungen, wenn sie – abgesehen von dem im Abs. 3 bezeichneten Ausmaß – ausschließlich Waren anbieten, welche nach ihrer Beschaffenheit bzw. nach ihrer Packungs- oder Gebindegröße vom Kunden unter Verwendung eines Kraftfahrzeuges abtransportiert werden müssen (nicht zentrumsrelevante Waren). Diese Warengruppen sind durch Verordnung der Landesregierung festzulegen.

(6) Unabhängig von den Bestimmungen der Abs. 2 und 3 ist der Direktverkauf von am Standort des Produktionsbetriebes produzierten Waren zulässig. Weiters ist der Verkauf von Waren, die diese wirtschaftlich ergänzen oder als Zubehör zu bewerten sind, zulässig. Dies allerdings nur soweit, als der Charakter als Produktionsbetrieb eindeutig gewahrt bleibt. Darüber hinaus sind Handelseinrichtungen zulässig, wenn diese ihre Waren ausschließlich an Wiederverkäufer abgeben. ■

INFOS:

<http://www.raumordnung-noe.at/index.php?id=204>

Ansprechpartner:

DI Siegfried Kautz
Leiter Sachgebiet örtl. Raumordnung
Tel.: 02742 / 9005-14238
Fax: 02742 / 9005-14170
[siegfried.kautz\(at\)noel.gv.at](mailto:siegfried.kautz(at)noel.gv.at)

Neues Leben in alten Städten

Das Ergebnis des 1. Steirischen Stadtkernsymposiums in Voitsberg ist österreichweit – und glaubt man ExpertInnen, sogar europaweit – dasselbe Bild: historisch gewachsene Orts- und Stadtzentren, die immer mehr an Bedeutung und Nachfrage verlieren, rundherum die sogenannten Speckgürtel, die anwachsen. Diese werden durch gleichförmige Handelskorridore und eintönige Einfamilienhaussiedlungen dominiert.

Mag. (FH) Michael Leitgeb, MA, Österreichischer Städtebund, Landesgeschäftsbüro Steiermark

Wie belebt man den Stadtkern?

Nicht zuletzt um diesem eintönigen Bild zu begegnen und eine intakte „städtische Multifunktionalität“ wiederherzustellen, veranstalteten die Gemeinden Voitsberg, Bärnbach, Köflach, Rosental und Maria Lankowitz mit Unterstützung des Städtebundes einen ExpertInnenaustausch zum Thema Belebung der Stadtkerne mit Schwerpunkt Handel. Die Veranstaltung ist Teil eines großangelegten Beratungsprojektes, das aus dem „Central Europe“-Programm der EU gefördert wird.

An diesem ExpertInnensymposium nahmen über 100 Personen aus den Bereichen Wirtschaft und Handel, Kommunalpolitik sowie Citymanagement teil. Durch die Veranstaltung führte der stets mit spitzer Zunge agierende ehemalige Chefredakteur der Salzburger Nachrichten Roland Barazon. Dieser stellte gleich zu Beginn fest: die unterschiedlichen Interessen von privaten HauseigentümerInnen, BürgermeisterInnen, Behörden (Denkmalamt) und EinzelhändlerInnen gilt es „unter einen Hut zu bringen – vor allem die BürgermeisterInnen seien hier nicht zu beneiden“.

Der Präsident des österreichischen Handelsverbandes, Stephan Mayer-Heinisch, verdeutlichte in seinem Referat zunächst den nicht endenden Trend des „Dranges in die Städte“ weltweit und auch in Österreich. Vor allem die Jugend lebt und arbeitet in den städtischen Ballungszentren. Und: die Magnetwirkung der Städte wird weiter zunehmen – das gilt jedoch für die Innenstädte nur bedingt. Städte müssten sich stärker dem Trend anpassen. BürgermeisterInnen als CentermanagerInnen müssen für ein stetes „Refurbishment“ ihrer Innenstädte hin zum „verlängerten Wohnzimmer für KundInnen“ sorgen, so der Handelsvertreter.

Qualität statt Fachmarkthöfen

Zu den Auswirkungen auf die Handelsflächenentwicklung referierte Hannes Lindner vom Unternehmen „Standort und Markt“. Seiner Einschätzung nach können sowohl innerstädtische als auch periphere Shopping-Center koexistieren, das hätten eigene Untersuchungen gezeigt. Es wird jedoch im Wettbewerb zu einer „Verschiebung der Standorte“ kommen – erst wenn sich ein Standort für den Handel insgesamt etabliert hat, wird „Ruhe in den Markt einkehren“, so der Experte. Sein Fazit: Shopping-Center können nicht verhindert werden, es müsse jedoch Qualität – keine lieblosen „Fachmarkthöfen“ – eingefordert werden.

Stefan Hoflehner von der Landesgruppe Steiermark stellte in seinem Vortrag das S.M.A.R.T.-Cities-Konzept der EU als eine der möglichen Antworten auf die herrschenden Entwicklungen vor.

Der Bürgermeister der Stadt Voitsberg und Initiator der Veranstaltung, Ernst Meixner, zeigte sich optimistisch: „Die Wiederbelebung der Stadtkerne ist eine komplexe Aufgabenstellung, die nur in gutem Zusammenspiel zwischen der Gemeinde, den HausbesitzerInnen und der Kaufmannschaft funktionieren kann. Wir haben hier eine Entwicklung eingeleitet, die steiermarkweit als Vorbild dienen soll.“

Auch die oft gescholtenen Behörden kamen zu Wort: die Präsidentin des Bundesdenkmalamtes, Barbara Neubauer – selbst eine gebürtige Köflacherin – hob die Tatsache hervor, dass der Denkmalschutz nicht Schuld am Aussterben der Innenstädte trägt. Im Gegenteil: Denkmalschutz und Denkmalpflege sind extrem identitätsstiftend und können zur Attraktivität einzelner Standorte beitragen – sie führte hier auch gelungene Beispiele der Zusammenarbeit, wie das LCS in Leoben, an.

Den Schwerpunkt des Nachmittags bildete die Vorstellung des Stadtentwicklungsfonds „JESSICA“ der Europäischen Investitionsbank (EIB) in Brüssel. Dabei handelt es sich um Darlehen für Stadtentwicklungsprojekte ohne Zinsaufschlag, sofern sie Bestandteil von integrierten Plänen (eines Bundeslandes) zur nachhaltigen Stadtentwicklung sind.

Den Abschluss dieser höchst informativen Veranstaltung bildete eine Podiums- und Publikumsdiskussion. Moderator Barazon abschließend: „Sowohl Städte als auch ihr Handel haben eine Zukunft – wir müssen nur alle daran glauben und auch daran arbeiten.“

v.l.n.r.: Stefan Hoflehner, Ernst Meixner, Barbara Neubauer, Hannes Lindner, Stephan Mayer-Heinisch, Roland Barazon



Das Popfest am Karlsplatz findet seit 2010 jährlich in Wien statt. Es ist ein Festival für innovative Popmusik österreichischer MusikerInnen und Bands – fast hundert Stunden Programm an nur vier Tagen!

Foto: karlsplatz.org/Sascha Osaka



KULTUR VOR DER HAUSTÜR

Die Wienerinnen und Wiener schätzen das breit gefächerte Kulturangebot der Stadt, das nicht nur ihr Leben bereichert, sondern Wien auch regelmäßig eine Top-Position in Städterankings und als Tourismusdestination sichert. Ermöglicht wird diese kulturelle Vielfalt durch das intensive Engagement der Stadt Wien.

Die Investitionen machen sich bezahlt: Ein anregendes und spannendes Kulturangebot – egal, ob in den Bereichen Musik, Theater, Film, Literatur, bildende Kunst oder in zahlreichen spartenübergreifenden Projekten – ist das Ergebnis. Diese positive Entwicklung resultiert aus dem Zusammenwirken aller Kräfte, die Kunst braucht, um zu gedeihen: Kunschtchaffende, die aufgrund ihrer künstlerischen

Qualität und Professionalität im internationalen Kunstgeschehen an vorderer Stelle mitmischen, Ausbildungsstätten auf hohem Niveau, kompetente VermittlerInnen, Galerien und Messen, ein urteilsfähiges Publikum und nicht zuletzt die öffentliche Hand, die mit gezielter Subventionspolitik zu einem offenen und blühenden Klima beiträgt. Nicht nur die Unterstützung großer Kunstinstitutionen ist

der Stadt dabei ein Anliegen, sondern auch die Förderung zahlreicher Klein- und Kleinstveranstaltungen. Ziel ist es auch, Menschen zur Kultur zu bringen. Daher werden besonders niederschwellige Kulturangebote als Einstieg ins Kulturleben gefördert, wie Programmkinos, die Bezirksmuseen, die Kunst im öffentlichen Raum, die OFF-Theater und interkulturelle Projekte.

VORHANG AUF

Die Donaumetropole bietet ganzjährig ein breitgefächertes Angebot an kulturellen Veranstaltungen für jeden Geschmack. Täglich heißt es „Vorhang auf!“ in den großen Wiener Theater- und Opernhäusern ebenso wie in zahlreichen kleinen Kabarettbühnen, die ihr kreatives und experimentelles Potenzial entfalten.

Die Museumslandschaft Wiens kann sich ebenfalls sehen lassen. Interessante Schausammlungen – von Klassikern wie Schiele und Dürer bis zu zeitgenössischer Kunst – locken zahlreiche BesucherInnen in die Museen Wiens. Für kleine Kulturfreaks warten im ZOOM Kindermuseum spannende Mitmach-Ausstellungen. Das Filmfestival am Rathausplatz hat sich zu einem sommerlichen Publikumsmagneten entwickelt.

Open-Air-LiebhaberInnen kommen jedes Jahr im Sommer auch beim Popfest am Karlsplatz auf ihre Rechnung.

Nicht zu vergessen: Für Leseratten gibt es jährlich die Gratis-Buch-Aktion „Eine Stadt. Ein Buch“. Auch dieses Jahr werden im November wieder 100.000 Bücher gratis an die WienerInnen verteilt.

Wie sehr die WienerInnen zu begeistern sind, konnte man dieses Jahr erstmals bei der Veranstaltung „Eine Stadt. Ein Film“ sehen. Filminteressierte waren an einem Tag eingeladen, in unterschiedlichen Programmkinos der Stadt einen Film kostenlos zu sehen. Die Grundidee der Aktion bestand darin, ein möglichst zahlreiches Publikum wieder in die Wiener Kinos zu bringen und dabei einen qualitätsvollen und interessanten Film anzubieten. Die Stadt zeigt regelmäßig, dass Kulturgenuß ganz unkompliziert und direkt vor der Haustür stattfinden kann. Deshalb gibt es auch im eigenen Grätzl immer wieder tolle Angebote.

FESTIVAL DER BEZIRKE

Ein gutes Beispiel für niederschwellige Kulturangebote ist das „Festival der Bezirke“, das jährlich im Frühjahr stattfindet. Hier gibt es Angebote von Kulturschaffenden und Kulturinstitutionen, von der Inneren Stadt bis Liesing. Geboten wird ein vielfältiges Programm aus Musik, Kunst und Design, Literatur, Film und Foto sowie Stadtführungen – und das alles gratis. Kultur schafft Lebensqualität.

SPANNENDES IN DEN BEZIRKSMUSEEN

Die 23 Wiener Bezirksmuseen sowie zahlreiche Sondermuseen bieten Kulturinteressierten einen Blick in die Vergangenheit des eigenen Wohnviertels. Das Programm in den Bezirksmuseen geht jedoch darüber hinaus: das Angebot reicht von Lesungen über Vorträge, Vernissagen bis zu Konzerten. Der Vorteil: Kultur findet vor der Haustür statt.



Foto: Wien Museum

„Besetzt! Kampf um Freiräume seit den 70ern“ war der Titel einer Ausstellung des Wien Museums. Thema war der Kampf für kulturellen und politischen Wandel in Wien.

MUSA – EIN GEHEIMTIPP

MUSA (Museum Startgalerie Artothek) ist der Name für die Sammlung zeitgenössischer Kunst der Kulturabteilung der Stadt Wien. Diese Institution umfasst den Bereich für Themenausstellungen aus der Sammlung: mit der Startgalerie für junge Wiener Kunstschafter am Beginn ihrer Karriere sowie der Artothek, die graphische Arbeiten an Wiener Privatpersonen verleiht. Darüber hinaus können in einem eigenen Bereich auch MitarbeiterInnen der Stadt Wien Werke für ihre Arbeitsstelle entleihen.

Das MUSA präsentiert eine der größten Sammlungen ihrer Art in Österreich und umfasst derzeit 23.000 Objekte sämtlicher Kunstsparten von etwa 4.000 KünstlerInnen. Die Werke wurden im Rahmen von Förderankäufen seit 1951 von der Kulturabteilung erwor-

ben und bieten einen Überblick der Wiener Kunstentwicklung der letzten Jahrzehnte. Nach dem Grundsatz der größtmöglichen stilistischen Breite bei höchstmöglicher Qualität empfiehlt eine hochrangige Jury jährlich Werke von etwa 100 KünstlerInnen zum Ankauf. Mit steigender Bedeutung der Sammlung gingen der Wunsch und die Verantwortung einher, die erworbenen Arbeiten den BürgerInnen näherzubringen und gleichzeitig die KünstlerInnen zu fördern. Eine Kunstsammlung lebt nur, wenn sie auch öffentlich wahrgenommen wird.

WIEN MUSEUM AM KARLSPLATZ

Das Wien Museum nimmt in der vielfältigen Wiener Museumslandschaft eine besondere Stellung ein: Mit seiner Mischung aus Kunstsammlung und historischer Sammlung zeigt es Wiens Weg durch die Jahrhunderte. Zu sehen sind wertvolle Kunstschätze. Zu spüren ist eine Stadt und ihr Mythos. Zum Haupthaus am Karlsplatz gehören eine Fülle an Außenstellen: allen voran die Hermesvilla im Lainzer Tiergarten und die Musikerwohnungen. Regelmäßige Sonderausstellungen zeigen laufend Neues aus der Vergangenheit Wiens und anderer Metropolen. Hier kommen Sie einer Stadt auf die Spur.

WIENER VORLESUNGEN

Die Wiener Vorlesungen laden wichtige Persönlichkeiten des intellektuellen Lebens in die Festsäle des Rathauses, um Analysen und Befunde zu den großen aktuellen Problemen der Welt vorzulegen. Seit 2. April 1987 finden die Wiener Vorlesungen als Dialogforum der Stadt Wien im Rathaus statt: öffentlich und frei zugänglich, kritisch, am Puls der Zeit. Seither analysieren und bewerten die Wiener Vorlesungen die gesellschaftliche, politische und geistige Situation der Zeit. Die Wiener Vorlesungen gibt es in neun Buchreihen und 250 Bänden zum Nachlesen.

Weitere Infos:

www.wien.at
www.wienmuseum.at
www.musa.at
www.einestadteinbuch.at
www.wirindwien.com
www.kindermuseum.at

BEZAHLTE ANZEIGE

Die Folgen der Eisenbahn-Kreuzungsverordnung

Die vom Verkehrsministerium erlassene Eisenbahn-Kreuzungsverordnung (EisbKrV 2012) wird für die Länder und Gemeinden als Träger der Straßenbaulast und von Privatbahnen erhebliche Mehrausgaben verursachen. Trotz Einleitung des Konsultationsmechanismus wurden die Folgekosten nicht berechnet und das Gremium zur Klärung der Finanzierungsfragen nicht einberufen, weshalb das durch den Stabilitätspakt vorgeschriebene Haushaltsgleichgewicht der Länder und Gemeinden gefährdet ist.

FH-Prof. Univ.-Doz. Dr. Friedrich Klug, Institutsleiter des Vereins IKW, Linz

Entstehungsgeschichte

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hat am 20. November 2009 den Begutachtungsentwurf versendet. Mit dem Entwurf sollte die aus dem Jahr 1961 stammende Verordnung auf den neuesten Stand der Technik gebracht werden und das Verhalten der StraßenbenützerInnen zur Hebung der Sicherheit aller VerkehrsteilnehmerInnen positiv beeinflusst werden. Die neue Eisenbahnkreuzungsverordnung (EisbKrV) umfasst nunmehr insgesamt 106 Paragraphen und 3 Anlagen, während die bisher geltende Verordnung mit 24 Paragraphen ausgekommen ist. Auf Grund der ablehnenden Haltung der Bundesländer, des Österreichischen Gemeindebundes, des Österreichischen Städtebundes und des Fachverbandes der Schienenbahnen wurde die erste Begutachtungsfrist durch das BMVIT bis Ende Februar 2010 erstreckt. Im Vorblatt fand sich damals nur der kurze Hinweis, dass der Anpassungsbedarf bei der Sicherung von Eisenbahnkreuzungen für die Eisenbahnunternehmen „mit erheblichen Mehrkosten verbunden sein wird“. Die einmaligen und laufenden Kosten wurden nicht ausreichend quantifiziert. Im Entwurf fand sich auch kein Hinweis auf die Anzahl der tatsächlich zu sichernden Eisenbahnkreuzungen, die zu erwartenden einmaligen Investitionskosten und die laufenden Überprüfungs-, Instandhaltungs- und Betriebskosten. Nicht eingegangen wurde auf die Tatsache, dass

nicht nur die Eisenbahnunternehmen betroffen sind, sondern vor allem die Länder und Gemeinden als Träger der Straßenbaulast, aber auch als Eigentümer von Eisenbahnunternehmen. Die Erstausstattung der Eisenbahnkreuzungen mit technischen Sicherungsanlagen wird einen enormen Investitionsbedarf sowie Betriebs- und Folgekosten auslösen. Die Privatbahnen rechnen mit Investitionen in Höhe von ca. 500 Millionen Euro. In derselben Größenordnung ist mit zusätzlichen Ausgaben für die Erhaltung, Abschreibung und Erneuerung in den nächsten 25 Jahren zu rechnen. Angesichts der dramatischen Steuerausfälle im Zuge der Finanzkrise ist die Finanzierung all dieser Maßnahmen nicht gesichert. Da die Mittel im Rahmen der mittelfristigen Investitionsprogramme limitiert sind, würde der finanzielle Mehrbedarf die Rechtsträger belasten.

Die Träger der Straßenbaulast müssen gemäß § 48 Eisenbahngesetz mindestens die Hälfte der Kosten übernehmen, sodass für die Eisenbahnunternehmen 50% zu finanzieren sind. Im Fall der Privatbahnunternehmen können der Bund und die Länder gemäß § 4 Privatbahngesetz 2004 Finanzierungsbeiträge im Rahmen von mittelfristigen Investitionsprogrammen (MIP) übernehmen. Da mindestens 50% von der Straßenverwaltung zu übernehmen sind, bleiben für den öffentlichen Verkehr weitere 50% übrig, die aus MIP-Mitteln zu finanzieren wären, also zu je 25%



durch den Bund und die Länder. Einige Regionalbahnen sind ernstlich in ihrer Existenz gefährdet, was im krassen Gegensatz zu der immer wieder betonten und in den Regierungsprogrammen enthaltenen Notwendigkeit zum Ausbau des öffentlichen Schienenverkehrs im Interesse des Umwelt- und Klimaschutzes steht. Im Entwurf fehlen Maßnahmen zur Hebung der Verkehrssicherheit, nämlich die Möglichkeit, Eisenbahnkreuzungen und private Eisenbahnübergänge aufzulassen oder zu verlegen sowie niveaufreie Kreuzungen zu etablieren und damit Gefahrenstellen endgültig zu beseitigen. Allerdings bedürfte es hierzu gesetzlicher Regelungen zur Verfahrenserleichterung, zur Leistung von Instandhaltungsbeiträgen und Inkaufnahme zumutbarer Umwege. Die Hauptproblematik, die zu den zahlreichen, teils schweren Unfällen und in deren Folge zu vielen Diskussionen über die Sicherheit an Eisenbahnkreuzungen geführt hat, liegt eindeutig nicht bei den Eisenbahnen und an der Art der Sicherung, sondern im unvorsichtigen und verantwortungslosen Verhalten der VerkehrsteilnehmerInnen. Viel wichtiger wäre es daher, beim permanenten Fehlverhalten der StraßenverkehrsteilnehmerInnen anzusetzen, die zu fast 100% die Unfälle verursachen – und zwar durch bessere und konsequente Überwachung und Anzeige, schärfere Sanktionen und bessere Schulung der VerkehrsteilnehmerInnen vor dem Erwerb der LenkerInnenberechtigung.

