

ÖGZ

12/2013 • 01/2014

ÖSTERREICHISCHE GEMEINDE-ZEITUNG

Das Magazin des Österreichischen Städtebundes



Österreichischer
Städtebund



LEISTBARE LEBENSQUALITÄT FÜR ALLE

Smart Cities – Städte neu denken

GENERALSEKRETÄR



Mit großen Schritten in eine leistbare Zukunft!

„Smarte“ oder intelligente Städte haben ein nachhaltiges Wachstum, einen effektiven Ressourceneinsatz und nutzen erneuerbare Energien. Doch neben allen technischen Aspekten darf die soziale Komponente keinesfalls vernachlässigt werden: Es geht beim Wettlauf um die Zukunft darum, dass Städte für ihre EinwohnerInnen leistbar und lebenswert bleiben. Dies ist die Grundlage unseres Wohlstandes und die Chance, Herausforderungen wie Bevölkerungszuwachs, Umwelt- und Klimaproblematik oder globale Veränderungen in Wirtschaft und Gesellschaft aktiv zu gestalten.

Städte sind Orte der Zukunft und stehen für Fortschritt und Entwicklung. Bereits heute müssen wir die richtigen Schritte für morgen setzen – und die Weichen für „smarte“ Städte stellen.



Dr. Thomas Weninger
Generalsekretär des Österreichischen Städtebundes

- 2 *Generalsekretär Thomas Weninger*
Mit großen Schritten in eine leistbare Zukunft!
Editorial des Generalsekretärs des Österreichischen Städtebundes
- 3 *Bürgermeister Michael Häupl*
Intelligente Städte bündeln und vernetzen
Vorwort des Präsidenten des Österreichischen Städtebundes
- 4 *Aktuelle Meldungen*
Städtebund Aktuell & Kommunalnews
Kurzberichte aus den Bundesländern
- 12 *Ingrid Putz*
Drei Jahre Smart City
Was denken die BürgerInnen?
- 14 *Hans-Günther Schwarz*
Smarte Städte brauchen eine smarte Finanzierung
Überlegungen zu den Finanzierungsmöglichkeiten einer smarten Stadt
- 17 *Robert Hinterberger und Helmut Strasser*
Die D-A-CH Kooperation
Smart-Cities-Projekte der länderübergreifenden Initiative
- 20 *Rudolf Giffinger, Herbert Hemis, Alexander Storch und Pia Thielen*
Smart City PROFILES
Die energieeffiziente und klimaschonende Stadtentwicklung
- 24 *Werner Pleschberger und Thomas Prorok*
Smart Governance
Eine neue Herausforderung für die Städte
- 28 *Bernadette Tropper-Malz*
Energieeffizienz von Gebäuden verbessern
Energieeinsparungspotenziale im europäischen Gebäudesektor
- 30 *Bernhard Krabina*
Offenes Wissen in der Smart City
Open Data als Ressource
- 32 *Walter Peer*
BürgermeisterInnen das Leben erleichtern
Strukturierte Gemeindeentwicklung am Beispiel von Wörgl in Tirol
- 34 *Melanie Lutz*
Städteplattform Smart Cities and Regions
Die Smart-City-Initiative zeigt Lösungen für intelligente Entwicklungen
- 38 *Inge Straßl*
Integrative Quartierssanierung des Stadtwerks Lehen
Intelligentes Energie-Monitoring für mehr Energieeffizienz
- 42 *Ewald Reinthaler*
Grüne Mitte Linz
Eine smarte City entsteht

INHALT

- 44 *Karin Tausz*
Shareable Cities
Die Kultur des Teilens als Chance für Innovationen in der Mobilität
- 46 *Robert Simbürger*
Smart Living: Wohnen ohne Auto?
Arbeitsgruppe für stadtreionalen Verkehr dringend gefordert
- 48 *Melanie Lutz*
Die Stadt als Begegnungszone
Entwicklungen in Begegnungszonen in Österreich
- 50 Radln in den Gemeinden
Das neue Handbuch zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden
- 52 *Alexander Lesigang und Gerhard Ablasser*
CIVITAS – effizienter & umweltfreundlicher Verkehr
Innovative Strategien für einen umweltfreundlichen Stadtverkehr
- 54 *Melanie Lutz*
Fachausschüsse Raumordnung & Stadtplanung
Planung sichert Lebensqualität
- 56 *Johannes Luxner*
Fußballer folgt Tennisspieler
Der Bürgermeisterwechsel in Linz
- 60 *Peter Mühlberger*
Gemeindeautonomie & Abgabenverordnungsrecht
Aktuelle Rechtsprobleme und Rechtsthemen
- 64 *Clemens Lintschinger*
Vergabefreie interkommunale Zusammenarbeit
Die neue Rechtsprechung des EuGH
- 66 *Johannes Schmid*
Wasserversorgung der Stadt Klagenfurt
Eine aktuelle Entscheidung des OGH

IMPRESSUM: ÖGZ – Österreichische Gemeinde-Zeitung, Ausgabe Nr. 12/2013-1/2014 • 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 Ges. m. b. H. & Co. KG, 1110 Wien, Leberstraße 122, Geschäftsführer: Dr. Gabriele Ambros, Gerhard Miletich • Chefredakteurin des Österreichischen Städtebundes: Mag. Silvia Stefan-Gromen, Tel. +43(0)1/4000-89993, Fax: +43(0)1/4000-7135 • Redaktion: Mag. Roland Preiss, Grafik: Martin Hampejs, Barbara Schüller, Lektorat: Mag. Bernhard Plos, Fotoredaktion: Markus Wache • Reproduktion: Repromedia Druckges. m. b. H. Nfg. KG, Leberstraße 122, 1110 Wien • Druck: Wograndl Druck Ges. m. b. H., Druckweg 1, 7210 Mattersburg • Auflage: 6.000 • Erscheinungsweise 2013: 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



Intelligente Städte bündeln und vernetzen

Die Menschheit wächst, und sie zieht in Städte. Im Jahr 2050 werden zwei Drittel der Weltbevölkerung in Ballungsräumen leben. Diese Metropolen fit für die Zukunft zu machen, ist eine der größten Herausforderungen der Gegenwart.

Vor allem eine zielgerichtete Stärkung der Ökonomie als Basis für soziale Gerechtigkeit und ein schonender Umgang mit den uns zur Verfügung stehenden Ressourcen sind die Ziele von morgen. Dafür gilt es, das vorhandene Know-how in den unterschiedlichen städtischen Bereichen miteinander zu vernetzen und intelligente Lösungen zu finden. Dafür müssen wir Zukunftsbereiche wie Wissenschaft, Forschung und Innovation forcieren. Denn nur „smarte Städte“ werden im internationalen Wettbewerb bestehen können, um so für ihre Bürgerinnen und Bürger die Lebensqualität zu sichern.



Bürgermeister Dr. Michael Häupl
Präsident des Österreichischen Städtebundes

KOMMUNALWISSENSCHAFTLICHE GESELLSCHAFT VERLIEH WISSENSCHAFTSPREIS 2013

Die Kommunalwissenschaftliche Gesellschaft (KWG) – eine Gründung des Österreichischen Städtebunds, des Österreichischen Gemeindebunds und des Verlags MANZ – hat auch 2013 zur Förderung von kommunalwissenschaftlichen Arbeiten einen Förderpreis vergeben. Verliehen wurde der Preis am 6. November 2013 im Rahmen des Symposiums der kommunalwissenschaftlichen Gesellschaft (KWG) zum Themenkreis „Verwaltungsreform/Verwaltungsgerichtsbarkeit: Die Neustrukturierung des Rechtsschutzsystems aus der Sicht der Städte und der Gemeinden“. PreisträgerInnen sind Matthias Pendl für die Diplomarbeit „Die Folgen einer Änderung des Flächenwidmungsplanes nach allgemeinem Zivilrecht und der Sondernorm des § 44 Abs 9 StROG“ sowie Petra Steinkellner und Nadine Zheden für die gemeinsame Masterthesis „Prozessanalyse im Bereich der Gemeindeverwaltung zur Vorbereitung des Elektronischen Akts“. Beide Arbeiten wurden mit jeweils 1.000 Euro prämiert. KWG-Vorstand und Jury-Mitglied Universitätsprofessor Karl Weber vom Institut für Öffentliches Recht, Staats- und Verwaltungslehre der Universität Innsbruck würdigte die Arbeiten der PreisträgerInnen als wichtigen Beitrag zum kommunalwissenschaftlichen Diskurs. Da die KWG nur herausragende wissenschaftliche Beiträge auszeichne, sind heuer nur diese beiden Arbeiten prämiert worden. Überreicht wurden die Urkunden vor zahlreich erschienenem Publikum u.a. von Städtebund-Generalsekretär Thomas Weninger. Die KWG wurde im November 2009 von Städtebund, Gemeindebund und MANZ-Verlag gegründet. Sie besteht aus einem kommunal relevanten, interdisziplinären „Pool“ von WissenschaftlerInnen.

LANDESGRUPPE STEIERMARK: SITZUNG DES FACHAUSSCHUSSES FÜR PERSONAL IN LEOBEN

Am 23. Oktober 2013 fand in Leoben eine Sitzung des Fachausschusses für Personal der Landesgruppe Steiermark statt. In Vertretung des Bürgermeisters Mathias Konrad überbrachte StADir. Wolfgang Domian die Grußworte der Stadtgemeinde Leoben, bevor Bernhard Wiltchnigg als Vorsitzender des Ausschusses die Tagung eröffnete. Nach einem Vormittag mit thematischen Vorträgen („Personalplanung bei Fusionsprozessen - Ein wichtiger Erfolgsfaktor“; „Anerkannt! Projekt zur Anerkennung von im Ausland erworbenen Berufsqualifikationen“; „Die neuen Förderverträge für Musikschulen in der Steiermark - Fragestellungen aus der Sichtweise PersonalreferentInnen“) lag der Fokus am Nachmittag mehr auf den internen Themen mit Personalbezug. Insbesondere eine in den kommenden Jahren bevorstehende Reform des Dienst-, Besoldungs- und Ruhegenussrechtes für die steirischen Gemeindebediensteten wurde von den Stadtamtsdirektoren und Personalreferenten der steirischen Mitgliedsgemeinden intensiv diskutiert.

STUDIENGELD FÜR STADTGESCHICHTE

Alle zwei Jahre werden vom Österreichischen Städtebund und der Stiftung „Pro Civitate Austriae“ zwei Anerkennungspreise in der Höhe von jeweils 1.500 Euro für wissenschaftliche Arbeiten ausgeschrieben. Eingereicht werden können Diplom- und Masterarbeiten, die auf dem Gebiet der österreichischen bzw. verglei-



Fotolia

chenden Stadtgeschichte in den letzten drei Jahren vor der Preisvergabe approbiert wurden, eine österreichische Stadt behandeln und zumindest mit „Gut“ beurteilt wurden. Einreichfrist ist der 31. März 2014. Die Auswahl der preiswürdigen Arbeiten erfolgt durch das Kuratorium der Stiftung. Die Verleihung der Preise findet im Rahmen der Vollversammlung des Österreichischen Arbeitskreises für Stadtgeschichtsforschung statt.

KONTAKT: Österreichischer Arbeitskreis für Stadtgeschichtsforschung
c/o Österreichischer Städtebund, Rathaus, Stiege 5, Hochparterre,
1082 Wien, Tel.: +43-(0)650 2308890; E-Mail: office@stgf.at

HAUPTAUSSCHUSS-SITZUNG DER LANDESGRUPPE STEIERMARK

Bei der Hauptausschuss-Sitzung der Landesgruppe Steiermark des Österreichischen Städtebundes am 16. Oktober 2013 in Graz wurde der Kapfenberger Vizebürgermeister Friedrich Kratzer in den Hauptausschuss kooptiert. Darüber hinaus konnte der Landesgruppenvorsitzende Bürgermeister Bernd Rosenberger (Bruck an der Mur) bei dieser Sitzung Landesrat Michael Schickhofer als Ehrengast begrüßen. Landesrat Schickhofer berichtete den Hauptausschuss-Mitgliedern über die bevorstehenden Vorhaben im Musikschulbereich: die Evaluierung der Dienstverträge, die Überprüfung der Einhaltung des steirischen Musikschul-Statutes sowie die neuen Rahmenbedingungen für die Fortführung der bisherigen Pflichtschul-Kooperationen mit Musikschulen. In der Folge wurden noch aktuelle Bundesthemen von Johannes Schmid sowie Landesthemen von Landesgeschäftsführer Stefan Hoflehner vorgestellt und im Kollegium der Hauptausschussmitglieder ausführlich diskutiert.



Gruppenfoto mit
österreichischem
Botschafter

4. WELTKONGRESS VON UCLG IN RABAT, MAROKKO

Vom 1. bis 4. Oktober 2013 tagte in der marokkanischen Hauptstadt Rabat zum vierten Mal der Weltkongress von United Cities and Local Governments (UCLG). Ca. 3.500 Teilnehmerinnen und Teilnehmer kamen zusammen, um aktuelle globale Fragen der lokalen Gebietskörperschaften zu erörtern und Erfahrungen auszutauschen, grundlegende inhaltliche Weichenstellungen zu treffen und die Leitungsgremien der Organisation neu zu bestellen.

Ausbau der Demokratie

„Imagine Society, Build Democracy“ lautet dieses Jahr das Generalthema des alle drei Jahre stattfindenden Kongresses. In zahlreichen Arbeitskreisen und Plenarsitzungen wurden unterschiedliche Aspekte diskutiert, wie Gesellschaft durch den Ausbau der Demokratie gestaltet werden kann. Auch eine österreichische Delegation – die aus Vertreterinnen und Vertretern aus den Städten Wien, Innsbruck und Linz zusammengesetzt war –



Besuch beim Bürgermeister von Rabat

nahm teil. Delegationsleiterin war Gemeinderätin Elisabeth Vitouch aus Wien. Einerseits konnten intensive Eindrücke von den Veranstaltungen der Tagung gewonnen werden, andererseits auch vom gastgebenden Land. Das Königreich Marokko hat eine Bevölkerungszahl von ca. 32,5 Millionen Menschen, wobei im Agglomerationsraum der Hauptstadt Rabat ca. 3 Millionen leben. Größte Stadt ist das ca. 60 km entfernte Casablanca, wo ca. 7 Millionen Menschen im Großraum leben und das als das wirtschaftliche Zentrum gilt. Im politischen System hat der König im Vergleich zu den konstitutionellen Monarchien Europas eine sehr starke Position, was

auch durch die bildliche Omnipräsenz des Staatsoberhauptes im öffentlichen Raum zum Ausdruck kommt. So waren auch beim UCLG-Kongress zahlreiche Bilder von König Mohammed IV. zu beobachten, wobei er aber selbst nicht persönlich in Erscheinung trat.

Hochrangiger politischer Diskurs

Im Anschluss an die Eröffnung des Kongresses, bei der – nach der Verlesung der Begrüßungsansprache des Königs durch den UN-Untergeneralsekretär Joan Clos, und der Ansprachen des UCLG-Präsidenten Kadir Topbaş (Bürgermeister von Istanbul) sowie des gastgebenden Bürgermeisters Fathallah Oualalou – die wichtigsten inhaltlichen Ziele abgesteckt wurden, befassten sich die einzelnen Workshops mit den Teilaspekten. Dies waren zum Beispiel die Weiterentwicklung der Wohlfahrt, der Finanzen, die Förderung benachteiligter Bevölkerungsgruppen, „SMART-Cities“ oder die Gestaltung von Dezentralisierung. Neben diesen politischen Diskussionen wurde auch das 100-Jahr-Jubiläum der internationalen kommunalen Bewegung begangen und in einer interessanten Ausstellung dokumentiert. Die Ergebnisse wurden in einer Schlusserklärung zusammengefasst, in der man sich unter anderem auf die grundlegenden Werte beruft und auch einen klaren Friedensapell an die Weltöffentlichkeit richtet: In weiteren Details werden darin konkrete Maßnahmen zur Erreichung der gemeinsamen Ziele formuliert. Die offizielle Hauptversammlung bestätigte Kadir Topbaş (Bürgermeister von Istanbul) als Präsident der Organisation. Weiters wurden die Vizepräsidenten und die Mitglieder des World Council gewählt. Das Programm der österreichischen Delegation beinhaltete auch einen Empfang beim österreichischen Botschafter Dr. Wolfgang Angerholzer: Er gab in seiner Residenz neben Informationen über Land und Leute auch einen Einblick über bilaterale Aktivitäten Österreichs und Marokkos, wobei hier speziell künstlerische und kulturelle Aktivitäten besonders hervorgehoben wurden. Einige der Delegationsmitglieder bekamen außerdem noch die Möglichkeit eines Besuchs beim Bürgermeister von Rabat, wo über aktuelle Fragen der urbanen Entwicklung der marokkanischen Hauptstadt gesprochen wurde. Abgerundet wurde das Programm mit einer Fahrt in die Städte Fès und Meknès, bei der weiteres Wissen und Eindrücke über das Leben in Marokko gesammelt werden konnten.

INFOS: www.rabat2013.uclg.org/

AUSTRIAN E-LEARNING CONFERENCE

„Kleine Geschenke erhalten die Freundschaft“, sagt ein Sprichwort. Aber darf sich ein Beamter bzw. eine Beamtin, der/die innerhalb eines Bauprojektes eng mit den ausführenden Firmen zusammenarbeitet, von einer dieser Firmen zu einem Thermenaufenthalt einladen lassen?

Dass der Umgang mit solchen Fragen ein durchaus schwieriges Unterfangen sein kann, erfuhren die TeilnehmerInnen der „Austrian eLearning Conference“, die am 6. und 7. November 2013 in der Messe Wien veranstaltet wurde. Im Rahmen des „Lerncafés“ wurde den interessierten TeilnehmerInnen der Nutzen der Städtebund-E-Learning-Software „Code of Conduct - Wohlverhaltensregeln für den öffentlichen Dienst“ präsentiert. Die TeilnehmerInnen konnten sich auch selbst ein Bild von der Software machen.

E-Learning-Programm

Durch den Auftritt bei diesem internationalen Kongress baut der Österreichische Städtebund seine Bemühungen um einen transparenten und korruptionsfreien öffentlichen Dienst weiter aus. Gemeinsam mit den Landesgruppen Steiermark und Kärnten sowie unter aktiver Beteiligung von ExpertInnen der Städte Wien, Villach und Graz und in Zusammenarbeit mit der Firma BIT Media wurde ein eigenes E-Learning-Programm für kommunale Bedienstete entwickelt. Mit den Änderungen des „Korruptionspakets“ des Nationalrats im Jahr 2012 – das nun beispielsweise auch GemeinderätInnen in das Korruptionsstrafrecht mit einbezieht – gibt es das Programm mittlerweile in seiner 2. Auflage. Das E-Learning-Programm funktioniert ähnlich wie das multimediale Lernprogramm für Führerscheinprüflinge: In mehreren Sequenzen erfährt der/die TeilnehmerIn am Computer in Bild, Schrift und Ton wichti-

ges theoretisches Wissen über die Rechtslage und ethische Standards für eine saubere und unabhängige Verwaltung. Das Programm besteht aus vier Modulen.

Die Module eins bis drei vermitteln Informationen zum Thema „Wohlverhaltensregeln“ und sollen sowohl als praktische Handlungshilfe als auch der Sensibilisierung dienen. Das Modul vier beinhaltet einen kurzen Test, mit dem überprüft werden kann, ob die AnwenderInnen die gestellten „Fragen der Ethik“ richtig beantworten können.

Voraussetzung für eine erfolgreiche Umsetzung des kommunalen „Code of Conduct“ ist, dass der Verhaltenskodex jedem in der kommunalen Verwaltung bekannt ist. Deshalb wurde die Software nicht eigenständig, sondern als Web-Tool entwickelt. Das erlaubt, dass jeder Arbeitsplatz mit Internetbrowser auch einen Zugang zur interaktiven Lernsoftware hat, die allgemein über die Website des Städtebundes abrufbar ist: <http://www.staedtebund.gv.at/presse/downloads.html>

So ist es künftig auch in größeren Verwaltungen möglich, das Wissen über den „Wohlverhaltenskodex“ möglichst rasch so vielen Menschen wie möglich zugänglich zu machen. Bisher haben in den Stadtverwaltungen der „Pionierstädte“ Wien, Graz und Villach bereits rund 15 Prozent der administrativen MitarbeiterInnen das interessante Programm absolviert.

Dass dieses E-Learning-Tool über „corporate social responsibility“ nicht nur auf kommunale Verwaltungen beschränkt ist, zeigt das Interesse großer Unternehmen wie Telekom Austria auf der eLearning Conference in Wien. Ein Vertreter des Landes Oberösterreich hat im Rahmen der Konferenz bereits zugesagt, dieses Best-Practice-Beispiel des Österreichischen Städtebundes für E-Learning auch in der Landesverwaltung vorstellen zu wollen.



Fotolia

FÜR DIE EINEN IST ES EIN KOMFORT IM HERZEN DER GEMEINDE. FÜR DIE ANDEREN RESSOURCEN-EFFIZIENTES PARKPLATZMANAGEMENT.

SKIDATA bietet Kommunen vielfältige Möglichkeiten für professionelles Parkplatz- und Kundenmanagement im Herzen der Gemeinde – abgestimmt auf die alltäglichen Bedürfnisse von Anrainern, Gästen oder Pendler. Dabei stehen Ressourceneffizienz für den kommunalen Betreiber sowie Komfort für den Endkunden im Vordergrund. Sodass Parken und der Zutritt zu kommunalen Einrichtungen wie Schwimmbäder und Bibliotheken zum Erlebnis in der Gemeinde werden.

SKIDATA® KUDELSKI GROUP **S WEB**

www.skidata.com

MEHR PARKPLÄTZE FÜR GEMEINDEN – ES KANN SO EINFACH SEIN

Kennen Sie die Situation: die Parkplätze in Ihrer Gemeinde sind sehr knapp, und diese meist besetzt. Ein Termin beim Gemeindeamt oder dem Arzt im Ortszentrum beginnt so meist mit einer langwierigen Parkplatzsuche. Doch das muss nicht sein. Der entscheidende Faktor liegt darin, die eigenen Möglichkeiten der Gemeinde auszuschöpfen. Brunn am Gebirge hat dies getan und im Zuge einer Neugestaltung des Ortszentrums für mehr Parkplätze gesorgt.

BÜRGER WÄHLEN EFFIZIENTES PARKRAUMMANAGEMENT

An Veranstaltungstagen beim Festsaal Brunn sowie generell vor dem Bürgerservice (SIB)/Gemeindeamt musste weiterer Parkraum geschaffen werden. Ausgehend von einem Bürgerbeteiligungsmodell wurde die Neugestaltung des Ortszentrums veranlasst. Im Rahmen dieser wurde auch nach einer Lösung für mehr Parkplätze – insbesondere für den Veranstaltungssaal – gesucht. Es sollte einfaches Parken für die Bürger ermöglicht werden. Beschlossen

wurde schließlich der Bau einer Parkgarage mit 96 Stellplätzen, davon 10 Stellplätze für Elektroautos inklusive Tankmöglichkeit. Realisiert hat die Gemeinde Brunn das Projekt zusammen mit SKIDATA, dem technologischen Marktführer im Bereich Parkplatzbewirtschaftung und dem einzigen österreichischen Entwickler von Lösungen zur kosteneffizienten und umsatzgenerierenden Parkplatzüberwachung.

DIE PASSENDE LÖSUNG FÜR JEDE GEMEINDE

Nicht jede Gemeinde hat die Möglichkeit im Zuge einer Umgestaltung eine Parkgarage zu bauen. Doch SKIDATA, ein Unternehmen mit Sitz in Grödig bei Salzburg, bietet mit seiner großen Erfahrung im kommunalen Bereich jeweilig auf die Gemeinde zugeschnittene Lösungen. So kann zum Beispiel auch die bereits vorhandene Infrastruktur genutzt werden. Und dank der Steuerung der Parkplatzbewirtschaftung über das Internet ist ein modernes Schrankensystem auch einfach und kostengünstig möglich. Denn die Lösung, die Gemeinden bei der EDV Infrastruktur schon seit längerem Nutzen, ist jetzt auch bei

Schrankensystemen möglich: Software-as-a-Service (SaaS). Die Vorteile liegen auf der Hand: Die entfallene Notwendigkeit von lokalen Rechnern bedeutet für die Gemeinden geringere Kosten. Und durch den geringeren Wartungsaufwand des Internetservices ergeben sich attraktive Finanzierungsvarianten. Die anfallenden Betriebskosten können später durch die Parkgebühr-Einnahmen gedeckt werden. Auch können mehrere kommunale Parkgaragen und -plätze in einem Verbund vernetzt und miteinander zentral verwaltet werden.

SMARTER ZUTRITT MIT EINER KARTE

Neben Lösungen für die profitable Parkraumbewirtschaftung bietet SKIDATA auch Personen-Zutrittslösungen für zum Beispiel Freizeitanlagen, Schwimmbäder und Museen. Alle diese Einzellösungen für das Zutrittsmanagement von Personen und Fahrzeugen lassen sich mit SKIDATA sehr einfach zu einer übergreifenden Lösung in der Gemeinde zusammenführen: Bewohner und Gäste benötigen für alle Services lediglich eine Zutrittskarte.

EHRUNG FÜR FRÜHEREN KLUBOBMANN DER ÖVP WIEN MATTHIAS TSCHIRF

Landeshauptmann Michael Häupl überreichte vor Kurzem dem früheren Klubobmann der ÖVP Wien sowie Landtags- und Gemeinderatsabgeordneten Sektionschef Matthias Tschirf das Große Goldene Ehrenzeichen für Verdienste um das Land Wien. An der Ehrung nahmen zahlreiche politische VertreterInnen aus Bund und Land sowie Mitglieder der hohen Beamtenschaft und Verwaltung teil. Um einige zu erwähnen: Zweiter Präsident des Nationalrates Hofrat Fritz Neugebauer, Bundesminister a.D. Werner Fasslabend, Staatssekretär a.D. Alfred Finz, Amtsführende Stadträtin Sandra Frauenberger, Amtsführender Stadtrat Michael Ludwig, Stadtrat Manfred Juraczka, Stadtrat a.D. Günther Goller, Zweiter Präsident des Wiener Landtages Johann Herzog, Vizebürgermeister a.D. Bernhard Görg sowie Polizeipräsident Gerhard Pürstl und Landespolizeivizepräsident General Karl Mahrer. Landeshauptmann Michael Häupl würdigte in seiner Laudatio das hohe Fachwissen und die Kompetenz von Matthias Tschirf in den Bereichen ökosoziale Marktwirtschaft und Föderalismus, und lobte dessen Publikationen als Wiener ÖAAB-Obmann über christliche Soziallehre. Er habe mit Tschirf im Laufe der langjährigen politischen Tätigkeit im Wiener Gemeinderat stets eine gute Gesprächsebene gehabt. Hervorzuheben seien seine maßgebliche Beteiligung an der Wiener Stadtverfassung-Novelle 2001 sowie sein Engagement für die Entwicklung der CENTROPE-Region. Er dankte Tschirf für die Arbeit in der Geschäftsleitung des Städtebundes, die von Loyalität geprägt gewesen sei. Auch als Vorsitzender des Kontrollausschusses habe er Fairness in Verbindung mit Kontrolle wahren lassen. Weiter sei der interreligiöse und interkulturelle Dialog immer ein großes Anliegen von Tschirf gewesen. Abschließend dankte Häupl Matthias Tschirf für die persönliche Freundschaft und die fairen, zielorientierten Gespräche. Sektionschef Matthias Tschirf dankte all seinen WegbegleiterInnen und betonte, dass seine Arbeit von der Leidenschaft für die Kommunalpolitik und für ein gemeinsames Europa geprägt sei.



Bürgermeister und Städtebund-Präsident Michael Häupl überreicht Sektionschef Matthias Tschirf das Große Goldene Ehrenzeichen für Verdienste um das Land Wien.

Lebenslauf Matthias Tschirf:

Sektionschef Dr. Matthias Tschirf wurde 1957 in Wien geboren. Nach dem Studium der Rechtswissenschaften startete er seine berufliche Laufbahn als Verfassungs- und Verwaltungsjurist im Bundeskanzleramt. 1990 holte ihn der damalige Vizekanzler Josef Riegler in sein Kabinett, wo er 1991 Kabinettschef wurde. Später war er auch als Kabinettschef von Föderalismusminister Jürgen Weiss tätig. 1994 wurde er Personalchef im Wirtschaftsministerium. Seine politische Karriere startete Tschirf bereits 1978 als Bezirksrat seines Heimatbezirkes Wien-Landstraße. Von 1992 bis 2011 gehörte er dem Wiener Landtag und Gemeinderat an. 1996 wurde er Obmann des ÖAAB Wien. Von 2002 bis 2010 war er Klubobmann der ÖVP Wien. Nach seinem Ausscheiden als Klubobmann war Tschirf in der Bundeswettbewerbsbehörde und in der Generaldirektion Wettbewerb der Europäischen Kommission tätig. 2011 übernahm er die Sektion Unternehmen im Wirtschaftsministerium und legte in weiterer Folge sein Mandat zurück.

SILBERNES EHRENZEICHEN DER REPUBLIK ÖSTERREICH FÜR ERWIN MOHR

Eine besondere Ehre wurde Erwin Mohr, dem Alt-Bürgermeister der Vorarlberger Gemeinde Wolfurt und kommunalen Interessensvertreter in Brüssel, zuteil. Bundespräsident Heinz Fischer überreichte ihm persönlich das Silberne Ehrenzeichen für Verdienste um die Republik Österreich. Erwin Mohr war von 1985 bis 2009 Bürgermeister von Wolfurt, mehr als ein Jahrzehnt Vizepräsident des Vorarlberger Gemeindeverbandes und Mitglied des Bundesvorstandes. Seit mehr als sechs Jahren vertritt er die österreichischen Gemeinden in den Gremien der Europäischen Union und im Europarat. Bis heute ist er Gemeinderat in seiner Heimatgemeinde geblieben.



20.-21. März 2014
Congress Casino Baden

Frühbucherbonus
bis 26.1.2014

Public Leadership – aktiv, nachhaltig, jetzt!

Kommunen müssen aktiv werden. Der nächste Finanzausgleich verspricht ein noch geringeres Budget – Geldquellen bzw. Einsparungspotentiale müssen dringend gefunden werden.

Jetzt ist der Zeitpunkt gekommen, wo jede Stadt und jede Gemeinde beginnen muss, unternehmerisch zu agieren. Das bedeutet mehr als nur eine Gewinn- und Verlustrechnung anzustellen und mehr als nur die öffentliche Versorgung sicher zu stellen. Aktiv und nachhaltig die Führung selbst in die Hand zu nehmen, das ist die Herausforderung der Zukunft!

Nützen Sie den hochkarätigen Treffpunkt, die exklusiven Tipps der Experten und das Netzwerken in einem visionären Kreis: Im März 2014 am vierten Kommunalwirtschaftsforum in Baden bei Wien.

Information und Registrierung
kommunalwirtschaftsforum.at

Kontakt
SYMPOS Veranstaltungsmanagement GmbH
+43 1 409 79 36-66
karin.auer@sympos.at

Initiatorengruppe

Deloitte.

DORA

Raiffeisen
Leasing

SIEMENS

VASKO+PARTNER

Unter der Schirmherrschaft von:

Österreichischer
Gemeindebund

Österreichischer
Städtebund



Gabriele Vockenhuber (Linie Wels), Julia Reiter (Projektleiterin Welser Gesundheitsziele), Gesundheitsstadträtin Silvia Huber und Amtsärztin Sabine Lausecker (v.l.) vor dem Gesundheitsziele-Bus.

WELSER GESUNDHEITSZIELE FAHREN PER BUS DURCH DIE STADT

Damit die im Juli einstimmig im Gemeinderat beschlossenen Welser Gesundheitsziele möglichst in der ganzen Stadt bekannt werden, war ein Bus der Linie Wels als „fahrender Werbebotschafter“ unterwegs. Schwerpunktmäßig geht es in der Herbstarbeit des Projektteams um das Thema der Vorsorgeuntersuchung. „Ziel ist und bleibt es, das Gesundheitsbewusstsein und in weiterer Folge auch die Gesundheit der Welserinnen und Welser bis 2020 nachhaltig zu verbessern“, so Gesundheitsstadträtin Silvia Huber.

Wohlbefinden in der Schule erhöhen, Arbeitsplätze gesünder gestalten, Ernährung für Säuglinge und Kleinkinder verbessern,

Zahngesundheit der Kinder verbessern, Bewegung im Jugendalter erhöhen, Maßnahmen zur Suchtprävention weiterhin umsetzen, Tabakkonsum bei Jugendlichen reduzieren, Psychosoziale Gesundheit junger Menschen stärken, Ältere Menschen aktiv einbeziehen und Verantwortung für Gesundheit gemeinsam wahrnehmen: das sind die zehn Welser Gesundheitsziele. Gemeinsam mit dem Projektlogo und praktischen Tipps zur Gesundheit zieren diese Leitsprüche nun einen Autobus der Linie Wels. Wie schon bei „Wir setzen Zeichen - Suchtvorbeugung in der Stadt Wels“ soll das Fahrzeug die Botschaften des Projektes quasi in voller Fahrt unter die Leute bringen.

SCHWECHAT: HANNES FAZEKAS ZURÜCKGETRETEN

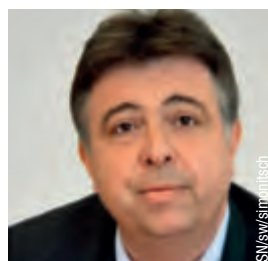
Der Verzicht von Hannes Fazekas auf das Amt des Bürgermeisters ist vor Kurzem rechtswirksam geworden. Bis zur Neuwahl übernimmt Vize Gerhard Frauenberger die Amtsgeschäfte. Er wird auch als neuer Bürgermeister kandidieren. Neben Fazekas sind auch die Stadträte Wolfgang Fuchs, Peter Howorka und Markus Vizral zurückgetreten. Ihre Ämter niedergelegt haben außerdem die Gemeinderäte Eva Gerdenits, Manuela Schachlhuber, Daniela Fazekas, Denise Dibon, Vera Edelmayer und Gerhard Schnaitl.



Dieter Steinbach

PETER PADOUREK: ZELL AM SEE HAT EINEN NEUEN ORTSCHEF

Peter Padourek (46) wurde zum neuen Bürgermeister von Zell am See gewählt. Die Wahl wurde nötig, da sein Vorgänger Hermann Kaufmann überraschend verstorben ist. Ohne Gegenkandidat der SPÖ wurde der bisherige Vizebürgermeister ins Amt gewählt. Padourek ist verheiratet und Vater zwei Kinder. Er ist Masseur und hat bisher nebenbei studiert: Er steht kurz vor seinem Abschluss in Politikwissenschaft und Sozialen Verhaltensweisen an der Fernuniversität Hagen.