In-Kraft-Treten der EiskrV 2012

Trotz der vielen Bedenken wurde die EiskrV 2012 im BGBl II Nr. 216 am 26.6.2012 verordnet und ist nunmehr in Kraft getreten. Vor Erlassung der Verordnung wurde zwar am 16.5.2012 noch eine Besprechung mit den Bundesländern durchgeführt und diesen die Gelegenheit geboten, eine Stellungnahme abzugeben, nicht jedoch den beiden Spitzenverbänden der Gemeinden, obwohl diese den Konsultationsmechanismus in Gang gesetzt und ihre Bedenken deutlich zum Ausdruck gebracht hatten.

Finanzielle Auswirkungen und Folgekosten

Der Forderung der Gemeindeverbände, eine den Vorgaben des § 14 Abs. 3 und 5 BHG entsprechende Darstellung der finanziellen Auswirkungen und Folgekosten auf die Gemeinden vorzulegen, die inhaltliche Richtigkeit der Kostenschätzung des BMVIT in Höhe von 80 Mio. Euro nachzuweisen und auf die Länder und Gemeinden herunterzurechnen, wurde auch im letzten Novellenentwurf der Verordnung nicht entsprochen. Auch auf die Refinanzierung der abgeschriebenen Sicherungsanlagen wurde nicht eingegangen und damit das Problem in die Zukunft verlagert.

Da die vom BMVIT angegebenen Kostenfolgen von 280 Mio. Euro bei Weitem die Betragsgrenzen nach der Vereinbarung über den Konsultationsmechanismus übersteigen und von Eisenbahnfachleuten nicht verifiziert werden konnten, wurde von den Gemeinden binnen Frist das Verlangen gemäß Art. 2 Abs. 1 der Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus und einen Stabilitätspakt gestellt, das Konsultationsgremium einzuberufen und Verhandlungen über die zusätzlich verursachten finanziellen Ausgaben einschließlich zusätzlicher Personalkosten zu führen.

Das Konsultationsgremium wurde vom Vorsitzenden nicht einberufen und nicht konstituiert, weshalb gem. Art. 4 Abs. 2 leg. cit. ein Ersatz der durch die Verwirklichung des Vorhabens tatsächlich entstandenen zusätzlichen finanziellen Ausgaben vom Bund zu leisten ist, soweit sie einer sparsamen, wirtschaftlichen und zweckmäßigen Vollziehung entsprechen. Im Streitfall entscheidet der VfGH nach Art. 137 B-VG. Gemäß Art. 4 Abs. 3 leg. cit. sind die abzugelenden zusätzlichen finanziellen Ausgaben bei den Verhandlungen über die nächste Finanzausgleichsperiode als bestehende Verpflichtung einvernehmlich einzubinden. Diese Vorgangsweise ist in Anbetracht der im Österreichischen Stabilitätspakt 2011 enthaltenen finanzwirtschaftlichen Auflagen dringend geboten, da es ansonsten den Gemeinden nicht möglich wäre, ihren Stabilitätsbeitrag zu leisten, den Schuldenstand zu konsolidieren und ihre rechtliche Verpflichtung zur mittelfristigen Orientierung der Haushaltsführung einzuhalten. Schließlich ergeht an die gesetzgebenden Körperschaften die dringende Aufforderung, die Folgekosten Recht setzender Maßnahmen nachvollziehbar zu ermitteln, die Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus genau einzuhalten und entsprechende Berechnungen der Folgekosten und finanziellen Auswirkungen auf die betroffenen Gebietskörperschaften vorzunehmen und den Verhandlungen über einen adäquaten Finanzausgleich zugrunde zu legen. ■

Gemeinsam stärker!



www.gdg-kmsfb.at

Gewerkschaft der Gemeindebediensteten – Kunst, Medien, Sport, freie Berufe
Maria-Theresien-Straße 11, 1090 Wien
Tel.: (01) 313 16 – 8300, E-Mail: info@gdg-kmsfb.at

BEZAHLTE ANZEIGE

Mehr EU-Förderungen für Österreichs Städte ab 2014?



Die Verordnungsvorschläge der Europäischen Kommission für die neue EU-Strukturfondsperiode 2014+ weisen deutlich höhere EU-Förderpotenziale für Städte auf als in der aktuellen Periode. Österreichs Städte müssen jetzt aktiv werden, um verstärkt in den Genuss zukünftiger EU-Fördertöpfe zu kommen.

Alexandra Schantl, KDZ-Zentrum für Verwaltungsforschung

Im April dieses Jahres wurde mit dem Launch des „STRAT.at 2020“-Prozesses¹ der offizielle Startschuss für die österreichische Programmierung der EU-Förderperiode 2014-2020 gegeben. Obwohl es bis dato noch keine Einigung über die zur Verfügung stehenden Mittel für die zukünftige Förderperiode auf EU-Ebene gibt, werden bereits jetzt die Weichen für die inhaltliche Ausrichtung der EU-Förderungen gestellt.

Städtische Dimension gestärkt

Trotz der verstärkten Berücksichtigung in den EU-Verordnungsvorschlägen² bleibt die „städtische Dimension“ weiterhin

„Teil des Ganzen“ (Mainstream) im Rahmen der Strukturfonds. Die Bedeutung und Stellung von städtischen Räumen wird jedoch maßgeblich erhöht durch:

- Aufwertung des integrierten Ansatzes zur nachhaltigen Stadtentwicklung in Form einer Zweckwidmung von mindestens fünf Prozent der gesamten EFRE-Mittel auf Mitgliedstaatsebene,
- die verstärkte Einbeziehung von Städten in die Programmplanung durch das neue Instrument der „Integrativen territorialen Investition“ (ITI)³ und die Aufnahme in die Partnerschaftsverträge im Rahmen einer indikativen Städteliste sowie

- die Wiedereinführung einer „experimentellen“ Förderschienen durch die Budgetierung innovativer städtischer Maßnahmen auf EU-Ebene.

Darüber hinaus gibt es keine Definition von Stadt oder städtischer Agglomeration als räumlich abgegrenzte förderfähige Einheit. Zudem können Investitionen und Maßnahmen in städtischen Gebieten, wie bereits in der Vergangenheit auch schon, innerhalb der programmierten Prioritätsachsen durchgeführt werden. Dabei stehen Städten und städtischen Agglomerationen laut EU-Verordnungsvorschlägen grundsätzlich alle EFRE-Investitionsprio-

Österreichs Städte könnten künftig mehr EU-Förderungen erhalten – sie müssen sich dafür aktiv einbringen.



ritäten für die Durchführung von Projekten offen. Explizit erwähnt werden Städte und städtische Agglomerationen in den Investitionsprioritäten zur Förderung einer CO₂-armen Wirtschaft (Ziel 4), zur Förderung des Umweltschutzes (Ziel 6), zur Förderung von Nachhaltigkeit im Verkehr (Ziel 7) und zur Bekämpfung von Armut (Ziel 9), innerhalb derer u.a. soziale Dienstleistungen und Infrastruktur gefördert werden können. Zusätzlich können auch in Österreich als „stärker entwickelte Region“ Investitionen in „Small scale infrastructure“ unterstützt werden, sofern diese notwendig sind, um die endogenen Potenziale einer Region zu entwickeln. Dadurch kann der Zugang zu Wirtschaftsstandorten, Bildungs-, Forschungs- und sozialen Einrichtungen unterstützt werden. Aber auch notwendige Anschlüsse an die Hauptversorgungsnetze von IKT, Wasser- und Energieerzeugern fallen darunter.

Förderpotenziale für Österreichs Städte

Aus Sicht des KDZ ergeben sich für Städte und städtische Agglomerationen drei Möglichkeiten für EU-Finanzierungen von Projekten im Rahmen der EFRE-Verordnungsvorschläge:

- Einzelprojekte im Rahmen der programmierten Prioritätsachsen in den operativen Programmen
- ITI (Integrierte Territoriale Investitionen) und bei neun Bundesländerprogrammen die
- Mittelverschiebung von zehn Prozent einer Prioritätsachse außerhalb der definierten Programmregion, die bundesländerübergreifende Projekte ermöglicht. Eine Option, die vor allem für funktionell zusammenhängende, aber bundesländerübergreifende Regionen wie Stadtregionen, Agglomerationen, etc. interessant ist.

Über die Höhe der für Österreich zur Verfügung stehenden EU-Mittel kann derzeit nur spekuliert werden, da aktuell auch der mehrjährige EU-Finanzrahmen noch diskutiert wird. ExpertInnen sind sich jedoch einig, dass künftig eher weniger als mehr Mittel für die Umsetzung der EU-Kohäsionspolitik zur Verfügung stehen werden und Österreich im besten Falle in etwa eine Milliarde an Strukturfondsmittel (EFRE und ESF) erhalten wird.

Städte müssen aktiv werden

Inwieweit Österreichs Städte und Agglomerationsräume zukünftig von EU-Förderungen profitieren werden, wird nicht in Brüssel, sondern in Österreich entschieden. In diesem Zusammenhang wird es notwendig sein, sich als Stadt und städtische Agglomeration aktiv in die österreichische Diskussion für die zukünftige Förderperiode einzubringen. Nicht nur, um Teil der erwähnten indikativen Städteliste zu werden, sondern auch deshalb, weil ein ExpertInnenpapier zum „STRAT.

at 2020“-Prozess⁴ das Ziel 7 zur Förderung von Nachhaltigkeit im Verkehr nur als Randthema einstuft und eine Programmierung der Investitionsprioritäten für soziale Dienstleistungen und Infrastruktur (Ziel 9) derzeit nur vom Land Vorarlberg angedacht wird.

Die Fokusgruppe Städtische Dimension⁵ des Österreichischen Städtebundes im Rahmen des „STRAT.at 2020“ ist ein erster wichtiger Schritt.

Als definitorische Grundlage zur Verankerung von österreichischen Stadtregionen auf der Städteliste könnte die TU-ÖROK-Studie⁶ zu den Agglomerationsräumen herangezogen werden. Das Erarbeiten und Sammeln konkreter städtischer Projektideen als weitere Schritte ist nicht nur für Lobbying auf Länderebene empfehlenswert – die Programmierung in den Ländern baut auf Maßnahmenebene auf –, sondern auch als Input für die Fokusgruppe des Städtebundes notwendig, um allenfalls auch den Prozentsatz der Mindestzweckbindung für nachhaltige Stadtentwicklung in den österreichischen Programmen zu erhöhen. ■

¹ <http://www.oerok.gv.at/eu-regionalpolitik/eu-kohasionspolitik-2014/nationale-strategie-stratat-2020.html>

² Vgl. KOM (2011) 615 endgültig und KOM (2011) 614 und SWD (2012) 61, Part I, II (Gemeinsamer Strategischer Rahmen)

³ „Erfordert eine Maßnahme im Rahmen einer Stadtentwicklungsstrategie eine andere territoriale Strategie oder ein territoriales Abkommen gemäß Artikel 12 Absatz 1 der Verordnung... [ESF] einen integrierten Ansatz mit Investitionen im Bereich von mehr als einer Prioritätsachse eines oder mehrerer operationeller Programme, so kann diese als ITI ausgeführt werden.“ (Übergeordnete Verordnung KOM (211) 615 endgültig, Art. 99 (1), S. 107.).

⁴ Metis und WIFO: STRAT.at – ExpertInnen-Papier Juni 2012; unveröffentlichter Entwurf, Wien, 2012.

⁵ Die Fokusgruppen im Rahmen des „STRAT.at 2020“-Prozesses verfolgen das Ziel, relevanten Akteuren auf strategischer Ebene die Möglichkeit zu bieten, ihre Anliegen in Form von Empfehlungen in den Programmplanungsprozess für die kommende EU-Strukturfondsperiode 2014+ einzubringen.

⁶ Vgl. <http://www.oerok.gv.at/raum-region/themen-und-forschungsbereiche/stadregionen.html>

KULTUR MACHT GLÜCKLICH

Wien ist eine Kulturmetropole im Herzen Europas. Hier verbinden sich Musik, Theater, Film, Tanz, Architektur, Tradition und Moderne zu einer harmonischen Melange. Die Vielfalt an Events macht Kultur das ganze Jahr lang für alle möglich.



Foto: R. Grumath, Alexander Thurn (Viennale)

Kultur hat in Wien immer Saison. Eine abwechslungsreiche Mischung an Indoor- und Outdoorevents ermöglicht Kultur für alle, das ganze Jahr hindurch: Von der Viennale im Herbst über die umfangreichen Programme von Palais Kabelwerk und Soho in Ottakring bis zum Kulturangebot des berühmten barocken Vorstadtviertels Spittelberg mit Filmhaus und Theater.

VIENNALE

Ende Oktober und Anfang November fand in der Wiener Innenstadt mit ihren charmanten Kinos ein Filmfestival mit urbanem Flair und internationaler Ausrichtung statt. Zahlreiche Gäste aus dem In- und Ausland und mehr als 96.000 BesucherInnen machten die Viennale, die in diesem Jahr zum 50. Mal stattfand, zu Österreichs größtem internationalen Filmevent. Die Viennale ist eines der qualitativsten und vielfältigsten Filmfestivals in Europa. Sie ist der Versuch, sowohl ein Publikumsfestival für eine breite, kinointeressierte Öffentlichkeit zu sein

und auch den Stand der internationalen Filmkultur auf hohem ästhetischen Niveau zu vermitteln sowie zur Diskussion zu stellen. Es ist diese Kombination, welche die Einmaligkeit der Viennale ausmacht.

Die Viennale präsentierte eine lebendige filmische Entdeckungsreise durch das Kino der Welt. Sie zeigte in ihrem jährlichen Hauptprogramm einen Querschnitt neuer filmischer Arbeiten aus einer Vielzahl an Ländern. Es handelte sich um nationale, zum Teil internationale Premieren, allesamt Beispiele eines lebendigen Filmschaffens mit Qualität, Selbstbewusstsein und politischer Aktualität. Neben der umfangreichen aktuellen Spielfilmproduktion in allen ihren Formen, Genres und Erzählweisen widmete das Festival besondere Aufmerksamkeit dem dokumentarischen Kino, dem internationalen Kurzfilmschaffen sowie experimentellen Werken und Arbeiten

Erich Sperger (vorne, künstlerische Leitung und Geschäftsführung) und Alexander Lugmayr (stehend, kaufmännische Leitung und Geschäftsführung) vom Palais Kabelwerk.

Das Hauptprogramm der Viennale wurde durch ausgewählte Tributes und Special Programs, die bedeutenden Persönlichkeiten, Genres oder Themen des internationalen Kinos gewidmet waren, ergänzt. Außerdem gab es gemeinsam mit dem Österreichischen Filmmuseum eine Retrospektive.

aus dem crossover Bereich. Für viele RegisseurInnen stellt die Viennale die einzige Möglichkeit dar, ihre Arbeiten in Österreich zu zeigen, denn nur die wenigsten Filme aus dem Festivalprogramm kommen in den regulären Kinospiegelbetrieb. Mit seinem umfangreichen Rahmenprogramm an Diskussionen und künstlerischen Interventionen sowie Ausstellungen und Konzerten war das Festival außerdem Ort der Auseinandersetzung und Reflexion.

PALAIS KABELWERK

Das PALAIS KABELWERK ist ein offenes, bevölkerungsnahes Kulturzentrum mit Mehrspartennutzung. Insbesondere jungen, nachwachsenden Gruppen wird eine exemplarische



Foto: Palais Kabelwerk

Der Spittelberg ist Wiens zweitgrößte Fußgängerzone mit gut erhaltener historischer Bausubstanz eines Vorstadtviertels und idyllischen Plätzen. Und er ist nur wenige Gehminuten vom Zentrum Wien entfernt.

Spielstätte geboten, die in der Stadt ihresgleichen sucht. Die Verantwortung gegenüber soziokulturellem Engagement und die Notwendigkeit einer dezentralen kulturellen Präsenz sind wichtige Anliegen. Das Markenzeichen des Palais Kabelwerk ist es, ein experimentierfreudiger, lebendiger Ort für die verschiedensten Formen theatraler und performativer Formate zu sein sozusagen: ein „best OFF meidling“.

SPITTELBERG

Der Spittelberg ist das barocke „Vorstadtviertel“ im Herzen Wiens. Dieses Stadtviertel wurde durch Christoph Sigmund Kirchberger geschaffen, der ab 1675 begann, die Gründe zu parzellieren und zu verpachten. 1692 kaufte das Bürgerspital dieses sogenannte „Krowotendörfel“. Die Ortschaft hatte wegen ihrer kroatischen und ungarischen BewohnerInnen diesen Namen. Das Bürgerspital benannte das Gebiet in Spitalberg um. Die rund 120 geplanten Häuser wurden in ein enges Gassensystem gedrängt. Dadurch fehlte bei fast allen Gebäuden ein Hof oder Garten. 1795 ging der Spittelberg in den Besitz der Gemeinde Wien über. Bis 1850 war der Spittelberg eine selbstständige Vorstadtgemeinde Wiens. Danach wurde er dem Bezirk Neubau zugeordnet. Ab 1975 wurde damit begonnen, die noch vorhandene historische Bausubstanz zu restaurieren. Trotz vieler Neubauten konnte der Charakter der barocken Vorstadt erhalten werden. Heute wird der Spittelberg alljährlich zur Adventzeit besonders wegen der unübertrefflichen Stimmung und Atmosphäre geschätzt. Das „Theater am Spittelberg“ wurde heuer general saniert und zieht Tausende BesucherInnen an. Im Kino „Filmhaus am Spittelberg“ werden Qualitätsfilme gezeigt. Bergauf und bergab finden Sie ein interessantes Shoppingangebot in den kleinen Spittelberger Geschäften: Kunst aus Afrika, Lederkunsth Handwerk und Mode von ansässigen DesignerInnen.



SOHO IN OTTAKRING

Soho in Ottakring ist ein im Jahre 1999 aus einer KünstlerInneninitiative entstandenes Kunst- und Stadtteilprojekt, das sich über das Brunnenviertel in Ottakring, dem 16. Wiener Gemeindebezirk, ausdehnt. Das Brunnenviertel befindet sich im gürtelnahen, dicht bebauten Stadtgebiet rund um den Brunnenmarkt. Es hat eine Fläche von ca. 20 Hektar und ca. 8.000 BewohnerInnen. Der Anteil der Bevölkerung mit Migrationshintergrund beträgt 36 Prozent.

In kontinuierlicher Arbeit beschäftigt sich Soho in Ottakring auf Aspekte der Urbanität, der Stadtteilentwicklung, künstlerische Gestaltung und Möglichkeiten der Partizipation im lokalen Umfeld und der Frage nach der Teilnahme und Mitsprache im öffentlichen Leben. Wesentliches Merkmal sind Kooperationen mit KünstlerInnen und TheoretikerInnen auf nationaler und internationaler Ebene, mit verschiedenen örtlichen Gruppen und Institutionen wie z.B. der Gebietsbetreuung Ottakring, Schulen der Umgebung, Jugendeinrichtungen, mit Geschäftsleuten und Anrainern sowie die offensive Nutzung des öffentlichen Raumes während des biennial veranstalteten 2-wöchigen Festivals im Mai.

Das Spannungsfeld der unterschiedlichen BewohnerInnen und Interessen des Gebietes, in dem Soho stattfindet, bildet den Unterboden,

und bei manchen Kunstprojekten auch den Nährboden, der künstlerischen Arbeiten. Die Bandbreite dieser Arbeiten ist groß und reicht von „klassischen“ Ausstellungen bis zu konkreten sozial-politisch engagierten Projekten. Inhaltlich soll der eingeschlagene Weg, sozialpolitische Kunstprojekte zu forcieren und zu stärken, weitergeführt werden. Ottakring ist die operative Basis Sohos und bleibt Hauptschauplatz des Festivals.

Mehr Infos zu Kultur in Wien: www.wien.at



SOHO ist eine vagabundierende Institution, die temporäre Räume nutzt und Kooperationen mit bestehenden Institutionen eingeht. Jetzt erprobt SOHO die in den letzten Jahren erarbeiteten Inhalte auch in anderen Stadtgebieten.

Handlungsfeld Stadtregion

Bedarf und Potenziale für gemeinschaftliches Handeln in Stadtregionen sind groß, doch es fehlen Konzepte und Strukturen zur Koordinierung und Steuerung.

Nikola Hochholding und Thomas Prorok, KDZ-Zentrum für Verwaltungsforschung

Stadtregionen sind zu komplexen Beziehungs- und Wirkungsgefügen herangewachsen, welche über die bestehenden Verwaltungsstrukturen in Österreich weder abgebildet noch hinreichend beeinflusst oder gesteuert werden können. Im Sinne einer koordinierten nachhaltigen Entwicklung und Positionierung der Stadtregionen im internationalen Wettbewerb ist die Schaffung einer gemeinschaftlichen Handlungsebene erforderlich.

Innerhalb Europas existieren bereits einige Beispiele für die erfolgreiche Etablierung von Stadtregionen als gemeinschaftlicher Planungs- und Aktionsraum. Insbesondere in Deutschland finden sich mehrere Metropolregionen, welche rechtlich und organisatorisch verankert sind (z.B. Regionalverbände Frankfurt am Main, Stuttgart; Gebietskörperschaften Hannover, Aachen; Europäische Metropolregion München (EMM), etc.).

Auch in Österreich wurden bereits mehrmals Stadtregionen räumlich abgegrenzt (z.B. Definition von 38 Stadtregionen im Rahmen der ÖROK-Studie „Räumliche Entwicklungen in österreichischen Stadtregionen – Handlungsbedarf und Steuerungsmöglichkeiten“¹⁾). Als gemeinschaftlicher Handlungsraum sind diese bislang jedoch weder im öffentlichen Bewusstsein noch in der Raumentwicklung und den Verwaltungsstrukturen verankert.

Gemeinschaftliche Organisation

Der Bedarf und das Potenzial für Kooperationen in Österreichs Stadtregionen sind grundsätzlich sehr groß, insbesondere folgende Themenbereiche bieten sich aufgrund der starken Verflechtungen für die gemeinschaftliche Organisation auf stadtregionaler Ebene an:

- **Gemeinsames Marketing:** Bewusstseinsbildung und Schaffung einer stadt-

regionalen Identität, Positionierung der Stadtregion durch gemeinsames Auftreten nach außen;

- **Wirtschaftsförderung und -entwicklung:** Kooperationen zur Entwicklung von Gewerbeflächen und zur Betriebsansiedelung²⁾ bis hin zu einer integrierten gemeinsamen Standortentwicklung.

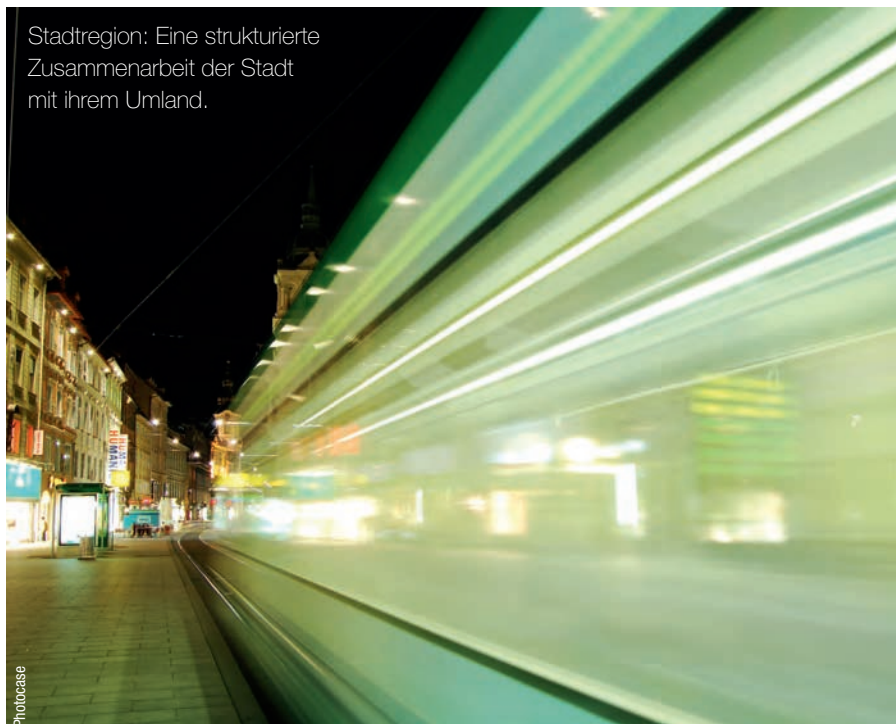
- **Nachhaltige Verkehrsentwicklung:** Stadtregionales Verkehrskonzept, Optimierung des öffentlichen Personennahverkehrs, Mobilitätskonzepte und Mobilitätsmaßnahmen zur Verkehrslenkung und Verkehrsvermeidung.

- **Schaffung bzw. Erhaltung einer hohen Lebens- und Umweltqualität:** Naherholung und ökologische Ausgleichsflächen; Grünraumentwicklung, Freizeit- und Kultureinrichtungen; Ressourcenmanagement, etc.

- **Nachhaltige Siedlungsentwicklung (Regionale Flächennutzung):** Transparenz und Koordination bei örtlichen und regionalen Entwicklungsplänen.

- **Wissenswirtschaft:** Weiterentwicklung der technologie- und wissensbasierten Wirtschaft in der Region, Aufbau von Informations- und Kommunikationsplattformen, Bereitstellung von Internetportalen³⁾ sowie umfassende Maßnahmen zur Wissensvermittlung.

- **Stadtregionales Handeln ist mehr als Kooperation:** Anders als bei Stadt-Umland-Kooperationen dominiert nicht ein zentraler Ort über die Umlandgemeinden, sondern mehrere stadtregionale Akteure arbeiten gemeinschaftlich an der Entwicklung des „Lebensraums Stadtregion“. Zur Koordinierung, Vernetzung und Unterstützung der stadtregionalen Aktivitäten und Akteure – der Steuerung des „Gesamtsystems Stadtregion“ – bedarf es einer übergeordneten Struktur im Sinne einer „stadtregionalen Governance“ (siehe Abb. 1). Stadtregionale Governance bezeichnet Steuerungskon-



Stadtregion: Eine strukturierte Zusammenarbeit der Stadt mit ihrem Umland.

Photocase

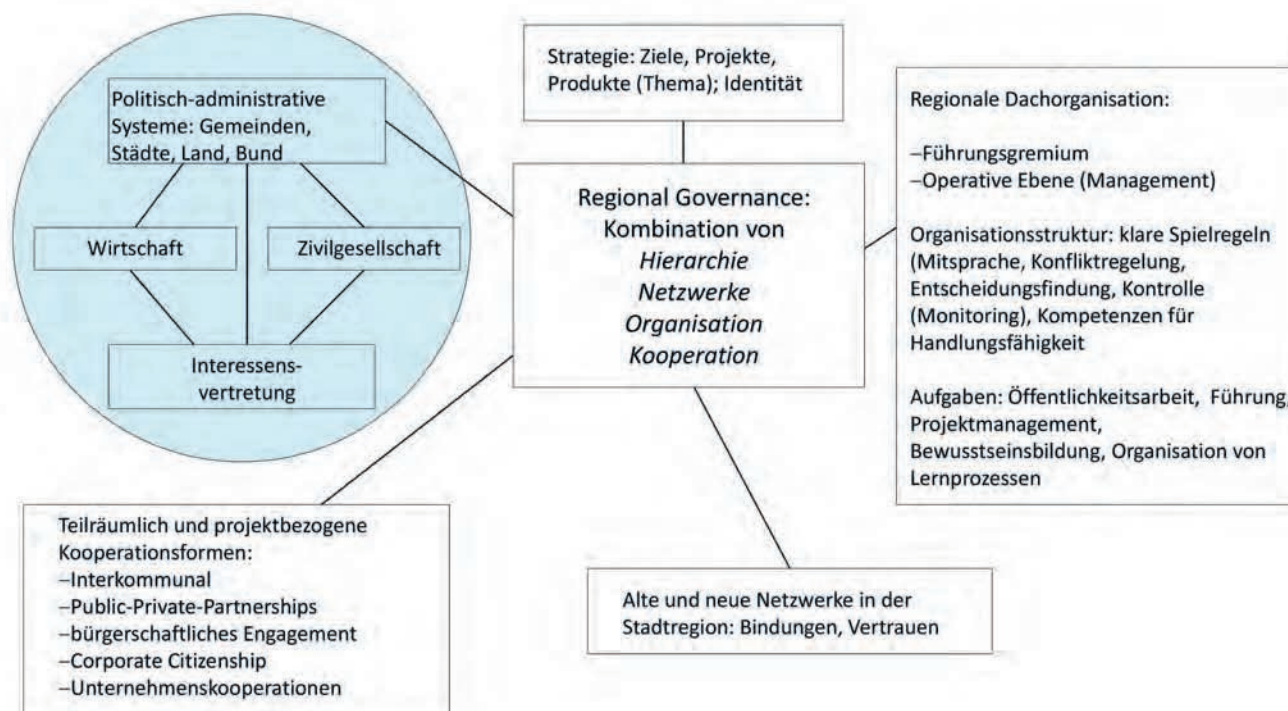


Abb. 1: Stadtreregionalen Governance-Elemente

Quelle: ÖROK; TU-Wien: Stadtreregionen, 2009, S. 49

zepte, die verstärkt auf Kooperation und Verhandlung ausgerichtet sind, und in welchen es vor allem um eine zielgerichtete Kombination unterschiedlicher Steuerungsinstrumente (direkte, indirekte) sowie verschiedener Steuerungsmechanismen (Hierarchie, Netzwerke, Markt) geht.“⁴

Governance-Konzept wird gefordert

Es bedarf nun für die Entwicklung und Konstituierung der österreichischen Stadtreregionen keiner neuerlichen Definition und Abgrenzung der Stadtreregionen, primär geht es um den Aufbau von (unterstützenden) Organisations-Strukturen: die Schaffung einer strategisch-operativen Ebene, über die die vielfältigen Akteure und Aktivitäten auf stadtreregionaler Ebene vernetzt und koordiniert werden. Der Bund ist gefordert, die entsprechenden Rahmenbedingungen und Anreizsysteme zu schaffen: den Ländern, Städten und Gemeinden nicht nur eine Vielzahl an monetären und nicht-monetären Unterstützungsleistungen anzubieten, sondern gleichzeitig auch einheitliche Modelle und Leitlinien vorzugeben. Konsequenterweise sollte ein umfassendes Governance-Kon-

zept für die österreichischen Stadtreregionen entwickelt und konkretisiert werden. Um nicht in der Diskussion der Abgrenzung zu verharren, ist es empfehlenswert, die räumliche Festlegung der Stadtreregionen möglichst offen und flexibel zu gestalten bzw. auf bereits bestehende Abgrenzungen zurückzugreifen. Im Governance-Konzept sind jedenfalls die zentralen Aufgaben und thematischen Inhalte der Stadtreregionen zu definieren und Modelle zur Finanzierung aufzuzeigen. Einheitliche „Spielregeln“ – wie die Stellung der einzelnen Kooperationen, Netzwerke und Akteure und der Einsatz unterschiedlicher Instrumente zur Raumentwicklung und Raumsteuerung – müssen vorgegeben werden.

Wesentlich dabei ist, dass Stadtreregion nicht gleich Stadtregion ist. Je nach Größe, Zusammensetzung und Problemstellung eignen sich andere Konzepte und Modelle: Die Metropolregion „Wien-Bratislava“ muss jedenfalls gesondert behandelt werden. Den größeren Mittelstadtreregionen um die Landeshauptstädte Graz, Linz, Innsbruck, Salzburg und Klagenfurt sowie den Klein- und Mittelstadtreregionen – wie beispielsweise Wels, St. Pölten und Villach – sind unterschiedliche Governance-Modelle anzubieten. Prozessbegleitend kön-

nen bereits zahlreiche Maßnahmen ergriffen werden, um den Boden für Stadtreregionen zu bereiten: Maßnahmen zur Entwicklung des stadtreregionalen Bewusstseins ebenso wie Maßnahmen zur Visualisierung/Sichtbarmachung des Nutzens und Mehrwertes von Stadtreregionen sowie die Implementierung von Anreizsystemen für stadtreregionale Kooperationen. ■

¹ Vgl: ÖROK; TU-Wien: Stadtreregionen, 2009.

² Beispiel: Deutschland: Konzept der Bildung von regionalen Gewerbeflächenpools.

³ Beispiele Geoportale, Standortdatenbanken: Gewerbeflächenportal GEFIS der Metropolregion Hamburg (<http://metropolregion.hamburg.de/gefis>), Plattform INKOBÄ (Interkommunale Betriebsansiedlung (<http://www.inkoba.at/>)).

⁴ ÖROK; TU-Wien: Stadtreregionen, 2009, S. 49.

INFOS:

Weiterführende Literatur:
Österreichische Raumordnungskonferenz;
Technische Universität Wien – Department für Raumentwicklung, Infrastruktur- und Umweltplanung: Räumliche Entwicklungen in österreichischen Stadtreregionen – Handlungsbedarf und Steuerungsmöglichkeiten (ÖROK-Schriftenreihe, Bd. 179). Wien 2009.

Eine Vernetzung der
Gemeinden – auch auf
Verwaltungsebene – bringt
finanzielle Vorteile.



Gemeindefusion: Gibt es Alternativen?

Strukturreformen und warum es auf Dauer nicht ausreichen
dürfte, allein auf freiwillige Kooperationen zu setzen.

Klaus Wirth, KDZ-Zentrum für Verwaltungsforschung

Seit mehreren Jahren wird in Österreich wieder einmal sehr intensiv über die Gemeindestruktur debattiert und verschiedentlich gefordert, die vergleichsweise kleinteilige Gemeindestruktur zu überdenken und größere Einheiten zu schaffen. In der Steiermark ist man hier schon einen Schritt weiter, indem nicht mehr nur diskutiert, sondern bereits sehr aktiv an einer Gemeindestrukturreform gearbeitet wird. In den anderen Bundesländern sind Bemühungen in dieser Konkretheit bisher nicht erkennbar.

Die bisherige Diskussion über die Sinnhaftigkeit der Schaffung größerer Einheiten auf der Ebene der Gemeinden ist häufig schnell zu Ende, weil sich die BefürworterInnen und die GegnerInnen einer Reform – so scheint es jedenfalls – mit zwei unvereinbaren Positionen gegenüberstehen. Während die GegnerInnen von Strukturreform in der Regel für einen weiteren Ausbau der freiwilligen interkommunalen Zusammenarbeit plädieren; geht den StrukturreformbefürworterInnen dies zu wenig weit. Auf mehr Kooperation zu setzen, reicht nicht aus, weil dies nicht als tragfähige Strukturreform angesehen werden kann. Fusionen wiederum werden von vie-

len Gemeinden und den GegnerInnen einer Strukturreform als Angriff auf ihre Autonomie angesehen und mit dem Hinweis auf befürchtete Identitätsverluste bei den EinwohnerInnen der Gemeinden, teilweise auch Qualitätsverluste bei den Leistungen, strikt abgelehnt. Hier stellt sich nun aus verwaltungswissenschaftlicher Sicht die grundsätzliche Frage, ob es denn keine zusätzlichen Alternativen zu diesen beiden Lösungsansätzen gibt. Gibt es nur die Fusion als Entwicklungspfad, wenn das gemeinsame Ziel lautet, größere wirtschaftlichere und tragfähigere kommunale Einheiten zu schaffen, denen man sowohl eine höhere Effizienz in der Leistungsproduktion, Qualitätsverbesserungen für die BürgerInnen und letztlich auch ein größeres politisches Gewicht zuspricht?