SNW/sim/nisch

VERKEHRSSICHERHEITS-ARBEIT IN STÄDTEN

Die „Österreichische Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr“ veranstaltet am 18. und 19. Februar 2014 eine Schulung zum Thema „Aspekte der Verkehrssicherheit für den kommunalen Bereich“. Die Österreichische Forschungsgesellschaft bietet dabei allen VerkehrsexpertInnen in den Städten, die mit Verkehr und Verkehrssicherheit befasst sind, Zweitages-Schulungen für mehr Verkehrssicherheitswissen an. Ziel ist es, in zwei Tagen möglichst kompakt sicherheitstechnische Zusammenhänge zu vermitteln, die im Zuge der Verkehrsverfahren in der Praxis besonders häufig zur Anwendung kommen und wichtig sind. Infos: www.fsv.at

„IHRE FRAGE ÜBER DIE EU“

Das „Bürgerforum Europa 2020“ startete den Bürgermeister-Dialog: In einem Pressegespräch präsentierte am 18. November MEP Othmar Karas (Vizepräsident des Europäischen Parlaments und einer der drei Sprecher des „Bürgerforums Europa 2020“) – gemeinsam mit dem Klosterneuburger Bürgermeister Stefan Schmuckenschlager, Initiator von „Bürgermeister für Europa“, und VertreterInnen vom Österr. Städtebund und Österr. Gemeindebund – die neue Initiative „Ihre Frage über die EU“. In einem gemeinsamen Brief – der von den Sprechern des Bürgerforums Europa 2020, den Präsidenten der beiden Kommunalverbände, Bgm. Michael Häupl und Bgm. Helmut Mödlhammer sowie Bgm. Schmuckenschlager unterzeichnet wurde – werden alle österreichischen BürgermeisterInnen eingeladen, jene Fragen, die von den Menschen in ihren Gemeinden an sie herangetragen werden, an das Bürgerforum zu senden. Die Fragen werden danach vom Bürgerforum beantwortet und veröffentlicht. Dem Österreichischen Städtebund ist die aktive und konstruktive Mitarbeit an der demokratischen Weiterentwicklung Europas ein wichtiges politisches Anliegen.

Gemeindefinanzbericht zeigt positiven Trend der kommunalen Finanzen

Der Gemeindefinanzbericht 2013 (für das Rechnungsjahr 2012) zeigt, dass sich der schon im Vorjahr absehbare positive Trend erfreulicherweise fortsetzt.



Dies ist ein klarer Nachweis für die disziplinierte und konstruktive Arbeit, die im kommunalen Sektor von den Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern sowie seitens der Gemeindefinanzverantwortung geleistet wird. Der Bericht, den die Kommunalkredit Austria gemeinsam mit dem Österreichischen Gemeinde- und dem Österreichischen Städtebund veröffentlicht, bietet einen aktuellen und umfassenden Überblick über die wirtschaftliche Situation der österreichischen Kommunen.

Die wichtigsten Ergebnisse im Blick

- Gemeinden erwirtschaften Gesamtüberschuss von 398 Mio. Euro
- Freie Finanzspitze auf hohem Niveau mit 525 Mio. Euro positiv
- Finanzschulden sinken um 282,5 Mio. Euro bzw. 2,4 % auf 11.359 Mio. Euro
- Investitionen steigen um 125 Mio. Euro bzw. 8,2 % auf 1.642 Mio. Euro
- Rücklagen mit 1.568 Mio. Euro (5,2 %) auf Höchststand

Die Investitionen der Gemeinden sind um 125 Mio. Euro auf 1.642 Mio. Euro bzw. 8,2 % angestiegen (2011: 1.517 Mio. Euro). Damit unterstreichen die Kommunen ihre Bedeutung für positive Konjunkturreffekte. Gleichzeitig konnten Österreichs Kommunen 2012 die Finanzschulden um 282,5 Mio. Euro bzw. 2,4 % auf 11.359 Mio. Euro reduzieren. Damit setzten sie ihren Konsolidierungspfad aus dem Vorjahr erfolgreich fort. Im letzten Jahr war das absolute Niveau der Finanzschulden erstmals seit der Datenerfassung im Jahr 1985 um 43,2 Mio. Euro bzw. 0,4 % (2011: 11.641 Mio. Euro) gesunken.

Die erfreuliche Entwicklung 2012 beruht auf einem Gesamtgebarungüberschuss von 398 Mio. Euro (Gesamteinnahmen bereinigt um Schuldenaufnahmen abzüglich Gesamtausgaben bereinigt um Schuldentilgungen). Der entsprechende Wert war im Vorjahr mit 226 Mio. Euro erstmals seit 2002 positiv. Das Maastricht-Ergebnis der Gemeinden ist mit 376,8 Mio. Euro (2011: 420,7 Mio. Euro) bzw. 0,12 % des BIP positiv. Für das laufende Rechnungsjahr 2013 wird ebenfalls mit einem Gebarungüberschuss von 527 Mio. Euro gerechnet.

Prognose

Für das laufende Rechnungsjahr wird gemäß Prognose der Kommunalkredit Austria wiederum mit einem Gebarungüberschuss von ca. 527 Mio. Euro sowie einer positiven freien Finanzspitze von 533 Mio. Euro gerechnet. Daraus entsteht die Schlussfolgerung, dass sich die für den Konjunkturverlauf wichtigen kommunalen Investitionen weiter beleben werden.

Den Gemeindefinanzbericht können Sie bei der Kommunalkredit anfordern oder demnächst von der Homepage downloaden.

Kommunalkredit Austria AG, Türkenstraße 9, 1090 Wien
kommunal@kommunalkredit.at
www.kommunalkredit.at/gemeindefinanzbericht2013



Drei Jahre Smart City – Was denken die BürgerInnen?

In der Umfrage zum Städtebarometer 2012 wurde die Bekanntheit des Begriffes Smart City erhoben. Ergänzend wurde gefragt, ob den Menschen Aktivitäten aus diesem Themenfeld in ihrer Gemeinde bekannt sind und welche für sie wichtig sind. Außerdem wurden einige Möglichkeiten der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs zur Beurteilung vorgelegt. Den Abschluss bildete die Frage nach Maßnahmen, die die Mobilität ohne eigenem Auto erleichtern.

Ingrid Putz, SORA - Institute for Social Research and Consulting

Die Ergebnisse des Städtebarometers 2012 im Detail: Der Begriff „Smart City“ war bei weiten Teilen der österreichischen Bevölkerung offenbar noch unbekannt. Von den BewohnerInnen österreichischer Kommunen kannten lediglich 20% diesen Begriff, 78% kannten ihn nicht (2% machten keine Angabe). Erwartungsgemäß gibt es unter Menschen mit höherer Bildung eine größere Bekanntheit: So gaben 41% der Befragten, die über einen Hochschulabschluss verfügen, an, den Begriff „Smart City“ schon gehört zu haben, unter Personen mit höchstens Pflichtschulabschluss waren es lediglich 6%. Auch ist die Bekanntheit unter Menschen höheren Alters geringer als unter der jüngeren Bevölkerung. In der Umfrage wurde anschließend an die Frage der Bekanntheit des Begriffes eine Erklärung vorgelesen, die den Themenkomplex Smart City umreißt. Gemeinsam mit dieser Erklärung wurde gefragt, ob die Menschen in ihrer Wohngemeinde Aktivitäten in den Bereichen

- ökologischer Wohnbau oder Gebäudesanierung
- Energiesparmaßnahmen oder verstärkter Einsatz erneuerbarer Energien
- Steigerung des Anteils umweltfreundlicher Verkehrsmittel

bemerkt hätten, oder ob ihnen eine verstärkte Informationstätigkeit zu diesen Themen aufgefallen wäre. In den beiden Bereichen ökologischer Wohnbau oder Gebäudesanierung sowie Energie wurden von den Menschen die stärksten Aktivitäten bemerkt: 56% bzw. 54% der Befragten nahmen hier Anstrengungen ihrer Kommunen wahr (vgl. Abbildung: Aktivitäten im Themenfeld „Smart City“). Aktivitäten zur Steigerung des Anteils umweltfreundlicher Verkehrsmittel wurden von 45% der Befragten wahrgenommen;



hier gibt es bereits eine knappe relative Mehrheit von 49%, die keine Aktivitäten bemerkte. Verstärkte Informationsarbeit sahen 41% der Befragten, 54% verneinten diese Frage. In den Untergruppen zeigt sich vor allem, dass Menschen mit hoher formaler Ausbildung und Menschen in Orten mit mehr als 10.000 EinwohnerInnen die Anliegen stärker wahrnahmen als andere. In allen genannten Bereichen haben junge Menschen (bis 29-Jährige) und Menschen ab 60 Jahren eine geringe Wahrnehmung, ebenso BewohnerInnen von Kommunen bis 10.000 EinwohnerInnen. Weiters haben auch diejenigen Befragten eine geringere Wahrnehmung, denen es in ihrem Wohnort nicht gefällt. Ergänzend konnten die Menschen in einer offenen Frage jene Bereiche nennen, die ihrer Meinung nach in Zukunft in ihrer Wohngemeinde vordringlich verfolgt werden sollen. Für die Auswertung wurden diese Antworten kategorisiert, dabei wurden zunächst auch die oben genannten drei Aspekte herangezogen:

- ökologischer Wohnbau oder Gebäudesanierung inkl. Wärmedämmung;
- Energiesparmaßnahmen oder verstärkter Einsatz erneuerbarer Energien inkl. Heizung;
- Erhöhung des Anteils umweltfreundlicher Verkehrsmittel inkl. Ausbau öffentlicher Verkehr, Lärmschutz, Abgasreduktion (Anliegen wie weniger Stau, mehr Parkplätze u.ä., wurden nicht zugeordnet);
- mehr Information zu diesem Thema.

Weitere Antworten wurden in folgenden Kategorien zusammengefasst:

- sonstige Anliegen;
- Kommune soll sich um alle Bereiche kümmern;
- Kommune erfüllt Belange bereits gut;
- Kommune kann nichts machen / kann nicht mehr machen bzw. kein Anliegen;
- weiß nicht;
- keine Angabe.

Abb. Wichtigste Anliegen für die Gemeinden im Zusammenhang mit dem Konzept Smart City

	absolut	in Prozent der Fälle
Verkehrsmittel	354	33
Energiesparen, erneuerbare Energien	300	28
Bau, Wohnbau, Gebäudesanierung	225	21
sonstiges	81	8
Information, Aufklärung	75	7
die Bereiche	62	6
ist bereits gut	40	4
nichts, Gemeinde kann nichts / nicht mehr machen	5	0
weiß nicht	73	7
keine Angabe	90	9
Gesamt	1.278	120

Bewusstseinsbildung im Bereich Mobilität besonders wichtig

Während sich die ExpertInnen darüber einig sind, dass ein Dreh- und Angelpunkt zur Verwirklichung der Ziele einer smarten Stadt- und Regionalentwicklung im Verkehrsbereich liegt, trifft man, gerade wenn es um die persönlichen Mobilitätsbedürfnisse geht, noch auf härteren Widerstand in der Bevölkerung. Die Entwicklungen in den mit öffentlichem Verkehr gut erschlossenen österreichischen Städten zeugen zwar von grundsätzlicher Bereitschaft der BürgerInnen, auf diesen umzusteigen – jedoch nur, wenn die äußeren Rahmenbedingungen stimmen. Die Befragten wurden gebeten, eine Reihe von Vorschlägen bezüglich des Verzichts auf das Auto hinsichtlich ihrer Tauglichkeit zu beurteilen. Dabei wird allen genannten Ideen von einer Mehrheit der Befragten Plausibilität zugebilligt. Am wirkungsvollsten ist nach Ansicht der Befragten der Ausbau des öffentlichen Verkehrs: 37% bewerten

diesen Vorschlag als sehr hilfreich, weitere 43% als ziemlich hilfreich. Ähnlich hohe Werte erreichen die Vorschläge, die Nahversorgung auszubauen (insgesamt 74% Zustimmung) und eine gemeinsame Fahrkarte für alle öffentlichen Verkehrsmittel anzubieten (71%).

In den Untergruppen gibt es in dieser Frage kaum einheitliche Tendenzen. Wer selbst öffentliche Verkehrsmittel häufig nutzt, befürwortet den Ausbau des öffentlichen Verkehrs besonders stark (88% Zustimmung). Personen in Haushalten mit zwei oder mehr PKW lehnen alle Vorschläge – außer der gemeinsamen Fahrkarte – überdurchschnittlich ab. Von den verschiedenen vorgelegten Maßnahmen zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs findet lediglich der Vorschlag, private Firmen, denen der Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel zugutekommt, zu beteiligen, eine Mehrheit: 60% der Befragten finden diese Idee geeignet (vgl. Abbildung: geeignete Möglichkeiten zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs).

Diese Befragten sind jedoch nicht AnhängerInnen einer Privatisierung öffentlicher Verkehrsangebote; die Frage nach



der Auslagerung von Leistungen an private Anbieter beantworten auch sie überwiegend abschlägig. So gibt die überwiegende Mehrheit jener Befragten, die eine finanzielle Beteiligung privater Firmen am Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs für geeignet halten, an, dass es ihnen sehr bzw. ziemlich wichtig sei, dass die Erhaltung und der Ausbau des öffentlichen Verkehrs von den Kommunen selbst gemacht wird. 89% dieser Befragten ist es sehr bzw. ziemlich wichtig, dass die Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur von den Kommunen selbst geleistet wird. Die anderen Vorschläge – wie höhere Gebühren für das Autofahren, für das Parken, eine Sondersteuer sowie höhere Tarife bei den öffentlichen Verkehrsmitteln – werden allesamt abgelehnt.

In den Untergruppen zeigen sich folgende Unterschiede: Befragte mit höherer Bildung stimmen einer höheren Belastung des Autofahrens stärker zu. Menschen, denen es in ihrem Wohnort nicht gefällt, lehnen wiederum alle Vorschläge überdurchschnittlich stark ab. Personen in Haushalten mit zwei oder mehr PKW lehnen die höheren Preise für Parken, Gebühren für Autofahren in der Stadt, eine Sondersteuer, aber auch eine finanzielle Beteiligung privater Firmen überdurchschnittlich stark ab.



Smarte Städte brauchen smarte Finanzierungsmöglichkeiten

Eine intelligente, integrative Stadt- und Regionalentwicklung erfordert neben klugen Köpfen und viel Geduld auch eine entsprechende Finanzierung.

Hans-Günther Schwarz, BMVIT

Sind die konventionellen Maßnahmen städtischer Entwicklungs-, Erneuerungs- und Sanierungsziele bereits aufwändig und teuer, so sind es moderne und technologisch anspruchsvolle Projekte in ihrer Anschaffung erst recht. Von Letzterem kann zwar erwartet werden, dass sie im laufenden Betrieb der Stadt Kosten sparen helfen – die Investition in die Zukunft muss man sich jedoch vorher etwas kosten lassen. EU-Gelder und nationale Fördermittel werden daher in den letzten Jahren auch beständig auf die Finanzierung der ersten Projekte der Städte auf ihrem Weg zu Smart Cities abgestimmt und den bisherigen Entwicklungen auf diesem Gebiet teilweise bereits angepasst.

Europäische Innovationspartnerschaft Smart Cities and Communities (EIP SCC) und Horizon 2020

Im Juli 2012 hat die Europäische Kommission die Europäische Innovationspartnerschaft (EIP) für intelligente Städte und Gemeinschaften auf den Weg gebracht. Diese verfolgt das Ziel, Forschungsmittel künftig in stärkerer Koordination zu investieren, um im städtischen Raum Vorzeigeprojekte aus den Bereichen Energie, Verkehr und Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT) zu fördern. Industrieakteure in diesen Bereichen sind aufgefordert, mit Städten zusammenzuarbeiten und die Integration von Technologien quer über die genannten Bereiche voranzutreiben, um besser auf die Bedürfnisse der Städte einzugehen. Innovative, integrierte und effiziente Technologien sollen zur Marktreife gebracht werden, während zugleich die Städte in das Zentrum dieser Innovation rücken. Forschungsinvestitionen sollen sowohl von der Industrie als auch von der öffentlichen Hand kommen. Öffentliche Fördermittel sollen aus den Mitgliedstaaten wie auch aus den Programmen der Europäischen Kommission fließen. Mittel aus dem For-

schungsrahmenprogramm (künftig: Horizon 2020) werden über jährliche thematische Ausschreibungen vergeben, davon alleine für das Jahr 2013 bereits 365 Mio. Euro. Informationen zum EIP SCC „Spezifischen Implementierungsplan“ finden Sie unter: <http://www.nachhaltigwirtschaften.at/e2050/results.htm/id7374>

Der Strategische Energie-Technologie-Plan

Zur langfristigen Sicherstellung einer leistbaren und zugleich zukunftsverträglichen Energieversorgung wurde auf europäischer Ebene der Strategische Energie-Technologie-Plan (SET-Plan) gestartet, der inzwischen in Österreich gut bekannt ist. Als wichtigstes Werkzeug zur raschen Markteinführung innovativer Energietechnologien ist dabei die Umsetzung von Demonstrationsprojekten mit Hilfe europäischer Industrie-Initiativen vorgesehen, für die – bezogen auf die kumulierten Forschungsausgaben der kommenden zehn Jahre – ein notwendiges Budgetvolumen von 70 Milliarden Euro festgestellt wurde. Diese Investitionen, die in einer gemeinsamen Anstrengung der Industrie und der öffentlichen Hand vor allem in Form von Public-Private-Partnerships getragen werden sollen, machen den SET-Plan bereits heute zu einem wichtigen Pfeiler der europäischen Technologiepolitik.

Ziele des SET-Plans:

- Beschleunigung der Entwicklung kohlenstoffarmer Technologien
- Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit innovativer Energietechnologien
- Deutliche Beiträge zur Erreichung der 3 mal 20% Ziele bis 2020 (20-20-20)

Der Fokus des SET-Plans liegt dabei auf der Demonstration und Umsetzung großer Projekte oder Projektbündel. Dabei steht die Nutzung der Technologien mit dem größten Potenzial im Vordergrund.

Nationale Förderprogramme

Bereits seit Ende 2010 engagieren sich das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) und der Klima- und Energiefonds in gemeinsamer Trägerschaft für die Entwicklung von Strategien, Technologien und Lösungen, welche Städten und ihren BewohnerInnen den Übergang zu einer energieeffizienten und klimaverträglichen Lebens- und Arbeitsweise ermöglichen und sowohl die individuelle Lebens- als auch die wirtschaftliche Standortqualität erhöhen.

Klima- und Energiefonds „Smart City / Smart Urban Region“

Die Vision des Klima- und Energiefonds für die Smart-Cities-Initiative mit ihren jährlichen Ausschreibungen ist die erstmalige Umsetzung einer „Smart City“ oder einer „Smart Urban Region“, in der technische und soziale Innovationen intelligent eingesetzt und kombiniert werden, um die Lebensqualität künftiger Generationen zu erhalten bzw. zu optimieren. Ein Stadtteil bzw. -quartier, eine Siedlung oder eine urbane Region in Österreich soll durch den Einsatz intelligenter grüner Technologien zu einer „Zero Emission City“ oder „Zero Emission Urban Region“ werden.

Im Rahmen der 4. Ausschreibung des Programms „Smart Cities Demo“ stehen derzeit insgesamt Fördermittel in der Höhe von 8,5 Mio. Euro zur Verfügung.

Achtung – gestaffelte Einreichfristen:

Die Einreichfrist für Smart-City-Einstiegsprojekte, Anschlussförderungen und Begleitmaßnahmen endet am 30.1.2014 (12:00 Uhr), Einreichungen von Smart-City-Demoprojekten sind bis 31.3.2014 (12:00 Uhr) möglich.

Infos unter: <http://www.smartcities.at/foerderung/smart-cities-initiative-des-klima-fonds/-4.-call-smart-cities-demo/>

Übersicht über Projekte: <http://www.smartcities.at/stadt-projekte/smart-cities/>

BMVIT startet neues Förderprogramm für intelligente „Stadt der Zukunft“

Während das Programm „Smart Cities Demo“ den Fokus auf die Unterstützung für umfassende städtische Demonstrations- und Umsetzungsprojekte legt, strebt das neue Forschungs- und Technologieprogramm „Stadt der Zukunft“ aufbauend auf den Ergebnissen aus den Vorläuferprogrammen „Haus der Zukunft“ und „Energie(systeme) der Zukunft“ die Forschung und Entwicklung von neuen Tech-

nologien, technologischen (Teil-)Systemen und urbanen Dienstleistungen für die Stadt der Zukunft an.

Im Rahmen der 1. Ausschreibung „Stadt der Zukunft“ werden aufbauend auf bisherigen Erfahrungen und den Ergebnissen eines aktuellen Strategie- und Konsultationsprozesses Forschungs- und Entwicklungsprojekte zu folgenden Themenschwerpunkten ausgeschrieben:

- Systemdesign und urbane Services
- gebaute Infrastruktur
- Technologien für urbane Energiesysteme

Die Ausschreibung richtet sich an alle Akteure, die sich mit Forschungs- und Entwicklungsfragen in Zusammenhang mit dem Thema Smart Cities befassen. Ausgeschrieben wurde dabei eine Summe von 9,8 Millionen Euro.

Abgrenzung der Programme „Smart Cities Demo“ und „Stadt der Zukunft“

Die nachfolgende Übersicht veranschaulicht die Gemeinsamkeiten und Unterschiede zwischen dem Programm „Smart Cities Demo“ des Klima- und Energiefonds und dem Forschungs- und Technologieprogramm „Stadt der Zukunft“ des BMVIT.

Stadt der Zukunft		Smart Cities Demo
1. Gemeinsamkeit	Die Smart Cities-Frage ist komplex und benötigt verschiedene Inputs aus der Forschungscommunity. Die zwei zentralen Standbeine sind die Programme „Smart Cities Demo“ des Klimafonds und „Stadt der Zukunft“ des BMVIT. Ziel ist, durch eine koordinierte und synchronisierte Steuerung beider Ausschreibungen einen maßgeblichen Beitrag zur Entwicklung von Smart Cities zu leisten.	
2. Unterschied Systemanspruch	Fokussierung auf Technologien oder technologische Teilsysteme sowie die Entwicklung von Planungs- und Prozessentwicklungsbeiträgen als Input für Smart Cities-Entwicklungen.	Fokussierung auf umfassende Stadtkonzepte, Strategien und Demonstrationsvorhaben; keine Teilsysteme und Einzeltechnologien.
3. Unterschied Primäre Zielgruppe	Technologieakteure und Forschungsinstitutionen. Fallweise Kooperationen mit Kommunen möglich.	Städte und Akteure im Zusammenhang mit Demonstrationsprojekten. Weitere Kooperationen möglich.
4. Thematischer Unterschied	Klare thematische Fokussierung auf: • Systemdesign und urbane Services • Gebaute Infrastruktur • Technologien für urbane Energiesysteme	Bei den Demonstrationsvorhaben stehen Energie- und Mobilitätsaspekte im Vordergrund, keine Fokussierung auf Einzeltechnologien.
Die Einreichfristen für die 1. Ausschreibung „Stadt der Zukunft“ enden am 31. Jänner 2014 (nationale Projekte) bzw. am 31. März 2014 (transnationale Projekte). Nähere Informationen unter: http://www.smartcities.at/foerderung/programm-stadt-der-zukunft-des-bmvit/		

Dritte Ausschreibung „Mobilität der Zukunft“

Neu gestartet ist auch eine weitere Ausschreibung zur „Mobilität der Zukunft“. Hier werden Forschungs- und Entwicklungsprojekte in den Themenfeldern Gütermobilität und Fahrzeugtechnologien gesucht, die mittel- bis längerfristig wesentliche Lösungsbeiträge für ganzheitliche Lösungen im Bereich der Mobilität der Zukunft im Interessensausgleich zwischen Gesellschaft, Umwelt und Wirtschaft erwarten lassen. Für die Ausschreibung stehen 10,3 Mio. Euro zur Verfügung. Einreichschluss ist der 12. Februar 2014.

Die vier Ausschreibungsschwerpunkte zu Gütermobilität:

- Nachhaltige Transportketten und Transportnetzwerke,
- Nachhaltige Lösungen für „First-/Last-Mile“,
- Intermodale Knotenpunkte,
- Innovative Transportmittel und Transportmedien

Den Ausschreibungsleitfaden und die Instrumentenleitfäden finden Sie unter https://www.ffg.at/downloadcenter_mobilitaetder-zukunft_call2013as3.

In der Bündelung von Projekten liegt die große Chance für die Zukunft

Für die zukünftige Umsetzung stellte Hans-Günther Schwarz, BMVIT, einen einfachen Handlungsleitfaden zusammen:

Konfigurieren von Projektbündeln

- Stadtareale bzw. städtische Projekte mit Entwicklungspotenzial identifizieren
- Finanzierungsbedarf auflisten
- Mögliche Beiträge aus unterschiedlichen Förderquellen zusammenstellen
- Partner suchen (Forschung, Firmen, Stadtwerke, Städte)
- Dialog mit Förderstellen aufnehmen, z.B. über die Städteplattform Smart Cities

Ein weiterer wichtiger Schritt wird außerdem sein, die nationalen Förderrichtlinien

besser auf den Bedarf der österreichischen Smart Cities abzustimmen. Auch hier bestehen gute Aussichten. ■

Der Österreichische Städtebund

informiert seine Mitglieder regelmäßig über aktuelle nationale und EU-Fördermöglichkeiten und forciert den Austausch der Städte über EU-Projekte im Rahmen der Veranstaltungsreihe „Wissensnetzwerk EU-Förderungen“. Die letzte Veranstaltung fand am 26. November 2013 in Salzburg statt. Informationen zur Veranstaltungsreihe finden Sie unter www.staedtebund.gv.at.

Um den Weg für intelligente Städte zu ebnen, braucht es langfristige Investitionen.



Technologiestandort Berlin Adlershof: 300 Unternehmen und 17 wissenschaftliche Einrichtungen

Smart-Cities-Projekte im Rahmen der D-A-CH Kooperation gestartet

Ambitionierte Smart-Cities-Ziele erfordern die Zusammenarbeit zwischen den innovativsten Städten in Europa. Die ersten gemeinsamen Projekte im Rahmen der D-A-CH Kooperation (Deutschland, Österreich, Schweiz) wurden nun gestartet. Akteure aus Graz und Salzburg sind ganz vorne mit dabei.

Robert Hinterberger (NEW ENERGY) und Helmut Strasser (SIR - Salzburger Institut für Raumordnung und Wohnen)

Die Europäische Union verfolgt ehrgeizige Energie- und Klimaschutzziele. So enthält die im Juni 2010 verabschiedete Strategie „Europa 2020“ die energiepolitischen Ziele für den Zeitraum bis 2020: Senkung der Treibhausgasemissionen um 20 Prozent, Steigerung des Anteils erneuerbarer Energien auf 20 Prozent und Verbesserung der Energieeffizienz um 20 Prozent. Außerdem hat sich der Europäische Rat langfristig zur Dekarbonisierung verpflichtet: bis 2050 sollen die CO₂-Emissionen um 80 bis 95 Prozent reduziert werden. Insbesondere Städte wurden dabei als zentraler Aktionsraum identifiziert, in welchem Energie- und Klimafragen mit hoher Umsetzungseffizienz angegangen werden sollen. Ein konkreter energiebezogener Ansatz wird im Rahmen des Europäischen SET-Plans mit der Initiative „Smart Cities and Communities“ verfolgt. Mit Hilfe innovativer Technologien und Lösungen sollen für die europäischen Städte neue

Entwicklungspfade in Richtung Energieeffizienz und CO₂-Reduktion aufgezeigt werden. Zugleich sollen die Lebensqualität und die Attraktivität für BewohnerInnen und Wirtschaft gesteigert werden.

Kooperationsabkommen zwischen Deutschland, Österreich und der Schweiz

Die Länder Deutschland, Österreich und Schweiz haben bereits frühzeitig nationale Initiativen im Rahmen ihrer Energieforschungs- und Technologiepolitik ergriffen, um die notwendigen Strategien und Technologien zu entwickeln und die Umsetzung in den Städten vorzubereiten. In Österreich ist dies einerseits das Förderprogramm „Smart Energy Demo-Fit4Set“, zum anderen die neue „Stadt der Zukunft“-Initiative. Die drei Länder wollen nun ihre nationalen Aktivitäten aufeinander abstimmen und durch eine trilaterale Kooperation verstärken. Diesbezüglich wurde zwischen

den zuständigen Ministerien bereits im Herbst 2013 eine Vereinbarung zur Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Forschung, Entwicklung & Demonstration von intelligenten, energieeffizienten Städten der Zukunft („Memorandum of Understanding“) unterzeichnet und auf der Smart Cities Week im November 2013 der Öffentlichkeit präsentiert.

Im Rahmen dieser Kooperation sollen Vernetzungsmöglichkeiten für Akteure in nationalen Forschungs- und Demonstrationsprojekten geschaffen, gemeinsame Projektmaßnahmen umgesetzt und die Voraussetzungen zum Einwerben von EU-Fördermitteln geschaffen werden.

Die ersten Akteure, welche die Chance zur Zusammenarbeit im Rahmen der neuen D-A-CH Kooperation genutzt haben, kommen aus den Städten Salzburg und Graz. Während sich die Stadt Salzburg mit Unterstützung des SIR mit Partnern in Karlsruhe und Winterthur zum Thema

Quartiersanierung abstimmt, arbeiten Akteure aus Berlin, Graz und Hamburg bei Energie- und Infrastrukturplanung und dem Thema Hybridnetze zusammen.

Energieträger übergreifende Infrastrukturplanung und Hybridnetze in Modellquartieren in Berlin, Graz und Hamburg (INFRA-PLAN)

Im Rahmen dieses Projektes werden bestehende und geplante Demonstrationsprojekte in drei Modellquartieren durch Energieträger übergreifende Analysen in den Kontext gesamtstädtischer Infrastrukturplanungen gesetzt sowie neue, innovative Demonstrations- und Umsetzungsprojekte

zum Thema Hybridnetze vorbereitet.

Das Projektvorhaben wird von österreichischer Seite durch die ENERGY RESEARCH AUSTRIA koordiniert, unterstützt durch ExpertInnen von den Technischen Universitäten in Wien und Graz. Ein weiterer wichtiger Kernpartner ist die Energie Steiermark, die auch die energierelevanten Arbeiten des Smart City Leitprojektes in Graz verantwortet.

Smart City Graz: Zusammenarbeit mit Modellquartieren in Berlin und Hamburg

Neben dem Smart City Projektgebiet in Graz (siehe Artikel über die Städteplatt-

form, S. 34ff.) werden in diesem Vorhaben die Modellquartiere in Berlin Adlershof und in Hamburg Wilhelmsburg untersucht. So ist der Standort Berlin Adlershof mit einer Fläche von 420 ha einer der größten innerstädtischen Entwicklungsgebiete Europas und hat sich in den letzten Jahren zu einem der erfolgreichsten Standorte für Hochtechnologie entwickelt. In Adlershof haben sich bisher mehr als 800 Unternehmen und 17 wissenschaftliche Einrichtungen niedergelassen. Insgesamt wohnen, arbeiten und studieren dort mehr als 21.000 Menschen. Der Standort wächst weiterhin sehr stark. Ohne weitere Maßnahmen würde sich der

Energiebedarf durch Nachverdichtung und Neuansiedlung bis zum Jahr 2020 nahezu verdoppeln. Vor diesem Hintergrund wird ein umfassendes Energiekonzept entwickelt, damit der Primärenergieverbrauch massiv gesenkt werden kann. Ein weiteres im Rahmen von INFRA-PLAN betrachtetes Modellquartier ist der Stadtteil Hamburg Wilhelmsburg. Die Energieversorgung soll in Richtung erneuerbare Energie umgestaltet und neue Ansätze zur Steigerung der Energieeffizienz erprobt werden. Derzeit werden dort im Rahmen der Internationalen Bauausstellung bereits mehr als 50 Einzelprojekte umgesetzt. Eines dieser Projekte ist der sogenannte Energie-

bunker. Der ehemalige Flakbunker in Wilhelmsburg wird zu einer lokalen Energiezentrale auf Basis erneuerbarer Energie umgebaut. Mit einer Solarhülle, einer intelligenten Verknüpfung der Energieerzeugung aus unterschiedlichen erneuerbaren Energiequellen sowie der Abwärme aus einem benachbarten Industriebetrieb wird ein Großteil des umliegenden Stadtteils mit Wärme versorgt und gleichzeitig Strom erzeugt.

Zentrale Innovation dabei ist ein großer Wärmespeicher. Aufgrund dessen Pufferwirkung wird eine starke Reduktion der zu installierenden thermischen Erzeugerleistung erreicht und der wirtschaftliche Einsatz von erneuerbaren Energien ermöglicht. Das Konzept ist weltweit einmalig. An ihm werden Erkenntnisse über die Praxistauglichkeit der eingesetzten Regel- und Hydrauliktechnologien gesammelt.

Motivation und Ziele von INFRA-PLAN

Obwohl es sich bei den genannten Modellquartieren um die innovativsten Energie- und Stadtteilprojekte in Europa handelt, kommt es auch bei diesen zu Zielkonflikten zwischen den Betreibern der einzelnen Energieinfrastrukturen sowie mit übergeordneten Infrastrukturplanungen. Das ist zugleich die Motivation für das Projektvorhaben INFRA-PLAN. Ausgehend von der aktuellen Situation werden die bestehenden wie geplanten Energieinfrastrukturen in den drei Modellquartieren im Detail analysiert. Dies erfolgt Energieträger übergreifend (Strom, Erdgas, Wärme), wobei die unterschiedlichen Ausbau- und Investitionsszenarien sowohl in technischer wie wirtschaftlicher Hinsicht miteinander verglichen werden. Weiteres erfolgt eine vergleichende Analyse der Modellquartiere untereinander. Der wichtigste Schritt ist jedoch die Verknüpfung der lokalen Vorhaben mit den gesamtstädtischen Energiekonzepten sowie den Infrastrukturplanungen der unterschiedlichen Netz- und Infrastrukturbetreiber.

Für die dazu notwendigen Planrechnungen und Szenarioanalysen wird ein neuartiges Multi-Grid-Simulationstool eingesetzt, das im Rahmen von europäischen

Forschungsprojekten entwickelt wurde. Da alle Energieträger und -netze gleichzeitig betrachtet werden, können Zielkonflikte zwischen Modellquartieren und gesamtstädtischer Infrastrukturplanung frühzeitig identifiziert und mögliche Lösungsoptionen aufgezeigt werden.