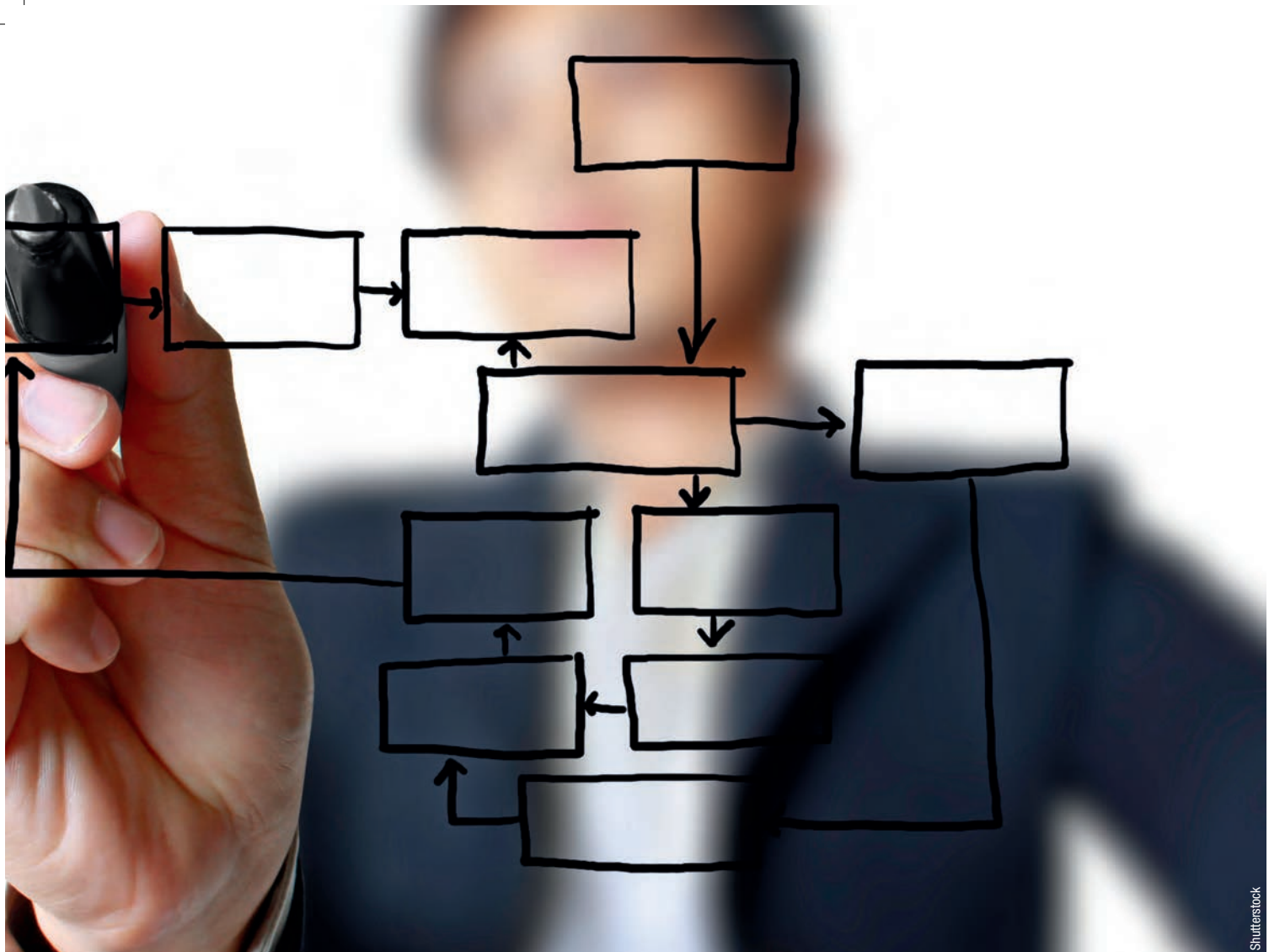
Meines Erachtens gibt es durchaus Alternativen, die zumindest in die Überlegungen einbezogen werden sollten:

Alternative 1: Verwaltungszusammenlegung in einem Gemeindeverband (evtl. auch Verwaltungsgemeinschaft)

Die B-VG Novelle BGBl I 2011/60 ermöglicht es seit Kurzem, Gemeindever-

bände zu errichten, die grundsätzlich sämtliche Angelegenheiten des eigenen und des übertragenen Wirkungskreises der beteiligten Gemeinden wahrnehmen können. Diese Mehrzweckverbände könnten – bei Beibehaltung der bisherigen politischen Strukturen und der Finanzhoheit der Gemeinden – an Stelle der Verbandsgemeinden tätig werden. Dies würde es ermöglichen, eine dauerhafte gemeinsame Verwaltung zu schaffen, die für mehrere Gemeinden wirksam wird. Das KDZ hat zuletzt in einer Grundlagenstudie im Auftrag des Verbands sozialdemokratischer GemeindevertreterInnen in Niederösterreich am Beispiel der Region Ternitz gezeigt, dass die Schaffung einer solchen gemeinsamen Verwaltung für rund 20.000 EinwohnerInnen bei Sicherung der politischen Selbständigkeit der beteiligten Gemeinden generell machbar wäre. Auch wurden merkliche Wirtschaftlichkeitsvorteile dieser Zusammenführung plausibel gemacht.

Eine solche Verbandslösung bietet die Chance, dass die Gemeinden politisch, aber auch budgetär ihre Selbständigkeit behalten können. Die bestehenden Ver-



mögen und Schulden verbleiben soweit bei den Gemeinden, als sie nicht in den Verband eingebracht werden wollen. Das Modell könnte sowohl für Kleingemeindekooperationen attraktiv (siehe Schleswig-Holstein), aber auch für Regionen günstig sein, in denen ein größerer Zentralort mit kleinen Umlandgemeinden eine feste Zusammenarbeit sucht. Ob die in manchen Bundesländern derzeit präferierte Verwaltungsgemeinschaft eine wirkliche Alternative zum Verband darstellt, ist noch zu wenig öffentlich diskutiert worden.

Alternative 2: Gebietsgemeinde

Insbesondere die Städte Leoben und Trofaiach haben gemeinsam mit dem KDZ in mehreren Workshops einzuschätzen versucht, wie ein grundsätzliches Modell einer Gebietsgemeinde konstruiert sein könnte und welche Vorzüge eine Konkretisierung der in Art 120 B-VG grundsätzlich angedachten Gebietsgemeinde als weitere Option zur Strukturreform haben könnte. Ergänzend hat der Österreichische Städtebund die Professoren Holoubek und Potacs beauftragt, u.a. die Möglichkeiten und Chancen der Gebietsge-

meinde in einem Gutachten zu erörtern. So es tatsächlich in Österreich gelingt, die für die Bildung von Gebietsgemeinden erforderlichen und noch fehlenden gesetzlichen Voraussetzungen zu schaffen, könnte diese eine wirklich interessante Alternative zur Fusion sein. Auch die oben genannte Studie von Holoubek und Potacs kommt zu dem Schluss, dass die Gebietsgemeinde – je nachdem, wie sie letztlich gesetzlich ausgestaltet wird – eine qualitativ neuartige Organisationsform zulassen würde.

Als besondere Vorzüge dieser Organisationsform wären etwa zu nennen: die Gebietsgemeinde würde Bezirksverwaltungsagenden wahrnehmen und bekäme damit zusätzliche regionale Gestaltungsmöglichkeiten, die allen Teilgemeinden zum Nutzen wären (auch kann vermutet werden, dass durch die Hinzunahme der Bezirksagenden zusätzliche Optimierungen beim Ressourceneinsatz möglich werden). Trotz der Zusammenführung der selbständigen Gemeinden zu einer Gebietsgemeinde könnten teilautonome Ortsgemeinden mit eigenen politischen VertreterInnen (Ortsgemeinderat und OrtsbürgermeisterInnen) und klar abgegrenzten

Aufgaben/Autonomien geschaffen werden. Die Gemeinden würden somit in einer Gebietsgemeinde nicht komplett aufgehen und vielmehr zumindest in Teilbereichen weiterleben, was die Sicherung der Identität unterstützen würde. Ein weiterer Aspekt wäre darin zu sehen, anders als bei Fusionen, einen schrittweisen Übergang von Vermögen und Schulden auf die Gebietsgemeinde zu vereinbaren, was die Zusammenarbeit wegen der fehlenden Vergemeinschaftung von Schulden deutlich vereinfachen würde.

FAZIT

Die Fusion muss nicht die einzige Möglichkeit bleiben, Strukturreformen bei Gemeinden durchzuführen. Die Schaffung von gemeinsamen Verwaltungszentren könnte eine auch kurzfristig nutzbare Alternative sein. Holoubek und Potacs kommen in ihrer Studie in der abschließenden abwägenden Gesamtbewertung zu dem Schluss, dass es gute Gründe für die Schaffung von Gebietsgemeinden gibt. Gelingt dies, wäre eine zweite starke Alternative zur Fusion verfügbar und könnte die bisherige Diskussion vielfach entschärfen und versachlichen. ■

Die neuen Kurzparkzonen im Überblick:

Rudolfshaus-Fünfhaus (exkl. Bereich Stadthalle),
Teile von Meidling, Penzing, Ottakring und Hernals,
Mo – Fr (werktags), 9–19 Uhr, max. Parkdauer: 3 Std.

Parkpickerl Infoline Straße & Verkehr:

Auskünfte zu Parkpickerl und mehr unter
Telefon 01/955 59, täglich von 7–18 Uhr

PARKPICKERL IM INTERNET BEANTRAGEN

Am 1. Oktober 2012 wurde das Parkpickerl in
Teilen von fünf Außenbezirken eingeführt.
Wer jetzt seinen Antrag online stellt, dem wird
das Parkpickerl innerhalb einer Woche zugeschickt.

Das Parkpickerl Neu führte auch zur Ausweitung von E-Government-Anwendungen für die WienerInnen. Am 1. Juli 2012 war der neue Online-Antrag im Sinne des E-Government für das Parkpickerl bereit. Ziel war eine effizientere Abwicklung. Als zusätzlicher Anreiz wurde auch die Verwaltungsabgabe um 5 Euro verringert. Bis Mitte Oktober haben sich rund 50 Prozent der KundInnen, das sind ca. 20.000 Menschen, mit dem neuen Online-Service angemeldet. Und etwa 50 Prozent dieser KundInnen haben das elektronische Bezahlservice mittels Internetbanking oder Kreditkarte verwendet. Daraus entstand eine Win-win-Situation. Die KundInnen hatten keinen Behördenweg und die Verwaltung konnte die Anträge einfacher abwickeln.

WARUM UND WO WIRD

DAS PARKPICKERL EINGEFÜHRT?

Jeden Werktag fahren bisher rund 350.000 Fahrzeuge nach Wien. Jedes vierte parkende Auto hatte in den neuen Kurzparkzonen ein Fremdkennzeichen. Dies führte zwangsläufig zu einer Überparkung und zu einer hohen Schadstoffbelastung der Luft. Das wird sich jetzt durch die Einführung von neuen Kurzparkzonen ändern. Seit Oktober gilt das Parkpickerl Neu in Rudolfshaus-Fünfhaus sowie in Teilen von Meidling, Penzing, Ottakring und Hernals. Gemäß den zuletzt geäußerten Wünschen der Bevölkerung wurden kleine Veränderungen an den Zonengrenzen vorgenommen. In Meidling und Ottakring sind die Parkpickerl zonen nun etwas kleiner. Alle Bewohner-



Foto: Bohmann/Andrew Rinkky

Innen dieser fünf Bezirke können außerdem ein Pickerl kaufen, auch wenn sie nicht in der Pickerlzone wohnen. Der 14. und 15. Bezirk bilden eine gemeinsame Zone. Weiters gibt es Überlappungsbereiche zwischen dem 14., 15., 16. und 17. Bezirk. Durch die Einführung des Parkpickerls gibt es wieder mehr freie Parkplätze für die BewohnerInnen der Bezirke. Insgesamt wird der Verkehr abnehmen und die Feinstaub- und Lärmbelastung zurückgehen. Jeder Euro aus der Parkraumbewirtschaftung wird für das Wiener Verkehrssystem verwendet.

DETAILS ZU DEN KURZPARKZONEN

Die neuen Kurzparkzonen gelten Montag bis Freitag (werktags) von 9–19 Uhr. Die zulässige Parkdauer beträgt drei Stunden. Zum Ver-



gleich: Die älteren Kurzparkzonen in den Bezirken 1 bis 9 und 20 gelten von 9–22 Uhr und haben eine zulässige Parkdauer von zwei Stunden. Der Bereich rund um die Stadthalle macht eine Sonderlösung erforderlich. Dort muss man künftig werktags von 9–22 Uhr Parkscheine ausfüllen sowie am Wochenende und an Feiertagen von 18–22 Uhr.

KOSTEN FÜR DAS PARKPICKERL?

Das AnrainerInnenpickerl für die neuen Zonen kostet 90 Euro jährlich. Dazu kommt eine Verwaltungsabgabe von 50 Euro (45 Euro bei Online-Bestellung, wobei der Antrag ganz ohne Beilagen gestellt werden kann). Rund um die Stadthalle belaufen sich die Kosten für das Parkpickerl auf 120 Euro.

VOLKSBEFRAGUNG

Seit August entwickeln Verkehrsfachleute, darunter VertreterInnen der Verkehrsorganisationen sowie BezirksvorsteherInnen, die Verkehrssteuerung weiter. Nach Vorliegen der neuen Vorschläge sollen die WienerInnen Anfang des nächsten Jahres befragt werden.

PILOTPROJEKT

Die Stellplatz-Situation in Mariahilf, Neubau und in der Josefstadt soll für die AnrainerInnen spürbar verbessert werden. Daher wurden für die BewohnerInnen dieser Bezirke schon Ende Juni in bestimmten Bereichen speziell gekennzeichnete Parkplätze eingerichtet. Es werden zehn Prozent der vorhandenen Plätze für die BezirksbewohnerInnen freigehalten.

So kommen Sie zu Ihrem Parkpickerl (Antragstellung)

- Alle BewohnerInnen mit dem Hauptwohnsitz in den neuen Parkpickerlbezirken (12, 14–17) können ein Pickerl erwerben.
- Beschäftigte und Unternehmen können bei der MA 65 eine Parkkarte beantragen.
- Am einfachsten ist es, das Parkpickerl auf www.wien.gv.at/advparkraumapp/internet/Antrag.aspx zu beantragen. Nach 5 Werktagen wird es per Post zugestellt.
- Anträge direkt bei den Magistratischen Bezirksämtern 12, 13/14, 15, 16 und 17; die Öffnungszeiten: Mo, Di, Mi, Fr 8–13 Uhr und Do 8–17:30 Uhr.

INFOS: www.wien.at

Hoher Investitionsbedarf in der Siedlungswasserwirtschaft

Die Investitionen im Bereich Trinkwasserversorgung und Abwasserentsorgung bleiben weiterhin ein bedeutender Konjunkturmotor. Dies zeigt eine im Auftrag des Lebensministeriums durchgeführte Erhebung bei Österreichs Gemeinden und Wasserversorgungsverbänden betreffend der geplanten Baumaßnahmen in den nächsten zehn Jahren. Zunehmende Bedeutung haben die Investitionen in den Erhalt der für Österreich so wichtigen Infrastruktur.

Die Bedeutung der Siedlungswasserwirtschaft in Österreich

Die Versorgung mit sauberem Trinkwasser dient der Gesundheit der Bevölkerung und ist die Voraussetzung für Entwicklungen in Wirtschaft und Tourismus. Abwasserreinigung dient der Reinhaltung unserer Flüsse und Seen und bewahrt unser Grundwasser vor nachhaltigen Schäden. Siedlungswasserwirtschaft schafft die einzigartige Lebensqualität in Österreich, die wir vor allem dann vermissen, wenn wir im Ausland Trinkwasser nur aus Plastikflaschen trinken und in verschmutzten Flüssen besser keine Füße baumeln lassen.

Österreichs Gemeinden kommt beim Bau und Betrieb dieser Infrastruktur zentrale Bedeutung zu. Im Rahmen der Daseinsvorsorge betreiben sie entweder selbst die Anlagen oder organisieren die übergeordnete Infrastruktur über zentrale Verbände. Im kleineren Bereich greift auch die private Selbstversorgung über das Genossenschaftswesen. In Österreich wurden seit 1960 rund 55 Mrd. Euro in die Errichtung der Anlagen zur Abwasserentsorgung und Trinkwasserversorgung investiert. Erhaltung und Absicherung des hohen Niveaus sind die Herausforderung der Zukunft, eine Vernachlässigung der geschaffenen Infrastruktur wäre ein Rückschritt für den Lebens-, Wirtschafts- und Tourismusstandort Österreich und später nur mit wesentlich höherem Aufwand wieder herstellbar.

Wie hoch ist der Bedarf für die kommenden Jahre?

Im Frühjahr/Sommer 2012 organisierte die Kommunalkredit Public Consulting im Auftrag des Lebensministeriums eine österreichweite Erhebung der geplanten Investitionskosten für die nächsten zehn Jahre. Die Gemeinden und Wasserver-

bände zeichneten sich durch ihr enormes Engagement aus, was sich in einem Rücklauf von 78% der Gemeinden (die wiederum 87% der österreichischen Bevölkerung beheimaten) widerspiegelte. Die gewonnenen Daten können daher als ausgesprochen repräsentativ angesehen werden. Hierfür soll an dieser Stelle ein herzlicher Dank ausgesprochen werden!

Abbildung 1 zeigt den Gesamtbedarf im zeitlichen Verlauf über die Erhebungsperiode bis 2021. Demnach sinken die Investitionssummen von ca. 900 Mio. Euro in den Jahren 2013 und 2014 auf ein relativ konstantes Niveau von 600 Mio. Euro jährlich. Abbildung 2 zeigt die räumliche Verteilung der zukünftigen Investitionen. Die Grafik zeigt, dass österreichweit Investitionsbedarf besteht, der in vielen Bezirken über 1100 Euro pro Kopf beträgt.

Sanierung als zunehmende Herausforderung

Österreichs Gemeinden waren mit dem Ausbau der wasserbaulichen Infrastruktur im internationalen Vergleich an vorderer Front. Dies war für ein Tourismusland (Stichwort Seenreinhaltung) auch von immenser wirtschaftlicher Bedeutung. Die Anlagen sind jedoch mittlerweile in die Jahre gekommen. So ist etwa ein Drittel aller Wasserleitungen Österreichs heute älter als 40 Jahre, bei den Kanälen haben etwa 13% dieses Alter. Wenn man davon ausgeht, dass derartige Anlagen eine durchschnittliche Lebenserwartung von 50 Jahren haben, so wird rasch klar, dass wir vor einer Sanierungswelle stehen. Dies schlägt sich auch bereits in den Ergebnissen der Investitionskostenerhebung nieder. So sind in Abbildung 1 die hellblauen bzw. hellgrünen Anteile für Sanierungskosten bereits entsprechend hoch. Die vorausschauende Sanierungsplanung im Sinne eines nachhaltigen Asset-Managements ist sicher die zentrale Herausforderung der Betreiber für die Zukunft. Eine Vernachlässigung dieser Sanierungen würde zu einer Zunahme von Schadensfällen führen, die ungleich höhere Repa-

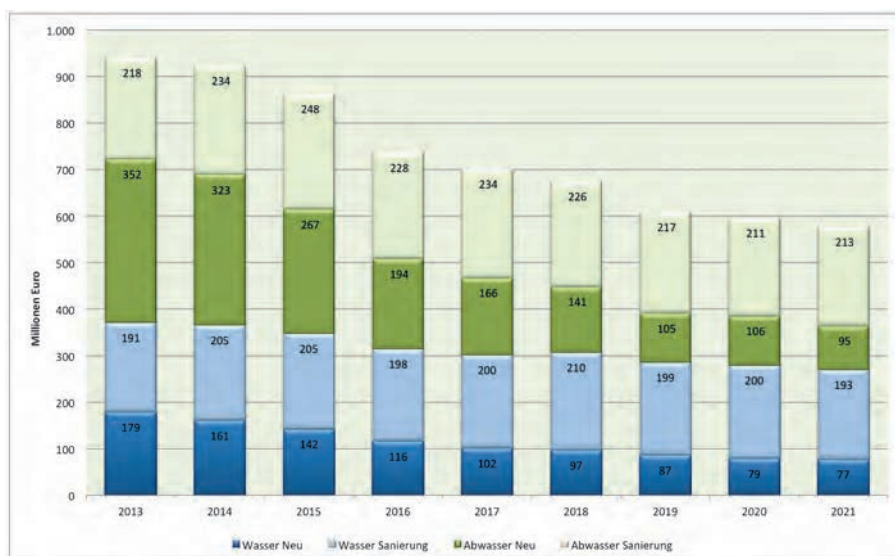
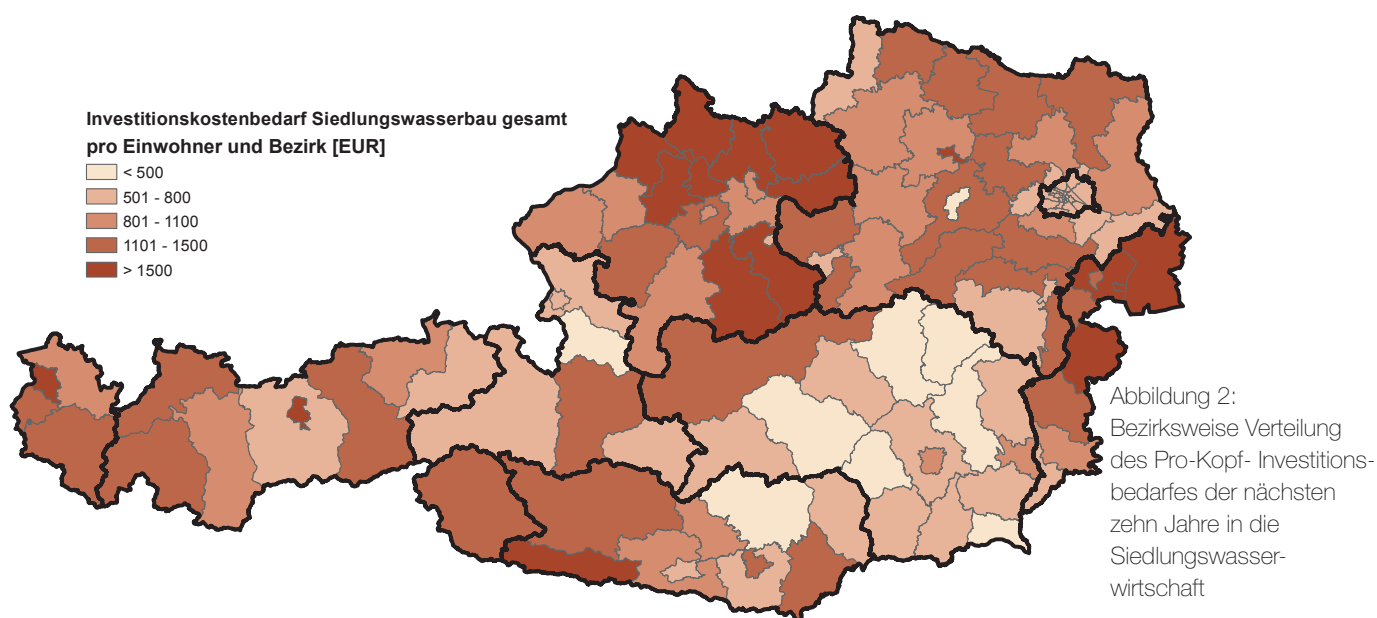


Abbildung 1: Verlauf der geplanten Investitionskosten in die österreichische Siedlungswasserwirtschaft, untergliedert in Wasserversorgung und Abwasserentsorgung sowie in Neuerrichtung und Sanierung

AUS DEM STÄDTEBUND



raturkosten nach sich zögen – von der Gefährdung beispielsweise des Grundwassers durch undichte Kanäle ganz zu schweigen.

Von der kleinen Landgemeinde bis zur Großstadt sind alle betroffen

Nachdem sauberes Trinkwasser und eine umweltfreundliche Abwasserentsorgung alle betrifft, ist es auch nicht weiter verwunderlich, dass alle Gemeinden betroffen sind, wie in Abbildung 3 ersichtlich ist. Unterschiedlich ist freilich der Schwerpunkt für die kommenden Jahre. Steht in den kleineren Gemeinden noch

einiges an Ersterschließungen an, so ist im städtischen Bereich bereits die Sanierung überwiegend.

Siedlungswasserwirtschaft als Konjunkturmotor

Die Investitionen in die Infrastruktur sind aber nicht nur „notwendiges Übel“, sondern generieren auch Wertschöpfung und Arbeitsplätze. Gemäß WIFO ergeben sich neben den direkten Wirkungen in der Bauwirtschaft auch wesentliche indirekte Wirkungen, sodass durch die Investition von einer Mrd. Euro in die Siedlungswasserwirtschaft ein deutlich höherer

Bruttoproduktionswert induziert wird, und überdies 12.000 bis 15.000 Beschäftigungsverhältnisse geschaffen werden. Im Gegensatz zu beispielsweise großen Straßen- und Bahnbauprojekten kommen Investitionen in die Siedlungswasserwirtschaft vor allem den lokalen kleinen Bauunternehmen in Österreich zugute.

Investitionsschub durch Förderung

Die öffentlichen Förderungen ermöglichen, dass in der Vergangenheit die Wasser- und Abwasserentsorgungsinfrastruktur unter Vorschreibung sozial verträglicher Gebühren ausgebaut werden konnte. Die Förderung ist in diesem Zusammenhang vor allem als Lenkungs- und Anreizsystem zu verstehen, welches sozialen Ausgleich ermöglicht und adäquate Qualitätsstandards setzt. Ein Aussetzen der Förderungen würde die große Gefahr bedeuten, dass notwendige Neubauten und insbesondere Sanierungs- bzw. Anpassungsmaßnahmen nur mehr eingeschränkt durchgeführt werden. Damit verbunden wären ein Qualitätsverlust, sprunghaft steigende Gebühren und ein Rückgang in der auf diesem Gebiet tätigen Bauwirtschaft. Förderungen sollten daher gerade in konjunkturschwachen Zeiten neben ihrer Funktion als umweltpolitisches Lenkungsinstrument auch als „Turbolader“ zur Ankurbelung der Wirtschaft dienen.

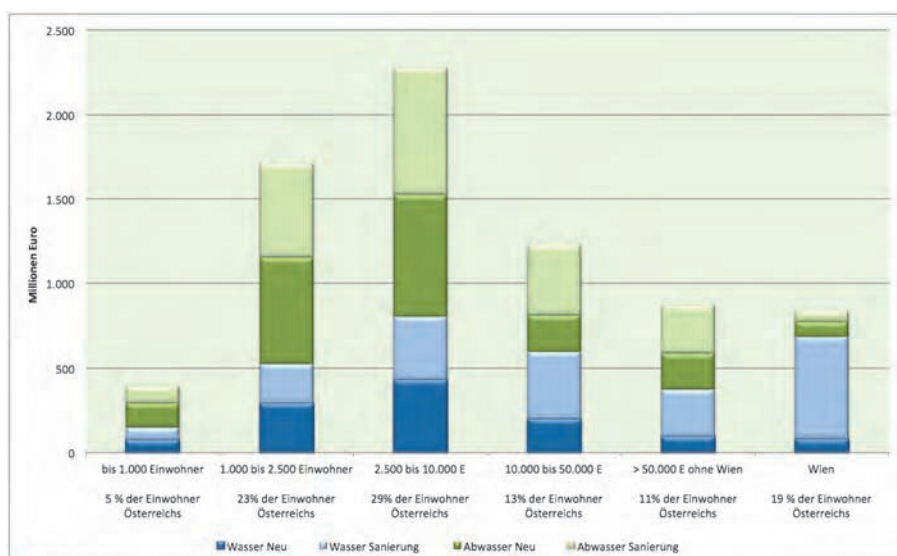


Abbildung 3: Verteilung des Investitionsbedarfes der nächsten zehn Jahre in die Siedlungswasserwirtschaft in Abhängigkeit der Gemeindegröße

DI Dr. Johannes Laber,
Kommunalkredit Public Consulting

AUS DEM STÄDTEBUND



Stadtbaudirektor DI Karl Pany führte die TagungsteilnehmerInnen in das Konzept und die Technik des Science Center WELIOS der Stadt Wels ein.

LED-Offensive der Stadt Wels

Am 16. Mai 2011 beschloss der Welser Gemeinderat die LED-Offensive für die öffentliche Beleuchtung der Stadt. Bereits im Juni 2011 wurde mit den bis 2012 dauernden Sanierungsarbeiten begonnen.

Neben den zahlreichen Vorteilen einer LED-Beleuchtung, wie z.B. sehr lange Lebensdauer, geringe Wartungskosten oder konstante Lichtfarbe während der gesamten Betriebszeit muss man aber laut Stadtbaudirektor DI Karl Pany auch berücksichtigen, dass auch LED-Beleuchtung Abwärme erzeugt, die abgeführt werden muss.

Ausgangssituation

Die Ausgangssituation im Jahr 2010 stellte sich in Wels wie folgt dar:

- ca. 4000 Leuchten sind älter als 15 Jahre
- Es gibt 270 Quecksilberdampf-Leuchtmittel (HQL)
- Es gibt 75 Schaltverteiler, wovon 61 älter als 15 Jahre sind
- Der Jahresstromverbrauch für die öffentliche Beleuchtung beträgt ca. 3,5 Millionen kWh

Davon ausgehend wurden die Möglichkeiten zur Verbesserung der Situation geprüft. Im Raum stand:

- der Austausch der Vorschalt- und Zündgeräte,

- ein LED-Austausch der Geräteträger bzw. des gesamten Leuchtkopfes oder
- die Sanierung bzw. der Austausch der Verteiler.

Schließlich entschied man sich für einen LED-Einsatz bei technischen und dekorativen Lichtpunkten. Im Rahmen der Sitzung des Arbeitskreises Energiekonzepte am 18./19. April 2012 wurden den TagungsteilnehmerInnen auch die jeweils verwendeten LED-Leuchten vorgestellt.

Große Einsparmöglichkeiten

Bei Schaltverteilern wird im Zuge der wiederkehrenden Überprüfungen der Verteiler dem Stand der Technik angepasst und bei Bedarf mit Energiemanagementgeräten nachgerüstet. So gibt es auch bei LED-Leuchten eine Einsparungsmöglichkeit durch Absenkung in der Nacht.

Weiters konnte der Wartungsprozess optimiert werden, da LEDs im Gegensatz zu Natriumdampflampen eine längere Lebensdauer haben. Der Stromverbrauch für die öffentliche Beleuchtung von Wels lag vor der Sanierung bei 3,5 Millionen kWh/Jahr. Nach der Sanierung wird sich dieser Verbrauch auf ca. 2,23 Millionen kWh/Jahr verringern. Damit können ca. 300.000 Euro pro Jahr an Kosten eingespart werden. Davon sind ca. 240.000 Euro Stromkosten und 60.000 Euro Wartungskosten.

Die Maßnahmen der LED-Offensive werden sich daher in ca. sieben Jahren amortisieren. Die Gesamtkosten des Investments belaufen sich auf ca. 2,1 Millionen Euro, die mittels eines Contracting-Modells der E-Werke Wels finanziert werden. Die Rückzahlung erfolgt durch die Energieeinsparung. Zudem gibt es eine zehnjährige Einsparungsgarantie sowie eine „10 Jahre Leuchten- und Systemgarantie“. Die LED-Umstellung soll bis zum Jahr 2014 abgeschlossen sein.

FAZIT

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass der Austausch auf diese neue LED-Technologie einerseits ein hohes Energieeinsparpotenzial, Einsparung von CO₂ und ein großes Wartungseinsparpotenzial durch eine garantierte Lebensdauer von 70.000 Stunden im Gegensatz zu maximal 16.000 Stunden bei Natriumdampflampen bringt.

Im Rahmen der Sitzung wurde zudem neben gebäudespezifischen Fragestellungen auch der ökologische Fußabdruck der WelserInnen bzw. das neue Ladesystem für E-Busse in Wien behandelt.

*Guido Dernbauer,
Österreichischer Städtebund*

Best of LED

Für Österreichs wirtschaftlichste **LED-Straßenbeleuchtung** haben sich bereits mehr als 35 Gemeinden entschieden.

Die Vorteile einer LED-Straßenbeleuchtung von AUTO-LUX lassen sich auch in Zahlen ausdrücken:

- Bis 87% weniger der Stromkosten
- Bis zu dreifach bessere Lichtqualität
- 100.000 Stunden Lebensdauer und kaum Wartungskosten
- Nachhaltigen Umweltschutz durch enorme CO₂-Einsparungen

AUTOLUX

Vertriebs- und BeratungsgmbH

Poststraße 3, A 8753 Fohnsdorf

Tel: +43 (0) 3573 / 342 90, Fax: DW -20

Email: info@auto-lux.at

www.auto-lux.at

www.led-region-knittelfeld.at

www.led-europameister.at



LED-Beleuchtung Knittelfeld

AUTO-LUX®
Das leuchtet ein.

FAIR KOMMUNIZIERT Nach den Kriterien der FAIR COMMUNICATION

BEZAHLTE ANZEIGE

Neue Website www.elektro-ade.at informiert über richtiges Sammeln und Verwerten

Für immer mehr Menschen zählt das Internet zur Hauptinformationsquelle, sowohl was Kauf als auch Entsorgung von Elektrogeräten betrifft. Aus diesem Grund ist seit September eine neue Website, die von der Koordinierungsstelle in Kooperation mit AK, Gemeindebund, Lebensministerium, Sammel- und Verwertungssysteme für EAG und Altbatterien, Städtebund, WKO, erstellt wurde, online.

Unter www.elektro-ade.at findet man auf einen Blick die wichtigsten Informationen für die LetztverbraucherInnen zum gesamten Themenkomplex „Reparieren, Sammeln, Verwerten“ sowie einen praktischen **Sammelstellenfinder**. Durch Eingabe der Postleitzahl bzw. des Ortsnamens wird auf Knopfdruck österreichweit die nächstgelegene Sammelstelle mit Adresse und Öffnungszeiten angezeigt.

Die Website richtet sich ganz bewusst an KonsumentInnen, die sich in erster Linie darüber informieren wollen, wie sie alte, nicht mehr benötigte Geräte unkompliziert - und natürlich umweltgerecht und gesetzeskonform - entsorgen können.

Für darüber hinausgehende Informationen werden auf der Website auch zahlreiche Links sowie Downloadmöglichkeiten angeboten.

Die Sammlung von EAG und Altbatterien hat sich auch im Vorjahr positiv entwickelt. Mit einer Sammelmasse von mehr als 74,7 Millionen Kilogramm Elektroaltgeräten aus privaten Haushalten nimmt Österreich erneut einen absoluten Spitzenplatz innerhalb der EU ein, prozentuell bedeutet dies eine Zunahme um 2,5%.

Weiters wurden österreichweit 1.738.201 Kilogramm Gerätealtbatterien von den KonsumentInnen entweder über die Sammelboxen im Handel oder direkt über die kommunalen Sammelstellen einer umweltgerechten Verwertung zugeführt. Dies entspricht einer Steigerung um 5,6%.

Weitere Informationen zur richtigen Entsorgung von Elektro- und Elektronikaltgeräten sowie Batterien finden Interessierte auf der Website www.elektro-ade.at sowie auf der Seite der Koordinierungsstelle unter www.eak-austria.at.



**ELEKTROALTGERÄTE
KOORDINIERUNGSSTELLE**
Austria GmbH



Mag. Elisabeth Giehser,
Geschäftsführerin der
Elektroaltgeräte
Koordinierungsstelle

BEZAHLTE ANZEIGE

Rückblick auf den CIRIEC-Kongress

Am 29. internationalen CIRIEC-Kongress, der von 12.-14. September 2012 in Wien stattfand, diskutierten ExpertInnen aus 46 Ländern mit 500 Gästen aus aller Welt über die Zukunft der öffentlichen Wirtschaft.

Im Vordergrund standen dabei Beiträge über eine verantwortungsvolle und nachhaltige Wirtschaft, Ethik in einer modernen Gesellschaft, die Einbeziehung der Zivilgesellschaft sowie neue Formen des Managements. In sektoralen Workshops in VÖWG-Mitgliedsunternehmen fanden Persönlichkeiten aus Wirtschaft und Politik Gelegenheit, aktuelle Themen aus den Bereichen Energie, Verkehr, Wasser, Wohnbau und Gesundheit zu debattieren. Im Rahmen der CIRIEC-Generalversammlung wurde VÖWG-Vizepräsident Erich Haider zum Ehrenpräsidenten von CIRIEC International gewählt.

Mehr Solidarität sichert Wohlstand

Unter anderem waren Pauline Green, Präsidentin des Internationalen Genossenschaftsbundes, Paul Singer, Staatssekretär

im nationalen Sekretariat für Solidarische Ökonomie im brasilianischen Arbeitsministerium sowie Benoît Hamon, beigeordneter Minister im französischen Wirtschaftsministerium, Keynote-Speaker des Kongresses. Hamon verwies in seiner Rede darauf, dass soziale und solidarische Wirtschaft derzeit zehn Prozent der gesamten Wirtschaft in Frankreich darstellt sowie 2,3 Millionen Arbeitsplätze bietet. Im Auftrag von Staatspräsident François Hollande soll dieser Eckpfeiler der französischen Wirtschaft weiter ausgebaut werden. Singer betonte, dass nur durch die Regulierung der Märkte und ein Mehr an Solidarität der Wohlstand gesichert und ausgebaut werden könne. Green sagte, dass das genossenschaftliche Geschäftsmodell weltweit 100 Mio. Menschen eine Beschäftigung gibt.

Die immense Bedeutung der öffentlichen Wirtschaft

Darüber hinaus wurde am Kongress einmal mehr der Stellenwert der öffentlichen Wirtschaft für die Allgemeinheit bekräftigt:

- Kommunale Unternehmen investieren auch in der Wirtschaftskrise in die Infrastruktur und wirken dadurch als Konjunkturmotor
- Öffentliche Dienstleister sichern bzw. schaffen Arbeitsplätze und geben Impulse für die gesamte Wirtschaft
- Nur eine gestärkte Gemeinwirtschaft kann zur Lösung der globalen Wirtschafts- und Finanzkrise beitragen

In diesem Zusammenhang verwies CEEP-Generalsekretärin Valeria Ronzitti in ihrem Redebeitrag auf das CEEP-Projekt „Mapping of the Public Services“. Öffentliche Dienstleister geben demzufolge EU-weit rund 64 Mio. Menschen Arbeit, das sind 30 Prozent der Arbeitsplätze. Zudem erwirtschaften die 50.000 Unternehmungen der Daseinsvorsorge rund 26 Prozent des EU-GDP.

Der neue CIRIEC-Präsident
Léopold Beaulieu.



Urbane Mobilität

Finanzierung und Bewertung von Maßnahmen



Konferenz am 30. November 2012
im Wiener Rathaus - Wappensaal

Wir ersuchen Sie, sich bis 16.11.2012 online anzumelden:
[http://www.staedtebund.gv.at/Anmeldung/Urbane%20Mobilität](http://www.staedtebund.gv.at/Anmeldung/Urbane%20Mobilitaet)

Organisation und inhaltliche Begleitung:

Mag.^a Cornelia Krajasits
ÖIR-Projekthaus
Tel. +43 (1) 8950518-12
office@projekthaus.at

DIⁱⁿ Stephanie Schwer
Österreichischer Städtebund
Tel. +43 (1) 4000-89980
post@staedtebund.gv.at

www.staedtebund.gv.at

Bewertungsverfahren für Mobilitätsprojekte präsentiert

Am 09.10.2012 wurde an der BOKU im kleinen, aber erlesenen Rahmen das Projekt „Umweltverbund Ranking- und Bewertungsmodell“ des Städtebundes erstmals einer Fachöffentlichkeit präsentiert.

Hinter dem sperrigen Titel „Umweltverbund Ranking- und Bewertungsmodell“ verbirgt sich nicht weniger als ein – sicherlich als proaktiv zu bezeichnender – Vorschlag des Städtebundes für die Neuorganisation der Fördervergabe- und Finanzierungspraxis im Bereich des Umweltverbundes (also Vorhaben im Bereich ÖV, aber auch Radverkehr, Mobilitätsmanagementprojekte, Car-Sharing, ...).