Die Ergebnisse fließen dann als strategische Entscheidungsgrundlage in die Projektplanungen in den jeweiligen Modellquartieren ein und tragen dazu bei, Investitions-Fehlentscheidungen bei kapitalintensiven (Verteilnetz-)Infrastrukturen zu vermeiden. Zugleich werden, in Zusammenarbeit mit den lokalen Akteuren (Entwicklungsgesellschaften, Infrastrukturbetreiber, Stadtverwaltungen), weiterführende Demonstrationsprojekte für die Umsetzung von Energie-Hybridnetzen vorbereitet. Ein besonderer Schwerpunkt liegt auf hybriden/funktionalen Energiespeicherlösungen. Weitere Informationen zum Projekt INFRA-PLAN auf der Projekt-Website:

www.infra-plan.eu

AUSBLICK

Obwohl die bearbeiteten Fragestellungen in den beiden hier vorgestellten Projekten unterschiedlich sind, werden ähnliche strategische Ziele verfolgt. Zum einen soll durch den Erfahrungsaustausch zwischen unterschiedlichen Städten bzw. Modellquartieren ein Wissensaustausch ermöglicht werden. Zu anderen sollen durch die transnationale Zusammenarbeit die Grundlagen für die Teilnahme an der europäischen SET-Plan-Initiative und die Berücksichtigung bei sonstigen europäischen Fördermechanismen geschaffen werden. Bei beiden Vorhaben sollen in Folge zusätzliche Fördermittel für weitere Umsetzungsprojekte lukriert werden. Zugleich sollen aber auch weitere Städte von den Erfahrungen der beiden Konsortien profitieren. Im nächsten Schritt soll der Erfahrungsaustausch auf zusätzliche Städte bzw. Quartiere in Österreich, Deutschland und der Schweiz ausgeweitet werden. Das Projekt INFRA-PLAN wird durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) gefördert und im Rahmen des Programms e!MISSION durch die österreichische Forschungsförderungsgesellschaft abgewickelt. ■



Energiebunker Hamburg

IBA Hamburg GmbH/Martin Kunze

EIN INDIKATOREN BASIERTER ANSATZ ZUR ENERGIEEFFIZIENTEN UND KLIMASCHONENDEN STADTENTWICKLUNG:

Smart City PROFILES

Seit einigen Jahren werden die Herausforderungen in urbanen Räumen nicht nur unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit diskutiert, sondern – vor dem Hintergrund des technologischen Fortschritts – die Bedeutung technischer Innovationen, insbesondere im Informations- und Kommunikationsbereich, unter dem Schlagwort ‚Smart City‘ betont.

Rudolf Giffinger und Herbert Hemis, TU Wien, Department für Raumplanung, Fachbereich Stadt- und Regionalforschung, sowie Alexander Storch und Pia Thielen, Umweltbundesamt

Die laufenden IKT-Innovationen bieten neue Möglichkeiten der Steuerung von (räumlichen) Prozessen, wie Leit- und Informationssysteme im Bereich Mobilität, Energieversorgung, Sozial- und Gesundheitsbereich. Neue Technologien sind daher wichtige Voraussetzungen zur Steuerung allgemein und haben großes Potenzial, Lebensstile und Lebensraum in der Stadt zu transformieren.

Smart Cities in Österreich

Gegenüber dem vordergründig technikdominierten Verständnis ist aus strategisch-planerischer Sicht ein Smart-City-Ansatz zur Unterstützung einer integrierten und nachhaltigen Stadtentwicklung zu forcieren, der sich den Herausforderungen zur energieeffizienten und klimaschonenden Stadtentwicklung unter Berücksichtigung lokaler Verhältnisse stellt. In dieser Sichtweise sollten sich somit Städte verstärkt auf Einsparung/Optimierung des Energieverbrauchs, Reduktion von Emissionen und Umstieg auf erneuerbare Energieträger als sehr wichtige Herausforderungen konzentrieren, indem sie ihre lokale Situation erkennen und danach bewerten, in welchen Bereichen der Stadtentwicklung großer Handlungsbedarf sowie Handlungspotenziale bestehen. Zur nachhaltigen Entwicklung sind ausgehend von lokalen Problemsituationen entsprechende kooperative Initiativen mit Stakeholdern aus Politik, Gesellschaft und Wirtschaft unter Einbindung der Bevölkerung zu entwickeln, um möglichst effektiv derartige Potenziale zu aktivieren. In dieser nutzerorientierten Sichtweise erweist sich eine Stadt insbesondere

dere dann als „smart“, wenn nicht nur neue (Infrastruktur-)Ausstattungen und technische Innovationen geschaffen werden, sondern diese auch tatsächlich von den NutzerInnen in der Stadt angenommen und von Bevölkerung und Wirtschaft nachgefragt werden – und damit zu einem wertvollen Asset der Stadt werden.

Das Projekt Smart City PROFILES

Das von KLIEN beauftragte Projekt Smart City PROFILES, welches im Juni 2013 nach einjähriger Laufzeit abgeschlossen wurde¹, verfolgte die Ziele, (1) Bereiche der Stadtentwicklung in ihren lokalen Besonderheiten in Bezug auf Klimaschutz und Energiebedarf zu identifizieren, (2) solche lokalen Besonderheiten mittels Indikatoren zur Stadtentwicklung empirisch zu erfassen, und (3) österreichische Städte

und Gemeinden einerseits beim rechtzeitigen Erkennen und Verstehen von Veränderungen und andererseits bei der Entwicklung von nachhaltigen urbanen Strategien zu unterstützen. Dabei werden mithilfe von Stadtprofilen, die über entsprechende Indikatoren gebildet wurden, relevante Entwicklungsbereiche mit entsprechendem Handlungsbedarf charakterisiert.

Konzeption des Projektes

Aufgrund der oben benannten Herausforderungen konzentrierte sich das Projekt - auf solche Entwicklungsbereiche mit ihren jeweiligen lokalen Besonderheiten, die als Hebel zur Verbesserung der Energieeffizienz und des Klimaschutzes erachtet werden; - auf die Abbildung dieser lokalen Bedingungen in entsprechenden Entwicklungs-



Abbildung 1: Struktur der fünf zentralen Entwicklungsbereiche einer Stadt (Darstellung: Fachbereich Stadt- und Regionalforschung, Department für Raumplanung, TU Wien)

Tabelle 1: Set der 21 realisierten Smart-City-Indikatoren nach Entwicklungsbereichen

Gebäude & Siedlungsstrukturen	Verkehr & Mobilität	Technische Infrastruktur
• Innen- versus Außenentwicklung • Veränderung der Bevölkerungsdichte • Kompaktheit der genutzten Wohngebäude • Energieeffiziente Gebäude	• Modal Split • Grundversorgung • Nachhaltige Mobilität • Parkraum-Bewirtschaftung	• Stromverbrauch • Recyclingrate • Abfallaufkommen
Wirtschaft & Bevölkerung	Politik, Verwaltung & Governance	
• Innovation: Patente • Forschung: EU-Forschungsprojekte • Kreativwirtschaft: „Creative Industries“ • Umweltschulen • EMAS-Betriebe	• Umweltinformationen • Vision, Strategie, Aktivitäten • Klimaschutzbezogene Gemeindeförderungen • Verankerung innerhalb der Verwaltung • Stadt-Umland-Kooperation	

Die Definition sowie weitere Erläuterungen zu den einzelnen Indikatoren und Entwicklungsbereichen sind im Endbericht auf der Website des Klimafonds verfügbar.⁵

bereichen über geeignete Indikatoren, die einerseits unmittelbar im Zuge des Projektes definiert und erarbeitet wurden, und die andererseits kurzfristig wegen fehlender Datengrundlagen nicht empirisch darstellbar waren, aber mittelfristig im Zuge eines Monitorings erfasst werden sollten; - Auf die Bewertung der Ergebnisse durch VertreterInnen der beteiligten Städte sowie weitere Entwicklungsperspektiven. Dabei wurden die in Tabelle 1 dargestellten fünf Entwicklungsbereiche in Bezug auf Energieeffizienz und Klimaschutz als wichtig erachtet.

Teilnehmende Städte

Insgesamt wirkten zwölf Städte² am „Smart City PROFILES“-Projekt beim Aufbau der Smart-City-Indikatoren und -Stadtprofile mit. Elf Stadtprofile konnten auf Basis der bereitgestellten Daten ausgewertet werden. Sechs Städte mit vollständigen Profilen stimmten nach einem gemeinsamen Diskussionsprozess für die Auswahl der Indikatoren, und stimmten den Ergebnissen der Publikation ihrer Stadtprofile zu.³

Set der entwickelten Indikatoren

Die vorher genannten fünf Entwicklungsbereiche werden in ihren lokalen Bedingungen durch ein Bündel entsprechender Indikatoren beschrieben, welche in Workshops mit den VertreterInnen der Stadt gemeinsam entwickelt wurden. Damit konnte jede Stadt in ihrem Profil im Rahmen des Smart City PROFILES Projektes

gekennzeichnet werden. Insgesamt wurden 21 Indikatoren anhand der vorhandenen Daten und Informationen entwickelt.⁴ Die Tabelle 1 zeigt die gemeinsam erarbeiteten Indikatoren nach Entwicklungsbereichen.

Die Stadtprofile - Erläuterung

Auf Grundlage der entwickelten und ausgewerteten Indikatoren werden mithilfe des Netzdiagramms die Stadtprofile in unten gezeigter Form visualisiert, um gleichzeitig ein Benchmarking zu den anderen Städten bzw. zu einer durchschnittlich Stadt in Österreich herstellen zu können, sowie Handlungsbedarf und Entwicklungspotenziale aufzuzeigen. Die Profile werden pro Stadt (gesamstädtisches Profil) oder je Stadtentwicklungsbereich (be-

reichsspezifisches Profil) anhand von Netzdiagrammen dargestellt. Das folgende Diagramm (Abb. 2) zeigt die Performance einer fiktiven Stadt in aggregierter Form als gesamstädtisches Profil über alle Entwicklungsbereiche.

Erläuterungen zum Spider-Diagramm - Legende (Abb. 2)

Die blauen Linien zeigen über die Werte an den 5 Achsen die Leistungen dieser Stadt relativ zur besten Leistung einer österreichischen Stadt (Wert = 100) an.⁶ Der Abstand zur besten Performance (Wert 100) zeigt den potenziellen Handlungsbedarf beziehungsweise, welche Ausbaumöglichkeit unter Rücksichtnahme der städtischen Rahmenbedingungen besteht.



Abbildung 2: Gesamtprofil aller Entwicklungsbereiche einer fiktiven Stadt (Darstellung: Fachbereich Stadt- und Regionalforschung, Department für Raumplanung, TU Wien).

Die rote gebrochene Linie mit jeweiligen Indikatorwerten zeigt das Profil für eine Durchschnittsstadt in Österreich (Mittelwerte der Indikatoren). Das blaue Profil zu der fiktiven Stadt zeigt daher im Vergleich zum Profil in roter Linie die Orientierung der bisherigen Leistung an und lässt auf bestimmte Stärken und Schwächen gegenüber dem Durchschnitt (Mittel) der teilnehmenden Städte schließen. Auf Basis des hier dargestellten Profils lässt sich also festhalten, dass bei dieser Stadt in allen fünf Entwicklungsbereichen Handlungsbedarf und -potenzial zur Verbesserung besteht. Gleichzeitig zeigen sich im Vergleich zur „Durchschnittsstadt“ leichte Stärken und Schwächen in den bisherigen Leistungen, denen als nächstes über die Kennzeichnung der einzelnen Entwicklungsbereiche nachzugehen ist.

AUSBLICK

Aus strategisch-planerischer Sicht bedeutet somit „smartness“, dass Städte entsprechende Entwicklungsbereiche mit ihren wichtigsten lokalen Bedingungen als Ansatzpunkt für eine energieeffiziente und klimaschonende Stadtentwicklung (Handlungsbedarf, Stärken-Schwächen) wahrnehmen, erwünschte Veränderungen aktiv gestalten, indem sie auf solchen Befunden aufbauen und nachhaltige und intelligente Strategien problemorientiert entwickeln. Dadurch können individuelle Lösungsansätze wie etwa innovative Gebäudetechnologien oder Mobilitätsangebote leichter in das Gesamtsystem Stadt integriert werden und durch eine bessere Planung und Steuerung von Maßnahmen zu einer Optimierung der Wirkung beitragen.

Zum Nutzen von Smart-City-Profilen

Stadtentwicklung und ihre Bedeutung für Energieeffizienz und Klimaschutz wird durch diese Stadtprofile messbar, vergleichbar und transparent gemacht. Die Resultate geben den Städten eine gute Möglichkeit, ihren eigenen Status quo und ihre Entwicklung betreffend Energieeffizienz und Klimaschutz, aber auch hinsichtlich weiterer relevanter Aspekte für die Lebensqualität in einer Stadt und ihrer Wettbewerbsfähigkeit besser beurteilen zu können.

Die untersuchten Indikatoren und die entwickelten Profile bilden dabei einen Ausgangspunkt und Impuls für Lernprozesse über urbane Räume, um den Smart-City-Informationsaustausch zwischen Städten und Gemeinden zu intensivieren und fundierte Entscheidungen für eine „smarte“ Stadtentwicklung basierend auf quantitativen Fakten leichter treffen zu können. Smart City PROFILES als Projekt ist somit der Auftakt zur inhaltlichen Weiterentwicklung der Stadtprofile und zur datenunterstützten Vernetzung innerhalb der Städte und zwischen den Städten. Die Indikatoren als Instrument der Beschreibung von Leistungen/Charakteristika der Stadtentwicklung sind selektiv – erheben also keinen Anspruch auf Vollständigkeit oder Repräsentativität, aber sie kennzeichnen wichtige Sachverhalte in klarer und nachvollziehbarer Weise für Entscheidungsprozesse. Smart-City-Profile unterstützen strategische Diskussionen zur Zielfindung sowie das Ausarbeiten umsetzungsorientierter Konzepte. Nicht zuletzt stellen die dabei verwendeten Indikatoren eine geeignete Basis zur Entwicklung eines stadtinternen Monitoringsystems zur Analyse und Bewertung der Zielerreichung dar. Wie unzureichend die bisherigen statistischen Quellen und Erfassungssysteme von städtischen Entwicklungen zum Thema Energieeffizienz sowie Klimaschutz sind, zeigte die Diskussion über die den Indikatoren zugrunde liegenden Daten sowie die Liste an weiteren als wichtig erachteten Informationen, die bislang nicht darstellbar sind.

Zusammenhänge und Potenziale erkenntlich machen

Die Präzision und Relevanz der den Stadtprofilen zugrunde liegenden Indikatoren, erlaubt nicht nur ein schnelles, umfassendes Bild mit relativ geringem Aufwand, sondern fördert das Verständnis wechselseitiger Zusammenhänge von Indikatoren, ihres Potenzials zur Detaillierung durch weitere Differenzierung, aber auch ihrer Grenzen. Die Profildarstellung fokussiert auf den potenziellen Handlungsbedarf in Entwicklungsbereichen und macht Unterschiede im Vergleich einzelner Stadtent-

wicklungsbereiche leicht erkennbar. Unterschiede zu Referenzprofilen sind a priori ohne Wertung, da die gleiche Abweichung für eine Stadt eine Stärke und für eine andere Stadt eine Schwäche sein kann.

Erfahrungs- und Wissensaustausch fördern – Städte miteinander vernetzen

Die leicht erfassbaren Ergebnisse aus den Profildarstellungen fördern den Erfahrungsaustausch und Wissensgewinn durch die stadtspezifische Interpretation in Form einer Stärken-Schwächen-Analyse. Smart City PROFILES kann helfen, Ähnlichkeiten zwischen Städten zu finden und gemeinsame Projekte oder einen gemeinsamen Wissensaufbau zu fördern. Die Vernetzung der Städte und der Erfahrungsaustausch können durch Indikatoren qualitativ verbessert werden und Impulse für Strategien geben.

Datenverfügbarkeit und Datenschutz

Öffentliche Daten bieten teilweise eine brauchbare Basis, wesentliche Aspekte der Stadtentwicklung vereinfacht in datenmäßig konsistenter und für die Stadtreisourcen in effizienter Art darzustellen. Einschränkungen der Nutzungsrechte bzw. des Zugangs zu vorhandenen Daten behindern jedoch vertiefte und zeitnahe Auswertungen zum Teil erheblich. Beispiele dafür sind das Adress-, Gebäude- und Wohnungsregister AGWR II und regionale Datenbanken für Energieausweise. Nicht veröffentlichte Daten aus Datenbanken der Städte sind wegen oft fehlender Dokumentation, meist nicht durchgeführter Plausibilitätsprüfung zur Qualitätssicherung, unterschiedlicher Datenformate und aus Datenschutzbedenken nur sehr bedingt nutzbar. Darüber hinaus ist der Aufwand für die stadtinterne Erhebung in vielen Fällen für die Städte relativ hoch. Bei erhobenen oder verfügbar gemachten Daten ist die Kompatibilität der Daten trotz sehr hohem Auswertungsaufwand in der Regel nicht herstellbar bzw. gilt nur sehr eingeschränkt.

Für einige Indikatoren sind stadtspezifische Informationen und Daten von den Städten unverzichtbar, da keine anderen

vergleichbaren Datenquellen zugänglich sind bzw. existieren. Dies trifft unter anderem auf Informationen zu folgenden Bereichen oder Themen zu: aus dem Bereich „Politik, Verwaltung & Governance“, auf den Einsatz erneuerbarer Energie, auf den Energiebedarf, Energieträger sowie baulichen Zustand je Gebäude bzw. aggregiert je Gebäudekategorie, auf verkehrsrelevante Daten (vor allem der Modal Split, aber auch Daten zu den PendlerInnen nach Start-/Zielrelation und gewähltem Verkehrsmittel oder den ZeitkartenbesitzerInnen) und auf Daten zur räumlichen Verteilung von Nutzung und Eigenschaften von Flächen und Baulichkeiten innerhalb einer Stadt. Eine allgemein verbindliche Vorgabe zur Definition und Erfassung der Indikatorenwerte für die Gemeinden wäre daher sinnvoll, und für eine effektive Energie-, Umwelt- und Klimapolitik sehr zweckmäßig.

Nicht zuletzt ist zu betonen, dass bislang keine statistische Erfassung des kleinräumigen Energiebedarfs innerhalb von Städten oder auch ganzer Städte oder Regionen vorliegt. Um aber schlussendlich die Effekte von Strategien, Projekten und Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz und des Klimaschutzes identifizieren und bewerten zu können, sind solche Informationen zur Unterstützung einer sinnvollen Energie-, Umwelt- und Klimapolitik von großem Vorteil. Nur wenn solche Informationen vorliegen, können private und öffentliche Ressourcen in Städten deutlich effizienter als bisher eingesetzt werden. ■

Der vollständige Artikel kann in „Städte in Zahlen 2013“ sowie auf der Website des Städtebundes gelesen werden. Den Bericht zum Projekt finden Sie auf: <http://www.klimafonds.gv.at/foerderungen/projektbericht/forschung/>

¹ Smart City PROFILES wurde im Rahmen der 2. Ausschreibung von Smart Energy Demo – FIT for Set 2, eine Initiative für intelligente, urbane Regionen des Klima- und Energiefonds der österreichischen Bundesregierung, ausgeschrieben und umgesetzt.

Das Programm hat unter anderem zum Ziel vorhandenes Wissen zu „Smart Cities“ sowie die laufend in den Einzelprojekten erarbeiteten Ergebnisse allen Städten und Regionen zur Verfügung zu stellen.

Dies wird durch den ständigen Ausbau der Webplattform www.smartcities.at, Vernetzungsveranstaltungen sowie Begleitmaßnahmen in Form von themenorientierten Studien und Konzepten gewährleistet.

² Amstetten, Bregenz, Bruck/Mur, Feldkirch, Graz, Hartberg, Linz, Salzburg, Villach, Wien, Wolkersdorf, Wörgl

³ Amstetten, Bregenz, Bruck/Mur, Linz, Salzburg, Wien

⁴ Die Grundlage bildeten öffentlich verfügbare Daten aus amtlichen Statistiken, bei den Projektsachverständigen vorliegende Daten oder eigene Nachhebungen mit Unterstützung der Städte.

⁵ www.klimafonds.gv.at/foerderungen/projektbericht/forschung/, Stand Oktober 2013, auf der angegebenen Webseite wird ein Link zu den einzelnen Stadtprofilen und weiteren Ergebnissen führen

⁶ Die beste Performance ist jedoch immer auf das Sample bezogen und stellt nicht notwendigerweise den grundsätzlich bestmöglichen Wert eines Indikators dar. Jede Stadt kann den bislang besten Wert, den eine Stadt aufweist, sehr wohl weiter ausbauen.



NEU

König

Der Zweitwohnsitz im österreichischen Recht

2012 607 Seiten, A4, 12,90 €

DER AUTOR
Dr. Martin König, LL.M., ist Rechtsanwalt und Experte für Immobilienrecht und Grundstücksrecht. Er ist Mitglied im Österreichischen Anwaltsverband und im Bundesverband der Rechtsanwälte.

Zusammenfassung der praxisrelevanten Rechtsgrundlagen

Ziel des Buches ist es, dem Leser eine praxisrelevante Zusammenfassung der Rechtsgrundlagen zu den Zweitwohnsitzen zu bieten. Das Buch enthält die wesentlichen Bestimmungen des Bundesgesetzes über die Zweitwohnsitze sowie die entsprechenden Bestimmungen der Bundesländer. Es ist eine wertvolle Hilfe für die Praxis und für die Vorbereitung von Rechtsentscheidungen.

► Rechtsgrundlagen
► Aufbau des Zweitwohnsitzes
► Eintragung des Zweitwohnsitzes in das Grundbuch
► Grundsteuer und Grundschulden
► Abgrenzung des Zweitwohnsitzes

► Umwandlungsverfahren
► Abgrenzung des Zweitwohnsitzes
► Abgrenzung des Zweitwohnsitzes

Onlineshop/E-Books: www.lindeverlag.at
Online-Produkte: www.lindeonline.at Telefon: 01-24630

www.hollu.com'. The company is 'Julius Holluscheck GmbH' with contact information: A-6170 Zirl, Salzstraße 6, Tel. +43 5238 52800-0, www.hollu.com. The logo 'hollu' is at the bottom right." data-bbox="744 491 969 915"/>

UNSERE ERFAHRUNG UND KOMPETENZ MEHRFACH FÜR SIE GEPRÜFT UND BELEGT.

NEU DIE INNOVATION IN DER BODENREINIGUNG! Download Produktfolder ClaraClean 2.0 unter www.hollu.com

Der Spezialist für Sauberkeit, Hygiene und Wohlbefinden.
Julius Holluscheck GmbH · A-6170 Zirl · Salzstraße 6 · Tel. +43 5238 52800-0 · www.hollu.com

hollu

EINE NEUE HERAUSFORDERUNG FÜR DIE STÄDTE:

Smart Governance

Städte werdet smart! Seit bald zehn Jahren geht diese neue, brillante und facettenreiche Idee um. Sie ist heute das neue „Leitmotiv“ in den Diskussionen über die Städte und deren Zukunftsfähigkeit.

a.o. Univ.-Prof. Werner Pleschberger, BOKU Wien & Mag. Thomas Prorok, KDZ – Zentrum für Verwaltungsforschung



Viele große und auch mittlere Städte entwickeln – noch nicht flächendeckend (!) – Strategien, Projekte und Maßnahmen zur Umsetzung. Immer wieder werden städtische Projekte der Veränderung (Modernisierung) als smart ausgelobt, aber deren reale Substanz bleibt manchmal undeutlich.

Smart ist eine Stadt, die traditionelle Technologien und neue drahtlose IKT verwendet, um urbane Prozesse und Dienstleistungen effizienter, innovativer und intelligenter zu gestalten. Eine um-

fassendere Definition beschreibt eine Stadt als smart, wenn ihre Investitionen in das menschliche und soziale Kapital und in die traditionelle und moderne Kommunikationsinfrastruktur das wirtschaftliche Wachstum, die Lebensqualität, den klugen Umgang mit Ressourcen fördern, vorangetrieben durch partizipative Governance¹. Sie steht für die kluge Macht der Intervention in urbane Verhältnisse durch die Nutzung technologischer Potenziale und die Ausrichtung auf neue Formen und Verfahren der Leistungsproduktion und politischen Entscheidungsfindung in einer Stadt.

Fünf Rollen der Smart City²

Fünf Rollen muss eine Smart City bedienen, will sie dem *smart* gerecht werden:

- **Ermöglicher:** Förderung der Entwicklung und Anwendung von lokal angepasster IKT und der notwendigen Netzinfrastruktur; Entwicklung neuer Formen der Produktion und Verteilung von Dienstleistungen (z.B. im Energiesektor, in dem der Strom-Konsument zum prosumer wird, der in seinem Haushalt Energie erzeugt und einspeist und den Energieverbrauch jederzeit abrufen kann, der unterstützt durch Apps Schlaglöcher sachgerecht fotografieren und an die Verwaltung melden und diese ihrerseits umgehend antwortet, usw.). Man stelle sich futuristisch eine kabellose, mit Sensoren bestückte Stadtlandschaft vor, die eine ausgeklügelte Software oder das Cloud Computing verwendet, um individuelle Bewegungen von GPS tragenden StadtbewohnerInnen und aggregierte Prozesse und Folgen (z.B. Staus) in einem großen öffentlichen Datencenter („Big Data“) in real time rund um die Uhr zu erfassen, zu speichern, auszuwerten und zu optimieren – was die Stadt analog einer intelligenten Maschine funktionieren lassen soll.

- **Akteur des radikalen innovativen Wandels:** pro-aktive („unternehmerische“) Reorganisation der Stadt; permanente Messung der Leistungsfähigkeit sowie Rückkoppelung der Ergebnisse zur Verbesserung von Effektivität und Effizienz der Dienstleistungen und deren Beiträge zu den Zielen einer Smart City.

- **Kommunikator:** öffentliche Informationen werden schnell und avanciert mit neuen Technologien zugänglich gemacht (Social Media, usw.); die BürgerInnen und Haushalte werden zu InformantInnen über die Probleme in ihrer Stadt.

- **Netzwerke mit großen Unternehmen:** Zum Mehrwert des Gesamtsystems Stadt arbeiten private und öffentliche Unternehmen gemeinsam an neuen und innovativen Lösungen, die sie so besser bewerkstelligen können (z.B. Verkehrs- oder Energienetze).

- **Schule der Demokratie:** Die Offenheit der Daten der Stadtregierung, der Umgang mit IT und Apps, der ermöglichte einfache Einblick in politische und administrative Entscheidungen (Transparenz) ist Anliegen, was die BürgerInnen zur informationsgestützten politischen Teilhabe befähigt, deren Artikulationen ungefiltert und real time im System Stadt relevant werden können und den urbanen politischen Prozess demokratisieren.

Smart Governance – fünf Herausforderungen:

Stadtentwicklung wird Systemmanagement!

Smart Governance ist eine umfassende Strategie und Perspektive für die gesamte Stadt, keine neue urbane „Hinzufügung“. Basierend auf der Kenntnis datenbasierter Verbindungen, Netzwerke und der Integration von Daten können die systemweiten Effekte von Maßnahmen für die Stadt modelliert und deren Folgen abgeschätzt werden. Die intelligente Stadtplanung beeinflusst die EntscheiderInnen und befähigt sie, bessere Lösungen zu produzieren, bei denen politische Gesichtspunkte zugunsten einer wissensbasierten und lernenden Stadtpolitik in den Hintergrund treten.

Integration, joined-up der Verwaltung!

Koordinierung, Kommunikation, Vernetzung und Integration sind Programm einer smarten Stadt. Die Prämisse gilt auch für das administrative System. Wie im Gesamtstaat sind viele kommunale Einheiten

fragmentiert. Die Koordination über Abteilungsgrenzen hinaus (z.B. Verkehr, Umwelt, Wohnen) findet rudimentär statt. Das Bild der Fragmentierung zeigt sich bei der systemweiten Integration der angewandten Technologien und bei der Informationsteilung, zu der auch in einem paradoxen Effekt die NPM-Reformen der Vergangenheit beigetragen haben (Stichwort: Aufsplittung der Verwaltung in „Unternehmenseinheiten“). Mit anderen Worten: die intersektorale und interorganisatorische Koordinierung, Vernetzung der Verwaltung ist ein „smarter“ Ansatzpunkt für Reformen! Hier können die Potenziale der neuen Technologien unterstützend wirken, um die Aufgaben der Re-Integration zu bewältigen. Somit bedarf es einer offenen inneren Verwaltungskultur, die administrative Einheiten als kommunizierende Gefäße auffasst, unter Einschluss formal ausgegliederter und privater Leistungserbringer.

Mehr Servicenutzen mit den BürgerInnen generieren!

Leistungen der Daseinsvorsorge sind ein essentielles Element des kommunalen Handelns. Die Smart City bezieht die NutzerInnen kommunaler Dienstleistungen permanent in die Produktion und Weiterentwicklung der Services mit ein. Die Services sollen besser, intelligenter und bedürfnisnäher werden, was ein aktives administratives Informationssuchen erfordert. Es müssen Informationen eingeholt und zeitnah ausgewertet werden. Die BürgerInnen sollen für ihre Probleme nur „einmal“ fragen müssen und sie erhalten nutzenstiftende Servicepakete. Zugleich sind die BürgerInnen „Ko-Produzenten“. Das Melden von Straßenschäden an die Stadtverwaltung mittels GPS-gestütztem Smartphone ist auf dem Weg, ein Standard-Feature zu werden. Smart Meters, die den Energieverbrauch der Haushalte ständig beobachten, erlauben die flexible Optimierung (Senkung) des Verbrauches oder geben verbrauchsorientierte Informationen an die großen Versorger weiter, die mit den Informationen die Versorgung optimieren können. Die Innovationen verbessern die wirtschaftliche und politische Effizienz des öffentlichen Sektors, weil die bisherige sek-

torale Logik der Produktion von öffentlichen Dienstleistungen verändert wird und ein monetärer und qualitativer Zusatznutzen für die öffentliche Wohlfahrt entsteht.

Open Government

Transparenz des Regierungshandelns ist ein altes Ziel und langer Trend in westlichen Systemen. An sich sind heute große Potenziale für die elektronische Transparenz des kommunalen Handelns gegeben, die noch ausgeschöpft werden können. Durch die neuen IKT kann die Transparenz gesteigert werden. Die Türen stehen offen, um mit den noch vielen geschlossenen Files der Verwaltung und Politik voranzukommen und dem Ziel des Open Government (als Einheit von Regieren und Verwalten) näherzukommen. Regierungsinformationen werden mit den BürgerInnen geteilt, wo und wann diese es wollen.

Analog den Innovationsplattformen von erfolgreichen Unternehmen begegnen sich BürgerInnen, Interessierte, Unternehmen oder VerwaltungsmitarbeiterInnen auf einer gemeinsamen elektronisch gestützten Plattform. Sie tauschen Informationen und Meinungen aus, debattieren Probleme und suchen nach einem Mehrwert für gemeinsame Probleme, anstatt ein altes Rad neu zu erfinden.

Die Städte stellen proaktiv „ihre“ Daten in maschinenlesbaren Formaten zur Verfügung und ermöglichen die Weiterverwendung durch BürgerInnen, Firmen oder zivilgesellschaftliche Gruppen. Die mobile Phone-Revolution ermöglicht die offene Interaktion mit praktischen AnwenderInnen oder den „nur“ Interessierten. Offene Haushalte, offene Statistiken (von Luftgüte über kommunale Wohnungsangebote, Kriminalitätsraten bis hin zu Ergebnissen von Inspektionen von Gebäuden) und einfachster Zugang zu Informationen über das Verwaltungshandeln schaffen Transparenz und bilden die informationelle Grundlage für politische Teilhabe.

Smart und open ergänzen sich auch in einer ökonomischen Betrachtung. Open Government Data will Wirtschaftsimpulse setzen: Einen Wachstumsschub von jährlich 40 Milliarden Euro erwartet sich

die EU-Kommission durch die Öffnung von Verwaltungsdaten für die EU-Wirtschaft¹. Innovative Start-ups nutzen die Daten und entwickeln Services und Businessmodelle. Werbefinanzierte Apps können eines davon sein. Die Smart City baut auf der Vernetzung mit den innovativen Unternehmen der Region auf, denn umfassende Energie- oder Verkehrslösungen lassen sich nur in Entwicklungsgemeinschaften zwischen öffentlichem Sektor und Wirtschaft finden und finanzieren. Hier bedarf es der Kapazität zumindest der beiden Sektoren. Smart müssen demnach auch die Unternehmen und muss die Zusammenarbeit zwischen Stadt und Unternehmen sein.

Neue Partizipation

Transparenz fördert Partizipation. Der weitere demokratische „Hauptpunkt“ ist: wie kann Partizipation so gestaltet werden, dass sie für die BürgerInnen bedeutungsvoll wird, d.h. diese können das alltägliche kommunale Handeln und die Zukunft ihrer Stadt praktisch und strategisch mitgestalten und beeinflussen. Open Government ist ein erster Schritt, der über die bisherigen informationsorientierten Formen der web-basierten Partizipation hinausführen muss, die den BürgerInnen eine eher passive Rolle zuwies. Es sind Verbesserungen der alten Formen und Verfahren notwendig und es müssen neue eingeführt, umgesetzt und aus ihnen gelernt werden, will die Stadt das Smart Governance voranbringen und den Zukunftsoptimismus einer Smart City leben. Am Horizont wird die Verschiebung von Macht und Kompetenz im Verhältnis zwischen urbaner Bürgerschaft und dem System der kommunalen Institutionen denkbar und sichtbar, was die Konsequenz von Partizipation ist und die Partizipation aller StadtbürgerInnen stimulieren kann. ■

¹ Caragi, A. et al: Smart cities in Europe, Journal of Urban Technology, 18 (2): 65-82; Übersetzung durch die Autoren.

² Die Ausführungen greifen hier zurück vor allem auf Ferro E., Caroleo B., Leo M., Osella M., Pautasso E. (2013) „The Role of ICT in Smart City Governance“ International Conference for E-Democracy and Open Government, Krems, Austria; Kurzfassung des Erstautors unter <http://enricoferro.blogspot.co.at/2012/10/the-role-of-ict-in-governance-of-smart.html> (aufgerufen am 14. 9. 2013).

³ Digital Agenda: Commission's Open Data Strategy, Questions & answers European Commission - MEMO/11/891 12/12/2011.



In einer neuen Heimat von vorne beginnen. Das musste auch der 19-jährige Ahmet, als er vor einem halben Jahr nach Wien gekommen ist. Doch „StartWien“ hat ihm geholfen. Mit Sprachkurs, persönlicher Beratung und Infoveranstaltungen. Seit 2008 begrüßt und begleitet die Stadt Wien ZuwanderInnen mit diesem Programm.

Neubeginn in neuer Heimat

Deutsch lernen, die eigene Ausbildung beruflich nutzen und die wichtigsten Infos für den Alltag – das wünschen sich Menschen, die nach Wien kommen. Die Stadt begleitet ZuwanderInnen vom ersten Tag an.



WIEN IST VIELFALT. MA 17

Mehr Infos & Kontakt

Alle Informationen und Downloads finden Sie auf www.sprachen.wien.at

MA 17 – Abteilung für Integration und Diversität, Telefon 01/4000-81510



Alle Infos, Angebote und Downloads zur Integrationspolitik der Stadt Wien auf einen Blick. Scannen Sie mit Ihrem Handy diesen QR-Code. Er führt Sie direkt auf www.sprachen.wien.at.

Broschüre „Sprache & Bildung“

- Erklärung des Wiener Modells
- Alle Angebote auf einen Blick
- kostenlos bestellen bei der MA 17

Wiener Sprachen App

- Übersetzungshilfe (z. B. für E-Mail und SMS)
- 450 Phrasen und Begriffe aus dem Alltag
- 5.000 Hördateien in acht Sprachen (u. a. Deutsch, BKS, Türkisch, Polnisch, Kurdisch)

LesepatInnen-Projekt

- Muttersprachliche LesepatInnen gesucht
- Mehrsprachigkeit fördern

„StartWien“-Programm

- Startcoaching (persönliches Gespräch in 24 Sprachen, Vermittlung passender Deutschkurse, Wiener Bildungspass, 3 x 100 Euro Sprachgutscheine der Stadt Wien etc.)
 - Neun Info-Module (muttersprachliche Infoveranstaltungen, persönliche Beratungsgespräche)
- www.startwien.at



Stadt Wien
Wien ist anders.