Derzeit gewähren verschiedene Ministerien, die Länder und unterschiedliche Fonds Unterstützungen zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs. Zusätzlich gibt es übers Jahr verteilt tröpfchenweise Geld aus Töpfen wie dem Klima- und Energiefonds oder über das Programm „klima:aktiv-mobil“. Die Kriterien, nach denen Förderungen gewährt werden, sind immer andere. Entscheidungen werden nach Regeln getroffen, die alles andere als transparent sind. Für die Städte ist keine Planungssicherheit gegeben. Zum Zug kommt oft nicht das beste Vorhaben, sondern jenes, das am schnellsten eingereicht werden kann, oder das am „innovativsten“ klingt – ungeachtet dessen, welche Wirkungen es im Bereich der Verkehrsverlage-

rung hin zum umweltfreundlichen Verkehr erzielt. Dies ist in Zeiten knapper Budgets doppelt bitter.

„Umweltverbund Ranking- und Bewertungsmodell“

Einem Beschluss des Verkehrsausschusses des Städtebundes folgend, hat der Städtebund daher das Institut für Verkehrswesen der BOKU Wien im Jahr 2010 (Univ.-Prof. Dr. Gerd Sammer) beauftragt, ein transparentes Bewertungsverfahren für Vorhaben im Bereich des Umweltverbundes zu erstellen. Dieses sollte sich an gängigen aus- und inländischen Beispielen (allen voran die standardisierte Bewertung von Verkehrsinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs in Deutschland) orientieren und eine Reihung von Projekten nach dem von ihnen ausgelösten gesamtwirtschaftlichen Nutzen vornehmen. Im Rahmen des von der BOKU Wien und dem Städtebund gemeinsam organisierten Fachworkshops wurden zuerst Lösungsansätze aus der Schweiz (DI Willi Hüsler, IVB Hüsler) und Deutschland (Dr. Dieter Glück, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) sowie Lösungsansätze aus Österreich (DI Dr. Gerald Röschel, ZIS-P Verkehrsplanung Graz) vorgestellt. Aufbauend darauf wurde das „Umweltverbund Ranking- und Bewertungsmodell“ des Städtebundes präsentiert und einem intensiven Fachdiskurs unterzogen.

Die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs

Die TeilnehmerInnen – vor allem MitarbeiterInnen von (universitären) Forschungseinrichtungen, Verkehrsplanungsbüros, städtischen Verkehrsplanungsabteilungen und -betrieben, sowie politische Verantwortliche im Fachbereich Verkehr – waren sich einig, dass der Städtebund damit den innerösterreichischen Diskussionsprozess zur Neugestaltung der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs um einen Meilenstein vorangebracht hat. Nun ist das BMVIT gefordert, auf Basis des Städtebund-Vorschlags die Neuordnung der ÖV-Finanzierung in Österreich in Angriff zu nehmen. Zwischenzeitlich ist das Tool bestens geeignet.

Ergebnisse der Beratung werden in das Modell eingearbeitet, das am 30. November 2012 bei der Konferenz „Urbane Mobilität - Finanzierung und Bewertung von Maßnahmen“ im Wiener Rathaus offiziell einer breiten Öffentlichkeit vorgestellt werden soll. An der Konferenz wird auch DI Herbert Kasser, Generalsekretär des BMVIT, im Rahmen einer Podiumsdiskussion teilnehmen. Eine Anmeldung dazu können Sie auf der Website des Städtebundes noch bis 16. November vornehmen (<http://www.staedtebund.gv.at/Anmeldung/Urbane%20Mobilität>).

DIⁱⁿ Stephanie Schwer



FINANZEN

Ertragsanteilsvorschüsse für Oktober 2012 (Beträge in 1.000 EURO)

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

	Ertrag für 10/2012 ¹⁾	Veränderung ggü. 10/2011	Ertrag für 01–10/2012	Veränderung ggü. 01–10/2011
	in 1.000 EURO	in %	in 1.000 EURO	in %
GBA mit einheitlichem Schlüssel	7.173.206	4,8%	57.136.322	5,2%
davon:				
Veranlagte Einkommensteuer	844.596	0,9%	2.180.758	-5,7%
Lohnsteuer	1.838.863	7,0%	18.846.276	7,6%
Körperschaftsteuer	1.001.187	-10,6%	4.186.804	5,3%
Umsatzsteuer	2.144.854	7,1%	20.221.633	4,2%
Mineralölsteuer	371.934	2,9%	3.511.091	1,1%
GBA mit speziellen Schlüsseln	152.018	5,5%	1.562.310	10,9%
davon:				
Bodenwertabgabe	1.255	-0,8%	5.653	1,9%
Werbeabgabe	9.783	2,4%	97.853	-2,0%
Grunderwerbsteuer	64.789	7,5%	735.722	21,0%
GBA gesamt	7.325.224	4,8%	58.698.632	5,3%

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

b) Gemeindeertragsanteile

	Vorschuss für 10/2012	Veränderung ggü. 10/2011 ²⁾	Vorschuss für 01–10/2012	Veränderung ggü. 01–10/2011 ²⁾
	in 1.000 EURO	in %	in 1.000 EURO	in %
Burgenland	21.962	1,1%	179.317	2,9%
Kärnten	54.288	3,3%	439.106	4,7%
Niederösterreich	140.290	2,2%	1.135.110	2,9%
Oberösterreich	135.626	3,7%	1.101.882	4,9%
Salzburg	58.489	0,7%	482.704	4,0%
Steiermark	109.586	3,5%	886.890	3,7%
Tirol	74.753	5,9%	609.173	5,2%
Vorarlberg	39.221	1,8%	324.532	4,2%
Wien	221.377	4,5%	1.822.738	7,1%
Summe	855.592	3,4%	6.981.452	4,8%

²⁾ der Vergleich mit den Vorjahreswerten ist nur bedingt gegeben, da ab 2012 von den Gemeindeertragsanteilen ein Vorwegabzug für den Gemeindeanteil am Pflegegeld einbehalten wird

AUS DEM STÄDTEBUND



VCÖ-Mobilitätspreis geht an drei Volksschulen und einen Kindergarten

Drei Volksschulen aus Salzburg, Oberösterreich und der Steiermark sowie ein Vorarlberger Kindergarten sind die diesjährigen Gesamtsieger des Mobilitätspreises Österreich.

Die Gewinner fördern, dass die Kinder zu Fuß zur Schule bzw. in den Kindergarten kommen. Dafür erhielten sie am 1. Oktober von Gesundheitsminister Stöger sowie Lebensministerium, BMVIT, ÖBB und VCÖ den VCÖ-Mobilitätspreis Österreich verliehen. Insgesamt wurden beim VCÖ-Mobilitätspreis 13 Projekte in sieben Kategorien prämiert.

1.900 Mal rund um die Erde

Täglich legen die Österreicherinnen und Österreicher rund 77 Millionen Kilometer mit öffentlichen Verkehrsmitteln, zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurück, macht der VCÖ aufmerksam. „Das entspricht 1.900 Mal rund um die Erde, täglich! Der Nutzen durch nachhaltige Mobilität ist groß: Die Menschen sind gesünder und umweltfreundlicher unterwegs, es gibt weniger Staus, und nachhaltige Mobilität ist viel kostengünstiger als Autofahren“, betont VCÖ-Geschäftsführer Willi Nowak. Aber: Jede zehnte Autofahrt in Österreich ist kürzer als ein Kilometer, jede zweite kürzer als fünf Kilometer. Übergewicht und Bewe-

gungsmangel sind zunehmende Probleme, in Österreich sind vier von zehn Personen übergewichtig. Bereits jedes vierte Schulkind leidet an Übergewicht. Der VCÖ spricht sich daher für einen Masterplan aus: Jede Schule Österreichs soll für Kinder sicher und leicht zu Fuß erreichbar sein.

Bewegung für die Gesundheit

Wie das möglich ist, zeigen die diesjährigen Gewinner des VCÖ-Mobilitätspreises Österreich: Die Volksschulen Ranshofen, Salzburg-Lehen 1 und Wies sowie der Wolfurter Kindergarten Rickenbach haben Aktionen gesetzt, damit möglichst alle Kinder zu Fuß zur Schule kommen. In Ranshofen wird eine verkehrsberuhigte Zone vor der Schule errichtet, in Salzburg-Lehen und im steirischen Wies können Autos nicht direkt vor der Schule halten, und in Rickenbach wurde ein „Kinderzüge“ umgesetzt: Erwachsene begleiten Kinder zu Fuß in den Kindergarten, Treffpunkt für die Kinder sind „Haltestellen“. Die Begleitpersonen werden von der Polizei geschult. Gesundheitsminister Alois Stöger gratuliert: „Bewegung ist neben ausgewogener Ernährung ein Schlüssel zum Erhalt und zur Stärkung der Gesundheit. Jede Initiative, die sich mit Bewegung auseinandersetzt, ist für unsere Gesellschaft wichtig. Gerade die Alltagsbewegung ist dabei besonders zentral.“

Moderne Mobilität

Insgesamt wurden beim VCÖ-Mobilitätspreis Österreich – der in Kooperation mit BMVIT, Gesundheitsministerium, Lebensministerium und den Österreichischen Bundesbahnen ÖBB durchgeführt wird – 223 Projekte eingereicht. Thema war der „Nutzen nachhaltiger Mobilität“. Neun weitere Projekte wurden in sechs Kategorien ausgezeichnet.

Die Kategorie „Städtische Mobilität“ hat die TU Graz mit einem umfassenden Mobilitätskonzept gewonnen. Dadurch kommen heute um 600 Personen pro Tag weniger mit dem Auto zur Uni als noch im Jahr 2005. Es wurden 780 zusätzliche Radabstellplätze errichtet, Parkgebühren für die Pkw-Plätze eingeführt; der Kauf einer Öffi-Jahreskarte wird finanziell unterstützt. Diese Kategorie wurde von Siemens unterstützt.

Die weiteren Gewinner beim VCÖ-Mobilitätspreis Österreich sind die Österreichische Post AG, das Kärntner Projekt „E-Log Klagenfurt“, das Umwelt-Bildungszentrum-Steiermark, „nextbike – das Fahrradleihsystem in Niederösterreich“, „E-City-Bike Eisenstadt“, das Ökoinstitut Südtirol, der Verein Thayatabahn und als Privatperson Karl Nutz, der ein Solar-Lastenfahrrad selber entwickelt hat.

AUS DEM STÄDTEBUND

Konsolidierung am Beispiel der Stadt Graz

Fortsetzung des 1. Teils des Artikels (in der ÖGZ 10/2012)

Steuerung und Berichtswesen von Gemeinden inklusive ihrer ausgegliederten Einheiten

6. Ausblick: Konsolidierung und Maastricht-Ergebnis

Die geschilderte konsolidierte Betrachtungsweise der „Haus Graz“-Ziffern wurde in den letzten Jahren in der lokalen Berichterstattung bereits zum Standard. Niemand spricht Ende 2011 vom Schuldenstand der Stadt Graz von etwa 0,5 Mrd. Euro, sondern alle vom konsolidierten Wert von 1,1 Mrd. Euro. Auch die Investitionen und der Cashflow werden künftig immer mehr auf konsolidierter Basis diskutiert werden, wie es eben dem Management-System und Berichtswesen entspricht und auch wirtschaftlich Sinn macht. Die nachhaltige Haushaltsführung lässt sich beim heutigen Stand von Ausgliederungen eben nur auf konsolidierter Basis sicherstellen. Nicht zuletzt deshalb sieht nun auch das Reporting gemäß Stabilitätspakt 2011 (BGBl I 117/2011: Vereinbarung zwischen dem Bund, den Ländern und den Gemeinden über eine Weiterführung der stabilitätsorientierten Budgetpolitik [Österreichischer Stabilitätspakt 2011] Art. 7 Abs. 2 und Anhang 2) erste praktische Ansätze einer Einbeziehung

von Beteiligungsziffern bei den Bundesländern und Gemeinden vor, dies jedoch eher rudimentär vor allem für den Bereich der Immobiliengesellschaften und Krankenanstalten. Der Stabilitätspakt 2012 enthält dazu, wie erwähnt, keine neuen Konkretisierungen, im Gegenteil, es wird mit dem Begriff des „strukturellen Saldos“ ein zusätzlicher Begriff eingeführt, dessen exakte Auslegung für die Praxis der Steuerung die Komplexität wohl weiter erhöhen wird. Auch der Bund konsolidiert seine Beteiligungen nicht generell, sondern rechnet bestimmte außerbudgetäre Einheiten bei Maastricht-Verschuldung und -Finanzierungssaldo dazu, wobei die Abgrenzung einzelfallbezogen und die Definition im Fluss zu sein scheint.

Nach dem „Europäischen System Volkswirtschaftlicher Gesamtrechnungen“ in der geltenden Fassung von 1995 (ESVG 95) sind (nur) solche vom Staat kontrollierte institutionelle Einheiten (mit ihren Schulden und Ergebnissen) dem Sektor Staat zuzurechnen, deren Produktionskosten – im mehrjährigen Verlauf – zu 50% oder weniger durch Umsätze gedeckt werden; zu den Produktionskosten sollen dabei Vorleistungen, ArbeitnehmerInnen-Entgelte, Abschreibungen und sonstige Produktionsabgaben, nicht aber Zinsen,

zählen; Umsätze schließen nicht Gütersteuern oder Defizitabdeckungen, wohl aber Zahlungen des Staates – die allen Produzenten eines Wirtschaftsbereiches gewährt werden und an das Volumen oder den Wert der Produktion gebunden sind – ein. Bezahlt der Staat an die ausgegliederten Einheiten also wirtschaftlich signifikante Preise für ihre Dienstleistungen, so zählen diese als Umsätze (vgl. Website der Statistik Austria, Zuordnung einer Einheit zum Sektor Staat, zit. aus: Handbuch zum ESVG 1995). Gemäß der Version vom April 2012 gelten allerdings Einheiten, die überwiegend Hilfstätigkeiten für andere staatliche Einheiten ausführen, doch nicht als eigenständige institutionelle Einheiten, was in der Praxis den Immobilien- und Infrastruktur-Bereich betreffe (Stadtwerke, Immobiliengesellschaften). Die einzelnen Einheiten des Staates haben es somit mehr oder weniger in der Hand, ob sie die Schnittstellen zu ihren Beteiligungen eher so gestalten, dass die Beteiligungen zum Sektor Staat gehören (überwiegend Zahlungen als Verlustabdeckung) oder eher nicht (überwiegend Zahlungen als marktübliche Preise, wie es offenbar noch immer für die BIG gehandhabt wird). Ganz zu schweigen davon, dass allein schon die „Portionierung“ der Aktivitäten

Das Kunsthaus Graz wurde
im Rahmen des Kultur-
hauptstadtjahres 2003
errichtet und gilt seither als
neues architektonisches
Wahrzeichen der
Stadt Graz.



AUS DEM STÄDTEBUND

in die einzelnen organisatorischen Einheiten (z.B.: Werden Gemeindewohnungen, welche externe Umsätze generieren, in die Immobilientochter eingebracht – und schließen damit die gesamte Immobilien-tochter aus der Maastricht-Betrachtung aus – oder bleiben diese im Gemeindehaushalt und werden dort nur als Betrieb marktbestimmter Tätigkeit ausgeklammert? Wohingegen die übrige Immobilientochter dann plötzlich mangels Erreichens der 50%-Umsatzdeckung als Maastricht-wirksam zu behandeln ist.) erheblichen Gestaltungsspielraum eröffnet. Wenig Erläuterungen findet man auch zur Frage, wie angesichts der 50%-Regel der Rest behandelt wird: Offensichtlich ging man bei diesem Konzept davon aus, dass im Falle einer über 50%-igen, jedoch unter 100%-igen Kostendeckung durch Umsätze im Regelfall die Differenz durch eine staatliche Zahlung ausgeglichen wird, die ohnehin im staatlichen Budget als Ausgabe erfasst wird. Dass hier jedoch erhebliche zeitliche Differenzen auftauchen können, braucht nicht näher erläutert zu werden. Seit einer Revision des Handbuchs im Herbst 2010 werden allerdings auch Schulden des privaten Sektors dann als Staatsschulden gezählt, wenn sich der Staat zur Bedienung der Schulden (Zinsen und Tilgung) verpflichtet oder wenn er dafür haftet und solche Haftungen wiederholt in Anspruch genommen werden bzw. künftige Inanspruchnahmen sehr wahrscheinlich sind (vgl. Staatsschuldenausschuss, Bericht über die öffentlichen Finanzen 2010, Wien 2011, 33 f.). Nach den vorstehenden Definitionen gibt es laut Website der Statistik Austria per 22.2.2012 beim Bund 89 außerbudgetäre Einheiten, die dem Sektor Staat zugerechnet werden, bei den Ländern 170 und bei den Gemeinden 42. Umgekehrt gibt es gerade bei den Gemeinden eine viel größere Anzahl an sogenannten Betrieben marktbestimmter Tätigkeit: das sind Einheiten, die eigentlich nicht ausgegliedert sind, aber für Maastricht-Zwecke als nicht dem Sektor Staat zugehörig ausgeklammert bleiben.

Aus diesen Beschreibungen können folgende Schlüsse gezogen werden: Die kamerale Haushalte der Gebietskörperschaften allein können heutzutage in-

folge der vielen Ausgliederungen auf allen Ebenen idR nachhaltiges Wirtschaften nicht mehr ausreichend unterstützen.

Die konsolidierte Betrachtungsweise (Einbeziehung sämtlicher wesentlicher Beteiligungen in das städtische Management- und Reporting-System) ermöglicht eine nachhaltige auf den Gesamtschuldenstand fokussierte Steuerung des städtischen Haushalts im weitesten Sinn; möglicherweise ist dieser Radikalansatz dort überzogen, wo es um reine Marktbeteiligungen geht, die ihre etwaigen Schulden (nicht nur zu mehr als 50%, sondern zur Gänze) aus eigenem – ohne künftige Zahlungen der Stadt – bedienen können. Für diese Marktbeteiligungen wäre ein Ausschluss aus dem Konsolidierungskreis der Stadt anzudenken.

Die Klassifizierungen für den Maastricht-Schuldenstand und -Finanzierungssaldo scheinen hingegen derzeit eher zu lax ausgelegt zu werden, um tatsächlich die Nachhaltigkeit der Haushalte gewährleisten zu können (nur 50% Deckungserfordernis, Umsätze mit der eigenen Gebietskörperschaft möglich).

Im Sinne von Einfachheit und Transparenz wäre es wünschenswert, wenn sich die konsolidierte Betrachtungsweise und die Maastricht-Sicht aneinander annähern würden. Das Ziel, einen nachhaltig ausgeglichenen Haushalt abzusichern, erfordert mehr als nur die Beobachtung des kamerale Haushalts und auch mehr als nur die Verfolgung der Maastricht-Größen nach bisherigen Maßstäben, aber vielleicht nicht unbedingt die 100%-ige Einbeziehung aller Marktbeteiligungen, wie dies in der Stadt Graz aus Vorsichtsgründen in den letzten Jahren praktiziert wurde.

7. Zusammenfassung

Die finanzielle Konsolidierung der öffentlichen Haushalte erfordert heutzutage jedenfalls eine Einbeziehung von ausgegliederten Einheiten (somit eine buchhalterische Konsolidierung) in das Berichtswesen und in das Management-System.

Hierbei sind kamerale und doppelte Rechnungslegungssysteme in sinnvoller Weise zu integrieren und zu einer steuerbaren Aussage betreffend den laufenden Cash Flow, die Investitionen und daraus

abgeleitet die konsolidierte Schuldenentwicklung zu fokussieren.

Die Stadt Graz hat in den letzten Jahren ein solches System entwickelt und konnte damit entscheidende Fortschritte auf dem Weg der materiellen Haushaltskonsolidierung erzielen.