Energieeffizienz von Gebäuden europaweit verbessern

TRACE: Ein EU-Projekt versucht durch Dialog, Know-how-Transfer und Erfahrungsaustausch südosteuropäische Gebietskörperschaften auf regionaler und lokaler Ebene bei der Umsetzung der Gebäudeeffizienzrichtlinien der EU zu unterstützen. Ziel ist, die Energieeinsparungspotenziale im Gebäudesektor europaweit gemeinsam zu erkennen und erste Maßnahmen umzusetzen.

Mag. (FH) Bernadette Tropper-Malz, MAS, KDZ – Zentrum für Verwaltungsforschung

Aktuell fallen dem Bausektor 40 Prozent des Energieverbrauches und der CO₂-Emissionen der Europäischen Union zu. Durch einige kostengünstige bauliche Maßnahmen könnte europaweit der Energieverbrauch von Gebäuden relativ rasch gesenkt werden und damit das Wohlbefinden der EU-Bürgerinnen und -Bürger gesteigert werden. So ist die Steigerung der Energieeffizienz von Gebäuden ein besonders erstrebenswertes Energieziel der Europäischen Union. Um baldigst Verbesserungen der Gebäudeeffizienz flächendeckend in den EU-Mitgliedstaaten zu erreichen, wurde seitens der Europäischen Kommission eine Gebäudeeffizienzrichtlinie erlassen, die 2002 und zuletzt 2010 aktualisiert wurde (EPBD - COM 2002/91/EG und 2010/31/EG Neufassung KOM). Zur Umsetzung dieser Richtlinien sind in den EU-Mitgliedstaaten Verwaltungen auf allen Gebietskörperschaftsebenen – nationale, regionale und lokale – gefordert. Einige Staaten sind in der Umsetzung der Richtlinien bereits weit fortgeschritten, während andere sich noch im Anfangsstadium befinden.

Projekt TRACE

Um Gebietskörperschaften Südosteuropas bei der Umsetzung der Gebäudeeffizienzrichtlinien zu unterstützen wurde das Projekt TRACE ins Leben gerufen. TRACE steht für „Transnational cooperation for the

improvement of buildings energy performance and efficiency“ und ist ein Förderprojekt im Rahmen des transnationalen EU-Kooperationsprogramms „South East Europe“. Innerhalb des Projektzeitraumes, November 2012 bis Oktober 2014, wollen die 13 Projektpartnerorganisationen¹ unter dem Lead der Stadt Piraeus, lokale und regionale Verwaltungen in Südosteuropa bei der Entwicklung von Maßnahmen und Mechanismen zur Verbesserung der Energieeffizienz von Gebäuden fördern und unterstützen.

Dieses übergeordnete Ziel des Projekts wird durch die Entwicklung einer transnationalen Partnerschaft erreicht, die den Austausch von Erfahrungen, Wissen und von bewährten Praktiken fördert sowie die Umsetzung gemeinsamer Gebäudeeffizienz-Aktionen erleichtert. Die wesentlichsten Aktivitäten, die im Zuge des Projektes stattfinden, sind:

- Veranstaltungen, Study-Visits, transnationale Workshops und Seminare zum Wissenstransfer und Erfahrungsaustausch
- Best-Practices im Zusammenhang mit der Verbesserung der Energieeffizienz in Gebäuden (z.B. Regeln und Vorschriften, Anreizsysteme für energieeffiziente Investition) werden gesammelt und analysiert
- Umfragen und Feldforschungen zu unterschiedlichen Aspekten der Gebäudeenergieeffizienz

- Territoriale, operative Pläne und politische Empfehlungen zur Energieeffizienzsteigerung von Gebäuden werden entwickelt

- Netzwerke von Energie-Investment-Foren werden eingerichtet

- Um das Bewusstsein bei den wichtigsten Interessengruppen zu erhöhen, sind die Projektergebnisse öffentlich zugänglich – v.a. auf der Projekt-Website www.see-trace.eu – und werden aktiv in Veranstaltungen kommuniziert.

Aktuell werden im Rahmen des Projekts diverse Fragen rund die Umsetzung von Energieeffizienz in Gebäuden (z.B. Rolle der öffentlichen Verwaltung, Zusammenarbeit der unterschiedlichen Gebietskörperschaftsebenen) gesammelt und die Ergebnisse der einzelnen Partnerstaaten analysiert und gegenübergestellt. Österreich ist im TRACE-Projekt durch die beiden Projektpartner KDZ-Zentrum für Verwaltungsforschung und Forschungsinstitut für Raum- und Immobilienwirtschaft der Wirtschaftsuniversität Wien vertreten. Mit ersten Ergebnissen des TRACE-Projekts ist Ende 2013 zu rechnen.

Projekt-Website: www.see-trace.eu.

¹ aus Albanien, Bosnien-Herzegowina, Bulgarien, Kroatien, Griechenland, Italien, Rumänien, Slowenien, Österreich

Infos:

Programm: SEE – South East Europe
Ansprechstelle in Österreich:
ÖROK – Österreichische Raumordnungskonferenz
<http://www.oerok.gv.at/contact-point/south-east-europe.html>



Urban Cities 2.0:

Herausforderungen für Städte, Kommunen und Architekten

„Grüne“ Abgrenzungen mit Pflanzenbehältern schaffen



Guerilla Gardening, Urbanisierung, Lebensraum Stadt, Schaffung von Spielräumen, Freiraumplanung – der Fokus auf Funktionalität des Wohnraums ist nicht mehr aktuell und entwickelt sich weiter zu urbanen Städten.

Wo früher die Schaffung von großen Wohnkomplexen mit der Aufnahme möglichst vieler Personen im Vordergrund stand und weniger die attraktive Gestaltung von Lebensräumen, so hat sich dieses Blatt in den letzten Jahren gewendet. Mit der Wiederentdeckung der Stadt als Lebensraum, einem Trend, der nicht nur in Österreich und Europa immer weiter zunimmt, stehen Städte und Kommunen aktuell vor völlig neuen Herausforderungen.

Urbanisierung heißt einer der großen Trends unserer Zeit. Immer mehr Menschen – jung wie alt – zieht es in die Städte. Damit wird auch die Lebensqualität in urbanen Räumen immer wichtiger. „Eine funktionale und attraktive Gestaltung des urbanen Umfelds ist für Städte und Gemeinden heute unverzichtbar. Fla-

niermeilen und Plätze ohne Aufenthaltsqualität werden von der Bevölkerung kaum noch angenommen“, so Joachim Pollanz, Geschäftsführer der Ziegler Außenanlagen GmbH. Mit der Produktlinie „street furniture“ will Ziegler mehr Bewusstsein dafür schaffen, dass gute Funktionalität, Haltbarkeit und hochwertige Materialien mit hohem ästhetisch-gestalterischem Anspruch vereinbar sind.

Damit es nicht zu einer Verwaisung von eigentlich attraktiven Flächen kommt, helfen nach der Erfahrung des Experten oft schon einfache Mittel wie Sitzbänke, die zum Verweilen einladen, Pflanzbehälter, die ein Stück Natur in die Stadt holen, zusätzliche Abfallbehälter oder Poller und Fahrradabstellanlagen gegen wildes Parken. „Zunehmend wichtig ist dabei nicht nur die Zweckmäßigkeit, sondern auch eine optisch attraktive Gestaltung“, so Pollanz. „Ein gutes Design kann dazu beitragen, das Image eines Standorts gezielt

aufzuwerten und sorgt für ein angenehmes Umfeld.“ Davon profitieren sowohl Einwohner und Touristen, als auch Immobilienbesitzer, Geschäfte, Restaurants und Unternehmen. Um Städte attraktiver und lebenswerter zu machen arbeitet der Spezialist für Außenanlagen Ziegler bereits seit Jahren mit renommierten Designern zusammen. Ziel dabei ist nicht nur die Gestaltung von einzelnen Elementen, sondern die Erarbeitung eines Gesamtkonzepts, in die sich zum Beispiel die neuen E-Bike-Ladestationen des Unternehmens harmonisch einfügen. Eigens dafür wurde die Ziegler-Jubiläumsbroschüre „Street furniture – street furniture“ herausgegeben, die auf www.streetfurniture.at/katalog gratis bestellt und online durchgeblättert werden kann.



Begrünte Sitzbereiche werten auf und bringen Leben auf Plätze



KONTAKT:

Joachim Pollanz | Geschäftsführer
Ziegler Außenanlagen GmbH
Betriebsstraße 13 / Top 23
A-4844 Regau

Offenes Wissen in der Smart City

Die Smart City soll die Antwort auf die Herausforderungen für Städte des 21. Jahrhunderts sein und benötigt als zentrale Ressource offene Daten, um Innovation und Partizipation zu ermöglichen und sechs verschiedene Handlungsfelder miteinander zu vernetzen.

Mag. Bernhard Krabina, KDZ – Zentrum für Verwaltungsforschung

Die Smart City ist in aller Munde. Sie soll die Antwort auf die Herausforderungen für Städte des 21. Jahrhunderts sein und steht beispielsweise in Wien ganz oben auf der politischen Agenda¹. 2007 wurde bereits ein erstes Städte-Ranking für mittlere europäische Städte (100.000 bis 500.000 EinwohnerInnen) erstellt, in dem Linz, Salzburg, Innsbruck und Graz unter die Top 15 von insgesamt 70 untersuchten Städte gereiht wurden. Von einer Smart City kann man sprechen, „wenn die Investitionen in das Human- und Sozialkapital und in traditionelle Transport- und moderne Kommunikationsinfrastruktur (ICT) zu einem nachhaltigen ökonomischen Wachstum und einer höheren Lebensqualität führen. Dies soll mit einem vernünftigen Umgang natürlicher Ressourcen und einer partizipativen Governance einhergehen.“² Die sechs Handlungsfelder der Smart City sind

- Smart Economy (Wettbewerbsfähigkeit),
- Smart People (Sozial- und Human-Kapital),
- Smart Governance (Partizipation),
- Smart Mobility (Transport and ICT),
- Smart Environment (natürliche Ressourcen) und
- Smart Living (Lebensqualität).³

Open Data als Ressource

Frei verfügbare Daten sind eine wesentliche Quelle für offenes Wissen, Innovation und Partizipation. In einem digitalen Offenheitsindex (Digital Openness Index, do:index) soll der Beitrag öffentlicher Körperschaften zu digitalen Gemeingütern (wie Daten, Informationen,

Wissen, Infrastruktur) sichtbar und vergleichbar gemacht werden. Auf Basis einer breiten und in Teilbereiche gegliederten Indikatorenmatrix soll ein Ranking von ausgewählten Gebietskörperschaften aus Deutschland, Österreich und der Schweiz erstellt sowie ein Softwaretool zur Selbsteinstufung nicht gelisteter Kommunen entwickelt werden.⁴ Mit insgesamt über 650 veröffentlichten Datensätzen von Wien, Linz, Engerwitzdorf, Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Salzburg und Kremsmünster gibt die kommunale Ebene das Tempo bei Open Government Data vor.⁵ Die Open Knowledge Foundation Austria⁶ arbeitet in Kooperation mit der Wikimedia Foundation und der Kooperation OGD Austria⁷ am Aufbau eines Datenportals für Wirtschaft, NGOs und Zivilgesellschaft.

Darüber hinaus hat im Oktober der Auftakt zur österreichischen OpenGLAM-Arbeitsgruppe in Wien stattgefunden.⁸

Im Zentrum steht dabei die Öffnung von digitalen Inhalten und beschreibenden Metadaten kultureller Institutionen (Galerien, Bibliotheken, Archive und Museen). Im Juni 2013 wurde vom EU-Parlament eine Novelle zur PSI-Richtlinie verabschiedet, die ein klares Bekenntnis zu Open Data darstellt und sich direkt auf kulturelle Institutionen wie Museen, Archive und Bibliotheken (GLAM) auswirkt, da sie den Geltungsbereich der Richtlinie auf eben diese Institutionen ausdehnt. Die Richtlinie muss bis spätestens Juli 2018 in nationales Recht umgesetzt werden und wird in weiterer Folge von der EU-Kommission in regelmäßigen Abständen überwacht.⁹ Im schon zum dritten Mal veranstalteten gov2.0camp Vienna¹⁰ war am 29. November in Wien auch diesmal wieder die Verzahnung von Government 2.0, Open (Government) Data und Smart City Thema dieser interdisziplinären Veranstaltung.



Name	Anzahl Datensätze	Letzte Änderung auf data.gv.at
Land Wien	120	09.10.2013
Land Linz	120	09.10.2013
Land Salzburg	120	09.10.2013
Land Tirol	120	09.10.2013
Land Vorarlberg	120	09.10.2013
Land Steiermark	120	09.10.2013
Land Kärnten	120	09.10.2013
Land Burgenland	120	09.10.2013
Land Oberösterreich	120	09.10.2013

Abbildung 1: data.gv.at – das österreichische OGD-Portal

Medienkompetenz in der School of Data

Doch nicht nur die Verfügbarkeit von digitalen Ressourcen ist für die Smart City ausschlaggebend, auch die Kompetenz, mit diesen Ressourcen umgehen zu können. Nach internationalem Vorbild wurde daher die School of Data Austria¹¹ gegründet, die den Pilotlehrgang für Open-Data-ExpertInnen anhand des Themenfokus Bildung anbietet. Der Lehrgang bietet Bediensteten der öffentlichen Verwaltung, PolitikerInnen, JournalistInnen, Hackern und IT-Spezialisten sowie BürgerInnen einen interdisziplinären Zugang zum Umgang mit offenen Daten: von der Entstehung über die Veröffentlichung und Verwendung bis zu Darstellung und Interpretation. Offene Daten tragen in allen Handlungsfeldern



Abbildung 2: Die Arbeitsgruppen der Open Knowledge Foundation Austria

der Smart City dazu bei, dass die nötigen digitalen Ressourcen vorhanden sind, um Innovationen anzuregen sowie neue Anwendungen und Darstellungsmöglichkeiten zu ermöglichen. In einer vernetzten, offenen und interdisziplinär agierenden Stadt tragen zahlreiche spannende Initiativen und Projekte dazu bei, die Städte zu Smart Cities – und damit fit für das 21. Jahrhundert – zu machen. ■

¹ Vgl. <https://smartcity.wien.at/> [Download: 10.10.2013]

² Vgl. Jackel/Bronnert, 2013, „Die digitale Evolution moderner Großstädte. Apps-basierte innovative Geschäftsmodelle für neue Urbanität“.

³ Vgl. Griffinger, et. al, 2007, „Smart cities. Ranking of European medium-sized cities“ www.smart-cities.eu/download/smart_cities_final_report.pdf [Download: 10.10.2013]

⁴ Vgl. <http://www.do-index.org> [Download: 10.10.2013]

⁵ Vgl. Krabina, 2013, „Städte in der Wissensgesellschaft“ ÖGZ 06/2013

⁶ Vgl. <https://www.wikimedia.at> [Download: 10.10.2013]

⁷ Vgl. www.okfn.at, www.wikimedia.at/, www.data.gv.at/hintergrund-infos/cooperation-ogd-oesterreich/ [Download: 10.10.2013]

⁸ Vgl. <http://okfn.at/arbeitsgruppen/arbeitsgruppe-open-glaml/> [Download: 10.10.2013]

⁹ Vgl. <http://okfn.at/2013/09/03/welche-auswirkungen-hat-die-novelle-der-psi-richtlinie-fur-bibliotheken-museen-und-archiv/> [Download: 10.10.2013]

¹⁰ Vgl. http://www.barcamp.at/Gov2.0camp_Vienna_2013 [Download: 10.10.2013]

¹¹ Vgl. www.schoolofdata.at [Download: 10.10.2013]

Auch während der Feiertage sind wir  wo Sie uns brauchen.



Über 200.000 Gemeindebedienstete Österreichs in über 200 Berufsgruppen sind 365 Tage im Jahr da, wo Sie sie brauchen.

Die Gemeindebediensteten.

www.wirsindda.at



Eine Initiative der GdG-KMSfB

STRUKTURIERTE GEMEINDEENTWICKLUNG AM BEISPIEL VON WÖRGL IN TIROL:

BürgermeisterInnen das Leben erleichtern

„Gemeindeentwicklung“ klingt nur aufs erste Hören abstrakt. Tatsächlich geht es dabei um nichts anderes, als Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern dabei zu helfen, ihre Arbeit sinnvoll strukturiert und zum nachhaltigen Wohle der Menschen in ihren Gemeinden zu machen.

Walter Peer, Geschäftsführer Communalp GmbH

Preisfrage: Was ist der härteste politische Job der Welt? Bundeskanzler von Österreich? Präsident der Vereinigten Staaten von Amerika? Alles sicher nicht einfach, aber trotzdem knapp daneben! Der härteste politische Job der Welt ist wahrscheinlich Bürgermeister bzw. Bürgermeisterin einer österreichischen Gemeinde. Der/Die BürgermeisterIn ist für alles zuständig: für jedes kleine Wehwehchen der einzelnen BürgerInnen ebenso wie für jedes große strukturelle Problem der Gemeinde. Er/Sie muss die verschiedensten, oft diametral entgegengesetzten (politischen) Interessen unter einen Hut bringen.

Sein/Ihr finanzieller Spielraum ist meistens klein, eigentlich fast immer zu klein. Er/Sie muss sich in einem schier unüberschaubaren Labyrinth von Gesetzen und Vorschriften zurechtfinden, sollte nicht nur die Gegenwart bewältigen, sondern auch noch visionäre Antworten auf zukünftige Herausforderungen haben. Und dann muss er/sie sich für sein Tun und Lassen auch noch tagtäglich vor den WählerInnen verantworten, denn als BürgermeisterIn – selbst einer mittelgroßen Stadt – kann man sich nicht hinter einem großen Verwaltungsapparat verstecken, sondern ist immer höchstpersönlich gefordert.

Gemeindeentwicklung

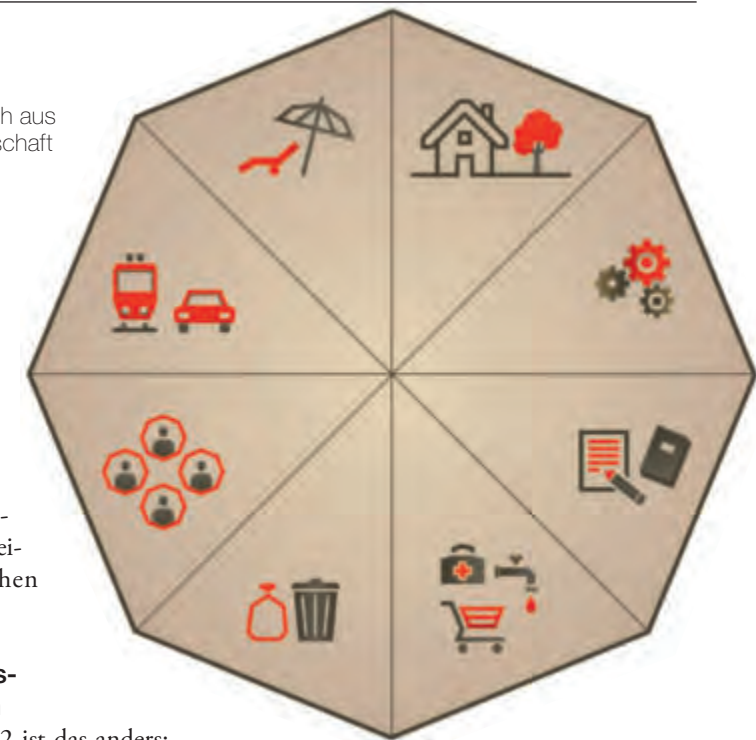
Die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister, die ich in meiner Zeit als Innsbrucker Verkehrstadtrat kennenlernen und mit denen ich zusammenarbeiten durfte, haben sich den Herausforderungen ihres Jobs allesamt beherzt und mit enormem Einsatz gestellt – und waren dennoch zwangsläufig oft ein wenig überfordert. Diese Beobachtung und Erfahrung war meine eigentliche Motivation, die Communalp GmbH zu gründen.

„Gemeindeentwicklung“ ist ein Begriff, der aufs erste Hören möglicherweise abstrakt klingt. Tatsächlich handelt es sich dabei um etwas sehr Konkretes: Wir machen Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern das Leben einfacher, indem wir ihnen dabei helfen, ihre Probleme zu lösen und Ihre Ideen so umzusetzen, dass das Leben für die Menschen in ihren Gemeinden besser wird. Wir unterstützen die Gemeindeführungen dabei, Potenziale freizusetzen und KritikerInnen einzubinden. Mit unserer Hilfe kann sich ein Dorf oder eine Stadt zu einer regelrechten Vorzeigegemeinde in einer Region entwickeln.

Potenziale erkennen

Jede Gemeinde, auch die kleinste und finanziell ärmste, hat Entwicklungspotenzial. Und jeder Mensch liebt seine Gemeinde: hat also Anliegen, Wünsche und Ideen, wie das Leben im Dorf oder in der Stadt zu verbessern wäre bzw. wohin sich die Gemeinde entwickeln soll. Zu beto-

Die Daseinsgrundfunktionen bilden sich aus den Lebensbedürfnissen einer Gesellschaft in Form von Raumanprüchen.



Die acht Daseinsgrundfunktionen

Seit Dezember 2012 ist das anders: Der Gemeinderat beschloss, eine Kooperation mit der Communalp einzugehen und damit einen strukturierten Gemeindeentwicklungsprozess einzuleiten. Sinn der Kooperation ist es, nicht an der Konzepterstellung zu verdienen, sondern gemeinsam einen Mehrwert zu erzeugen und dann gerecht aufzuteilen. Kontroll- und Ankerpunkt des Prozesses ist immer und war auch in Wörgl eine Steuerungsgruppe, der neben VertreterInnen der Gemeinderatsfraktionen auch VertreterInnen der Stadtwerke und das Führungspersonal des Stadtmtes angehörten. Im November 2013, also nicht einmal ein Jahr – aber 5.000 Arbeitsstunden, 38 Kilogramm Kopierpapier und ca. 950 Tassen Kaffee – später, konnten Wörgl und die Communalp einen Abschlussbericht fertigstellen. Leben an sich ist ein vielfältiger Prozess, ein hochkomplexes Gewebe aus unterschiedlichen Bedürfnissen und Wünschen. Für uns von der Communalp hat sich bewährt, alles, was wir anpacken, unter dem Gesichtspunkt der acht Daseinsgrundfunktionen zu betrachten: Wohnen, Arbeiten, Bildung, Versorgung (dazu gehören Handel, Gesundheit, Sicherheit, Energie, Dienstleistungen), Entsorgung, in Gemeinschaft leben, Mobilität und Erholung. Im Hinterkopf zu behalten sind immer zwei Fragen: Wo stehen wir? Und: Wo wollen wir hin? Die Communalp hat zunächst den Ist-Zustand in Wörgl erhoben, und zwar sowohl in der Außensicht durch

die Erhebung von Sekundärdaten wie auch in der Innensicht der Wörglerinnen und Wörgler, die wir in Interviews und Workshops befragt und eingeladen haben, uns ihre Expertise als BewohnerInnen der Stadt zur Verfügung zu stellen. Wer weiß schließlich besser als die Bürgerinnen und Bürger einer Gemeinde, was sie brauchen und wollen – und was nicht?

In einem nächsten Arbeitsschritt wurden die Ergebnisse dieser Erhebungen auf Basis der Daseinsgrundfunktionen katalogisiert und als konkrete Maßnahmen formuliert; diese wiederum haben wir in strukturelle, also nicht bauliche Maßnahmen und bauliche Maßnahmen unterteilt und der Steuerungsgruppe vorgelegt. Diese hat dann baulich umzusetzende Maßnahmen nach ihrer Dringlichkeit und Wichtigkeit geordnet. Für jene Projekte, die sich dabei als am dringendsten und am wichtigsten herauskristallisiert haben, hat die Communalp gemeinsam mit der Steuerungsgruppe schließlich geeignete Standorte gesucht und in Plänen verortet, um dann nach städtebaulicher Konzeption die rechtlichen und finanziellen Machbarkeiten darlegen zu können. Die Ergebnisse unserer gemeinsamen Arbeit und die Lösungsvorschläge für diverse baulich umzusetzende Maßnahmen liegen nun im oben erwähnten Abschlussbericht anschaulich aufbereitet und gegliedert vor. Für die Stadt Wörgl beginnt damit die Phase der Umsetzung. ■



Städteplattform Smart Cities and Regions

Die Smart-City-Initiative zeigt Lösungen für intelligente und zukunftsfähige Entwicklungen auf. Deren Finanzierung ist auch Thema der aktuellen Verhandlungen rund um die EU-Strukturfondsförderungen, die für die kommenden sieben Jahre auch die Themenbereiche Smart Cities und CO₂-Einsparungen betreffen.

DI Melanie Lutz, Österreichischer Städtebund



Architekt DI Markus Pernthaler, Experte Hans-Günther Schwarz (BMVIT), Klimafonds-GF DI Theresia Vogel, Stadtrat DI Dr. Gerhard Rüschi, Stadtbauamtsdirektor DI Mag. Bertram Werle und Projektleiter DI Kai-Uwe Hoffer (v.l.)

Im März 2013 im diesbezüglichen Entscheidungsprozess (STRAT.AT 2020) eine Fokusgruppe zum Thema „städtische Dimension“ initiiert. Das Ziel dieser Gruppe bestand darin, den Nutzen von Strukturfonds für Smart-Cities-Maßnahmen zu diskutieren.

Aufbauend auf diesem Diskussionsprozess beschlossen die Mitglieder des Österreichischen Städtebundes, sich künftig im Rahmen einer Arbeitsrunde namens „Smart Cities Städteplattform“ zusammenzuschließen. Neben der inhaltlichen Auseinandersetzung mit den Themen einer intelligenten und vorausschauenden Planung für die Stadt von morgen ging es auch darum, mit AkteurInnen von Bundes- und Landesabteilungen als Rahmen-, Gesetz- und Fördergeber in direkten Kontakt zu treten, um so die städtischen Anliegen ohne Umwege zu platzieren.

Durch die Veranstaltungsschiene „Städteplattform Smart Cities“ wurden unter der Schirmherrschaft des Österreichischen Städtebundes in vorerst drei gemeinsamen Veranstaltungen in Graz, Wien und Salzburg bestimmte Aspekte von Smart Cities and Regions als Schwerpunktthemen einer zukunftsorientierten, integrierten Stadtentwicklung gemeinsam diskutiert:

Smarte Mobilität: (v.l.n.r.) Thomas Madreiter, Planungsdirektor der Stadt Wien; Städtebund-Generalsekretär Thomas Weninger und Maria Vassilakou, Vizebürgermeisterin Wien.



- Smart City / städtische Dimension (Graz, 18. März 2013)
- (Smarte) Mobilität (Wien, 17. Juni 2013)
- Wohnen & Soziales (Salzburg, 9. Oktober 2013)

Städtische Dimension

Die Veranstaltung im Frühjahr 2013 war vor allem darauf ausgerichtet, den Mehrwert einer Implementierung der Smart-City-Konzepte in die operationellen Programme 2014-2020 darzustellen. Der Österreichische Städtebund hatte zu Beginn 2013 damit begonnen, in den Ländern Gespräche über eine mögliche Berücksichtigung der städtischen Projekte in den operationellen Programmen zu führen. Für Graz als eine der führenden Smart Cities in Österreich war die Veranstaltung auch ein weiterer wichtiger Schritt auf dem Weg zur Verwirklichung des zukunftsbeständigen Stadteils „Smart City Graz Mitte“. Die gemeinsam mit dem Städtebund ins Leben gerufene „Städteplattform Smart Cities“

sollte Kreativpotenzial und auch Förderungen für zukunftsbeständige Stadtentwicklung bündeln. Gemeinsam wollten die teilnehmenden Städte möglichst viele Förderungen für die Umsetzung von energieeffizienten, ressourcenschonenden und emissionsarmen Stadt- und Regionalentwicklungen erhalten – so lautet der Plan hinter der Gründung einer „Städteplattform Smart Cities and Regions“. Auch VertreterInnen des Bundes und zahlreiche Projektpartner des österreichischen Leitprojekts „Smart City Projekt Graz-Mitte“ tauschten mit den anderen TeilnehmerInnen nicht nur Ideen und Erfahrungen ihrer eigenen Smart-City-Anstrengungen aus, sondern versuchten sich auch für die Vergabe künftiger europäischer Fördermittel seitens der Europäischen Union fit zu machen.

Stadtrat Rüschi: „Schulterschluss stärkt jeden Einzelnen“

In Vertretung von Planungsreferent Bürgermeister Siegfried Nagl begrüßte Finanz- und Wirtschaftsstadtrat Gerhard Rüschi die TeilnehmerInnen und betonte die dynami-

sche Entwicklung der Stadt Graz, die seit mehr als einem Jahrzehnt permanent deutliche jährliche Bevölkerungszuwächse verzeichne: „Das schafft natürlich zusätzlichen Bedarf für Wohnraum, Arbeitsplätze und Infrastruktur!“ Eine Lösung für intelligente und zukunftsfähige Entwicklungen sei das Modell einer Smart City, die in Graz viele Väter habe. Zur Verwirklichung der Ideen brauche man eine Verknüpfung mit anderen Gebietskörperschaften, aber auch Förderungen aus Brüssel, die durch eine neue EU-Strategie zur stärkeren Berücksichtigung der Städte aus den Finanztopfen besonders im Fokus stehen sollten. Der Schulterschluss österreichischer Smart-City-Regionen stärke die Position von jedem Einzelnen, appellierte Rüschi an alle Anwesenden.

Stadtbauamtsdirektor Werle:

„Vorleistungen der Stadt Graz“

Auch für den Grazer Stadtbauamtsdirektor Werle – die Stadtbauamtsdirektion ist unter Projektleiter Kai-Uwe Hoffer federführender Partner im großen Konsortium für das „Smart City Projekt Graz-Mitte“ – ist die Erlangung von EU-Förderungen ein großes Ziel, wenngleich er auf zahlreiche Vorleistungen durch die Stadt Graz hinwies. In der Diskussion wurde über die tatsächlichen Bedarfe von Städten und Stadtregionen im Bereich ressourcenoptimierter Stadtplanung gesprochen. Was wünscht man sich? Welche Förderungen könnten Katalysatoren sein? Wie könnten sich Strukturfondsmittel und F&E-Förderungen sinnvoll ergänzen? Den Abschluss bildete eine Exkursion ins Smart-City-Projektgebiet. Dort präsentierte Architekt Markus Pernthaler seine aus einem Wettbewerb als Sieger hervorgegangenen Ideen, darunter ein spektakuläres Auftriebskraftwerk. Und auch die TU Graz stellte ihre Beiträge für die Smart City Graz vor.

Denken Sie in Ihrer „City“ auch an smarte Ressourcennutzung?

Smarte Mobilität

Am 17. Juni fand die 2. Veranstaltung des Österreichischen Städtebundes in Kooperation mit der Stadt Wien zum Thema Smarte Mobilität statt. Eine hohe Autoabhängigkeit kann angesichts weiter steigender Ölpreise zur finanziellen Falle werden. In den Städten setzt man daher auch auf den Ausbau von öffentlichem Verkehr und Radwegen und forciert den FußgängerInnenverkehr. Durch die Veranstaltung der VeloCity 2013 – eines internationalen Kongresses von FahrradexpertInnen mit 1.400 TeilnehmerInnen im Juni 2013 – hat Wien in Hinblick auf den weiteren Ausbau seines Radwegenetzes wertvollen Input erhalten und sich als Fahrrad-Stadt international etabliert, wie Vizebürgermeisterin und amtsführende Stadträtin für Stadtentwicklung, Verkehr, Klimaschutz, Energieplanung und BürgerInnenbeteiligung Mag.^a Maria Vassilakou in ihrer Begrüßung betonte. „Stadtregionen sind die

Motoren der europäischen Wirtschaft und Gesellschaft. Sie setzen Kreativität und Innovation in Gang. So entstehen Strategien für nachhaltiges Wirtschaften und moderne Mobilität. Die Stadt Wien setzt seit 2011 auf die Smart-City-Initiative. Multimodale Mobilität ist dabei ein Kernthema, zumal gerade im Verkehr das größte Potenzial für eine Senkung des CO₂-Ausstoßes in Städten und Stadtregionen besteht“, so Wiens Vizebürgermeisterin Maria Vassilakou bei der Eröffnung der Tagung „Städteplattform Smart Cities“ in Wien. In Österreich ist aktuell die fünffache Fläche Wiens alleine für den Verkehr verbaut, davon rund 80 Prozent nur für den Kfz-Verkehr. Die restliche Fläche teilen sich FußgängerInnen, RadfahrerInnen und der öffentliche Verkehr. Die Tatsache, dass immer mehr Menschen in die Ballungsräume zuwandern, eröffnet die Chance, eine „smarte“ Lösung für Verkehrsprobleme zu finden.

Je städtischer, desto weniger Autos

Für Planungsdirektor DI Thomas Madreiter beginnt Smarte Mobilität im Kopf und ist nicht in erster Linie eine Frage der Technologie. „Es geht um die grundsätzliche Frage, wie wir unsere Zukunft verstehen. Es geht um eine fundamentale Systeminnovation, um völlig neue Ideen: Smart Cities sind Städte, die am Weg zur postfossilen Stadt sind.“

Ganz ohne zukunftsorientierte Technologien wird die Entwicklung nicht funktionieren. Diese werden zuerst in den größten Städten implementiert, um Ihre Alltagstauglichkeit und weitere Verwendung in anderen Städten und Regionen zu testen. Hierzu wurde den Anwesenden das Projekt „SMILE - Mobilitätsplattform der Zukunft“ von Dr.ⁱⁿ Ilse Stockinger, der FTI-Koordinatorin der Wiener Stadtwerke Holding AG, vorgestellt. Weiters wurde die Weiterentwicklung der inter-

modalen Verkehrsauskunft „IST Vienna Region“ zur österreichweiten Informationsplattform von Projektleiter DI Hans Fiby (MSc) präsentiert. Dazu Ilse Stockinger, Wiener Stadtwerke: „Der öffentliche Verkehr muss so einfach nutzbar werden wie es das Auto schon ist. Multimodalität braucht durchgängige Systeme für Information, Buchung und Bezahlung für die Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel.“

Projekt EMIL

Die Erfahrungsberichte aus den Städten wurden eingeleitet durch das Salzburger Beispiel „EMIL - das E-Mobil zum Ausleihen“, das von Geschäftsführer Mag. Dietmar Emich, EMIL e-Mobility Sharing GmbH, vorgestellt wurde. Das Projekt EMIL zeigt auf, dass Elektromobilität aufgrund der begrenzten Reichweite und der Reduktion von Feinstaubbelastung und Lärmemission bestens für Städte und hier insbesondere für Carsharing geeignet ist. Wichtig ist dabei die Verknüpfung mit dem öffentlichen Nahverkehr. Die abschließende Diskussion beschäftigte sich mit den Herausforderungen und Perspektiven für die erfolgreiche Umsetzung städtischer und (stadt)regionaler Mobilitätskonzepte und -maßnahmen.