Die künftig schärferen Bestimmungen des Österreichischen Stabilitätspaktes haben ebenfalls das Ziel einer besseren Steuerbarkeit und Begrenzung der öffentlichen Neuverschuldung zur Gewährleistung nachhaltiger Haushalte. Es besteht aber die Gefahr, dass dort die Frage der systematischen Einbeziehung ausgegliederter Einheiten zu wenig oder zu formalistisch behandelt wird – was den wirklichen Wert der (mühsam zwischen den Gebietskörperschaften vereinbarten) Zielgrößen erheblich einschränken könnte. Zu fordern ist daher eine am Wesentlichkeitsgrundsatz orientierte, gut verständliche und vor allem auch im Planungsprozess praktikierbare Konsolidierungsregel für Gemeinden (und andere öffentliche Körperschaften), die unmittelbar zur Verfolgung der Maastricht-Defizit- und Verschuldungsziele verwendet werden kann. Eine – für viele sicher verwirrende – Dreifachberichterstattung (Gemeindeschulden, Maastricht-Schulden, konsolidierte Schulden) würde sich dann erübrigen.

Literaturverzeichnis:

- 1792 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates, XXIV. Gesetzgebungsperiode: Regierungsvorlage: Vereinbarung zwischen dem Bund, den Ländern und den Gemeinden über einen Österreichischen Stabilitätspakt – ÖStP 2012
- Staatsschuldenausschuss, Bericht über die öffentlichen Finanzen 2010, Wien 2011
- Lechner-Egger-Schauer, Einführung in die Allgemeine Betriebswirtschaftslehre, 22. Auflage, Wien 2005
- Oberleitner - BMF, Ausgliederungshandbuch, Wien 2003
- BMF, Ausgliederungen und Beteiligungen des Bundes, Bericht gemäß § 35 BHG, Oktober 2011
- Voranschlags- und Rechnungsabschlussverordnung 1997 - VRV, in der Fassung BGBl. II Nr. 118/2007
- Biwald-Huemer-Klug, Haushaltsreform aus der Sicht der Städte und Gemeinden, Linz 2010
- KDZ, Kontierungsleitfaden für Gemeinden und Gemeindeverbände, 6. Auflage, Wien 2011
- Website der Statistik Austria, Zuordnung einer Einheit zum Sektor Staat, zit. aus: Handbuch zum ESGV 1995

Univ.-Doz. DI Dr. Gerhard Rüsch
ist Stadtrat für Finanzen, Beteiligungen,
Immobilien, Personal der Stadt Graz;
Mag. Dr. Karl Kamper
ist Finanzdirektor der Stadt Graz

AUS DEM STÄDTEBUND

Anlage: Beteiligungen der Stadt Graz, Stand 31.12.2011:

- A.D. BioErde und Kompost GmbH
- achtzigzahn Agentur für Marketing und Vertrieb GmbH
- AEVG Abfall- Entsorgungs- und VerwertungsGmbH
- AIRPORT PARKING GRAZ GmbH
- Ankünder GmbH
- Bestattung der Grazer Stadtwerke GmbH
- Citycom Telekommunikation GmbH
- City-Light „Ankünder“ GmbH
- Energie Graz Holding GmbH
- FH Standort Graz GmbH
- Flughafen Graz Betriebs GmbH
- Flughafen Graz Bodenservices GmbH
- Freizeit Graz GmbH
- GBG Gebäude- und Baumanagement Graz GmbH
- GPS Grazer Parkraum Service Personalbereitstellung GmbH
- Graz 2003 - Kulturhauptstadt Europas Organisation GmbH
- Graz Tourismus und Stadtmarketing GmbH
- Grazer Schleppbahn GmbH
- Grazer Spielstätten Orpheum, Dom im Berg und Schloßbergbühne Kasematten GmbH
- Grazer Unternehmensfinanzierungs GmbH
- Holding Graz - Kommunale Dienstleistungen GmbH
- ITG Informationstechnik Graz GmbH
- KIMUS Kindermuseum Graz GmbH
- Kunsthaus Graz GmbH
- Next Liberty Jugendtheater GmbH
- Opernhaus Graz GmbH
- Ostbahn House Projektgesellschaft mit beschränkter Haftung
- Plakat „Ankünder“ GmbH in Liqu.
- Schauspielhaus Graz GmbH
- Schöckl Seilbahn GmbH
- SERVUS ABFALL Dienstleistungs GmbH
- Stadion Graz-Liebenau Vermögensverwaltungs- u. Verwaltungs GmbH
- Stadtmuseum Graz GmbH
- STYRIAN AQUA SERVICE GmbH
- Theaterholding Graz / Steiermark GmbH
- Theaterservice Graz GmbH
- WERBE-UNION-PLAKATIERUNGS- und WERBEGESELLSCHAFT m.b.H.
- Zentral-Wasserversorgung Hochschwab Süd, Gesellschaft m.b.H.
- SERVUS ABFALL Dienstleistungs GmbH & Co KG
- MCG Graz e.gen.
- MCG Graz Betriebs GmbH
- AMB Ausstellungsservice und Messebau GmbH
- Energie Graz GmbH
- Energie Graz GmbH & Co KG
- Stromnetz Graz GmbH
- Stromnetz Graz GmbH & Co KG
- WDS Wärmedirektservice der Energie Graz GmbH & Co KG
- Solar Graz GmbH
- e-mobility Graz GmbH
- Waschbetriebe Stadt Graz GmbH
- Grazer Energieagentur

BAUEN MIT HOLZ WEGE IN DIE ZUKUNFT

VOM GEMEINDEZENTRUM BIS ZUR WOHNHAUSANLAGE

Die große Ausstellung „Bauen mit Holz – Wege in die Zukunft“ zeigt, welche Potentiale und Zukunftschancen im modernen Holzbau liegen.

Durch Bauen mit Holz entsteht in unseren Städten und Dörfern ein ‚zweiter Wald‘ und damit ein beträchtlicher Kohlenstoffspeicher, der zur Verbesserung des Klimas beiträgt. Doch nicht nur in ökologischer, sondern auch in bautechnischer und gestalterischer Hinsicht bietet das Material Holz enorme Vorteile. Forschungen haben große Verbesserungen beim Brand- und Lärmschutz von Holzbauten bewirkt, neue Berechnungs- und Fertigungsmethoden ermöglichen völlig neue Formen der Gestaltung.

Diese Themen bestimmen die Ausstellung, die die Vielfalt moderner Holzarchitektur von wegweisenden öffentlichen Bauten und mehr-

geschossigem Wohnbau über weit gespannte Tragwerke bis zum Hochhausbau veranschaulicht und den Wandel des Baumaterials Holz zu einem Exponenten für zukunftsorientiertes Bauen verdeutlicht.

Bauen mit Holz – Wege in die Zukunft
14. Dezember 2012 bis 17. Februar 2013
Künstlerhaus Wien

Eine Ausstellung des Architekturmuseums und des Fachgebiets Holzbau der TU München in Kooperation mit dem Künstlerhaus Wien und proHolz

Weitere Informationen auf www.proholz.at



Finanzamt von Garmisch-Partenkirchen in Deutschland
 Architekt: Reinhard Bauer
 Foto: Michael Heinrich



BEZAHLTE ANZEIGE

WICHTIGE NEUERUNGEN BEI LIEGENSCHAFTSSCHENKUNGEN UND ERBSCHAFTEN

Neue Gesetzesvorlage für Grundbuchgebührennovelle

Das Bundesministerium für Justiz hat im September 2012 einen Gesetzesentwurf vorgelegt, mit dem die Bemessungsgrundlage für die Eintragungsgebühr im Grundbuch bei unentgeltlichen Liegenschaftserwerben (Schenkungen und Erbschaften) deutlich erhöht werden soll. Im Folgenden werden die geplanten Änderungen und mögliche daraus resultierende Handlungserfordernisse kurz zusammenfassend dargestellt:

Derzeitige Regelung

Für den Erwerb des Eigentums an Grundstücken, Eigentumswohnungen und Bau-rechten bedarf es der Eintragung im Grundbuch. Dafür fiel auch schon bisher Eintragungsgebühr an. Die Eintragungsgebühr in Höhe von 1,1% berechnet sich dabei grundsätzlich von der Gegenleistung für das Grundstück, das ist idR der Kaufpreis. Bei unentgeltlichen Erwerben (also Schenkungen und Erbschaften) wurde die Eintragungsgebühr bisher vom dreifachen Einheitswert bemessen (Bei Umgründungen wurde der zweifache Einheitswert herangezogen). Der Einheitswert ist ein pauschalierter Wertansatz für Grundstücke, der jedoch seit Jahrzehnten nicht mehr an die wahren Wertverhältnisse angepasst wurde. Der Einheitswert stellt daher in der Regel nur einen Bruchteil des Verkehrs-

wertes eines Grundstückes (einer Eigentumswohnung) dar. Aufgrund dieses fehlenden Zusammenhanges zum eigentlichen Wert hat der Verfassungsgerichtshof mit Erkenntnis vom 21. September 2011 (GZ G34, 35/11) die Anknüpfung an den Einheitswert als Bemessungsgrundlage für die Eintragungsgebühr bei unentgeltlichen Liegenschaftserwerben als verfassungswidrig aufgehoben. Gleichzeitig hat das Höchstgericht dem Gesetzgeber bis zum 31.12.2012 eine Frist zur Schaffung einer neuen, sachlichen Regelung eingeräumt. Diese Neugestaltung soll mit dem gegenständlichen Gesetz umgesetzt werden.

Geplante Änderung/Teuerung

Künftig ist beabsichtigt, anstelle des Einheitswertes den Verkehrswert (also den Marktwert) des Grundstückes für unentgeltliche Erwerbe heranzuziehen. Dies wird in aller Regel zu einer deutlichen Erhöhung der Eintragungsgebühr führen. Der Wert ist künftig vom Geschenknehmer/Erben gegenüber dem Grundbuchgericht zu beziffern und mit Unterlagen zu bescheinigen. Wie dies konkret erfolgen soll, hat der Gesetzgeber noch offen gelassen und einer (noch zu ergehenden Regelung mittels) Verordnung vorbehalten. Allenfalls könnte aber eine Bestätigung des Wertes durch einen Sachverständigen erforderlich werden, wodurch auf den Geschenknehmer zusätzliche Kosten zukämen. Bei unrichtigen Angaben drohen jedenfalls erhebliche Sanktionen: von strafgerichtlicher Verfolgung bis zur doppelten Eintragungsgebühr.

Begünstigte Erwerbsvorgänge

Für bestimmte Erwerbe hat der Gesetzgeber als Ausnahmeregelung weiterhin die Anknüpfung an den dreifachen Einheitswert (zusätzlich gedeckelt durch maximal 30% des Wertes) vorgesehen. Dies betrifft die Übertragung von Liegenschaften zur Fortführung eines Betriebes sowie Übertragungen zwischen nahen Angehörigen zur Befriedigung des dringenden Wohnbedürfnisses, wenn diese bisher im gemeinsamen Haushalt gelebt haben.

Zeitlicher Rahmen und Gestaltungsmöglichkeiten

Grundsätzlich ist von einer Beschlussfassung und dem Inkrafttreten spätestens mit 1.1.2013 auszugehen.

Ausblick

Die Grunderwerbsteuer (3,5%, zwischen nahen Angehörigen 2%) knüpft derzeit bei unentgeltlichen Liegenschaftserwerben ebenfalls noch an den dreifachen Einheitswert an. Diese Bestimmung wird vom Verfassungsgerichtshof derzeit geprüft und auch hier ist in naher Zukunft mit einer Aufhebung und Neuregelung zu rechnen, sodass auch bei der Grunderwerbsteuer eine Erhöhung zu befürchten ist.

Energieausweis

Eine weitere Teuerung für Verkäufer oder Vermieter ist bereits beschlossen und tritt mit 1. Dezember 2012 in Kraft. Dies betrifft die Novellierung des Energieausweis-Vorlagegesetzes für Liegenschaftsverkäufe oder Vermietungen/Verpachtungen. Zwar war die Vorlage des Energieausweises bereits seit 1.1.2008 verpflichtend, die Nichtbefolgung war jedoch relativ sanktionslos. Es galt ein dem Alter des Hauses entsprechender Zustand als vereinbart. Wenig überraschend wurde der Energieausweis – abgesehen von Neubauprojekten – faktisch nie vorgelegt.

Ab 1.12.2012 wird nun aber eine erhebliche Verwaltungsstrafe von bis zu 1.450 Euro im Falle der Nichtvorlage eingeführt, weshalb in Zukunft wohl die Kosten für die Erstellung des Energieausweises fix einzuplanen sind.

Johannes Schmid eh.



EUGH: ÖSTERREICH DISKRIMINIERT STUDIERENDE AUS ANDEREN EU-MITGLIEDSTAATEN BEI DER GEWÄHRUNG VON FAHRPREISERMÄSSIGUNGEN

Sachverhalt

Gegenstand des Vertragsverletzungsverfahrens waren Fahrpreismäßigungen ausschließlich für Studierende, für die in Österreich Familienbeihilfen bezogen werden, wie dies als Voraussetzung in einigen

Bundesländern und in der Stadt Innsbruck (die neue Rechtslage der Stadt Innsbruck konnte im Verfahren nicht mehr berücksichtigt werden) vorgesehen ist.

Problemstellung

Darf ein Mitgliedstaat Fahrpreismäßigungen für Studierende an Bedingungen knüpfen, die von Studierenden aus anderen Mitgliedstaaten regelmäßig nicht erfüllt werden? Dass der EuGH diese Frage mit Urteil vom 04.10.2012 (Rechtssache

anderen Mitgliedstaaten stammen, kommt dieser Status zugute. Der EuGH hat wiederholt entschieden, dass sich jeder Unionsbürger in allen Situationen, die in den sachlichen Anwendungsbereich des Unionsrechts fallen, auf das Verbot der Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit berufen darf. Vom sachlichen Anwendungsbereich des Unionsrechts ist auch der Zugang zur Berufsausbildung einschließlich des Zugangs zum Hochschul- und Universitätsstudium erfasst. Folglich kann sich ein Staatsangehöriger eines Mitgliedstaats, der in Österreich studiert, auf das Recht berufen, sich in Österreich ohne unmittelbare oder mittelbare Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit frei bewegen und aufhalten zu dürfen.

All dies wurde von Österreich vor dem EuGH nicht in Abrede gestellt. Österreich verteidigte sich vielmehr im Wesentlichen mit dem Argument, dass die Fahrpreismäßigung die österreichische Familienbeihilfe ergänzen solle, sohin eine Familienleistung im Sinne der Verordnung Nr. 1408/71 darstellt. Die Verordnung Nr. 1408/71 zur Anwendung der Systeme der sozialen Sicherheit auf Arbeitnehmer und Selbständige sowie deren Familienangehörige definiert Familienleistungen als „alle Sach- oder Geldleistungen“, die dem „Ausgleich von Familienlasten“ dienen. Die Verordnung bestimmt u.a., welches Recht anzuwenden ist, wobei der Grundsatz gilt, dass immer nur das Recht eines Mitgliedstaats anwendbar ist. Da gemäß den Vorgaben der Verordnung Nr. 1408/71 ein Arbeitnehmer oder ein Selbständiger, der den Rechtsvorschriften eines Mitgliedstaats (z.B. Deutschland) unterliegt, für seine Familienangehörigen, die im Gebiet eines anderen Mitgliedstaats (z.B. Österreich) wohnen, gegenüber Deutschland über den gleichen Anspruch auf Familienleistungen verfügt, als wenn seine Familienangehörigen in Deutschland wohnen würden, sah sich Österreich im Recht, keine Fahrpreismäßigung gewähren zu müssen. Die Fahrpreismäßigung sei als Teil der Leistungen zur Entlastung von Familien anzusehen, da die begünstigten Studierenden noch von ihren Eltern unterstützt werden. Aufgrund der Fahr-



Bilderbox

C-75/11) verneint hat, überrascht nach rd. 17 Jahren Mitgliedschaft bei der EU nicht wirklich, sodass es vielleicht sogar verwundern mag, dass es gleich in mehreren Bundesländern zu solch benachteiligenden Regelungen gekommen ist. Tatsächlich war die österreichische Argumentationslinie zur Rechtfertigung der Anknüpfung an die Familienbeihilfe aber keineswegs abwegig. Diese zu verstehen, setzt jedoch Kenntnis der spezifischen Regelungen des EU-Sekundärrechts auf dem Gebiet der sozialen Sicherheit voraus, die nachstehend kurz vorgestellt werden sollen.

Zunächst ist vor auszuschicken, dass das Unionsrecht jeder Person, die die Staatsangehörigkeit eines Mitgliedstaats der EU besitzt, den Status eines Unionsbürgers verleiht. Allen Studierenden, die aus

preisermäßigung können die Eltern diese Unterstützung mindern. Die Ermäßigung ergänze die Familienbeihilfe, die darauf abziele, den Eltern bei der Unterstützung von Studierenden zu helfen. Der Unionsgesetzgeber habe mit der Aufteilung der Zuständigkeiten durch die Verordnung Nr. 1408/71 die Lasten für die Unterstützung von Familien gerecht zwischen den Mitgliedstaaten verteilt. Österreich müsse demzufolge die Last für Studierende aus anderen Mitgliedstaaten nicht tragen.

Zur rechtlichen Würdigung des EuGH

Da die Europäische Kommission die Argumente Österreichs nicht teilte, klagte sie beim Europäischen Gerichtshof. Der EuGH schloss sich im Ergebnis der Ansicht der Kommission an. Zunächst verwies der EUGH auf seine Rechtsprechung, wonach die im nationalen Recht vorgesehenen beitragsunabhängigen Sozialleistungen und die Überbrückungsgelder für junge Arbeitslose auf der Suche nach einer ersten Anstellung dem Anwendungsbereich des Unionsrechts unterliegen. Daraus folgt nach Ansicht des EuGH, dass auch eine Regelung über die Gewährung von Fahrpreisermäßigungen für Studenten, indem sie ihnen unmittelbar oder mittelbar die Deckung ihrer Unterhaltskosten gestattet, ebenfalls vom Unionsrecht und damit vom Diskriminierungsverbot bei der Ausübung der Unionsrechte erfasst ist. Selbst für den Fall, dass eine Fahrpreisermäßigung eine Familienleistung im Sinne der Verordnung Nr. 1408/71 darstellen sollte, rechtfertige dies keine Ungleichbehandlung aus Gründen der Staatsangehörigkeit. Auch gewisse Leistungen, die in den Geltungsbereich der Verordnung Nr. 1408/71 fallen, sind als Vorteile anzusehen, die auf der Grundlage anderer Bestimmungen des Unionsrechts dem Grundsatz der Gleichbehandlung unterliegen. Die Verordnung Nr. 1408/71 habe kein gemeinsames System der sozialen Sicherheit geschaffen, sondern koordine die nationalen Systeme der Mitgliedstaaten. Auch wenn die Mitgliedstaaten weiterhin für die Ausgestaltung ihrer Systeme der sozialen Sicherheit zuständig sind, müssen sie gleichwohl bei der Ausübung dieser Befugnis das Unions-

recht und insbesondere die Bestimmungen über die jedem Unionsbürger zuerkannten Freiheiten beachten. Das Vorbringen der Republik Österreich, dass die Fahrpreisermäßigung als eine Familienleistung im Sinne der Verordnung Nr. 1408/71 einzustufen sei, vermag daher eine Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit zum Nachteil von Studierenden aus anderen Mitgliedstaaten nicht auszuschließen.