Am Podium diskutierten Planungsdirektor DI Thomas Madreiter, DI Franz Schwammenhöfer (BMVIT), der Direktor der Linzer Stadtentwicklung DI Gunter Amesberger und DI Christian Popp vom Amt der NÖ Landesregierung (Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten) unter der Leitung von DI Manfred Mühlberger (ETA Umweltmanagement) über Mobilität als Schlüsselthema für Smart City Regions. Bund und Länder waren aufgefordert, mit den zahlreich vertretenen Städten Strategien, Herausforderungen und Umsetzungsperspektiven einer smarten Verkehrsentwicklung zu diskutieren. Franz Schwammenhöfer ging dabei auch auf die soziale Komponente der Mobilität ein: „Nachhaltige Mobilität muss sicherstellen, dass ein sich änderndes Mo-

bilitätsbedürfnis der Gesellschaft mit geringerem Ressourcenverbrauch und reduzierten Treibhausgasemissionen befriedigt werden kann – und das zu bezahlbaren Preisen.“

Wohnen und Soziales – Schwerpunkt integrierte Quartierssanierung

Die bisher letzte Veranstaltung fand im Oktober 2013 in Salzburg statt. Dort legte man den Fokus auf die Diskussion der praktischen Umsetzung einer integrierten Quartierssanierung und richtete sich neben Städten sowie Bundes- und Landesbehörden explizit auch an Bauträger. „Eine erfolgreiche Energie- und Klimaschutzpolitik – wie sie das Ziel der Smart City Initiative der Europäischen Union ist – gelingt nur, wenn auch im Gebäudebestand Erfolge erzielt werden“, meinte dazu der Planungsstadtrat der Stadt Salzburg, Johann Padutsch, in seinem Eröffnungsstatement. Während man im öffentlichen Sektor bereits Vieles erreicht hat, steht nun die Zusammenarbeit mit den privaten Bauträgern und Investoren im Fokus der Bemühungen der Städte um smarte Stadtentwicklung. Die Stadt Salzburg kann zum Beispiel ihre Smart-Cities-Ziele nicht erhöhen, ohne die Sanierungsraten konkret von derzeit ein auf mindestens drei Prozent zu erhöhen. Nachdem man bei den Einzelgebäuden in den letzten 20 Jahren große Fortschritte erzielt hat, sind nun integrierte Sanierungsstrategien auf Quartiersebene gefragt, bei denen neben der energetischen Sanierung auch Fragen der Einbindung erneuerbarer Energieträger und intelligenter Energienetze zu berücksichtigen sind. In den Städten werden sich die Sanierungsfälle zunehmend häufen, weshalb es notwendig ist, sich den Herausforderungen bereits heute zu stellen, um gemeinsam an Lösungen für die Zukunft zu arbeiten, die dann großflächig angewendet werden können. „Der Schlüssel dazu ist eine verstärkte Zusammenarbeit zwischen Stadtverwaltungen und privaten Wohn-

bauträgern“, brachte es Andreas Schmidbaur, Leiter der Raumplanung und Baubehörde in Salzburg, auf den Punkt. In der gemeinsamen Diskussion ging es insbesondere darum, jene Faktoren zu identifizieren, die zu einer Win-Win-Situation sowohl für Stadtverwaltung und Wohnbauträger als auch für die BewohnerInnen führen. Denn nur durch die Partizipation der Bevölkerung und unter Berücksichtigung sozialer Aspekte sind vor allem großvolumige Sanierungsvorhaben überhaupt politisch durchsetzbar. Sanierung bedeutet schließlich, dass die dort wohnhafte Bevölkerung als Zwischenlösung oder auch dauerhaft umgesiedelt werden muss, was einen durchgehenden Beratungs- und Kommunikationsprozess notwendig macht. In dessen Verlauf müssen auch die Kosten für alle Beteiligten transparent dargestellt werden. Gerade im geförderten Wohnbau ist man an strenge Vorgaben gebunden, sodass Kosten und Nutzen ständig evaluiert werden müssen. Anhand eindrücklicher Zahlen stellte Reinhard Jank für Karlsruhe dar, dass bei heutigen Energiepreisen bereits 40 unsanierte Gebäude in 40 Jahren allein 100 Millionen Euro an Energiekosten verursachen. Seine Ausführungen über die Sanierung des Stadtteils Rintheim zeigten schlüssig auf, dass Sanierung sich rechnet und auch für die MieterInnen erschwinglich bleibt. Die Sanierung des Altbestands kostet zudem bei entsprechender Umsetzung nur die Hälfte eines Neubaus, wodurch die Mietpreise eher gehalten werden können. ■

Alle Präsentationen und Unterlagen zu den ersten drei Veranstaltungen „Städteplattform Smart Cities and Regions“ des Österreichischen Städtebundes finden Sie unter: www.staedtebund.gv.at/services/veranstaltungsergebnisse/veranstaltungsergebnisse-details/artikel/staedteplattform-smart-cities-regions.html.

Alle Vorträge und Fotos zur Veranstaltung finden Sie unter: www.stadtentwicklung.graz.at/cms/beitrag/10209372/2858471



Franz Huemer, Smart-City-Energiekoordinator Stadt Salzburg, Johann Padutsch, Planungsstadtrat Stadt Salzburg, Martin Floss, Magistratsdirektor und Geschäftsführer der Landesgruppe Salzburg des Österreichischen Städtebundes, Andreas Schmidbaur, Abteilungsvorstand Raumplanung und Baubehörde, Stadt Salzburg, Melanie Lutz, Österreichischer Städtebund (v.l.).

Stadt Salzburg

Saubermacher - Ihr Partner für Ressourcenmanagement

Integrative Quartierssanierung des Stadtwerks Lehen

Mit der Realisierung des Projekts Stadtwerk Lehen / Strubergassensiedlung konnte in einem der urbansten aber gleichzeitig auch gefährdetsten Stadtteile Salzburgs der Verfall aufgehalten und eine Rundumerneuerung eingeleitet werden. Die Krise wurde als Chance wahrgenommen.

Ing. Inge Straßl, SIR - Salzburger Institut für Raumordnung und Wohnen

Quartierssanierung – Warum? Bei den Einzelgebäuden hat man bereits viel erreicht – ist nun die Summe aller optimierter Einzelgebäude auch die optimale Lösung für eine gesamte Siedlung? Die Charakteristik einer Siedlung bzw. eines Stadtteils hat Einfluss auf Energiebedarf und CO₂-Emissionen: die Erreichung städtischer Ziele erfordert daher eine Transformation auf die Ebene der Siedlung bzw. des Stadtteils, um auf dieser Ebene ein Gesamtkonzept zu erstellen. Das Stadtwerk Lehen und die Strubergassensiedlung entsprechen eben diesem Gedanken.

Am Anfang stand die sogenannte Strubergassensiedlung (26 Gebäude, die zwischen 1950 und 1965 errichtet wurden) und das innerstädtisch gelegene, frei gewordene Areal der ehemaligen Salzburger Stadtwerke. In der Strubergasse wies der Gebäudebestand keine Wärmedämmung und kein einheitliches Heizsystem auf. Dazu kamen Schimmelprobleme, ein fehlender Schallschutz und Grundrisse, die teils sehr veraltet waren. Für die Strubergassensied-

lung wurde in einem gewissenhaften Prozess ein Sanierungskonzept erarbeitet. Auf dem ehemaligen Stadtwerkeareal wurden 287 geförderte Mietwohnungen und 93 Heimplätze für StudentInnen mit Mitteln des Landeswohnbaufonds fertiggestellt. Lebenswertes und leistbares Wohnen in der Stadt Salzburg waren dabei von besonderem Interesse. Die Bruttomiete beträgt dort heute 8 Euro pro m² (inkl. USt., Betriebs- und Heizkosten) im Vergleich zu ansonsten üblichen 13,5 Euro pro m².

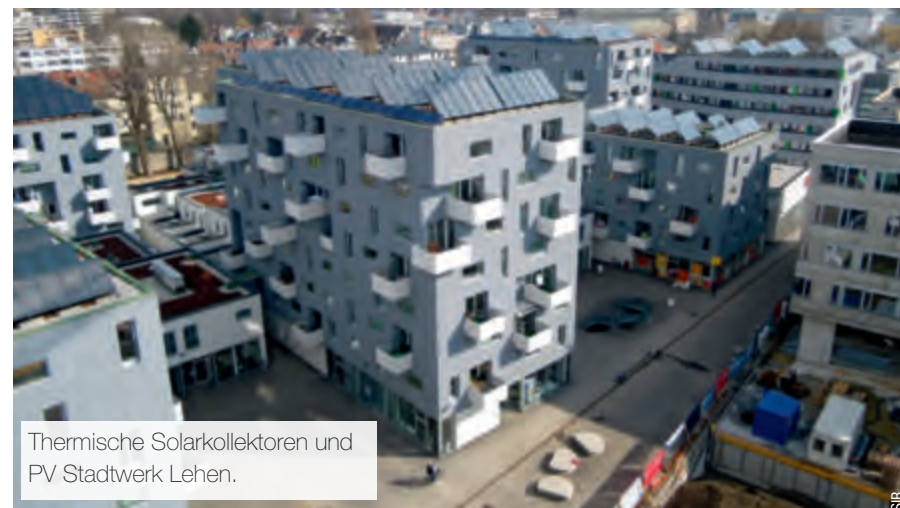
Für das mehr als 42.000 m² große Stadtwerkeareal wurde 2004 im Rahmen eines kooperativen Planungsverfahrens (Workshop-Prozess) von Architekt Max Rieder ein Masterplan entwickelt. Großes Augenmerk lag auf einer entsprechenden Urbanität, die durch öffentliche Nutzungen in den Erdgeschoßzonen sichergestellt werden sollte. Zum Grundkonzept des Masterplanes gehörte auch eine attraktive öffentliche Durchwegung des Gesamtareals, die Sicherstellung von öffentlichen Freiflächen im Ausmaß von rund 50 Prozent des Ge-

samtareals, eine Wohnnutzung im nördlichen und eine gewerbliche Nutzung im südlichen Teil.

Der gesamte Nordbereich wurde 2011 fertiggestellt und zur Gänze bezogen, die Sanierung des Stadtwerkehochhauses wurde im Frühjahr 2013 abgeschlossen und im Herbst 2013 wurde ein Großteil der Bauten im Südteil ihrer Bestimmung übergeben. Besonders hervorzuheben ist, dass die Realisierung des gesamten Projektes Stadtwerk Lehen mit einem soziokulturellen Prozess seit 2008 begleitet wird, in dem die lokale Bevölkerung und Wirtschaft einbezogen sind. In diesem „neuen“ Stadtteil wurde zudem ein über das EU-Projekt „Concerto“ gefördertes nachhaltiges Energiekonzept umgesetzt. Diese Aspekte wurden bereits in der Planungsphase in einer Qualitätsvereinbarung festgelegt.

Zukunftsweisendes Energiesystem

Das von der Salzburg AG und gswb entwickelte integrierte Energiekonzept für das neue STADTWERK LEHEN nutzt und kombiniert verschiedene innovative Technologien im Bereich Energiegewinnung und -speicherung. So entstand auf den Dächern des STADTWERK LEHEN mit einer Kollektorfläche von ca. 2.050 Quadratmetern die größte zusammenhängende thermische Solaranlage Salzburgs. Zentraler Bestandteil des Energiekonzeptes ist ein Stahltank als Pufferspeicher, der 200.000 Liter Warmwasser speichert und die BewohnerInnen mit Wärme aus der Kraft der Sonne versorgt. Das Hauptziel des Energieversorgungskonzeptes für das Stadtwerkeareal war, ein in sich optimiertes Gesamtsystem zu entwickeln, das punkto CO₂-Einsparungen einerseits und Kosteneffizienz andererseits Vorbildcharakter besitzt.



Thermische Solarkollektoren und PV Stadtwerk Lehen.

Da sich im Nahbereich des Stadtwerkeareals eine Anbindung zum Fernwärmeverbundnetz Hallein/Salzburg befindet, das über einen sehr hohen Anteil industrieller Abwärme verfügt, stand mit der Fernwärme die energieeffiziente Säule der Wärmeversorgung fest.

Daher wurde bereits am Beginn der Planungen nach einem Konzept gesucht, das es erlaubt, diese Fernwärme um die – im Rahmen der Salzburger Wohnbauförderung stark forcierte – thermische Solarenergie in einem sinnvollen Maß zu ergänzen. Gespeichert wird das über die Sonnenkollektoren erzeugte Warmwasser in einem circa 15 Meter hohen Pufferspeicher. Die Kollektoren liefern an heißen Tagen Wärme mit einer Temperatur von maximal 95°C. Zur Erhaltung der Temperaturschichtung im Speicher kann die Solaranlage in zwei Höhen einspeisen. Reicht an kalten Tagen die Solarwärme nicht aus, so wird mit umweltfreundlicher Fernwärme nachgeheizt.

Die hohen Zielvorgaben erforderten ergänzend die Integration einer Wärmepumpe zur Steigerung der solaren Energieausbeute als auch die konsequente Implementierung eines Niedertemperaturmikronetzes (65°C/35°C) mit einer Warmwasserbereitung im Durchflusprinzip.

Die integrierte 160 kW Wärmepumpe erhöht den Ertrag der Solaranlage um 10 bis 15 Prozent. Sie arbeitet umso effektiver, je niedriger die Rücklauftemperatur aus dem Mikronetz ist.

Salzburg AG als Energiemanager

Im Zuge des Energiekonzeptes sollte berücksichtigt werden, die Energieversorgung für mehrere Bauträger über eine einzige Energiezentrale und eine hauptverantwortliche Betriebsführung sicherzustellen, um für spätere Erweiterungen flexibel genug zu sein. Ausgehend von Annahmen über den späteren Energiebedarf – denn es galt den Gewerbeteil und die Sanierungsobjekte in der Strubergasse zu berücksichtigen – wurden Simulationsrechnungen durchgeführt. Der erste Teil der Anlage wurde Ende 2011 mit 1.550 m² Brutto-kollektorfläche in Betrieb genommen und erfährt seither ein intensives Monitoring. Der Rest der Anlage auf den südlichen Gewerbebauten (max. 500 m²) in Betrieb gegangen.

Intelligentes Energie-Monitoring für mehr Energieeffizienz

Auf dem Stadtwerkeareal wurde erstmals spartenübergreifendes Smart Metering eingeführt. Das bedeutet, alle BewohnerInnen können über ein Webportal ihren Strom-, Wärme- und Wasserverbrauch zeitnah abfragen. Damit können Aussagen getätigt werden, ob diese Sensibilisierung zu einer Reduktion des Energieverbrauchs führt. Zudem wird am Pufferspeicher mittels LED-Lampen die aktuelle Energieaufbringung visualisiert und somit in einfacher Form für interessierte PassantInnen dargestellt. Die ausgeführte Systemkonfiguration führt zu sehr niedrigen CO₂-

Emissionen (spezifische Emissionen der Wärmeversorgung: 64kg/MWh, minus 76% gegenüber der Referenz Heizöl) und somit zu einer hohen Primärenergie-Einsparung (minus 68% gegenüber Heizöl).

Prozess und Finanzierung

Die umfassende Sanierung von Siedlungen lässt „Win:Win:Win“-Situationen entstehen: Energiestandards, Parkplatzsituation, Infrastruktur, etc. sind mehr als eine thermische Sanierung. Die integrative Quartierssanierung ist daher ein effektives Instrument einer städtischen Sanierungsstrategie, erfordert jedoch eine entsprechende Prozessgestaltung und Prozesssteuerung. Darin liegt eine Aufgabe der Stadtplanung und erfordert eine Kooperationsbereitschaft seitens aller Beteiligten. Grundbedingungen der Prozessgestaltung sind die Berücksichtigung aller AkteurInnen sowie die Verbindlichkeit bei der Zusammenarbeit.

Modell „urbane Sockelzone“

Der Masterplan und das städtebauliche Siegerprojekt haben quer durch den Wohnbauteil eine urbane Achse (Ost-West-Boulevard) vorgesehen. In dieser „urbanen Sockelzone“ sollten bewusst keine Wohnungen, sondern Geschäftsflächen angeboten werden. Die beiden Wohnbauträger erhielten als Ausgleich eine höhere Dichte (Modell „Bonus-Kubatur“), mussten aber diese EG-Flächen im Ausmaß von ca. 1.600 m² im Ausbaustandard „Edelroh-

Treibende Kräfte und Fragen zur Prozessgestaltung

- Wie schafft man diese „Win:Win:Win“-Situationen?
- Wer entscheidet was?
- Ist der Einsatz von Tools für die Entscheidungsfindung hilfreich? Tools für was?
- Wer ist für die gesamte Projektsteuerung zuständig?
- Wer ist für die Gesamtplanung zuständig, in wessen Auftrag?
- Welche Schnittstellen sind zu definieren (Stadtplanung, GesamtplanerInnen, ArchitektInnen, HaustechnikplanerInnen, ...)
- Wie erreicht man Verbindlichkeit?
- Aufwand - Nutzen - Verhältnis?

Vorschläge und Grundbedingungen für eine erfolgreiche Umsetzung

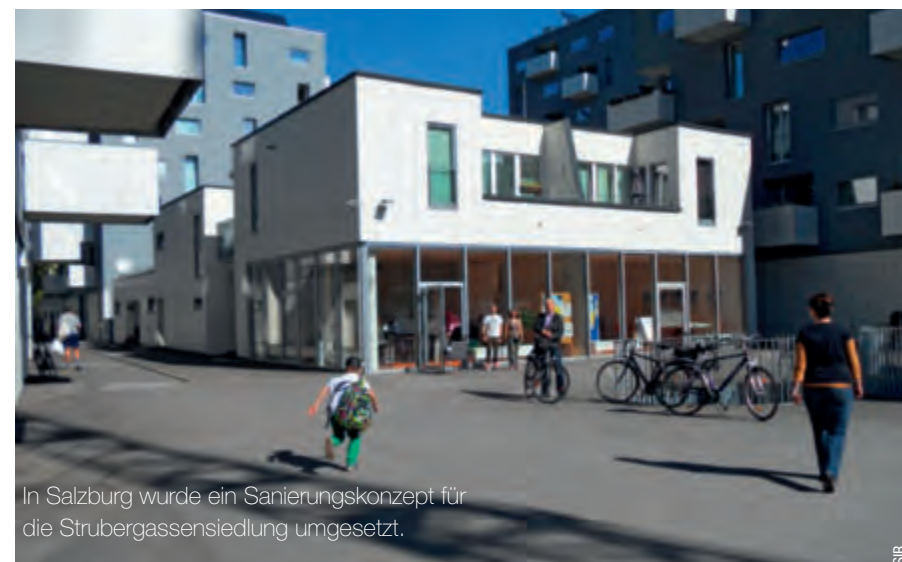
- Frühzeitig Ziele Formulieren und eine Qualitätsvereinbarung unterzeichnen
- Arbeitsgruppe zur Vorbereitung einsetzen
- Gute Grundlagenerhebung und Prüfen verschiedener Szenarien
- Information der BewohnerInnen
- Hilfestellung bei der Umsiedelung
- Übergreifende Freiraumplanung mit BewohnerInnenbeteiligung
- Kooperatives Quartiersmanagement: Sozialorganisatorische Begleitung der Stadtentwicklungsmaßnahme durch wohnbund:consult

Ein wertvolles tool für derartige Prozesse ist auch die Publikation „Checkliste für einen zukunftsweisenden Wohnbau“: siehe unter www.stadt-salzburg.at/internet/wirtschaft_umwelt/stadtplanung/nachhaltigkeit/zukunftsweisendes_bauen/checkliste/checkliste_konkret_232787.htm.

bau“ errichten und bewirtschaften. Die Stadt Salzburg hat dazu mit dem ehemaligen Grundeigentümer vereinbart, dass dieser im Rahmen des Grundstückverkaufs die Errichtung von 800 m² dieser Flächen in Form eines Baukostenzuschusses finanziert. Damit konnte die Leistbarkeit aller Geschäftsflächen in der „urbanen Sockelzone“ erreicht werden.

Als bewusster Beitrag zu einer urbanen Nutzungsmischung und im Wissen, dass diese Räumlichkeiten nicht als Gewerbeflächen mit ortsüblichen Mieten vermietet werden können, wurde von Anfang an primär eine Nutzung durch soziale und kulturelle Einrichtungen angepeilt. Die Sockelzone entlang des öffentlichen sogenannten „urbanen Boulevards“ ist somit das Kernstück für das Funktionieren dieses urbanen Stadtquartiers.

Mit erheblichen Investitionen der Stadt Salzburg wurden die Galerie Fotohof, die Stadtgalerie, ein von der Volkshochschule betreuter Boulderraum und die offene Fahrradwerkstatt „Radhaus“ (auch als Sozialprojekt für arbeitslose Jugendliche) mit Zustellservice von diversen Geschäften und Verleih von Fahr- und Lastenrädern – angesiedelt. Das Hilfswerk, eine Einrichtung mit breiten Betreuungsangeboten, schafft mit dem Familien- und Sozialzentrum die notwendige Struktur im Sozialbereich, und auch das seit 2008 eingerichtete Quartiersmanagement sowie der Verein Stadtwerk Lehen haben dort ihren Standort.



In Salzburg wurde ein Sanierungskonzept für die Strubergassensiedlung umgesetzt.

Verein „Stadtwerk Lehen“

Zur operativen Umsetzung dieser Ziele waren sowohl eine klare Aufgabendefinition als auch eine schlanke, kompakte Trägerstruktur notwendig. Aus diesem Grund wurde 2009 der Verein „Stadtwerk Lehen“ zur urbanen und sozial ausgewogenen Entwicklung des Quartiers gegründet. Für die operative Umsetzung der Aufgaben wurde zum einen eine Geschäftsführung bestellt und zum anderen Leistungen zugekauft bzw. Aufgaben an Externe vergeben. www.stadtwerklehen.at

EU-Programm Concerto II „Green Solar Cities“

Es handelt sich um die Förderung demonstrativer, nachhaltiger Energiekonzepte am Stadtwerk Lehen (Großsolaranlage, Niedrigenergiehaus, Mikronetz). Durchgeführt wird das Programm vom SIR. Das Stadtwerk Lehen ist Teil des Salzburger EU-Projektes „Green Solar Cities“ im Concerto Programm. CONCERTO ist Teil des 6. Forschungsrahmenprogramms der Generaldirektion für Energie und Transport der Europäischen Kommission und unterstützt Gemeinden bei der Entwicklung Umsetzung von demonstrativen nachhaltigen Energielösungen für Kommunen oder definierte Stadtteile. Der Fokus liegt auf der Optimierung und nachhaltigen Verbesserung der Energie-Systeme durch Einsatz von modernen, innovativen Techniken, Effizienzsteigerungen und dem Einsatz erneuerbarer Energie. Im Rahmen von „Green

Solar Cities“ wurden in Lehen unter anderem folgende Projekte gefördert:

- Stadtwerk Lehen Wohnbauteil mit Kindergarten und StudentInnenheim;
- die Großsolaranlage im Stadtwerk Lehen mit 2.000 m² Kollektor und dem 200.000 Liter Pufferspeicher mit integrierter Wärmepumpe und Mikronetz;
- Thermische Sanierung der Wohnbauten in der Strubergassensiedlung;
- Das Wohnprojekt „Parklife“ mit geförderten Wohnungen, betreuten Wohnungen und einem Pflegeheim auf einer Gewerbebrachfläche.

Zur Umsetzung dieser innovativen Projekte schießt die EU 1.740.000 Euro zu. Weitere 400.000 Euro werden für begleitende Forschung und die Dokumentation der Ergebnisse bereitgestellt, damit die Mehrkosten aus den innovativen Aktivitäten und Baumaßnahmen nicht zu Lasten der BewohnerInnen gehen. Gesamt fließen ca. 2,3 Millionen Euro an EU-Zuschuss für die Projekte in Lehen nach Salzburg.² Weiters wurden die Projekte und Aktivitäten im Areal mit Mittel aus dem Bundesprogramm Haus der Zukunft plus und der Salzburger Wohnbauforschung unterstützt.

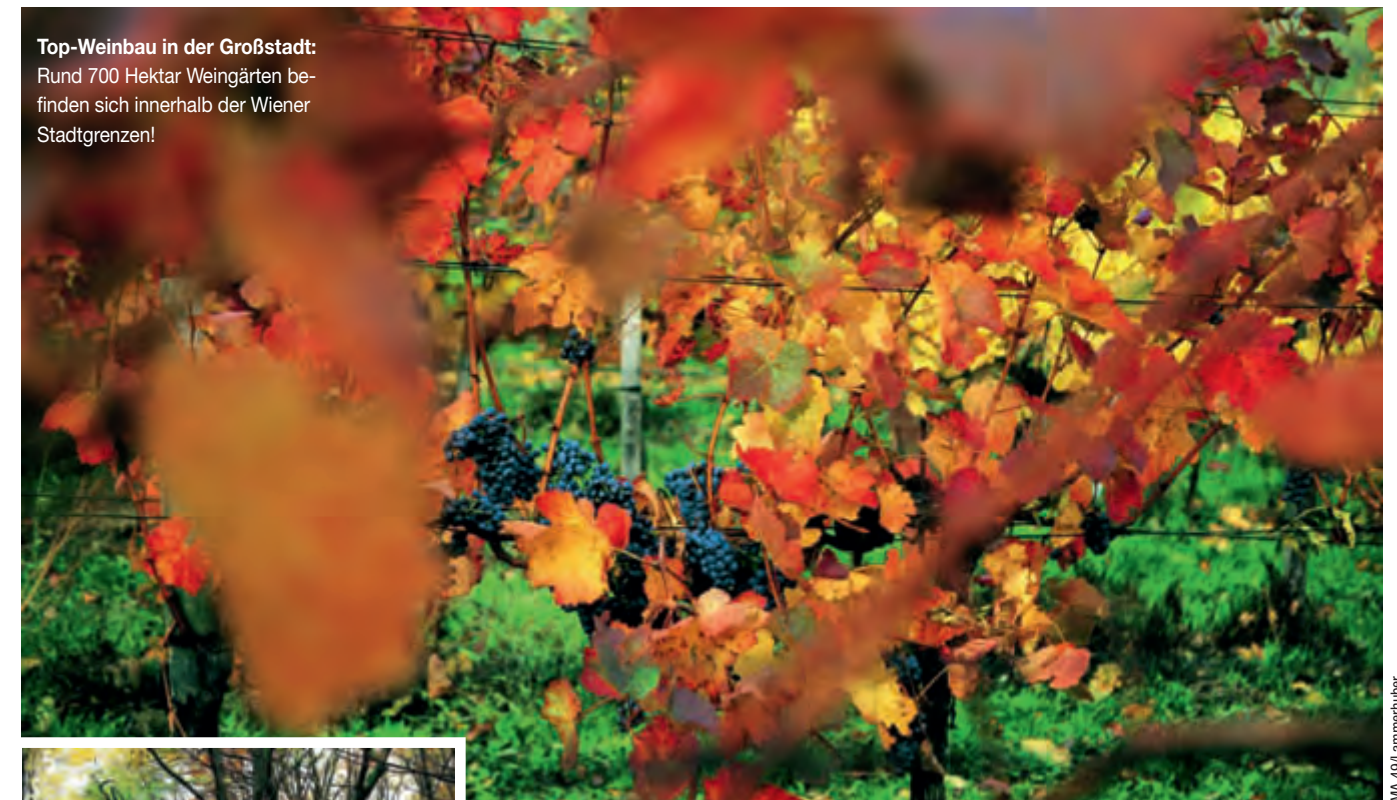
Weitere Schritte

Die Weiterführung der Quartierssanierung sieht für Salzburg als ersten Schritt eine Gebäudestrukturanalyse zur Erhebung des Sanierungspotenzials und der Eigentümerstruktur mit anschließender Clusterung vor. Die Ergebnisse werden in der Arbeitsgruppe „Quartierssanierung“ behandelt.

Die Ziele:

- Identifikation von Quartierssanierungsprojekten, Prioritätensetzung
- Integrative Planung (Schaffung von „Win:Win:Win“-Situationen)
- Informationsaustausch

Eine Fortsetzung des Artikels lesen Sie in ÖGZ 2/2014. In Teil 2 berichtet Helmut Strasser über die „Transnationale Vernetzung von Smart Cities-Demo-Projekten in den Städten Salzburg, Karlsruhe und Winterthur“.



Top-Weinbau in der Großstadt: Rund 700 Hektar Weingärten befinden sich innerhalb der Wiener Stadtgrenzen!



Einmal rund um Wien

wandern? Die Stadtwanderwege machen es möglich.

KULTURTIPPS:

Wissenschaft für alle – im Wiener Rathaus: **Die Wiener Vorlesungen**, www.wien.at

Kultur trifft Geschichte:

Wien Museum, www.wienmuseum.at

Museum/Startgalerie/Artothek: **MUSA**, www.musa.at

Die Eventhalle in Wien: **Stadthalle**, www.wienticket.at

FREIZEIT AKTIV

Eichenwälder, prächtige Parkanlagen und die Wiener Weinberge: Elf Stadtwanderwege, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar sind, führen durch die grünen Regionen Wiens.

Von zweieinhalb bis fünf Stunden Gehzeit variieren die Wege, die – mit hölzernen Richtungstafeln markiert – einen sicheren Routenverlauf garantieren. Erkunden kann man auf diese Art und Weise unter anderem den Kahlenberg, Bisamberg oder Laaer Wald. Wer Wien einmal ganz umrunden will, der kann zwischen drei Rundwanderwegen auswählen, die in mehreren Etappen zu bewältigen sind. Klassisch ist auch der „rundumadum“-Wanderweg, der anlässlich 100 Jahre Grüngürtel vor drei Jahren ausgeschildert wurde. Alle Infos dazu auf www.natuerlich.wien.at.

WEIN MIT STATUS

Der Wiener Gemischte Satz ist einer der traditionsreichsten Weine Österreichs. Ab dem Jahrgang 2013 erreicht er nun den DAC-Status

und damit eine geschützte Herkunftsbezeichnung. Damit ist gesichert, dass der Wiener Gemischte Satz ausschließlich aus Wien stammt und streng kontrolliert ist. Die Besonderheit des Wiener Gemischten Satzes – die Pflanzung unterschiedlichster Rebsorten nebeneinander in einem Weingarten – war in früheren Zeiten zur Ertragsabsicherung und Risikominimierung gedacht. Durch die verschiedensten Rebsorten, welche zu unterschiedlichen Zeiten reifen, sollten Jahrgangsschwankungen sowohl quantitativ als auch qualitativ gering gehalten werden. Dadurch kann sich auch eine einzigartige Aroma-Charakteristik entwickeln, die besonders die Herkunft des Wiener Weines widerspiegelt.

Weitere Informationen dazu finden Sie auf: www.weingutcobenzl.at

EIN BEISPIEL FÜR INNOVATIVE STADTENTWICKLUNG:

Grüne Mitte Linz

Im innerstädtischen Bereich wird die weitere Wohnbauentwicklung in den nächsten Jahren verstärkt durch die Umnutzung früherer Betriebsareale und Brachflächen geprägt sein. Ein Vorteil dieser „Stadtumnutzung“ liegt darin, dass die in der Wohnumgebung bereits vorhandene Infrastruktur – wie etwa Schulen, Kindergärten, Seniorenzentren, Einkaufsmöglichkeiten und öffentliche Verkehrsmittel – optimal mitgenutzt werden kann.

Ewald Reinthaler, Projektleiter „Grüne Mitte Linz“, Magistrat Linz

Durch eine Umnutzung des von der ÖBB nicht mehr benötigten, 85.000 m² großen Areals am ehemaligen Frachtenbahnhof kann die Stadt Linz am Standort derzeit städtebauliche Perspektiven mit hohen Ansprüchen an Innovation und Nachhaltigkeit entwickeln und umsetzen. Hier zwischen der Lastenstraße und der Westbahnstrecke entsteht ein gänzlich neues, innerstädtisches Wohnviertel.



Luftbild: Stadtplanung

Es wurde nach einem Masterplan der Stadt Linz und der ÖBB sowie einem, darauf aufbauenden, EU-weiten städtebaulichen Ideenwettbewerb (Siegerprojekt Architekt Albert Blaumoser) entwickelt. Ziel des städtebaulichen Ideenwettbewerbes war die Schaffung eines neuen, innerstädtischen Quartiers mit zeitgemäßer Wohnnutzung, Büro- und Geschäftsverbauung. Als Prämissen wurden Nachhaltigkeit, zukunftsbeständige Flächennutzung, Erhaltung der ökologischen Vielfalt und sparsamer Umgang mit Ressourcen vorgegeben.



Das Projekt wird von der Stadt Linz gemeinsam mit insgesamt sieben Wohnbaugesellschaften entwickelt und im Zeitraum von 2012 bis 2016 umgesetzt. Der Name „grüne Mitte Linz“ wurde nach einem intensiven Namensbranding-Prozess deswegen ausgewählt, da hier im geografischen Zentrum von Linz eine Wohn- und Geschäftsanlage entsteht. Wiederum mit-tendr-in entsteht dabei ein Meer von Grün, das sich über Eigengärten, Terrassen, Loggien und Balkone bis zu den Dächern ausstreckt und entfaltet. Sämtliche Objekte werden in Niedrigstenergiebauweise errichtet. Die Dächer werden vielfach mit Solaranlagen für die Warmwasseraufbereitung ausgestattet.



Die hohe Lebensqualität in der „grünen Mitte Linz“ wird durch die Schaffung einer zentral gelegenen Grünanlage als öffentlich zugänglichem Park samt Kinderspielfeld unterstützt. Dafür steht im Zentrum der Siedlung eine außerordentlich große Fläche von rund 14.000 m² bereit. Zur weiteren Steigerung der hohen Lebensqualität sind alle Wohnungen zu dieser ruhigen und weitläufigen Parkanlage hin orientiert.



Für die gesamte Grünraumplanung am Areal wurde durch die Landschaftsarchitektin Holzinger ein Konzept entwickelt – wobei der Entwurf zwei Traditionen der Gartengestaltung aufgreift, die zueinander in Kontrast gesetzt werden: Einerseits die Idee des Volksparks des 19. Jahrhunderts mit den um eine große zentrale Wiesenfläche gruppierten, entlang weit geschwungener Wege aufgefächer-

ten, behaglichen Situationen des Landschaftsgartens. Andererseits das Thema der langen, breiten Lindenallee, rhythmisiert und geordnet durch eine Abfolge kleiner, ruhiger Plätze.

Die Planungsvorgabe der „Hängenden Gärten“ gilt als herausragende Innovation des Projekts. Dieses Konzept zieht sich durch sämtliche Bauabschnitte der einzelnen Wohnungsgesellschaften und gilt als außergewöhnliches Alleinstellungsmerkmal für die ganze Bebauung, wesensbestimmend und ein prägendes Markenzeichen des Projekts „grüne Mitte Linz“. Durch spezielle bauliche Maßnahmen werden zahlreiche Grünflächen und Kleingärten auch in den Obergeschossen und auf den Dächern entstehen. Den planenden ArchitektInnen wurde als Wettbewerbsbedingung vorgegeben, dass jeder Wohnung begrünte und befestigte Freiflächen im Gesamtausmaß von ca. 15 bis 20 Prozent der Wohnnutzfläche zuzuordnen sind. Jede dieser Freiflächen ist im Ausmaß von mindestens 10 Prozent der Wohnnutzfläche begrünt auszuführen, der befestigte Anteil soll zusätzlich mindestens 6 m² betragen.

Die „Hängenden Gärten“ vermitteln ihren BewohnerInnen ein von den Jahreszeiten und Witterungseinflüssen geprägtes Wohngefühl. Durch eine überwiegend geschoßweise versetzte Anordnung der Balkone mit entsprechend konzipierten Begrünungsmaßnahmen werden diese – vergleichbar wie in einem Garten – von den natürlichen Wettergegebenheiten beeinflusst.

Die „grüne Mitte Linz“ als Smart City

Energiemanagement und Energieeffizienz: Die Stadt Linz setzt sich besonders in diesem neuen Stadtteil dafür ein, moderne Technologien für ein intelligentes Energiemanagement zu implementieren, um hier eine nachhaltige Steigerung der Energieeffizienz zu ermöglichen.

Smart Light: Beispielgebend für das besondere Augenmerk auf die Energieeffizienz ist, dass die Beleuchtung der Park- und aller sonstigen Außenanlagen samt den Zufahrts- und Zugangsbereichen in der „grünen Mitte Linz“ durch LED-Leuchtmittel realisiert werden soll. Durch eine adaptive Lichtsteuerung kann bedarfsorientiert die Intensität der Beleuchtung geregelt werden.

Smart Information: In Sachen innovatives und intelligentes Energiemanagement und Energieeffizienz wird für alle BewohnerInnen der „grünen Mitte Linz“ von der Linz AG kostenlos ein Energie-Informationssystem – kurz E.I.S. – angeboten. In allen Gebäuden des neuen Stadtteils werden die dafür benötigten Smart Meter von der Linz AG installiert. Auf diese Weise kann sich jeder/jede BewohnerIn für seine/ihre Wohneinheit zu jeder Zeit am eigenen PC einen Überblick über die Jahres-, Monats-, Tages- und Viertelstunden-Werte ihres individuellen Wärme- und Stromverbrauchs verschaffen.

Smart Mobility: Der neue Stadtteil soll auch eine Vorreiterrolle in punkto Elektro-Mobilität einnehmen und kann somit auch in dieser Hinsicht als Vorzeigeprojekt für zukünftige Linzer Wohnbau-



Bürgermeister Klaus Luger:

„Linz ist eine Stadt mit hoher Lebensqualität. Kein Wunder, dass immer mehr Menschen hier wohnen wollen. Die Schaffung von neuen, leistbaren Wohnungen ist daher besonders wichtig. Zur Zeit sind in Linz exakt 4.992 Wohnungen in Bau, bewilligt, eingereicht oder in Planung. Von diesen knapp 5.000 sind mehr als 2.400 Wohnungen konkret in Bau. Das größte aktuelle Wohnprojekt ist die „grüne Mitte Linz“. Hier entstehen über 740 neue Wohnungen, 50 betreubare Wohneinheiten sowie ein Kindergarten. Die „grüne Mitte Linz“ wird ein neuer, lebendiger Stadtteil – mitten im Herzen der Landeshauptstadt.“

vorhaben fungieren. Das Konzept der „Smart City“ beinhaltet die Bereitstellung von E-Ladestationen. Es wurde hier auf die Möglichkeit zur Errichtung von E-Ladestationen vom Typ WallBox bereits in der Planungsphase Rücksicht genommen.

Da die Marktdurchdringung mit E-Fahrzeugen noch am Beginn steht, erfolgt die bauliche Umsetzung in zwei Schritten: Beim Bau der Tiefgaragen werden zunächst die erforderlichen Leerverrohrungen für die Ladespots und die Verteilerkästen hergestellt. Im Bedarfsfall kann damit für die BewohnerInnen der „grünen Mitte Linz“ ein rascher und flexibler Ausbau mit E-Ladestationen gewährleistet werden. Im Endausbau könnte so auf jedem einzelnen Tiefgaragenstellplatz je eine Stromtankstelle – in Summe also etwa 700 Lade-Spots – zur Verfügung stehen!

DIE KULTUR DES TEILENS ALS CHANCE FÜR INNOVATIONEN IN DER MOBILITÄT:

Shareable Cities

Urbane Mobilität spielt eine entscheidende Rolle für die wirtschaftliche, soziale, ökologische und kulturelle Entwicklung einer Stadt bzw. Stadtregion. Urbane Mobilitätssysteme müssen der steigenden Anzahl an NutzerInnen gewachsen und trotzdem leistbar sein.

Karin Tausz, AustriaTech, Gesellschaft des Bundes für technologiepolitische Maßnahmen GmbH, Head of Business Unit Innovation und E-Mobilität

Darum ist urbane Mobilität in vielen strategischen Dokumenten und Initiativen der EU – wie dem Transport White Paper (2011)¹, dem Strategischen Umsetzungsplan zu Smart Cities (2013)², oder dem Urban Mobility Package (2013) – ein wichtiges Thema. Die Ziele – wie die Halbierung konventionell betriebener Fahrzeuge bis 2020 bzw. deren Verbannung aus den Städten bis 2050, die Harmonisierung des multimodalen Verkehrs durch Informations-, Management- und Zahlungssysteme bis 2020, oder der offene Zugang zu Reise- und Echtzeitdaten (Open Data) – sind ambitioniert. Für deren Erreichung braucht es daher neue Ansätze und die Zusammenarbeit unterschiedlichster AkteurInnen.

Citizen Empowerment – NutzerInnen im Mittelpunkt

Ein Trend bietet dafür einen sehr guten Ansatzpunkt: Shareability – die Kultur des Teilens – hat in Städten bereits in verschiedenen Bereichen Einzug gehalten: Gemeinschaftsgärten, Co-Working Spaces, Sharingsysteme für Fahrräder und Autos, das Teilen von privaten Parkplätzen. Die Effizienz und die Produktivität von Städten basieren auch auf der Großzügigkeit und der Fähigkeit zur Selbstorganisation einer Stadt. Solche Sharingmodelle sind

ein Zeichen dafür und ein Ausdruck für den Wunsch nach mehr Teilhabe, die zu einer „Demokratisierung“ der städtischen Infrastrukturen und Services beiträgt. Die RAD-WG, Gewinner des Ideenwettbewerbs „Cycling Affairs“ von departure, möchte leerstehende Gassenlokale zu einem Netz über Wien machen, und versteht das auch als nachbarschaftliches Beziehungsprojekt.³ Städte können diesen Trend gezielt aufgreifen, um die Mobilitätsinfrastrukturen einer Stadt effizient zu nutzen und gleichzeitig die Lebensqualität zu erhöhen. Zum einen können Sharingmodelle durch die Stadtgestaltung, zusätzliche Services oder Anreize, wie z.B. durch Reservierung von Parkraum oder reduzierte Parkgebühren für Carsharingfahrzeuge, integrierte Mobilitätsservices bei neuen Wohnprojekten, sowie durch die Adaption von Regulierungen, die diesen sozialen Austausch behindern, wie etwa offene rechtliche Fragen bei privaten Carsharinginitiativen, unterstützt werden. Zum anderen können NutzerInnen bereits zu einem sehr frühen Zeitpunkt in die Ideenentwicklung eingebunden werden, etwa durch Daten, die sie selbst zur Verfügung stellen, vor allem aber durch eine Beteiligung in Entwicklungsprozessen von Mobilitätsservices. Insbesondere Smart Cities bauen auf einem hohen Grad der Einbin-

Das neue Verständnis
von Mobilität setzt
Leistbarkeit und
Erreichbarkeit voraus.



dung der StadtbewohnerInnen und neue Formen der Kooperation auf. Der Fokus liegt auf den NutzerInnen und deren Kreativität, offenen Plattformen und Open Data.

Open Innovation: Verknüpfung von technologischen und sozialen Innovationen

Spannende und kreative Entwicklungen entstehen dort, wo der Zugang frei ist, wo zusammengearbeitet werden kann und Wissen und Erfahrungen geteilt werden können, wo also „Open Innovation“ möglich gemacht wird. Der Fokus muss gleichermaßen auf der technologischen und der sozialen Entwicklung liegen, denn sowohl technologische als auch soziale Innovationen sind wichtig für eine zukunftsorientierte Stadtpolitik und Stadtgestaltung. Die NutzerInnen werden von einfachen KonsumentInnen zu wertvollen PartnerInnen in der Entwicklung. In Vorarlberg

etwa fand dieses Jahr wieder der Ideenkanal⁴ statt, bei dem gemeinwohlorientierte Ideen auf einer Online-Plattform präsentiert wurden. Der Ideenkanal versteht sich weniger als Businessplanwettbewerb, sondern mehr als BürgerInnenaktivierungsprozess. Ideen, die weiterverfolgt wurden, waren etwa eine nachbarschaftliche Gemeinschaftsbox oder ein Sicherheitstool für RadfahrerInnen.

Urban Mobility Living Labs

Nutzergerechte Mobilitätsservices gewinnen an Bedeutung – wie multimodale Mobilitätsdienste, E-Mobilitätsdienste, Verkehrsmanagement-Dienste, Reservierungs-Buchungs- und Bezahlungssysteme. Die NutzerInnen bestimmen zudem maßgeblich das Mobilitätssystem mit. Durch ein Netz an Urban Mobility Living Labs können spezifische Probleme von Stadtregionen aufgegriffen, regionale Potenziale genutzt und neue Lösungen im realen Stadt-

leben getestet werden. Realitätsnahe Nutzungsmuster werden beobachtet, Technologie und Nutzerbedürfnisse besser aufeinander abgestimmt. Ein solcher pilothafter Betrieb neuer Services, die durch Open Innovation entwickelt werden, dient dem langfristigen Erfahrungsgewinn und nutzt effizient Forschungs- und Entwicklungsinfrastrukturen. Die Grundlage dafür ist die Zusammenarbeit von Bund, Ländern, Stadtregionen, Verkehrsbetreibern, Energieversorgern, Forschungseinrichtungen, innovativen Unternehmen und Start-ups. Diese Allianzen über den gesamten Innovationszyklus hinweg, eingebettet in entsprechende Kooperationsstrukturen, sind notwendig, damit Innovationen auch am Markt erfolgreich sein können. Gemeinsam werden Ziele und Strategien definiert, jedoch unterschiedliche Lösungen für spezifische Stadtregionen entwickelt, die auf ähnliche Städte übertragen werden können. Auf diese Weise werden nicht nur

neue Produkte und Services entwickelt, sondern auch neue Kooperations-, Geschäfts- und Betreibermodelle. Mit diesem Ansatz können systemübergreifende Lösungen entwickelt, institutionelle Grenzen überwunden und sowohl neue, die Wirtschaft stärkende Produkte und Services geschaffen als auch der gewünschte gesellschaftliche Nutzen erzielt werden. Dieses Verständnis von Innovationsprozessen für städtische Entwicklung erfordert jedoch auch die Bereitschaft für eine Kultur des Risikos und des Scheiterns, und damit den Mut der Politik, diesen Raum für Experimente zu nutzen. ■

¹ http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en.htm

² http://ec.europa.eu/eip/smartcities/files/sip_final_en.pdf

³ <http://radweg.at/>

⁴ www.ideenkanal.com/de/regionen/vorarlberg/

Smart Living: Wohnen ohne Auto?

Neben der Energiewende ist eine Mobilitätswende entscheidend für die Zukunft unserer Städte. Hier entscheiden die BürgerInnen selbst, unterliegen dabei jedoch gewissen Rahmenbedingungen. In den österreichischen Städten und deren Umland herrscht zumeist ein ansprechendes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln, auf dem aufgebaut werden kann. In einigen Bereichen stoßen diese Systeme jedoch bereits an ihre Grenzen – die Kapazitäten sind erschöpft, ein Ausbau dringend nötig.

DI Robert Simbürger, Österreichischer Städtebund

Stellplatzfreies Wohnen

Der Zusammenhang zwischen Siedlungsentwicklung und Mobilität gewinnt durch die aktuellen Diskussionen rund um Energie- und Raumplanung im Allgemeinen und Smart Cities and Regions im Besonderen neu an Fahrt. Die technologischen Entwicklungen ermöglichen neue Mobilitätskonzepte bis auf die Ebene des Wohnbaus hinunter. Im Rahmen der Städteplattform Smart Cities and Regions in Salzburg und auch beim anschließenden Wohnbaudialog der „Salzburger Nachrichten“ diskutierten Politik, Stadtplaner und Wohnbauträger die sich ändernden Rahmenbedingungen beim urbanen Wohnbau. Im Rahmen des Wohnbaudialogs rechnete Roland Wernik von Salzburg Wohnbau den ZuhörerInnen vor, dass 13% der Fördermittel für eine 65m²-Wohnung allein auf

den Garagenplatz entfallen. Der dadurch entstehende Kostendruck sollte seine Meinung nach vor allem im Bereich des sozialen Wohnungsbaus durch die Reduktion von Parkplätzen erreicht werden. Statt bisher bis zu zwei sollen zukünftig nur noch 0,8 Parkplätze je Wohnung vorgeschrieben werden. In Salzburg Stadt sind derzeit 1,2 Parkplätze pro Wohneinheit vorgeschrieben. Wie Andreas Schmidbauer, Leiter der Stadtplanung, im Rahmen der Veranstaltung aufzeigte, nimmt der Autoverkehr in Salzburg pro Jahr um 1,6% zu. Die Salzburger Bevölkerung legt noch immer 46% ihrer täglichen Wege mit dem Auto oder dem Motorrad zurück. Bei den EinpendlerInnen werden sogar 67% der 250.000 Wege mit dem Auto erledigt. Schmidbauer sieht vor allem im innerstädtischen Wohnbau eine Chance zur Reduk-

tion des Pendler- und Verkehrsaufkommens. Die nachfolgende Diskussion erfolgte auf hohem Niveau und thematisierte die unterschiedlichen Bedingungen für Stadt und Land sowie die Schwierigkeiten im Zusammenhang mit der innerstädtischen Nachverdichtung. Auch ein Beseitigen der Lücken in so manchem Verkehrskonzept, die eine Umsetzung der „Stadt der kurzen Wege“ erschweren, wurde von den BürgerInnen eingefordert.

Das Quartier Vauban – kein autofreier, aber ein autoreduzierter Stadtteil

Das Konzept des autoreduzierten Quartiers ist eine konsequente Antwort auf die Ansprüche an ein attraktives Wohnumfeld bei gleichzeitig hohem Mobilitätsbedürfnis der BewohnerInnen. Die Kombination aus stellplatzfreien Wohnbereichen und dem entwickelten Modell des autofreien Wohnens kann als richtungsweisend angesehen werden.

Ein erfolgreiches Beispiel dafür ist nach wie vor der (Modell-)Stadtteil „Quartier Vauban“ in Freiburg, Deutschland. In der 200.000-EinwohnerInnen-Stadt entstand ein neuer, nutzungsgemischter Stadtteil. Das Gelände liegt am südlichen Stadtrand rund 3 km vom Zentrum entfernt. Zu den wesentlichen Komponenten gehören: autoreduzierendes Mobilitätskonzept, Baugruppenprojekte und genossenschaftliches Bauen, kooperative Planungsprozesse, nachhaltige Wasserbewirtschaftung, Bauabfallmanagement sowie energiebewusstes

Bauen. Das Mobilitätskonzept in Vauban sieht vor, den Verkehr im Quartier auf ein Minimum zu reduzieren. Neben der Bündelung des ruhenden Verkehrs wird das Wohnen ohne eigenes Auto gezielt gefördert. Der Umsetzungsprozess wurde intensiv vom „Forum Vauban“, als anerkanntem Träger der BürgerInnenbeteiligung und der sozialen Quartiersarbeit, begleitet und unterstützt.

Autofrei-Verein wacht über die Einhaltung der Regeln in Freiburg

Das Quartier sollte schnellstmöglich an das Straßenbahnnetz von Freiburg angeschlossen werden, was seit April 2006 realisiert ist. Die Haushalte bzw. BewohnerInnen haben die Wahl zwischen autofreiem und stellplatzfreiem Wohnen. In zwei Parkhäusern am Rande des Stadtteils müssen die BewohnerInnen, wenn sie Autohalter sind, einen Parkplatz für rund 18.000 Euro erwerben. In den Wohnstraßen – die alle verkehrsberuhigte Bereiche sind – und vor dem Haus darf das genutzte Auto nur kurzfristig, z.B. für Be- und Entladen, abgestellt werden. Ansonsten ist es auf dem gekauften Stellplatz abzustellen.

Wer kein eigenes Auto hat oder CarSharing nutzt, muss einen Anteil einer „Vorhaltefläche“ für rund 3.500 Euro kaufen, um später, falls doch ein Auto angeschafft wird, dort einen Stellplatz erwerben zu können. Das wird als Grundschild eingetragen. Ein Autofrei-Verein – von den Initiatoren des Verkehrskonzeptes gegründet – wacht über die Einhaltung der Regeln für autofreies Wohnen. Durch Verzicht auf Stellplätze im Quartier sind die meisten öffentlichen Wohnstraßen für kinderfreundliche Freizeitaktivitäten nutzbar und bieten so zusammen mit den zahlreichen „Grünspangen“ eine besondere urbane Lebensqualität.

KritikerInnen des Verkehrskonzeptes bemängeln die Parkplatznot für BesucherInnen, die aber nur deshalb zeitweise bestand, weil AnwohnerInnen ihre Autos auf den für BesucherInnen vorgesehenen Stellplätzen abstellten und die Stadt Freiburg eine Kontrolle durch den Gemeindevollzugsdienst bis zum Herbst 2006 weitgehend unterließ. Seit regelmäßig kontrolliert wird, gibt es tagsüber ausreichend Parkplätze für BesucherInnen.

- Umsetzung rechtlicher Regelungen für das autofreie Wohnen
- Errichtung von zwei Quartiersgaragen
- Verzicht auf Ausweisung privater Stellplätze und Garagen
- Kostenersparnisse für Haushalte ohne eigene Auto durch Aussetzen des Stellplatznachweises
- Umsetzungsbegleitung des Verkehrskonzeptes
- Intensive BürgerInnenbeteiligung
- Mobilitätsdienstleistungen (CarSharing, Lieferservice)
- Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs

www.freiburg.de/pb/Lde/208732.html
www.werkstatt-stadt.de/de/projekte/54/

Smartes Österreich

Auch an Österreich sind diese Entwicklungen nicht spurlos vorübergegangen. Die Stadt Wien plant in den nächsten 15 Jahren im Zusammenhang mit neuen Wohnbauprojekten insgesamt sieben autofreie Stadtteile umzusetzen, unter anderem in Floridsdorf, Liesing, Favoriten und Landstraße. Dabei werden in Zusammenarbeit mit den Bauträgern neue Mobilitätskonzepte entwickelt. Sammelgaragen, eingeschränkte Erschließung mit Straßen, günstiges CarSharing und eine kostenlose Öffijahreskarte sollen als integrale Bestandteile diese Konzepte zum Erfolg führen. Die Seestadt Aspern ist unter anderem deshalb zu einer Berühmtheit geworden, weil hochrangige öffentliche Verkehrsmittel schon in Betrieb gingen noch bevor die erste Wohneinheit in Aspern fertiggestellt wurde. Derzeit nutzen vor allen Schaulustige die Station „Seestadt“ der U2. In Gmunden wird die Straßenbahn nicht an der Stadtgrenze enden, und immer mehr Bundesländer konzentrieren sich darauf, Verkehrskonzepte für Stadtregionen zu entwickeln, um den dortigen Herausforderungen des zunehmenden PendlerInnenverkehrs mit zeitgemäßen Maßnahmen zu begegnen. Gerade der öffentliche Verkehr in der Stadtregion nimmt eine Schlüsselstelle im zukünftigen Mobilitätsverhalten ein. Dafür ist es notwendig, die Kräfte und Finanzen zum Wohl der Bevölkerung in den und auch um die Städte(n) zu bündeln. Auch die neue Landeshauptmann-Stellvertreterin des Landes Salzburg, Dr. Astrid Rössler, bekennt sich klar zum Ausbau und zur Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs durch die öffentliche Hand (in: RS 4/3 2013, S. 37).

Arbeitsgruppe für stadtreionalen Verkehr dringend gefordert

Der Österreichische Städtebund bemüht sich seit Erscheinen des Gesamtverkehrsplans des Bundes Ende 2012 um die Einrichtung einer Arbeitsgruppe zum Thema „Öffentlicher Verkehr in der Stadtregion“, um durch die gemeinsame Diskussion zwischen Fachabteilungen und Gebietskörperschaften, Verkehrsverbünden und Ministerien die drängenden Herausforderungen in der Bewältigung des steigenden Verkehrsaufkommens im urbanen Raum zu Lösungen zu kommen.

Um die Diskussion in Gang zu bringen, organisierte der Österreichische Städtebund in Zusammenarbeit mit der Austria Tech im Rahmen der Smart Cities Week 2013 einen Workshop zum Thema „Förderung und Finanzierung von multimodaler Mobilität in Smart City Regions“. Mobilität für alle sicherzustellen und umweltfreundlich zu gestalten, ist eine der wichtigsten Zukunftsaufgaben für die wachsenden Städte und Stadtregionen und somit eine Grundbedingung für die erfolgreiche Umsetzung des „Smart City“-Ansatzes. Die österreichische Mobilitätslandschaft ist jedoch geprägt von einer Vielzahl an AkteurInnen sowie einem komplexen Geflecht an Finanzierungsströmen und Fördermitteln – aber auch Kompetenzverflechtungen, die „smarte Lösungen“ oft erschweren.

Im Workshop wurden neue Konzepte und Ansätze „smarter stadtreionaler Mobilität“ aus dem In- und Ausland im Hinblick auf eine zukünftige Sicherung der Finanzierbarkeit von Mobilität diskutiert. In Kleingruppen wurden Lösungen für multimodale stadtreionale Mobilität und erfolgreiche Finanzierungs- und Steuerungsmodelle diskutiert und aktuelle Herausforderungen bei der Umsetzung smarter Mobilitätskonzepte identifiziert. Eine Dokumentation des Workshops und der Ergebnisse finden Sie unter: www.staedtebund.gv.at/veranstaltungsergebnisse.

Resümee

Das Konzept einer smarten Stadt der kurzen Wege kann jedoch nur funktionieren, wenn auch der Radverkehr und die FußgängerInnen durch Maßnahmen gefördert und unterstützt werden. ■



Stadt als Begegnungszone

Die geforderte Mobilitätswende und eine erfolgreiche Umsetzung des in der Stadtplanung lange bekannten Konzepts der Stadt der kurzen Wege kann nur funktionieren, wenn auch der Radverkehr und die FußgängerInnen durch Maßnahmen gefördert und unterstützt werden.

DI Melanie Lutz, Österreichischer Städtebund

Städte und Gemeinden investieren jährlich große Anstrengungen und hohe Geldsummen in den Ausbau der Flächen des nicht-motorisierten Individualverkehrs. Für viele österreichische Städte und Gemeinden verlief diesbezüglich der Herbst sehr erfolgreich. Ihre zahlreichen Bemühungen zur Verkehrsberuhigung durch Ausbau von Rad- und Fußwegenetz wurden in unterschiedlichen Formaten gekürt. Auch die erst seit 2013 neu in der Straßenverkehrsordnung (StVO) verankerte Begegnungszone führte bereits zu ersten Umsetzungsbeispielen in den Städten und damit zu ersten ausgezeichneten Projekten.

Entwicklungen in Begegnungszonen in Österreich

Die Straßenverkehrsordnung (StVO) sieht zwar diverse Möglichkeiten zur Verkehrsberuhigung vor, die insbesondere auf den innerstädtischen Raum zugeschnitten sind. Die Instrumente der Fußgängerzone und der Wohnstraße führen jedoch zu einem gänzlichen Ausschluss oder zumindest zu einer sehr weitgehenden Einschränkung des Fahrzeugverkehrs, während die Festlegung einer 30 km/h-Zone den Fahrzeugverkehr vergleichsweise unwesentlich beschränkt und FußgängerInnen keine Nutzung der gesamten Straßenfläche ermöglicht. Eine kompromissfähigere Lösung zur Verkehrsberuhigung, die einerseits den Fahrzeugverkehr zulässt, andererseits aber die gesamte Straßenfläche für den FußgängerInnenverkehr erschließt, fehlte bislang. Nachdem die 25. Novelle der StVO mit 1. April 2013 in Kraft getreten ist, wurde – im Zusammenhang mit dem Internationalen Tag gegen Lärm am 24. April –

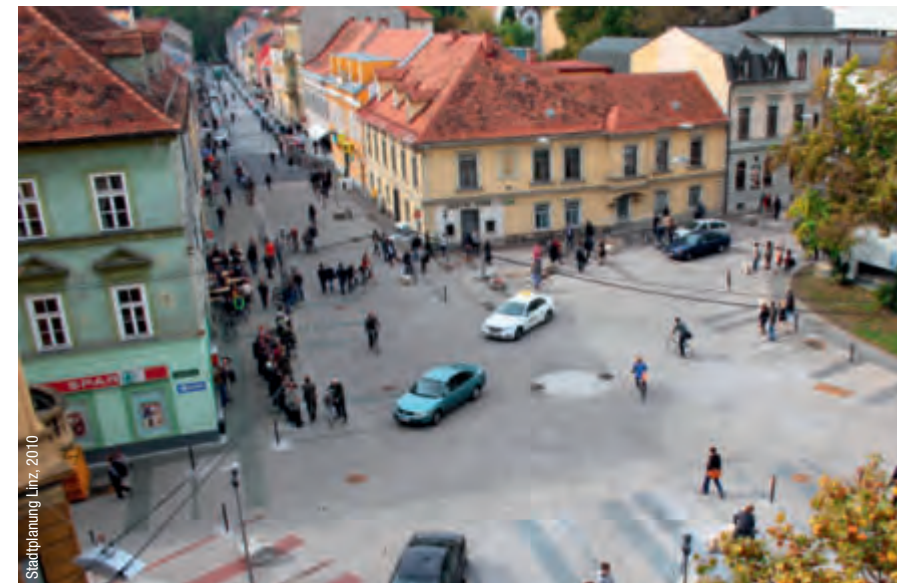
vom Städtebund eine Umfrage unter den Mitgliedern durchgeführt, um festzustellen, inwieweit diese bereit sind, das neue Instrument auch anzuwenden. Das Ergebnis der Umfrage war durchaus positiv. Bereits im 1. Monat nach Einführung hatten folgende Städte eine Begegnungszone errichtet bzw. standen kurz vor der konkreten Eröffnung: In Linz (Landstraße), Horn, Judenburg, Mödling, Bludenz, Dornbirn, Velden, Wels und Wien – also in beinahe jedem der neun Bundesländer – gibt es rund ein halbes Jahr nach deren Einführung bereits Begegnungszonen. In Bregenz wird im Rahmen der Aktionswoche „Vorarlberg Mobil“ die Akzeptanz einer Begegnungszone getestet. Die Idee einer Begegnungszone ist dabei in Stadtteilgesprächen entstanden. Man kommt dort dem Wunsch vieler BürgerInnen nach einer Probeweche nach. Auch in St. Pölten, wo in der Schulgasse die erste offizielle Begegnungszone Österreichs installiert wurde, sieht man diese als Möglichkeit, die Wirkung einer Begegnungszone auf das Verkehrsgeschehen zuerst eingehend zu beobachten und danach weitere Begegnungszonen umzusetzen. Im Planungsstadium bzw. in Bau befinden sich zu diesem Zeitpunkt Begegnungszonen in Eisenstadt, Ferlach (Ktn.), Gmünd, Klosterneuburg, Salzburg, Steyr und Tulln. Auch in Graz wird der Sonnenfelsplatz dem nunmehrigen Rechtsstand angepasst – aus dem Shared Space wird eine Begegnungszone. Ein Konzept der Stadt Linz sieht langfristig weitere 27 zusätzliche Standorte für Begegnungszonen in den Stadtteilen vor. In der Klosterstraße, der Rathausgasse und in der Herrenstraße sind die baulichen Voraussetzungen für ein gleichberechtigtes Mitein-

ander von FußgängerInnen, RadfahrerInnen und AutofahrerInnen bereits gegeben. In den meisten Städten gab es nach Einführung der Begegnungszone laut jüngsten Berichten keine gravierenden Vorkommnisse, teilweise auch nicht die erhoffte Reduktion des Verkehrsaufkommens.

Wichtig ist dabei die umfassende Information der BürgerInnen. Außerdem ist auch nach erfolgter Vorprüfung und abschließender Genehmigung eine Begegnungszone und deren Wirkungen zu überwachen. In Velden wurde die Bevölkerung gleichzeitig mit der Verlautbarung auch über die geplante Evaluierung, eventuelle Adaptierung und den voraussichtlichen Ausbau (bei Erfolg) in Kenntnis gesetzt.

Wie sich an einigen Beispielen zeigt, sind Akzeptanz und Verständnis für die Neuorganisation des bekannten Straßenraumes besonders schwierig, wenn nicht gleichzeitig die neuen Gegebenheiten auch mit der baulichen Ausführung des Straßenraumes übereinstimmen, da das Verkehrsverhalten des Einzelnen vorrangig von der optischen Wahrnehmung des Raumes und seiner Gestaltung beeinflusst wird. Zudem sollten nicht zu viele neue Instrumente gleichzeitig eingeführt werden. Wie das Wiener Beispiel zeigt, sind damit teilweise auch – nicht in die Planung involvierte – VerkehrsexpertInnen herausgefordert, z.B. mit der gleichzeitigen – noch nicht so etablierten – Anwendung der gelben Linie.

Shared Space war ein wichtiger Vorstoß in Richtung Bereinigung des Schilderwaldes. Mit der Begegnungszone kommt einer vorausschauenden Verkehrsorganisation auch hinsichtlich eines sich möglichst



Die Neugestaltung des Grazer Sonnenfelsplatzes als „Shared Space“.

„selbst organisierenden“ Verkehrsflusses zunehmend Bedeutung zu, um neuerliche „Auswüchse“ an Schildern zu vermeiden.

Begegnungszonen als Beitrag zur Innenstadtentwicklung

Neben anderen Bereichen ist ein adäquates Mobilitätskonzept ein Schlüssel zur Aufenthaltsqualität lebenswerter Innenstädte. Die Begegnungszone wurde als Instrument für die Verkehrsteuerung speziell in Innenstadtbereichen geschaffen, in denen es im Straßenraum zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen kommt, das sich auf alle Gruppen von VerkehrsteilnehmerInnen erstreckt. Es garantiert durch eine niedrige Geschwindigkeit (20 km/h) mehr Sicherheit für alle VerkehrsteilnehmerInnen. In den Begegnungszonen herrscht zudem das Gleichheitsprinzip: alle VerkehrsteilnehmerInnen dürfen den gesamten Straßenraum zur Fortbewegung (nicht zum Aufenthalt) benutzen – und sind dabei zur gegenseitigen Rücksichtnahme verpflichtet.

Abschließend ist aus Sicht des Österreichischen Städtebundes zu sagen, dass bereits die mediale Diskussion der letzten Wochen wesentlich dazu beigetragen hat, die Öffentlichkeit mit der Begegnungszone vertraut zu machen. Nun gilt es, auch Vertrauen in das Instrument aufzubauen und Nachbesserungen und Korrekturen nicht als Versagen, sondern als Lernprozess für ein besseres Miteinander

– wofür die Begegnungszone ja letztlich steht – zu sehen.

Da ein generelles Fahrverbot – wie in FußgängerInnenzonen – nicht überall möglich ist, wurde die Begegnungszone als ideales Instrument gesehen, um weiter die Qualität des öffentlichen Raumes anzuheben, ohne den Fahrzeugverkehr zu verbieten. Es steht dann auch mehr Raum für FußgängerInnen zur Verfügung. Das Zufußgehen soll künftig aus Gründen des Umweltschutzes und der Gesundheit noch mehr gefördert werden. Die Begegnungszonen können und sollen hier einen Beitrag zum Umdenken und zur Förderung des FußgängerInnenverkehrs liefern.

Preisregen für städtische Verkehrsberuhigungsmaßnahmen

Im September wurde neben dem Staatspreis Mobilität der bereits etablierte VCÖ-Mobilitätspreis vergeben, der Projekte in unterschiedlichen Mobilitätskategorien bewertet und auszeichnet. Zum Gesamtsieger wurde dieses Jahr das Top-Jugendticket des Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) gekürt (vgl. ÖGZ 11/2013). Weiters wurde im September zum erst zweiten Mal die fahrradfreundlichste Gemeinde Österreichs gewählt. Mehr als 100 österreichische Städte und Gemeinden kämpften heuer um den Titel bei dem Bewerb, der vom Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV) in Kooperation mit Städtebund, Gemeindebund, Lebens-

ministerium, BMVIT, AUVA, ARBÖ und ÖAMTC durchgeführt wird. Die Sieger werden nach Größenklassen bewertet. Aufsteiger des Jahres wurde die Stadt St. Pölten, die für ihre Leistungen den Anerkennungspreis der Jury erhielt. Innerhalb eines Jahres habe die Stadt große Fortschritte bei der Förderung des Radverkehrs gemacht, so die Begründung der Jury.

Die Marktgemeinde Hard/Vorarlberg erhielt den Preis in der Kategorie für die Eröffnung der ersten Fahrradstraße in Vorarlberg.

Bei den größeren Städten erreichte die Stadt Salzburg für die umfangreichen Maßnahmen vom forcierten Radwegeausbau über die Installation von Radservicestationen bis hin zu interessanten Aktionen zur Bewusstseinsbildung den ersten Platz.

Weitere Informationen und alle Preisträger finden Sie unter: www.klimaaktiv.at/mobilitaet/radfahren/kfwwettbewerb.html

Fußgänger vor!

Und auch die Maßnahmen im Bereich des Fußverkehrs wurden mit einem eigenen Preis prämiert. Am 8. November wurden die Preise für die Bemühungen zur Förderung des Fußverkehrs vergeben. In der Kategorie „Nachhaltige Bewusstseinsbildung“ wurde die Stadt Wien für die bewusstseinsbildende Kampagne für ein freundliches Miteinander „Tschuldigen“ ausgezeichnet.

In der Kategorie „Nachhaltige Geh-Infrastruktur im Siedlungsbereich“ wurden die Städte Graz, Linz, Villach und Tulln sowie Projekte in Wien ausgezeichnet. „Walk Space“ ist eine bereits eingeführte Marke, neu ist hingegen die Begegnungszone, die erst im Jänner 2013 in die Straßenverkehrsordnung (StVO) Eingang gefunden hat – aber bereits in zahlreichen Städten umgesetzt wurde. Die VII. österreichische Fachkonferenz für FußgängerInnen im Oktober in Linz war daher ganz den Begegnungszonen gewidmet.

Mehr zu den Preisträgern und zur Veranstaltung unter: www.walk-space.at ■



Radln in den Gemeinden

Im Auftrag des BMVIT wurde das Handbuch „Neue Wege zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden – Die Umsetzung von Fahrradstraßen, Begegnungszonen und Radwegen ohne Benützungspflicht“ erstellt.

In den letzten Jahren ist der Radverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen in Österreich deutlich angestiegen. Im Rahmen der 25. Novelle der Straßenverkehrsordnung, die mit 31. März 2013 in Kraft getreten ist, wurde die rechtliche Basis zur Anwendung innovativer Instrumente zur Förderung des Radverkehrs geschaffen. Ab sofort können Fahrradstraßen, Begegnungszonen und Radwege ohne Benützungspflicht eingeführt werden. Mit Hilfe dieser neuen Fahrradpaketes ergeben sich weitreichende Änderungen für die Organisation des Radverkehrs. Was sich konkret hinter den neuen Instrumenten verbirgt und wie diese optimal eingesetzt werden können, ist das Kernthema der Publikation.