Sohin gelangte der EUGH zum Schluss, dass die in einigen Bundesländern vorgesehene Bindung der Fahrpreisermäßigungen an den Bezug österreichischer Familienbeihilfen eine Ungleichbehandlung darstellt, weil eine solche Bedingung von österreichischen Studenten in der Regel leichter erfüllt werden kann. Nach ständiger Rechtsprechung wäre eine mittelbare Schlechterbehandlung aus Gründen der Staatsangehörigkeit zwar gerechtfertigt, wenn sie auf objektiven, von der Staatsangehörigkeit der Betroffenen unabhängigen Erwägungen beruht und verhältnismäßig ausgestaltet wurde. Eine solche objektive Rechtfertigung sah der EuGH jedoch nicht gegeben. Beispielsweise kritisierte der EuGH, dass trotz Berücksichtigung von Einkommensschwellen die Gewährung von Fahrpreisermäßigungen grundsätzlich nicht von einer Bedürftigkeit abhängt. Auch sei es Österreich nicht gelungen, darzulegen, dass die österreichischen

Behörden bei der Gewährung der Ermäßigung an Studenten, deren Eltern die österreichische Familienbeihilfe beziehen, Leistungen berücksichtigten, die diese Studierenden möglicherweise in einem anderen Mitgliedstaat beziehen.

Schließlich prüfte der EuGH auch die Anwendbarkeit der Richtlinie 2004/38/EG über das Recht der Unionsbürger und ihrer Familienangehörigen, sich im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten frei zu bewegen und aufzuhalten. Die Richtlinie normiert einen punktuellen Ausnahmetatbestand vom Grundsatz der Gleichbehandlung. Danach ist der Aufenthaltsstaat u.a. nicht dazu verpflichtet, Studienbeihilfen oder Beihilfen zur Berufsausbildung in Form eines Stipendiums oder Studiendarlehens zu gewähren. Diesen Ausnahmetatbestand sah der EuGH im vorliegenden Fall nicht als erfüllt an, weil es sich bei einer Fahrpreisermäßigung nicht um eine Beihilfe „in Form eines Stipendiums oder Studiendarlehens“ handelt.

Kommunale Auswirkungen

Es ist den Gemeinden verboten, Fahrpreisermäßigungen Lehrlingen, Schülern und Studierenden vorzubehalten, deren Eltern österreichische Familienbeihilfen beziehen. Dies gilt nicht im Zusammenhang mit Drittstaatsangehörigen.

*Rechtsanwalt Dr. Clemens Lintschinger, MS
Kontakt: office@ra-lintschinger.at*



Photo: case

WEITERE KOMMUNAL- STEUERNACHSCHAURECHTE DER KOMMUNEN

Der Österreichische Städtebund hatte sich bereits ausführlich mit wesentlichen Rechtsfragen und Rechtsthemen der Nachschau der Kommunen rechtlich auseinandergesetzt. Nachdem aufgrund einer Fachmeinung weiterhin gewisse Rechtsunsicherheit zu dieser Rechts-thematik besteht, sollte die Rechtsfrage der Kommunalsteuernachschau-rechte noch-mals kurz erörtert werden.

1. Rechtsgrundlagen

Die Nachschaurechte der Gemeinden waren ein wesentlicher Bestandteil der Vorgespräche zur Einführung einer gemeinsamen Prüfung lohnabhängiger Abgaben und finden ihren rechtlichen Niederschlag eindeutig in § 14 Abs. 1 Kommunalsteuergesetz; nach § 14 Abs. 1 letzter Satz KommStG 1993 bleibt das Recht der Gemeinden auf Durchführung einer Nachschau gemäß der jeweils für sie geltenden Landesabgabenordnung (Abgabenverfahrensgesetz) unberührt, wobei § 148 Abs. 3 der Bundesabgabenordnung sinngemäß anzuwenden ist. Diese Rechtsnorm ist weder formalrechtlich durch den Kommunalsteuergesetzgeber, noch materiellrechtlich durch die Bundesabgabenordnung derogiert; dies umso weniger, als § 148 Abs. 3 BAO sinngemäß anzuwenden ist.

Gerade diese Bestimmung des § 148 Abs. 3 BAO sollte eine Doppelprüfung vermeiden. Diese Bestimmung des § 148 Abs. 3 BAO zur Vermeidung einer Doppelbesteuerung war von Anfang an Rechtsgrundlage, welcher auch nach Wegfall der Landesabgabenordnungen weiterhin Rechtswirksamkeit zur Vermeidung einer doppelten Prüfung von Kommunalsteuerpflichtigen zukommt.

Die Bundesabgabenordnung und ihre Rechtsnormen sind eindeutig einschlägige Abgabenverfahrensrechtsnormen und können keinesfalls Nachschaurechte in einem speziellen Materiengesetz derogieren. Bei Inkrafttreten der Bundesabgabenordnung war klar, dass in spezifischen Materiengesetzen enthaltene Verfahrensbestimmungen weiterhin in Rechtswirk-

samkeit bleiben sollen und auch müssen. Dies gilt umso mehr für Nachschaurechte der Städte und Gemeinden im Zusammenhang mit der Erhebung der Kommunalsteuer. Der Verwaltungsgerichtshof geht allerdings in seiner Entscheidung vom 7.7.2011, Zl. 2009/15/0223-80 in seiner Rechtsauffassung wesentlich weiter, nämlich dass die Gemeinden zu einer Nachschau nach den Bestimmungen der jeweiligen Landesabgabenordnung berechtigt wären; der Verweis in § 14 Abs. 1 KommStG 1993 auf die jeweils geltende Landesabgabenordnung sei als statischer Verweis zu verstehen. Anzuwenden sind daher jene zur Nachschau vorgesehenen Bestimmungen der jeweiligen Landesabgabenordnung, wie sie zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Abänderung des § 14 KommStG 1993 durch das 2. Abgabenänderungsgesetz 2002 in Kraft waren.

2. Nachschau-Intentionen

Bereits anlässlich der Einführung der gemeinsamen Prüfung lohnabhängiger Abgaben durch

- die für die Lohnsteuerprüfung zuständigen Finanzämter (§ 81 EStG 1988)
- dem für die Sozialversicherungsprüfung zuständigen Krankenversicherungsträger (§ 41a Abs. 1 und Abs. 2 ASVG)

war es unbestrittene Rechtsmeinung, dass das Nachschaurecht der Gemeinden weiterhin Rechtsbestand haben sollte, um

- die für die Kommunalsteueradministration notwendigen Erhebungen bei Nichtleistung der Kommunalsteuerschuld, offensichtlichen unrichtigen Abgabenerklärungen, bei Stundungsansuchen und Nachsichtansuchen oder vor allem bei Rückzahlungsbegehren administrieren zu können,
- bei Rückzahlungsbegehren unverzüglich eine zeitnahe abgabenrechtliche Entscheidung treffen zu können, weil es gerade unverständlich für die Steuerpflichtigen wäre, wenn bei einem Rückzahlungsantrag zur Abklärung der Rechtmäßigkeit die nächste GPLA-Prüfung abgewartet werden müsste,
- für alle jene Fälle, welche nicht am Prüfungsplan stehen oder vom Prüfungsplan wieder abgesetzt werden, eine ent-

sprechende prüfungsnahe Nachschau durchführen zu können, um Abgabenverjährungen zu vermeiden,

- eine kommunalsteuerspezifische „Nachschau“ durchzuführen, weil keine anschlussbezogene und flächendeckende GPLA-Prüfung hinsichtlich der Kommunalsteuer möglich ist,
- beispielsweise auch eine Kommunalsteuernachschau durchzuführen, wenn anlässlich einer GPLA-Prüfung die Kommunalsteuer im Allgemeinen oder für einen bestimmten Abgabenzeitraum nicht geprüft wurde.

Alle diese prüfungsnahen Ermittlungen und Erhebungen im Wege einer Nachschau sind unbedingt erforderlich, um die Kommunalsteuer gesetzeskonform administrieren und erheben zu können; es kommt in keinem dieser Abgabefälle zu einer sogenannten Doppelprüfung, weil – wie die angeführten Nachschau-beispiele zeigen – es sich eindeutig um Aufgabenbereiche außerhalb einer Außenprüfung durch die GPLA-Prüfung handelt.

3. Nachschau-Umfang

Zum Nachschau-Umfang ist es durchaus rechtens, dass sich die Nachschau von der Prüfung quantitativ und qualitativ unterscheidet. Es wäre jedoch sicherlich überzogen, wenn man davon ausgeht, dass die Abgabenbehörde bei einer Nachschau lediglich oberflächlich rechtlich beurteilen sollte und könnte.

Es ist daher beizupflichten, dass Befugnisse der Abgabenbehörde bei einer Nachschau geringer sind als bei einer Außenprüfung und eine Nachschau nicht eine derart betriebsspezifische umfassende Prüfung sein darf oder gar zur Umgehung des Wiederholungsverbot missbraucht werden dürfte.

Gerade aber die Rechtsnorm des § 144 Abs. 1 BAO, dass die Abgabenbehörde für Zwecke der Abgabenerhebung

- bei Personen, die nach abgabenrechtlichen Vorschriften Bücher oder Aufzeichnungen zu führen haben, Nachschau halten kann;
- Nachschau auch bei anderen Personen gehalten werden kann, wenn Grund zur Annahme besteht, dass gegen diese Personen ein Abgabeananspruch gegeben

ist, der auf andere Weise nicht festgestellt werden kann;

- in Ausübung der Nachschau Grundstücke und Betriebseinrichtungen betreten kann, und die Vorlage der nach den Abgabenvorschriften zu führenden Bücher und Aufzeichnungen, sowie sonstiger für die Abgabenerhebung maßgeblicher Unterlagen verlangen und in diese Einsicht nehmen kann

zeigt ganz deutlich, dass hier den Abgabenbehörden sehr wohl Rechte eingeräumt sind, um alle abgabenrechtliche Erhebungen und Ermittlungen durchzuführen, um die Bemessungsgrundlagen für die Festsetzung der Kommunalsteuer ermitteln zu können.

Gerade die oben angeführten Beispiele, bei welchen eine Nachschau unabhängig von der GPLA-Prüfung unbedingt erforderlich ist, um die Kommunalsteuer erheben zu können, zeigen ganz deutlich, dass es keinesfalls ausreicht, wenn die Abgabenbehörde lediglich oberflächlich Einsicht nimmt. Insbesondere wird die Abgabenbehörde weitere prüfungsähnliche Ermittlungen und Recherchen auch im Rahmen der Nachsicht durchzuführen haben, um

- kurzfristige Abgabenfestsetzungen bei beharrlicher Nichtentrichtung oder Verifizierung offensichtlich unrichtiger Abgabenerklärungen vornehmen zu können,
- bei einem Raten- oder Nachsichtansuchen die Rechtsvoraussetzungen der erheblichen Härte oder tatbestandsmäßigen Unbilligkeit verifizieren zu können.

In all diesen angeführten abgabenrechtlichen Nachschaufällen kommt es allerdings zu keiner Konkurrenz zwischen Kommunalsteuernachschau einerseits und Kommunalsteueraußenprüfung andererseits, sondern die Kommunalsteuernachschau durch die Städte und Gemeinden ist als Ergänzung zur Kommunalsteueraußenprüfung im Rahmen der GPLA-Prüfung zu verstehen. Damit wird jedoch keinesfalls das Verfahren vor dem gesetzlichen Richter verletzt, weil die GPLA-Prüfung im Rahmen der Außenprüfung der Kommunalsteuer ihre Aufgaben erfüllt und die Kommunen im Rahmen der Kommunalsteuernachschau ihre eigenen Aufgaben im eigenen Wirkungsbereich realisieren.

4. Notwehr gegen Amtsmissbrauch

Ein Notwehr-Tatbestand ergibt sich aus § 3 StGB, wonach nicht rechtswidrig handelt, wer sich der Verteidigung bedient, die notwendig ist, um einen gegenwärtigen oder unmittelbar drohenden rechtswidrigen Angriff auf Leben, Gesundheit, körperliche Unversehrtheit, Freiheit oder Vermögen von sich oder einem anderen abzuwehren. Diese rechtliche Voraussetzungen für eine Notwehr sind jedoch bei einer Kommunalsteuernachschau durch Amtsorgane keinesfalls gegeben, weil hier nicht Angriffe auf Leben und Gesundheit eines Steuerpflichtigen erfolgen und auch nicht hinsichtlich seines Vermögens, sondern lediglich Bemessungsgrundlagen für eine Steuerfestsetzung ermittelt werden, jedoch kein Eingriff in das Vermögen des Steuerpflichtigen erfolgt. Eine Nachschau oder auch Prüfung bewirkt lediglich eine Feststellung der Bemessungsgrundlagen, (bei der GPLA-Prüfung sogar lediglich in Form eines bloßen Gutachtens) und auch die Festsetzung der Kommunalsteuerschuld selbst ist kein Vermögenseingriff, weil hier entsprechende Rechtsmittel bereitstehen.

Außerdem kommt der Tatbestand des Missbrauchs der Amtsgewalt gem. § 302 StGB nicht zum Tragen; ein Missbrauch der Amtsgewalt würde vorliegen, wenn ein Beamter

- mit dem Vorsatz, eine andere Person an ihren Rechten zu schädigen,
- seine Befugnisse im Namen einer Gemeinde als ein Organ in Vollziehung der Gesetze Amtsgeschäfte vorzunehmen,
- wissentlich missbraucht.

Im Falle einer Kommunalsteuernachschau wird es zweifelsohne und unbestritten am Vorsatz der Amtsorgane, die Befugnisse zu missbrauchen, um einen anderen in seinen Rechten zu schädigen, fehlen. Die Amtsorgane werden vielmehr im Rahmen des Kommunalsteuergesetzes und der Bundesabgabenordnung tätig; die Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes vom 7.7.2011, 722009/15/223, bestärkt sie in einer ihrer ordnungsgemäßen Amtshandlung.

Sofern Abgabepflichtige eine Kommunalsteuernachschau durch Organe der Kom-

munen verweigern, könnte die Abgabenbehörde die Durchführung der Amtshandlung mittels Zwangsstrafe durchsetzen; gegen den diesbezüglichen Abgabebescheid hätte der Steuerpflichtige die Möglichkeit eines Rechtsmittels.

Resümee

Kommunalsteuernachschau der Kommunen beruht auf der Rechtsgrundlage des § 14 Abs. 1 KommStG 1993 in Verbindung mit § 144 BAO.

Kommunalsteuernachschau ist ein unverzichtbares Rechtsinstrument der Kommunen bei der Administration der Kommunalsteuer und führt keinesfalls zu einer Doppelbesteuerung, sondern zu einer Ergänzung der GPLA-Prüfung.

Kommunalsteuernachschau umfasst sicherlich geringere Rechte als die Außenprüfung, jedoch alle abgabenrechtlichen Möglichkeiten zur Feststellung der Bemessungsgrundlagen und damit zur Erhebung der Kommunalsteuer.

Für die Abwehr einer abgabenrechtlichen Vorgangsweise bietet die Bundesabgabenordnung ausreichende rechtliche Möglichkeiten, jedoch für die abgabenrechtliche Vorgangsweise einer Abgabenbehörde nicht die Geltendmachung einer Notwehr; im übrigen kann kein Amtsmissbrauch vorliegen, wenn Abgabenbehörden aufgrund ihrer formalrechtlichen und materiellrechtlichen Befugnisse Amtshandlungen entsprechend der Rechtsprechung des Höchstgerichtes vornehmen.

Das BMF stellt in seinen Informationen vom 10.11.2011, BMF-010222/0227-VI/7/2011 sowie vom 28.12.2011, BMF-010222/0260-VI/7/2011 eindeutig fest, dass die Erweiterung des Anwendungsbereiches der Bundesabgabenordnung auf Landes- und Gemeindeabgaben mit der Aufhebung von Landesabgabenordnungen mit 1. Jänner 2010 den Inhalt des Verweises in § 14 KommStG 1993 und damit die Befugnisse der Gemeinden, eine die Kommunalsteuer betreffende Nachschau vorzunehmen, nicht berührt.

Dr. Peter Mühlberger, Leiter Finanzrecht und Rechtsmittelverfahren, Magistrat Linz



AUSTRIAN POWER GRID AG (APG) MACHT ENERGIEWENDE MÖGLICH

Die Stromzukunft gehört den erneuerbaren Energien.
Österreichs Übertragungsnetzbetreiber APG spielt in dieser
Frage eine bedeutende Rolle.

Sichere Versorgung mit sauberem Ökostrom

Das Stromaufkommen aus sauberer Ökoenergie hat in den letzten Jahren in Europa massiv zugenommen; auch in Österreich – Tendenz steigend. So wird sich die Leistung der europäischen Windparks nach Expertenprognosen bis 2020 vervierfachen, die der Photovoltaikanlagen sogar verzehnfachen. Die Netzinfrastruktur kann mit der rasanten Entwicklung der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien aber kaum Schritt halten. Bis 2020 wird sich allein in Österreich die installierte Windkraftleistung von derzeit 1.000 MW auf über 3.000 MW verdreifachen. Bei der Photovoltaik ist die Zielsetzung aus dem Ökostromgesetz mit einer Verzehnfachung noch ambitionierter. Auf diese Entwicklungen müssen die Übertragungsnetzbetreiber reagieren und ihre Netze fit für die Zukunft machen.

Netzausbau Frage der Netzsicherheit

Je größer der Anteil erneuerbarer Energien an der Stromproduktion wird, desto mehr steigt die Bedeutung eines starken und leistungsfähigen Stromnetzes – auch in Hinblick auf die Netzsicherheit. Die stark schwankende und teils schwer prognostizierbare Windkraft ist nämlich auch in Zusammenhang mit extremen Wetterereignissen eine ganz besondere

Herausforderung. Kritische Netzsituationen sind also oft eine Kombination mehrerer Faktoren – und sie häufen sich. Die lange Kälteperiode Anfang des Jahres 2012 hat etwa die Stromnetze in weiten Teilen Europas an ihre Leistungsgrenzen gebracht. Plötzlich auftretender starker Wind kann in solchen Situationen das gesamte System zum Kippen bringen. Um derartigen Szenarien vorzubeugen, ist ein Netzausbau dringend erforderlich.

Alle Potenziale nutzen

Die Energiewirtschaft steht vor der größten Herausforderung ihrer Geschichte – nämlich vor der Frage, ob eine vollständige Umstellung auf erneuerbare Energieträger gelingen kann. Die Stromversorgung spielt dabei eine ganz zentrale Rolle. Um auch bei der Elektrizität zu 100 Prozent auf Ökoenergie umzustellen, ist es notwendig, alle verfügbaren Potenziale zu nutzen – große zentrale Erzeugungseinheiten genauso, wie dezentrale Produktionsmöglichkeiten. Klar ist in jedem Fall: Der Ausbau der Stromnetze ist einer der absoluten Schlüsselfaktoren für die Energiewende. Denn nur ein leistungsstarkes Netz macht eine Energiezukunft auf Basis Erneuerbarer möglich.

Mehr Infos unter www.apg.at

Der Dienstleister für Ihre Gemeinde.

Energie- & Facility- Management:

- mehr Energie-Effizienz
- optimierte Gebäudetechnik
- „Alles aus einer Hand.“

Beispiel Biomasse- Ortswärme:

- innovative Steuerung
- weniger Brennstoff
- mehr Rentabilität Ihrer Anlage

**Unser
Service.
Ihr
Erfolg.**

effizienz@energiecomfort.at
www.energiecomfort.at