Die Ziele des übersichtlich aufgebauten Leitfadens sind

1. Die Bekanntmachung der neuen Instrumente Fahrradstraße, Begegnungszone und Radweg ohne Benützungspflicht
2. Die Veröffentlichung von Tipps, Hinweisen und Informationen zur optimalen Umsetzung der neuen StVO-Instrumente.

Damit richtet sich der Leitfaden primär an MitarbeiterInnen von Städten und Gemeinden, die für die Gestaltung der Verkehrswege zuständig sind. Ihnen sollen häufig gestellte Fragen wie beispielsweise

„Wo können die neuen Instrumente optimal eingesetzt werden?“, „Nach welchen Kriterien sollten Straßen ausgewählt werden?“ oder „Wie wurden Maßnahmen bislang im Ausland umgesetzt?“ beantwortet werden. Der Leitfaden stellt die Einsatzbereiche der neuen Instrumente vor und erläutert die rechtlichen Rahmenbedingungen.

Handlungsempfehlungen von ExpertInnen

Das Handbuch ist eine Ergänzung zum bereits vorliegenden „Leitfaden zur Umsetzung kosteneffizienter Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden“ und gibt einen Überblick, wie diese neuen Maßnahmen in der Praxis umgesetzt werden und welche Ziele damit erreicht werden können. Die angeführten Handlungsempfehlungen basieren dabei auf internationalen und nationalen Erfahrungen und zeigen kosteneffiziente, aber auch budgetär großzügig angelegte Implementierungsvorschläge. Mittels ExpertInneninterviews mit Personen aus Deutschland, der Schweiz und den Niederlanden wurde versucht, die internationalen Erfahrungen einfließen zu lassen. Auf Basis dieser Interviews und durch Literaturrecherche wurde vom BearbeiterInnenteam ein Kriterienkatalog für Fahrradstraßen, Begegnungszonen und Radwege ohne Benützungspflicht erstellt, der bei der Auswahl geeigneter

Straßen(züge) helfen soll. Inhaltlich wurde die Publikation von der Forschungsgesellschaft Mobilität - FGM, DI Günther Illek und Dipl.-Geogr. Julia Zientek erarbeitet. Die Publikation steht auf der Internetseite des BMVIT sowie unter www.staedtebund.gv.at



Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie - BMVIT (2013): Neue Wege zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden – Die Umsetzung von Fahrradstraßen, Begegnungszonen und Radwegen ohne Benützungspflicht; Wien.



*Frohe Weihnachten
und alles Gute für 2014
wünscht Ihnen der Österreichische
Städtebund!*



Die einladende Stadt Graz und ihr Bürgermeister Mag. Siegfried Nagl freuen sich, Sie zum 64. Österreichischen Städtetag, der Generalversammlung des Österreichischen Städtebundes, von 4. bis 6. Juni 2014 herzlich begrüßen zu dürfen!



CIVITAS – effizienter und umweltfreundlicher Stadtverkehr

Ziel der EU-Initiative CIVITAS (City-vitality-sustainable) ist die Entwicklung von innovativen Strategien für einen umweltfreundlichen städtischen Verkehr. Die Europäische Kommission rief die CIVITAS-Initiative im Jahr 2000 ins Leben, die als Programm „von Städten für Städte“ konzipiert ist. In Frankfurt wurde nun mit CIVINET ein deutschsprachiges Netzwerk gegründet.

Mag. Alexander Lesigang, Österreichischer Städtebund und DI Gerhard Ablasser, Stadt Graz

Zur Erreichung der Ziele werden in den CIVITAS-Teilnehmerstädten verschiedene kohärente Maßnahmen getestet, die speziell auf die lokalen Gegebenheiten abgestimmt sind und gleichzeitig auch die europäische Dimension in Betracht ziehen. Im Rahmen dieser Maßnahmen wird Wissen gesammelt, das sich auf Städte in ganz Europa übertragen lässt und somit für alle Städte von Nutzen ist. Die Maßnahmen betreffen die Angebots- wie Nachfrageseite des Verkehrs.

Die Aktivitäten in den CIVITAS Demonstrationsstädten zielen auf eine Erhöhung der Lebensqualität für alle ab. Die Zahl der Teilnehmerstädte steigt kontinuierlich an. Mehr als 60 Städte sind inzwischen an den CIVITAS-Demonstrationsprojekten beteiligt, und mehr als 160 Städte bringen sich über das CIVITAS-Forumnetzwerk in die CIVITAS-Initiative ein.

Beispiele aus den Mitgliedstädten

- Zagreb – Energierückgewinnung für Straßenbahnen
 - DONOSTIA – SAN SEBASTIÁN - Für zwei hochwertige Buskorridore in der Stadt wird die ambitionierte Qualitätsnorm UNE-EN 13816 eingeführt. Damit soll die Anzahl der Fahrgäste in den Stadtbussen um 5 Prozent erhöht werden, was einer Million zusätzlicher Fahrgäste im Vergleich zu 2006 entspricht.
 - In Bologna wurde eine Mautpolitik auf der Grundlage des ITS (Intelligent Transport System) eingeführt, die langfristig die Einfahrten in die Mautzone um bis zu 10 Prozent vermindern soll.
- Im Rahmen des Grazer Programms „Civitas – Trendsetter“ koordiniert und unter-



stützt das Referat „EU-Programme und internationale Kooperation“ die Erarbeitung und Umsetzung von durchgreifenden, nachhaltigen und auch mutigen Konzepten im Bereich des innerstädtischen Verkehrs. Die Stadt Graz war im Jahr 2003 Kulturhauptstadt Europas, aber auch außerhalb des kulturellen Bereichs ist die Stadt Graz sehr aktiv. Gemeinsam mit Stockholm, Lille, Pecs und Prag beteiligte sich Graz am EU-Programm „Trendsetter“, einem von acht Siegerprojekten, das aus der CIVITAS-Ausschreibung der Europäischen Kommission hervorging.

„Trendsetter“ startete im Februar 2002 und hatte eine Laufzeit von vier Jahren. Mit neuen, durchschlagenden Strategien setzte sich das Vorhaben für einen umweltfreundlicheren, effizienten städtischen Verkehr ein und es wurden insgesamt ca. 12 Millionen Euro in Graz investiert. Die EU-Förderung betrug ca. 4,2 Millionen Euro.

Gründung des deutschsprachigen CIVINET

Am 6. November 2013 fand im HOLM-Forum am Gelände Flughafen Frankfurt

am Main die Gründungsversammlung des deutschsprachigen CIVINET statt. Nachdem sich bereits im Rahmen des großen CIVITAS-Netzwerkes einige Runden gebildet hatten, war nun der deutschsprachige Raum an der Reihe, sich zum Zwecke eines intensiven Informations- und Wissensaustausches in einem eigenen Netzwerk zusammenzufinden. Nach allgemeinen Präsentationen aus der 12-jährigen Geschichte von CIVITAS, in der ein Einblick in die vergangene Arbeit gegeben wurde und verschiedene erfolgreich umgesetzte Projekte dargestellt wurden, wurde über die zukünftige weitere Arbeit gesprochen und die Ziele des deutschsprachigen Netzwerkes diskutiert.

Diesem Netzwerk sollen in Zukunft Städte aus Deutschland, Österreich, der Schweiz und auch aus Südtirol angehören, um ohne sprachliche Barrieren gemeinsam Projekte zur Weiterentwicklung der Mobi-

lität in Städten umsetzen zu können. Aus verschiedenen Überlegungen wurde für das CIVINET Deutschsprachiger Raum die Gründung eines Vereins nach deutschem Recht als die beste Option in Erwägung gezogen.

So wurden bei dieser Gründungsversammlung neben inhaltlichen Fragestellungen vor allem auch die Statuten diskutiert und beschlossen. Weiters wurden die vier Mitglieder des Vorstands sowie Schriftführer, Kassier und Rechnungsprüfer bestellt, die, sobald alle rechtlichen Schritte abgeschlossen sind, ihre offizielle Tätigkeit aufnehmen können. Vorstandsvorsitzender wurde Michael Glotz-Richter, der Bremen-Beigeordneter für Mobilitätsfragen ist. Österreichischer Vertreter im Vorstand wurde Gerhard Ablasser aus Graz.

Nach den Beschlussfassungen zur rechtlichen Gründung des Vereins wurden abschließend von Teilnehmerinnen und Teil-

nehmern verschiedene Mobilitäts-Themen genannt, mit denen sich der Verein in den nächsten Jahren beschäftigen könnte, wie zum Beispiel Güterlogistik in Städten, Erfahrungen mit neuen rechtlichen Möglichkeiten im öffentlichen Raum (z.B. Begegnungszonen), alternativen Antriebsformen oder die Auswirkungen moderner Technologien (z.B. Selbstfahrende Fahrzeuge) auf die Gestaltung des Verkehrsraums.

Alle größeren Städte sind eingeladen, Mitglieder von CIVITAS und somit auch des CIVINET im deutschsprachigen Raum zu werden. Die Arbeit für CIVINET ist für die kommenden drei Jahre finanziell durch EU-Mittel gedeckt, sodass bis dahin keine Mitgliedbeiträge zu entrichten sind. ■

Sämtliche Informationen zu CIVITAS:
www.civitas.eu

www.staedtebund.gv.at

Jetzt Abo bestellen!

Wir verbinden Städte in einem Magazin

- Finanzen
- Gesellschaft
- Kultur
- Umwelt
- Europa
- Politik
- Sport
- Sicherheit
- Mobilität
- Bildung



Der Österreichische Städtebund verbindet rund 250 Städte und Gemeinden. Er gibt 10 Mal jährlich die Österreichische Gemeindezeitung (ÖGZ) heraus. Schwerpunkte sind aktuelle kommunalpolitische Themen. Das Einzelheft kostet 4,50 Euro, das Jahresabo 42 Euro. Abo-Anfragen an Frau Angelika Stola, Bohmann-Verlag, 1110 Wien, Leberstraße 122, Tel.: (01) 740 32/462, E-Mail: a.stola@bohmann.at

ROSINAK & PARTNER
Ziviltechniker GmbH

Planung und Beratung:

- Umwelt
- Verkehrsplanung & Verkehrstechnik
- Infrastrukturplanung
- Raum & Mobilität
- Kommunikation

Schloßgasse 11, 1050 Wien
Tel.: 01/544 07 07 • Fax: 01/544 07 27
office@rosinak.at • www.rosinak.at

Fachausschüsse Raumordnung und Stadtplanung tagten in St. Pölten

Die Stadtplaner und Stadträte für Raumordnungsfragen des Österreichischen Städtebundes trafen am 7. und 8. November im Gemeinderatssaal des St. Pöltner Rathauses zu ihrer Sitzung zusammen.

DI Melanie Lutz, Österreichischer Städtebund

Schwerpunktthemen waren diesmal Innenstadtentwicklung und Handelseinrichtungen, Energieraumplanung und Smart City-Projekte, die Steuerung der Siedlungsentwicklung im Zusammenhang mit Mobilitätskonzepten aber auch exotischere Themen wie Vorbehaltsflächen für Friedhöfe für alle Religionen oder der Beitrag der Stadtarchäologie für die Stadtplanung.

Neuer Vorsitz für den Raumordnungsausschuss

Am Beginn der Tagung in St. Pölten wurde in der 34. Sitzung des Raumordnungsausschusses des Österreichischen Städtebundes ein neuer Vorsitz gewählt. Mit 7. November 2013 übernahm Stadtrat Mag. Gerhard Fritz aus Innsbruck die Leitung des Ausschusses. Er ist zuständig für die Ressorts Stadtentwicklung, Stadtplanung und Integration, Bau-, Wasser-, Anlagen- und Gewerbebereich, Bau- und Feuerpolizei sowie Grünanlagen. Gerade Innsbruck ist

ja aufgrund der topografischen Lage und der prognostizierten Zuwanderung besonders gefordert, wenn es um Raumordnung und Siedlungsentwicklung geht.

Der Vizebürgermeister der Stadt Villach Günther Albel wurde zum stellvertretenden Vorsitzenden des Raumordnungsausschusses gewählt. Er ist seit 2012 Vizebürgermeister der Stadt Villach und für die Ressorts Stadtplanung, Bauangelegenheiten, Kultur und Jugend zuständig.

Die Bedeutung der Raumordnung nimmt auch in Österreich in letzter Zeit – meist in Zusammenhängen mit Folgeerscheinungen des Klimawandels – zu. In den Medien häuften sich während der Hochwasserereignisse im Sommer Berichte, in denen nach der Verantwortung der Raumplanung gefragt wurde. Auch bei den Fragen Zuwanderung in die Städte, Abwanderung aus dem ländlichen Raum und stetig steigendes Verkehrsaufkommen ist die Raumplanung ein wichtiger Partner

bei der Suche nach zukunftsfähigen Lösungen und wird zunehmend als wichtiges Planungs- und Steuerungsinstrument der Raumentwicklung erkannt.

Die Mitglieder des Raumordnungsausschusses sind ExpertInnen der Stadt- und Regionalplanung sowie politische EntscheidungsträgerInnen in diesem Ressort, das mehr denn je die weitere Gestaltung unseres Lebensumfelds beeinflusst. Zu den traditionellen Themen der Siedlungsentwicklung und Bebauungsplanung tritt mit zunehmender Technologisierung der Themenkomplex „Erneuerbare Energie und Ressourceneffizienz“. Außerdem bekommt die Raumplanung neue Betätigungsfelder wie zum Beispiel Energieraumplanung oder Smart City Projekte. Die Ausschussmitglieder sind neben ihrer Tätigkeit in den Stadtplanungsabteilungen auch besonders engagierte AkteurInnen in den Gremien und Partnerschaften der Österreichischen Raumordnungskonferenz, die sich mit dem „Österreichischen Raumentwicklungskonzept 2011“ für die kommenden zehn Jahre die Aufgabe gestellt hat, aktiv die im Konzept festgehaltenen Handlungsfelder in Arbeitsgruppen voranzutreiben und somit verbesserte Grundlagen für die Raumplanung in Österreich zu schaffen.

Planung sichert Lebensqualität

Die Stadt- und Regionalplanung trägt einen wesentlich Anteil an der Lebensqualität in einer Stadt. Großes Schwerpunktthema war deswegen in der aktuellen Sitzung auch die Innenstadtentwicklung. Unter dem Titel „Steirische Gemeinden setzen sich für ihre Zentren ein“ beschäftigt sich das Projekt „Masterplan Innenstadt“ mit den Städten Bad Radkersburg, Bruck an der Mur und mit der „Citta Slow“ Hartberg. Zu Beginn stand der Wunsch, mit dem Masterplan ein Leit-



Generalsekretär Dr. Thomas Weninger (Österreichischer Städtebund), Stadtrat Gerhard Fritz (Innsbruck) und Vizebürgermeister Günther Albel (Villach)



Der Raumordnungsausschuss

bild für die Regionalförderung 2014+ zu schaffen, um unter anderem mit Hilfe der Strukturfondsmittel der EU der Verdichtung der Zentren von Klein- und Mittelstädten entgegenzutreten.

Während die zahlreich vorliegenden Studien zur Innenstadtthematik bisher eher punktuelle Ansätze, aber kaum sektorenübergreifende (Handel, Tourismus, Wohnen, Mobilität) Initiativen verfolgten, geht es den handelnden Personen nunmehr darum, die sechs identifizierten Kernthemen Wohnen, öffentlicher Raum, Verkehr, Leerstände, Jugend und Generationen sowie Positionierung und Marketing in ihrer Gesamtheit zu analysieren. Zu diesem Zweck ist auch das Projektteam als interdisziplinäres Konsortium aufgebaut. „Sixpack“ besteht aus einer ExpertInnengruppe, die sich im Rahmen der Ausschreibung selbst gefunden hat und den interdisziplinären Ansatz des Projekts „Masterplan Innenstadt“ ausdrücklich begrüßt.

Ziel des Projekts „Masterplan Innenstadt“ ist die Erarbeitung hemmender und fördernder Faktoren der Innenstadtentwicklung. Als Subziel ist ein praxisnahes „Weißbuch Innenstadt“ als Handlungsanleitung/Absichtserklärung für die Landes-, Regional- und Kommunalpolitik geplant. Erste Ergebnisse sollen im Rahmen des 65. Österreichischen Städte- und Landestages 2014 in Graz präsentiert werden.

Europäische Beispiele

Die Stadt Ludwigsburg in Deutschland präsentierte ihre Erfahrungen mit dem europäischen Referenzrahmen für nachhaltige Stadtentwicklung (RFSC - Reference Framework for Sustainable Cities): ein von der EU gefördertes Projekt zur Bewertung stadtplanerischer Maßnahmen vor dem Hintergrund nachhaltiger Entwicklung und eine praktische Hilfe bei der Integration von Nachhaltigkeitsprinzipien in lokale Strategien und Maßnahmen (von Territorialmaßnahmen bis zu urbanen Projekten im Zusammenhang mit der Leipzig Charta). Für Österreich war Wien in den vergangenen Jahren Mitglied im Team der Städte, das bei der Erarbeitung des RFSC das Projektteam durch Erfahrungsberichte unterstützte. Auch Ludwigsburg war eine der Teststädte und nutzte die Erfahrungen im Zusammenhang mit der Einführung einer Nachhaltigkeitsstrategie.

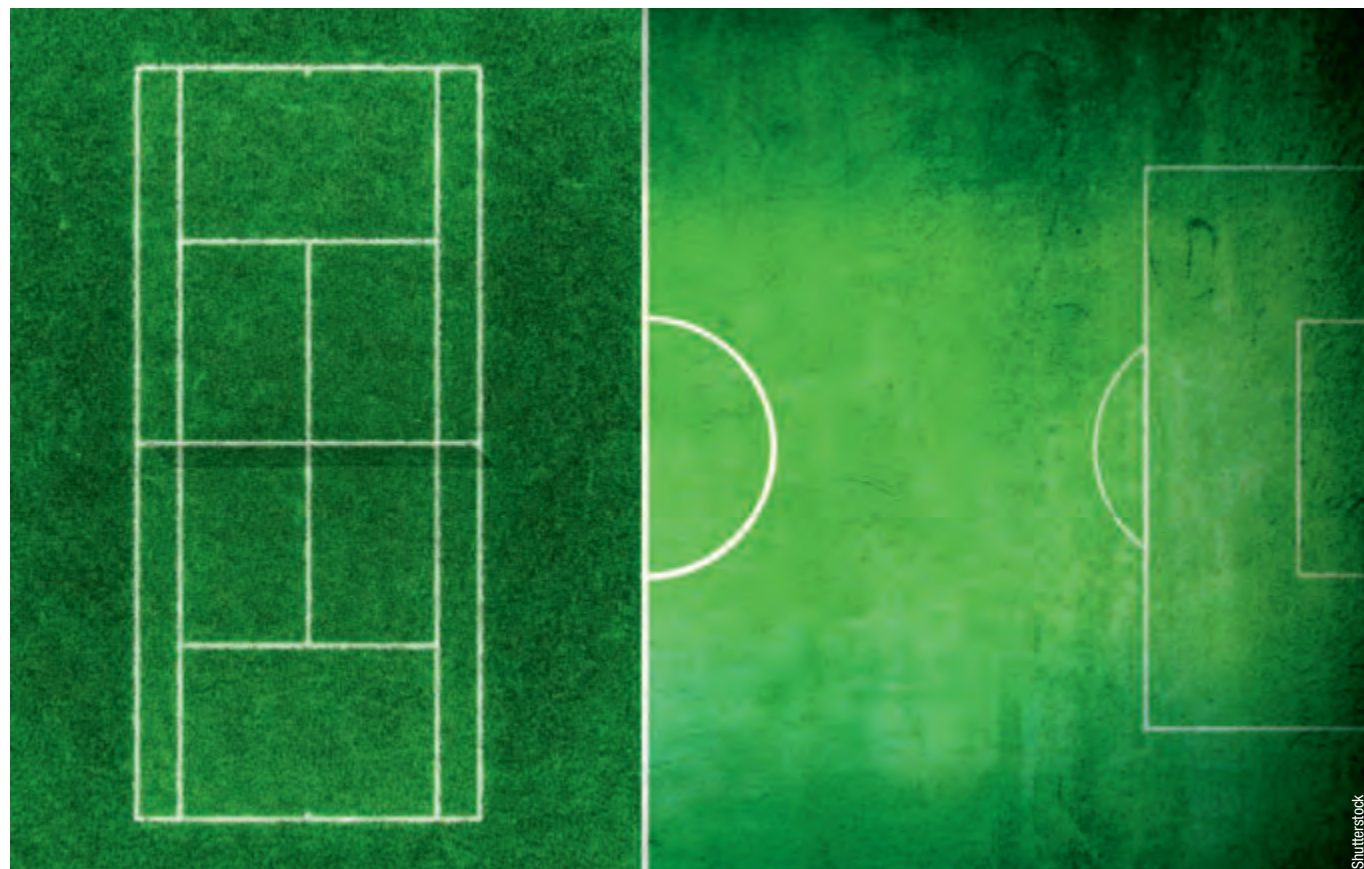
Seit Anfang 2013 steht der RFSC nun als Webtool kostenlos für alle europäischen Gebietskörperschaften zur Anwendung bereit (www.rfsc.eu). Nach der offiziellen Einführung Anfang 2013 wurde ein Konsortium gegründet, das nun eineinhalb Jahre lang die Möglichkeit hat, den RFSC mithilfe von Kursen in den EU-Mitgliedsstaaten vorzustellen. Die Kurse sind gratis und verpflichten zu keinen weiteren Aktivitäten. In Österreich wird es unter anderem im Frühling 2014 in Wien die Mög-

lichkeit geben, an einem Training teilzunehmen.¹ Der RFSC bietet die Möglichkeit, eigene nachhaltige Entwicklungskonzepte anhand der zahlreichen vorgegebenen Indikatoren zu analysieren und zu beurteilen sowie die Ergebnisse gut aufbereitet darzustellen. Es können auch nur einzelne Projekte betrachtet werden, sodass verschiedene MitarbeiterInnen der Stadt den RFSC unabhängig voneinander für ihre Zwecke einsetzen können.

Auch für Sandra Kölmel, Stadtplanerin der Stadt Ludwigsburg im Referat für nachhaltige Stadtentwicklung, ist nach den bisherigen Erfahrungen der RFSC ein gutes Instrument für Städte, die gerade anfangen, Stadtentwicklungskonzepte aufzusetzen. Wertvoll ist v.a. der Netzwerkcharakter, da der RFSC es ermöglicht, andere Städte in Europa über die enthaltenen Profile zu finden, die eine ähnliche Struktur und damit wahrscheinlich auch ähnliche Herausforderungen haben.

Am Ende des Raumordnungsausschusses präsentierte Hedwig Wechner, Bürgermeisterin der Stadt Wörgl, gemeinsam mit Walter Peer von communalp, ihr Konzept zur strategischen Entwicklung der Stadtgemeinde Wörgl (siehe auch Beitrag auf den Seiten 32–33).

¹ Der Österreichische Städtebund steht als National Contact Point für Anfragen zum RFSC zur Verfügung. Ansprechpartnerin ist Melanie Lutz.



Fußballer folgt Tennisspieler

Die Spekulationen über einen Bürgermeisterwechsel in Linz hatten im Oktober ein Ende. Auf Langzeitbürgermeister Franz Dobusch folgte wie erwartet Klaus Luger. Der Neo- und der Exbürgermeister sprachen mit der ÖGZ über Linz als soziale Musterstadt, die große Herausforderung des Nahverkehrs und das Damoklesschwert Swap-Affäre.

Johannes Luxner, freier Journalist

Auch wenn ihn Medien gerne als Stück der Linzer Stadtgeschichte bezeichnen: Nein, als solches betrachte er sich keineswegs, entgegnet Franz Dobusch. „Wenn ich heute wen frage, wer in Linz vor 50 Jahren Bürgermeister war, weiß das niemand mehr. Das ist im generellen Bewusstsein etwas sehr Flüchtliges“, so Dobusch über die Geschichtsauglichkeit seiner Person. Dennoch hat sich Linz in seiner Amtszeit maßgeblich verändert. Und seine Karriere bietet bemerkenswerte Eckdaten. Nicht nur, dass Dobusch seit dem Jahr 1988 im Amt war. Sein damaliges Amtsantrittsalter von 36 Jahren ist heute noch Rekord für einen Bürgermeister einer österreichischen Landeshauptstadt. Erheblich überschattet wurde die Laufbahn

Dobuschs in den vergangenen Jahren durch die Swap-Affäre und den dazugehörigen Zivilprozess der Stadt Linz gegen die Bawag P.S.K., dessen Streitwert mit bis zu einer halben Milliarde Euro kolportiert wird. Mit dem riskanten Zinsgeschäft zwischen der Stadt Linz und der Bank werden sich die Gerichte noch lange Zeit auseinandersetzen. Zusammenhänge zwischen seinem jetzigen Pensionsantritt und der Causa Swap gebe es keine, bekräftigte Dobusch im Zuge der Bekanntgabe seines Ruhestandes Mitte Oktober. Das Vorhandensein jener Stimmen, die an keinen Zufall glauben wollen, verstehe er insofern, da er starke mediale Stimmungsmache zu diesem Thema wahrnehme. „Als ich 2009 zur

Wahl antrat, war klar, dass ich 2015 nicht mehr kandidiere“, so Dobusch rückblickend: „Es stand dabei immer fest, dass wir vor der Wahl wechseln. In Oberösterreich gibt es 444 Bürgermeister. In den nächsten Monaten kommt es in über 70 Gemeinden zu einem Wechsel“, rechtfertigt Dobusch die Vorgehensweise als Usus in der Politik, wenn sich Legislaturperioden zu Ende neigen.

„Soziale Musterstadt“

Der Blick zurück auf die Leistungen seiner Amtszeit als Linzer Bürgermeister ist ein stolzer. „Wenn es eine soziale Musterstadt in Mitteleuropa gibt, dann ist das Linz“, sagt Dobusch und verweist dabei auf Obdachloseneinrichtungen, Kindergarten-

horte und die Pflegeeinrichtungen. Nicht nur soziale Errungenschaften will er festgehalten wissen: „Linz wurde von einer Stadt mit großen Umweltproblemen zur Landeshauptstadt mit der besten Luftqualität.“ Und da ist auch noch das Thema Kultur: „Linz wuchs von einer Stadt der Arbeit zu einer Stadt der Arbeit und Kultur: das Lentos-Museum, das Musiktheater, die freie Szene und viele andere Einrichtungen – wie z.B. das Jugendkulturzentrums – trugen dazu bei“, konkretisiert Dobusch die starke Ausprägung des kulturellen während seiner langen Amtszeit.

Vorfreude auf die Herausforderung

Für Dobuschs Nachfolger Klaus Luger – der am 7. November vom Gemeinderat zum neuen Linzer Bürgermeister gewählt wurde – gilt, den Blick nach vorn zu richten. Er gehe mit einer gewissen Demut an die Funktion und sei sich der Herausforderung – die Nachfolge eines akzeptierten Langzeitbürgermeisters anzutreten – bewusst, so Luger. Auch wenn „das Thema Swap wie ein Damoklesschwert über der Zukunft der Stadt hängt“, habe er ein Gefühl der Vorfreude. Der weitere Verlauf des Prozesses sei abzuwarten, bevor über konkrete Lösungsvarianten gesprochen werden könne, so Luger. Eine außergerichtliche Einigung sei für ihn nicht ausgeschlossen.

Doch auch abseits dessen erwarten Klaus Luger etliche berufliche Baustellen. Der studierte Sozialwissenschaftler nennt die Linzer Verkehrsinfrastruktur und dabei vor allem die Schaffung einer zweiten Schienenachse für den öffentlichen Nahverkehr als ein maßgebliches „Hardware“-Projekt seiner zukünftigen Amtszeit; ebenso die A26-Westumfahrung zur Entlastung der Stadt vom Durchzugsverkehr und den Neubau der Eisenbahnbrücke. Ob er aufgrund seines Ausbildungshintergrundes als studierter Sozialwissenschaftler andere Zugänge als der Jurist Dobusch pflegt?

„Mein politischer Werdegang hat mich mehr geprägt als die Ausbildung“, sagt Luger, „doch mein Studium ermöglicht mir einen unkomplizierten Zugang zu Daten, Zahlen und Statistiken. Wer gute Politik machen möchte, braucht diese Analysen.“ Denn er wolle nicht nur den



Franz Dobusch



Klaus Luger

eigenen ideologischen Grundwerten und Mustern nachhängen, sondern diese ebenso in einer gesellschaftspolitischen Realität adaptiert wissen, so Klaus Luger, dem es in seiner Amtszeit ebenso ein Anliegen ist, „dass Linz noch stärker als moderne, weltoffene Stadt wahrgenommen wird, deren Bürgerinnen und Bürger das auch leben.“ Luger nennt das den „Software“-Aspekt seines Amtes. Deshalb gehe es zukünftig auch darum, die Zuwanderung gut zu bewältigen sowie Lernförderungen und Ausbildungsangebote für

Jugendliche mit schulischen Defiziten zu schaffen. Große Ambitionen gibt es hinsichtlich der Linzer Tabakfabrik, auf deren Areal mit einer Nutzfläche von 85.000 Quadratmeter die Kreativwirtschaft ebenso angesiedelt werden soll wie Wissenschaft und Kunst. Sie soll dabei im besten Fall die Funktion einer Schnittstelle erfüllen.

Schlankere Strukturen

Doch es wird auch gespart werden müssen. Eine Restrukturierung des Magistrates, aller Verwaltungseinheiten und der Dienstleistungsbetriebe ist sicher. „Dabei wird es um die Ablauforganisation und entsprechende Effizienzsteigerungen gehen. Wir wollen auch schlankere Führungsstrukturen haben“, kündigt Luger an: „Das ist mittelfristig dringend notwendig und auch zu schaffen. Das wird in den kommenden Jahren eines der Topthemen in Linz sein.“

Zu den wichtigen ökonomischen Themen wird auch der Finanzausgleich zählen. Luger: „Nicht nur Linz, auch die anderen Kommunen gehören entlastet. Die Transferzahlungen sind hoch. In Linz kommt es zudem zu einer Benachteiligung in Form der Doppelbelastung beim Allgemeinen Krankenhaus.“ Förderungen und insbesondere Doppelförderungen sollen laut Luger genau unter die Lupe genommen werden.

Franz Dobusch attestiert seinem Nachfolger eine sehr offene Denkweise. Belesen und gebildet sei Luger: „Ich halte ihn für einen sehr solidarischen Menschen. Das ist für die Politik ganz wichtig“, so Dobusch über Luger.

„Dobusch und ich haben einen sehr ähnlichen Grundwertekatalog“, sagt Luger über Gemeinsamkeiten mit seinem Vorgänger: „Wir halten sehr viel von Fleiß, sind sehr leistungsorientierte Menschen und haben einen höchst emotionalen Bezug zur Stadt Linz.“ Und die Unterschiede? Luger: „Franz Dobusch war dafür bekannt, kein großer öffentlicher Kommunikator zu sein. Bei der Medien- und Öffentlichkeitsarbeit bin ich bestimmt offensiver als er. Jeder hat seinen eigenen Stil. Ich bin ein Fußballer, Dobusch ist mehr der Tennisspieler. Er pflegte den direkten Fight. Ich bin ein Teamfighter.“

Ertragsanteilsvorschüsse für November 2013 (Beträge in 1.000 EURO ohne Zwischenabrechnung)

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

	Ertrag für 11/2013 ¹⁾	Veränderung ggü. 11/2012	Ertrag für 01-11/2013	Veränderung ggü. 01-11/2012
	in 1.000 EURO	in %	in 1.000 EURO	in %
GBA mit einheitlichem Schlüssel	5.849.266	15,4%	65.568.164	5,4%
davon:				
Veranlagte Einkommensteuer	5.485	1051,5%	1.947.723	-10,7%
Lohnsteuer	2.098.396	10,6%	23.060.988	11,2%
Körperschaftsteuer	294.342	107,6%	4.806.324	11,0%
Umsatzsteuer	2.236.457	3,4%	22.828.713	2,0%
Mineralölsteuer	232.677	-23,7%	3.871.126	1,4%
Abgeltungssteuern Schweiz	254.739		671.485	
GBA mit speziellen Schlüsseln	167.214	7,6%	1.655.930	-3,6%
davon:				
Bodenwertabgabe	110	159,7%	5.720	0,4%
Werbeabgabe	9.624	44,8%	106.254	1,7%
Grunderwerbsteuer	78.594	9,2%	708.309	-12,3%
GBA gesamt	6.016.480	15,2%	67.224.094	5,2%

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

b) Gemeindeertragsanteile

	Vorschuss für 11/2013	Veränderung ggü. 11/2012	Vorschuss für 01-11/2013	Veränderung ggü. 01-11/2012
	in 1.000 EURO	in %	in 1.000 EURO	in %
Burgenland	18.503	16,2%	203.909	4,4%
Kärnten	45.225	17,2%	495.301	3,7%
Niederösterreich	116.658	15,9%	1.296.849	4,9%
Oberösterreich	114.468	18,7%	1.245.692	4,0%
Salzburg	49.223	14,3%	542.261	3,1%
Steiermark	89.785	15,5%	999.416	3,6%
Tirol	61.842	18,7%	688.407	4,1%
Vorarlberg	33.370	15,3%	366.601	3,7%
Wien	181.800	15,3%	2.063.832	4,2%
Summe	710.875	16,3%	7.902.267	4,1%

LED.Licht.Lösungen:

Bis 80% Effizienzgewinn für Kommunen bei Innenbeleuchtung

Weniger Kosten und besseres Licht durch LEDs im Innenbereich – Bürogebäude, Veranstaltungsräume, Schulen, Sporthallen, Schwimmbäder u.v.m.



Leuchtdioden stehen weltweit vor einer umfassenden Einführung in der Allgemeinbeleuchtung. Durch ihre technischen Vorteile gegenüber herkömmlichen Lichtquellen, ihrer positiven physiologischen Wirkungen auf Menschen und der geringen Belastungen für die Umwelt – die Vorteile der LED erstrecken sich auf Lebensdauer, Energieverbrauch, Flexibilität, Entsorgung und Wartung – wird sich diese Technik in den kommenden Jahren durchsetzen und konventionelle Leuchtmittel nahezu vollständig vom Markt verdrängen. Zahlreiche Projekte belegen dass mit effizienter LED-Lichttechnik Kommunen bis zu 80 Prozent Energie einsparen können – bei deutlich höherer Lichtqualität und stark reduzierten Kosten. Die Innenraumbeleuchtung hat signifikant andere Anforderungen als die Straßenbeleuchtung. Während auf Verkehrswegen die Erkennbarkeit von Hindernissen und eine gute Orientierung in der Dunkelheit sichergestellt werden muss, spielen in der Innenraumbeleuchtung andere Qualitätskriterien eine tragende Rolle. Aktuell ist die LED-Technik so weit ausgereift, dass höchste Anforderungen an Lichtqualität und gleichzeitig hohe Effizienz gewährleistet sind. Vor allem die günstigen Wartungs- und

Betriebskosten sind für die öffentliche Hand oft maßgeblich für eine Entscheidung zugunsten einer LED-Lösung. Durch die Kombination der LED-Komponenten mit zusätzlichen intelligenten Steuerungen kann die Systemeffizienz der LED-Beleuchtung noch weiter gesteigert werden. Abhängig von der spezifischen Anwendung sind in diesem Fall Energieeinsparungen von 80% belegbar. Die Umrüstung der Beleuchtung auf LED und die Umsetzung der vorgenannten Energieeinsparung erfordern keine zusätzlichen Investitionen in die bestehende Infrastruktur. Die LED-Technologie ermöglicht eine auf die jeweilige Situation abgestimmte und optimierte Lichtplanung. Unabhängig vom Altzustand lässt sich in nahezu allen Anwendungssituationen eine ideale und normgerechte Beleuchtungslösung realisieren. Zahlreiche Projekte belegen eine außerordentlich hohe Nutzerakzeptanz in der Bevölkerung für hochwertige LED-Technologie. Im Vergleich mit konventioneller Lichttechnik wird LED-Beleuchtung durchgehend als bevorzugte Lösung insbesondere betreffend Farbwiedergabe, Lichtlenkung, Helligkeits- und Sicherheitsempfinden bewertet.

GEMEINDEAUTONOMIE UND ABGABENVERORDNUNGSRECHT

Das kommunale Abgabenverordnungsrecht ist ein wesentlicher Eckpfeiler der Finanzautonomie im Rahmen der Gemeindeautonomie. Die vorliegende Abhandlung soll aktuelle Rechtsprobleme und Rechtsthemen im Zusammenhang mit dem kommunalen Abgabenverordnungsrecht darstellen.



gesetzgebung die Gemeinden ermächtigen, bestimmte Abgaben aufgrund eines Beschlusses der Gemeindevertretung zu erheben.

2. Differierende Ermächtigung

Die beiden finanzverfassungsrechtlichen Rechtsnormen sehen ihrem Inhalt nach unterschiedlichen Rechtsnormen für die Ermächtigung vor. Der Bund kann diese Ermächtigung grundsätzlich sehr allgemein halten, indem er lediglich den jeweiligen abgabepflichtigen Tatbestand und allenfalls einen Abgabenhöchststrahmen im Finanzausgleichsgesetz vorgibt. So handelt es sich bei den im § 15 Abs. 3 FAG 2008 genannten Lustbarkeitsabgaben, Hundeabgaben, Versteigerungsabgaben, Gebühren für die Benützung von Gemeindeeinrichtungen und Gemeindeanlagen sowie Parkgebühren um sogenannte freie Beschlussrechtsabgaben, und der Bund hat die Abgabenermächtigung sehr allgemein gehalten und sich auf den jeweiligen Abgabentatbestand beschränkt; lediglich bei der Lustbarkeitsabgabe wurde für bestimmte Abgabenformen, wie etwa bei der Pauschalabgabe ein Höchstausmaß von 25 % und bei der Kartenabgabe ein Höchstausmaß von 10 % des Eintrittsgeldes vorgesehen. Die Länder wiederum sind finanzverfassungsrechtlich verpflichtet, bei der Einräumung einer Abgabenerhebungsermächtigung an die Gemeinden gemäß § 8 Abs. 5 F-VG 1948 die wesentlichsten Merkmale dieser Abgaben, insbesondere auch ihr Höchstausmaß, zu bestimmen; zu den wesentlichen Merkmalen zählen natürlich die materiellen Merkmale des Abgabentatbestandes, und auch die formalen Merkmale für die Abgabenerhebung, insbesondere aber die Abgabensätze (Abgabensatzrahmen).

1. Rechtsgrundlagen

Das kommunale Abgabenverordnungsrecht basiert grundsätzlich auf der finanzverfassungsrechtlichen Regelung des § 5 F-VG 1948, wonach öffentliche Abgaben nur aufgrund von Gesetzen erhoben werden können (abgabenrechtliches Legalitätsprinzip). Die finanzverfassungsrechtliche Ermächtigung zur Abgabeneinhebung wird den Kommunen nach § 7 Abs. 5 F-VG 1948 einerseits vom Bund, andererseits gemäß § 8 Abs. 5 F-VG 1948 von den einzelnen Ländern eingeräumt. Nach § 7 Abs. 5 F-VG 1948 kann die Bundesgesetzgebung die Gemeinden ermächtigen, bestimmte Abgaben aufgrund eines Beschlusses der Gemeindevertretung auszusprechen, nach § 8 Abs. 5 F-VG 1948 kann die Landes-

2.1. Freie Beschlussrechtsabgaben

Im Falle der bundesgesetzlichen Ermächtigung nach § 15 Abs. 3 FAG 2008 handelt es sich um das sogenannte freie Gemeindeabgabenverordnungsrecht oder auch Abgabenbeschlussrecht. Diese im § 15 Abs. 3 FAG 2008 genannten freien Beschlussrechtsabgaben – wie Lustbarkeitsabgabe, Hundesteuer, Vergnügungssteuer, Parkgebühren und Gebühren für die Benutzung von Gemeindeeinrichtungen und Gemeindeanlagen – bedürfen zur Beschlussfassung durch den Gemeinderat keines Landesabgabengesetzes, wie dies etwa bei der Versteigerungsabgabe in Oberösterreich der Fall ist, wonach lediglich die Gemeinden entsprechende Gemeinderatsbeschlüsse fassen können und kein Landesabgabengesetz dazwischen geschaltet war. Soweit allerdings entsprechende Landesabgabengesetze vorhanden sind, wie etwa bei der Lustbarkeitsabgabe oder den Parkgebühren, haben sich die Gemeinden an die gesetzlichen Vorgaben des Landesgesetzgebers zu halten. Der Landesgesetzgeber seinerseits darf jedoch diese bundesgesetzliche Ermächtigung aus § 15 Abs. 3 FAG 2008 lediglich erweitern, jedoch nicht einschränken. Dies ergibt sich aus § 15 Abs. 3 FAG 2008, wonach die Gemeinden ermächtigt sind, durch Beschluss der Gemeindevertretung die dort genannten Abgaben, wie Lustbarkeitsabgabe etc., „vorbehaltlich weitergehender Ermächtigung durch die Landesgesetzgebung auszuschreiben“. Dies bedeutet, dass der Landesgesetzgeber bei diesen freien Beschlussrechtsabgaben lediglich befugt ist, die Abgabentatbestände zu erweitern, wie etwa beispielsweise in Wien, wo auch der Videoverleih durch den Landesgesetzgeber als Lustbarkeit definiert wurde, oder eben den Abgabensatz, etwa bei den Lustbarkeiten (bei der Pauschalabgabe oder bei der Kartenabgabe) gegenüber der bundesgesetzlichen Ermächtigung zu erhöhen. Der Landesgesetzgeber könnte sogar die in der finanzausgleichsgesetzlichen Ermächtigung enthaltenen Befreiungstatbestände, wie beispielsweise für die von Gebietskörperschaften subventionierte Theaterveranstaltungen, für Wachhunde, für Fahrzeuge im öffentlichen Dienst, eliminie-

ren. Eine Einschränkung der bundesgesetzlichen Ermächtigung durch den Landesgesetzgeber, etwa durch überschneidende, nicht gerechtfertigte Befreiungstatbestände, ist rechtlich nicht gerechtfertigt. Sofern allerdings der Bundesgesetzgeber Abgabenbefreiungen im Rahmen der bundesgesetzlichen Ermächtigung vorsieht und diese auch in den Landesabgabengesetzen enthalten sind, sind diese von den Kommunen sehr wohl im Rahmen ihrer Beschlussfassung durch den Gemeinderat zu respektieren.

2.2. „Durchführungsabgaben“

Sämtliche anderen Gemeindeabgaben, welche nicht freie Beschlussrechtsabgaben sind, werden aufgrund entsprechender Landesabgabengesetze im Rahmen von Durchführungsverordnungen eingehoben. Der § 14 Abs. 1 FAG 2008 stellt neben der von vornherein ausschließlich bundesgesetzlich geregelten Grundsteuer und Kommunalsteuer und der freien Beschlussrechtsabgaben gemäß § 15 Abs. 3 FAG 2008 einen Katalog diverser ausschließlicher Gemeinde- und Landesabgaben auf. Soweit allerdings Abgaben enthalten sind, welche nicht unter § 15 Abs. 3 FAG 2008 fallen, und damit nur die Ertragshoheit als ausschließliche Gemeindeabgabe oder Landesabgabe definiert ist, können diese Abgaben lediglich aufgrund eines Landesabgabengesetzes erhoben werden und die Gemeinden haben verbindlich entsprechende Durchführungsverordnungen zu beschließen. Die rechtsspezifischen Charakteristika der Durchführungsverordnungen sind darin zu sehen, dass die kommunalen Erhebungsrechte formalrechtlich eingeschränkt sind und eine Verordnungsermächtigung durch die Gemeinde nur regeln darf, was in den wesentlichen Konturen schon im Landesgesetz vorgezeichnet ist; Durchführungsverordnungen dürfen daher grundsätzlich nur aufgrund eines Landesabgabengesetzes ergehen, eindeutig auf die Vorgaben des Landesabgabengesetzgebers ausgerichtet sein und keinesfalls in Widerspruch zum Landesabgabengesetz stehen. Sofern allerdings der Landesabgabengesetzgeber allenfalls unbestimmte oder zumindest auslegungsbedürftige Gesetzesbegriffe gewählt hat, dürfen diese entspre-

chenden Gesetzesbegriffe durch die Gemeindedurchführungsverordnung sehr wohl näher konkretisiert oder erläutert werden.

2.3. Abgabenerfindungsrecht

Im Übrigen handelt es sich bei § 14 Abs. 1 FAG 2008 um keine taxative Aufzählung von ausschließlichen Gemeindeabgaben oder Landesabgaben, sondern um eine demonstrative Aufzählung, wie aus dem Wort „insbesondere“ zu entnehmen ist. Ebenso wie dem Bund steht den Ländern auch ein sogenanntes Abgabenerfindungsrecht oder Steuererfindungsrecht zu, wonach neben dem Bund auch die Länder berechtigt sind, neue Abgaben zu „erfinden“ und in der Folge beispielsweise den Gemeinden die Abgaben- und Ertragshoheit über diese neuen Abgaben einzuräumen, wie beispielsweise einzelne Länder eine sogenannte Zweitwohnsitzabgabe (beispielsweise Kärnten) den Gemeinden als ausschließliche Gemeindeabgabe zur Abgabenerhebung überlassen haben oder das Bundesland Wien die Stadt Wien zur Erhebung einer Dienstgeberabgabe (U-Bahn-Steuer) ermächtigt hatte. Während das Abgabenerfindungsrecht des Bundes und der Länder unbestritten ist (siehe VfGH-Erkenntnisse vom 14.3.1990, V 104/89, und vom 7.3.1991, G 76/90) wurde den Gemeinden selbst kein Abgabenerfindungsrecht eingeräumt (VfGH-Erkenntnis vom 14.3.1990, V 106/89).

Sofern allerdings ein Land aus dem Katalog des § 14 Abs. 1 FAG 2008 Abgaben vorsieht, an welche der Bund bestimmte Auflagen geknüpft hat, wie z.B. Mautabgaben, ist auch das Land an die finanzausgleichsgesetzlichen Voraussetzungen für die Erhebung dieser Abgaben gebunden.

3. Abgabenerhebung – Entgeltvorschreibung

3.1. Daseinsvorsorge

Es gibt viele Verwaltungsbereiche der Kommunen, in deren Bereich sie teils aufgrund entsprechender Rechtsgrundlage, teils aufgrund individueller Gemeinderatsentscheidung berechtigt sind, entweder Abgabenvorschriften zu tätigen oder Privatentgelte einzuheben. Dies ist beispielsweise der große Bereich der Daseins-

vorsorge, wonach der Ersatz der Hoheitsverwaltung durch Privatwirtschaftsverwaltung im Rahmen der Leistungsverwaltung grundsätzlich rechtlich zulässig ist; gerade im Zusammenhang mit den gemeindlichen Versorgungsaufgaben kann grundsätzlich zwischen hoheitlicher und privatwirtschaftlicher Führung von wirtschaftlichen Unternehmungen gewählt werden. Als Voraussetzung für die Vorschreibung von Gebühren müssen jedoch Gemeindeeinrichtungen bzw. Gemeindeanlagen vorliegen, wobei diese nicht im Eigentum der Gemeinde stehen müssen, sondern es ausreicht, dass die Gemeinde eine gewisse Verfügungsmacht (wirtschaftliches Eigentum) darüber hat. Aus der Gemeinderatsentscheidung ergeben sich jedoch Rechtskonsequenzen für beispielsweise die Müllabfuhr, privatrechtliche Entgelte aufgrund einer Tarifordnung oder öffentlich-rechtliche Gebühren aufgrund einer Gemeindeverordnung einzuheben. Dies hat weitere Konsequenzen für die Durchsetzung ihrer Rechtsansprüche, weil die Abgaben bzw. Gebühren lediglich im Wege der Abgabenerkennung ausschließlich durch Behördenorgane, die privatrechtlichen Entgelte jedoch durch Gerichtsklagen auch durch die wirtschaftlichen Unternehmen selbst eingebracht werden können.

Sofern die Kommune im Unternehmensbereich, etwa als Betrieb gewerblicher Art, tätig wird, ist für Gebühren (Entgelte) Umsatzsteuer zu erheben, sofern keine Umsatzsteuerbefreiung nach § 6 UStG 1994 zum Tragen kommt.

3.2. Sondernutzung

Dieselbe Rechtsproblematik zeichnet sich hinsichtlich der Benützung des öffentlichen Gutes über den Gemeingebrauch hinaus ab. Die Gemeinde hat die Wahl, beispielsweise aufgrund eines entsprechenden Landesabgabengesetzes, eine Gebrauchsabgabe für den Gebrauch des öffentlichen Gutes als ausschließliche Gemeindeabgabe (§ 14 Abs. 1 Z. 12 FAG 2008) durch gemeindeeigene Unternehmungen einzuheben; als Eigentümer des öffentlichen Gutes könnte sie jedoch von diesen wirtschaftlichen Unternehmungen auch Privatentgelte einheben. Diese Entscheidungsgewalt ist jedoch etwa bei Markteinrichtungen oder Feuerwehreinsätzen sehr eingeschränkt.

3.3. Markteinrichtungen

Sofern beispielsweise Marktkojen privatrechtlich vermietet werden, heben die Gemeinden ein Privatentgelt ein, sofern jedoch der Tatbestand der Marktgebührenordnung erfüllt wird, kommen Marktgebühren zur Anwendung.

3.4. Feuerwehreinsätze

Sofern bei Feuerwehreinsätzen nach der Feuerwehrgebührenordnung Abgaben bescheidmäßig vorgeschrieben werden, hat dies im Hoheitsbereich zu erfolgen; falls Feuerwehrgaranten an einzelne privatrechtlich verliehen werden, erfolgt dies im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung.

4. Abgabeneinhebungsverpflichtung

Nach § 8 Abs. 6 F-VG 1948 kann die Landesgesetzgebung die Gemeinden zur Erhebung bestimmter Abgaben auch verpflichten, wenn dies zur Aufrechterhaltung oder Wiederherstellung des Gleichgewichtes oder zur Deckung bestimmter Erfordernisse im Haushalt der Gemeinden erforderlich ist; Hauptintention dieser Abgabeneinhebungsverpflichtung ist daher die sogenannte Haushaltssicherung. In vielen Landesabgabengesetzen ist eine derartige Verpflichtung zur Abgabenerhebung enthalten.

Die generelle Ausweitung dieser Abgabeneinhebungsverpflichtung auf unbeschränkte Zeitdauer und für sämtliche Kommunen eines Bundeslandes ist sicherlich bei Gebühren im Rahmen der Daseinsvorsorge und vor allem in Krisenzeiten anlässlich der Euro- und Wirtschaftskrise gerechtfertigt, bei unbedeutenden Gemeindeabgaben, wie Versteigerungsabgabe oder Hundeabgabe, nicht gerechtfertigt.

5. Zweckwidmung

Im Rahmen der Landesabgabengesetze werden mitunter auch sogenannte Zweckwidmungen der ausschließlichen Gemeindeabgaben vorgesehen, wie etwa im Rahmen von Landesabgabengesetzen über die Erhebung einer Hundeabgabe. Eine landesgesetzliche Zweckwidmung der Hundeabgabe wäre jedoch eine Einschränkung der Abgabehoheit und vor allem der Ertragshoheit im Rahmen des eingeräumten freien Abgabenbeschlussrechtes

und daher finanzverfassungsrechtlich bedenklich. Soweit allerdings weder in der bundesgesetzlichen Ermächtigung noch im Landesabgabengesetz eine Zweckwidmung enthalten ist, können die Gemeinden im Rahmen des freien Gemeindebeschlussrechtes, aber auch allenfalls im Rahmen von Durchführungsverordnungen eine Zweckwidmung in ihre Abgabenverordnung aufnehmen; sie sind jedoch nicht verpflichtet, eine solche Zweckwidmung vorzusehen. So könnte der Gemeinderat eine Zweckwidmung der Hundeabgabe beispielsweise für die Verwendung im Rahmen von Tierheimen vorsehen.

Sollte allerdings der Bund als Finanzausgleichsgesetzgeber im Abgabekatalog nach § 14 Abs. 1 FAG 2008 grundsätzlich beispielsweise Lustbarkeitsabgaben mit Zweckwidmung des Ertrages vorsehen (beispielsweise in § 14 Abs. 1 Z. 9 beim Fernsehschilling, Kultur- und Sportschilling), hätte das Land verbindlich diese Zweckwidmung in das Landesabgabengesetz und in der Folge die Gemeinden in ihren Abgabenverordnungen aufzunehmen.

6. Gleichartige Abgaben

Neben Bundesabgaben dürfen Zuschlagsabgaben der Länder oder Gemeinden (siehe § 57 Glücksspielgesetz) oder gleichartige Abgaben der Länder oder Gemeinden (siehe § 5 Glücksspielgesetz) gemäß § 8 Abs. 3 F-VG 1948 nur mit bundesgesetzlicher Ermächtigung erhoben werden.

7. Rückwirkung

Die Anordnung der Rückwirkung einer Abgabenverordnung ohne bundes- oder landesgesetzliche Ermächtigung ist rechts- und verfassungswidrig (VfGH-Erkenntnis vom 23.10.1980, V 25/80). Die Verfassungsmäßigkeit eines rückwirkenden Bundes- oder Landesgesetzes ist allerdings am Gleichheitsgrundsatz (VfGH-Erkenntnis vom 1.12.1966, B 254/66) und am Vertrauensschutz (VfGH-Erkenntnis vom 14.3.1990, G 294/89) zu beurteilen.

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

Stadt fürs Leben. Stadt fürs Wohnen.

Dank gefördertem Wohnbau schafft die Stadt Wien jedes Jahr für tausende Menschen ein erschwingliches Zuhause. Wohnungssuchende und MieterInnen erhalten kostenlose Unterstützung bei professionellen Service-Einrichtungen.



Dorothea fühlt sich in „ihrem“ Revier im weiteren Umfeld ihres Zuhauses absolut wohl. So wie ihr Papa. Er hat sich, wie andere 100.000 in Wien lebende Personen auch, im Sommer an der größten Wohnbefragung der Geschichte beteiligt. Die Ergebnisse zeigen eine hohe Wohnzufriedenheit, aber auch Sorge um steigende Kosten im privaten Wohnbereich. Alle Detailergebnisse gibt's unter www.wohnbefragung.wien.at. Eine Sorge haben Dorothea und ihr Papa jedenfalls nicht: explodierende Mietkosten. Denn sie leben – so wie eine Million (!) Wienerinnen und Wiener – in einer sozial geförderten Wohnung. Für die selbstverständlich strenge Mietzins-Obergrenzen gelten.

Wien steht auf der Seite der MieterInnen!

Vertrauen ist gut. Kontrolle ist besser. Mit dem kostenlosen Wiener Mietenrechner können Sie per Mausklick ermitteln, ob Ihre Miete angemessen oder zu hoch ist:

www.mietenrechner.wien.at.

Der Wiener Betriebskostenrechner ist die ideale Ergänzung dazu:

www.betriebskostenrechner.wien.at.

In Zweifelsfällen stehen die Expertinnen und Experten der Mieterhilfe auf Ihrer Seite. Sie beraten unabhängig und kostenlos über Mietrecht & Miethöhe sowie Rechte & Pflichten von Maklern und Vermietern.

© 4000-25900, www.mieterhilfe.at



Die soziale Wohnpolitik hält die Wohnkosten unter Kontrolle

Angebot und Nachfrage bestimmen den Preis. Gäbe es nicht eine Million Menschen, die in Wien in geförderten Wohnungen leben, wäre der Markt diesem unkontrollierten Spiel auch wirklich ausgesetzt. So aber ist die Stadt mit rund 220.000 Gemeindewohnungen, fast ebenso vielen geförderten Genossenschaftswohnungen oder neuen Programmen wie den SMART-Wohnungen und der Wiener Wohnbauinitiative Garant dafür, dass die Wohnkosten in Wien eben NICHT in den Himmel schießen. Und das nicht nur mit dem größten, sondern auch mit einem vielfältigen Angebot. Wien hält nicht nur möglichst viele Wohnungen für jene bereit, die's brauchen, sondern auch Wohnungen für alle Ansprüche und Lebenssituationen. Das macht Wien zur Stadt fürs Leben.



Besuchen Sie unser umfassendes Service-Portal auf www.wohnservice-wien.at und holen Sie sich alle Informationen rund ums Wohnen.

wien.
unser zuhause.
Geschäftsgruppe Wohnen, Wohnbau & Stadterneuerung

StadT Wien
Wien ist anders.

Neue Rechtsprechung des EuGH zur vergabefreien interkommunalen Zusammenarbeit:

AUSNAHME VON DER ANWENDUNG DES VERGABERECHTS PRAKTISCH KAUM NOCH ANWENDBAR!

Gegenstand des Vorabentscheidungsverfahrens (Rechtssache C-386/11) war ein geplanter Vertrag zwischen dem Kreis Düren und der Stadt Düren, wonach die Stadt Düren die Reinigung der in ihrem Stadtgebiet gelegenen Gebäude des Kreises direkt und ohne Durchführung eines Vergabeverfahrens übernehmen sollte. Das deutsche Gericht wollte vom EuGH wissen, ob eine Vereinbarung zwischen zwei Gebietskörperschaften, wonach der einen Kommune eine verwaltungsunterstützende Hilfsaufgabe gegen Kostenerstattung von der anderen Gebietskörperschaft übertragen wird, ausschreibungspflichtig ist. Mit Urteil vom 13.06.2013 bejahte der EuGH die Anwendung des Vergaberechts.

Vergaberechtlicher Hintergrund

In ständiger Rechtsprechung judiziert der EuGH, dass grundsätzlich jeder zwischen einem Wirtschaftsteilnehmer und einem öffentlichen Auftraggeber geschlossene schriftliche und entgeltliche Vertrag über die Erbringung von Dienstleistungen als ausschreibungspflichtiger öffentlicher Auftrag anzusehen ist. Dabei ist nicht von Bedeutung, dass der Wirtschaftsteilnehmer selbst ein öffentlicher Auftraggeber ist, keine Gewinnerzielung anstrebt, nicht unternehmerisch strukturiert und nicht ständig auf einem Markt tätig ist. „Entgeltlichkeit“ liegt zudem bereits dann vor, wenn sich die vorgesehene Vergütung auf den Ersatz der Kosten beschränkt, die durch die Erbringung der vereinbarten Dienstleistung entstehen. Von diesem Grundsatz sind zwei Arten von Aufträgen



ausgenommen, die nicht in den Anwendungsbereich des Vergaberechts der Union fallen. Zum einen handelt es sich dabei um Aufträge, die inhouse vergeben werden und zum anderen um interkommunale Vereinbarungen zur Wahrnehmung von Gemeinwohlaufgaben. Im Ausgangsverfahren war das Nichtvorliegen der Ausnahme der Inhouse-Vergabe unzweifelhaft. Eine vergabefreie Inhouse-Vergabe ist nur dann möglich, wenn der Auftraggeber über den potenziellen Auftragnehmer eine ähnliche Kontrolle ausübt wie über eine eigene Dienststelle (Kontrollkriterium) und der Auftragnehmer zugleich im Wesentlichen für den Auftraggeber tätig ist (Wesentlichkeitskriterium). Der Kreis Düren ist aber kein Inhaber von Anteilen an der Stadt Düren und er übt keine Kontrolle über die Stadt aus, die als derjenigen, die der Kreis über seine eigenen Dienststellen ausübt, ähnlich eingestuft werden könnte. Schließlich ist die Stadt Düren auch nicht im Wesentlichen für den Kreis Düren tätig. Kreis und Stadt Düren waren aber der Ansicht, dass die in Rede stehende Aufgabenübertragung als eine Entscheidung über die innerstaatliche Organisation nicht dem Vergaberecht unterliegt. Der Ausgangstreit gab dem EuGH daher Anlass zu klären, wann von einer vergabefreien Zusammenarbeit zwischen öffentlichen Einrichtungen ausgegangen werden darf.

Sachverhalt

In dem zugrundeliegenden Fall wollte der Kreis Düren die Stadt Düren für eine Pilotphase von zwei Jahren mit der Reinigung seiner kreiseigenen, auf dem Gebiet der Stadt Düren befindlichen Büro-, Verwaltungs- und Schulgebäude gegen eine finanzielle Entschädigung beauftragen. Der Vertragsentwurf sah wie folgt vor:

1. Der Kreis Düren überträgt die ihm obliegende Aufgabe der Reinigung seiner im Stadtgebiet Düren gelegenen und in seinem Besitz befindlichen Gebäude mit befreiender Wirkung auf die Stadt Düren.
2. Die Aufgabe der Reinigung umfasst die Gebäude- und Glasreinigung in Büro-, Verwaltungs- und Schulgebäuden des Kreises Düren.
3. Die unter Abs. 1 und 2 beschriebene Aufgaben übernimmt die Stadt Düren in ihre alleinige Zuständigkeit. Das Recht und die Pflicht zur Erfüllung dieser Aufgabe gehen auf die Stadt Düren über (...). Die Stadt Düren übernimmt die Pflichten des Kreises und ist insoweit allein verantwortlich.
4. Die Stadt Düren darf sich zur Erfüllung der ihr nach Abs. 1 übertragenen Aufgaben Dritter bedienen.“

Der Vorlageentscheidung war zu entnehmen, dass die betreffenden Reinigungsaufgaben konkret von einer Gesellschaft durchgeführt werden sollte, deren Alleineigentümer die Stadt Düren ist.

Rechtliche Würdigung des EuGH

Der EuGH stellte zunächst fest, dass die Vereinbarung alle Kriterien eines entgeltlichen Vertrages erfüllt. Aus folgenden Gründen verneinte der EuGH auch die Anwendung der Ausnahme der interkommunalen Zusammenarbeit:

Die unionsrechtlichen Vergabevorschriften sind dann nicht anwendbar, wenn Verträge zur interkommunalen Zusammenarbeit ausschließlich zwischen öffentlichen Einrichtungen ohne Beteiligung Privater geschlossen werden, kein privater Dienstleistungserbringer besser gestellt wird als seine Wettbewerber und die vereinbarte Zusammenarbeit nur durch Überlegungen und Erfordernisse bestimmt wird, die mit der Verfolgung von im öffentlichen Interesse liegenden Zielen zusammenhängen. Alle genannten Kriterien müssen kumulativ vorliegen. Nach Ansicht des EuGH geht aber aus den Fest-

stellungen des vorlegenden Gerichts hervor, dass der Vertragsentwurf nicht die Wahrnehmung einer gemeinsamen Gemeinwohlaufgabe zum Gegenstand hat. Ferner würde der Vertrag zur Erfüllung der darin vorgesehenen Aufgabe den Rückgriff auf einen Dritten gestatten, so dass dieser Dritte gegenüber den übrigen auf demselben Markt tätigen Unternehmen begünstigt werden könnte.

Fazit

Diese Rechtsprechung des EuGH wird wohl noch in den Verhandlungen zum neuen Vergaberichtlinienentwurf Berücksichtigung finden. Der EuGH hat eine vergaberechtsfreie Zusammenarbeit von Kreis und Stadt Düren zur Wahrnehmung einer gemeinsamen Gemeinwohlaufgabe verneint. Das ist deshalb bedeutsam, weil die Durchführung von Reinigungsarbeiten an Büro-, Verwaltungs- und Schul-

gebäuden des Kreises im Stadtgebiet von Düren offensichtlich nicht zu den Gemeinwohlaufgaben der Stadt Düren gezählt wird. In Zukunft wird daher davon ausgegangen werden müssen, dass Verwaltungshilfstätigkeiten für eine andere Gebietskörperschaft nicht Inhalt einer ausschreibungsfreien interkommunalen Zusammenarbeit sein können. Die praktische Relevanz dieser Ausnahmebestimmung wird damit (zumindest in Österreich) stark eingeschränkt. Bemerkenswert ist auch, dass der EuGH schon die mögliche Einbindung eines Dritten im Rahmen der interkommunalen Aufgabenerfüllung für das Vorliegen einer Ausschreibungsfreiheit für schädlich hält, und zwar selbst dann, wenn der konkret in Betracht kommende Dritte von einer Kommune kontrolliert wird.

Dr. Clemens Lintschinger, Rechtsanwalt



Niederösterreich ist e-mobil.

Die Elektromobilitäts-Initiative des Landes. Zentraler Ansprechpartner für alle Fragen zur E-Mobilität in Niederösterreich.



„e-mobil in niederösterreich“ ist als Initiative des Landes die Drehscheibe für Aktivitäten und Angebote zum Thema E-Mobilität in Niederösterreich: vom systematischen Aufbau bis zur breiten Bewusstseinsbildung, von Forschung und Entwicklung im Bereich E-Mobilität bis zur Unterstützung von Regionen und Unternehmen bei der Realisierung neuer Projekte, Produkte und Dienstleistungen. So sind wir Plattform für die Fragestellungen von heute – und Partner für die Weichenstellungen für morgen.

www.e-mobil-noe.at | www.ecoplus.at

ecoplus. Niederösterreichs Wirtschaftsagentur GmbH, Niederösterreichring 2, Haus A, 3100 St. Pölten



Die Wirtschaftsagentur des Landes Niederösterreich



WASSERVERSORGUNG DER STADT KLAGENFURT

Nach einer aktuellen Entscheidung des Obersten Gerichtshof ist die Einhebung einer Wasserbereitstellungsgebühr durch die Stadtwerke Klagenfurt rechtmäßig (OGH 06.06.2013; 6 Ob 163/12g).

Eine interessante Entscheidung hat kürzlich der OGH (6. 6. 2013, 6 Ob 163/12g) zu den §§ 1, 23 K-GWVG (Kärntner Gemeindewasserversorgungsgesetz) erlassen.

Einleitung

Im Anlassfall wurde die beklagte Stadtwerke Klagenfurt AG im Jahr 2000 von der Stadt Klagenfurt (ihrem einzigen Aktionär) als Aktiengesellschaft gegründet und übernahm von der Stadt Klagenfurt die Aufgabe der Allgemeinversorgung mit Trink- und Nutzwasser im Versorgungsgebiet der Stadt. Die bestehenden privatrechtlichen Wasserlieferungsverträge wurden von der Beklagten übernommen, mit neu hinzukommenden Wasserkunden schloss sie neue Verträge. Für ihre Wasserlieferungen bezieht die Beklagte die mit den Kunden vereinbarten Entgelte. Die beiden Kläger des Anlassfalls waren Wasserkunden der Beklagten. Ende 2009 versendete die Beklagte an ihre KundInnen neue Allgemeine Geschäftsbe-

dingungen (AGB 2010) samt Preislisten mit geänderten Wasserpreisen. Die Kläger widersprachen schriftlich binnen 4 Wochen, worauf ihnen die Beklagte mitteilte, dass sie bei Aufrechterhaltung des Widerspruchs den Wasserversorgungsvertrag aufkündigen und während eines vertragslosen Zustands nur die „Grundversorgung“ aufrechterhalten werde.

OGH-Urteil 6 Ob 163/12g vom 6. Juni 2013

Der OGH hat in seinem Teilurteil vom 6. Juni 2013 ausgesprochen, dass ein Rechtsträger bei der Erbringung von Leistungen der Daseinsvorsorge die Wahl zwischen hoheitlicher und privatrechtlicher Form hat, soweit nicht durch einfache Gesetzgebung ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist bzw. die anzuwendenden Rechtsvorschriften zur hoheitlichen Vorgehensweise bloß ermächtigen.

Im vorliegenden Fall sei gemäß § 1 Abs 3 K-GWVG die Auslagerung der Wasserversorgung von der Stadt Klagenfurt auf die beklagte Stadtwerke Klagenfurt AG grundsätzlich zulässig. Aus den weiteren Bestimmungen des K-GWVG lasse sich nicht ableiten, dass die gesamte Wasserversorgung nur hoheitlich ausgeübt werden dürfe. Hinsichtlich des Entgelts für den Wasserbezug sehe § 23 Abs 2 K-GWVG für den Fall der Ausgliederung der Wasserversor-

gung die Ermächtigung, nicht aber die Verpflichtung der Gemeinde vor, für die Wasserbereitstellung Wasserbezugsgebühren vorzuschreiben.

Nach dem OGH ist es daher der Stadt Klagenfurt gestattet, die Daseinsvorsorge Wasserversorgung auf die Stadtwerke Klagenfurt AG auszulagern. Diese kann und darf die Abgeltung der Wasserversorgung privatrechtlich gestalten.

Außerdem kommt das Höchstgericht zur Erkenntnis, dass Änderungen bzw. Erhöhungen der privatrechtlichen Entgelte grundsätzlich möglich sind, solange das Äquivalenzprinzip nicht verletzt wird. Diese Bedingung sei im Falle der Stadtwerke Klagenfurt AG jedenfalls erfüllt. Die Entscheidung über die Angemessenheit der Höhe der Wasserbereitstellungsgebühr wurde an das zuständige Landesgericht zurückverwiesen.

Conclusio

Das Urteil schafft Rechtssicherheit und Klarheit für alle Beteiligten. Gleichzeitig werden Stadtwerke damit auch in der Weiterführung einer nachhaltigen Investitionsstrategie für Trinkwassernetz und Versorgungssicherheit bestätigt (OGH; 6 Ob 163/12g).

*Dr. Johannes Schmid,
Österreichischer Städtebund*

Wir verbinden Städte



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

Wir schaffen Lebensqualität

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

Wir vertreten Städteinteressen

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

www.staedtebund.gv.at

DAS TUT DIE KOMMUNALKREDIT FÜR ÖSTERREICH.

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

WASSERKRAFT
als sauberer Stromlieferant



NACHHALTIGE ENERGIE
ohne Umweltbelastung



MODERNE GESUNDHEITZENTREN
für Bürgerinnen und Bürger



©DKH SCHLADMING

KADERSCHMIEDEN
für unsere Jugend



©ZAHA HADID ARCHITECTS/HEILAND

SOZIALE INFRASTRUKTUR
für eine funktionierende Gesellschaft



VERKEHRSWEGE
für rasche und sichere Verbindungen



ÖSTERREICH'S BANK FÜR INFRASTRUKTUR
INFRA BANKING EXPERTS
www.kommunalkredit.at

KOMMUNAL
KREDIT