

ÖGZ

ÖGZ 11/2014

ÖSTERREICHISCHE GEMEINDE-ZEITUNG

Das Magazin des Österreichischen Städtebundes



Österreichischer
Städtebund

Verlagspostamt 1110 Wien • P.b. 102038542 Österreichischer Städtebund, Rathaus, 1082 Wien • Nicht retournieren • DVR-Nummer 0656097



E-FAHRZEUGE, SHARING-SYSTEME, RADFAHREN,...

Mobilität im Wandel

GENERALSEKRETÄR



Stadtregionspolitik als Ganzes begreifen

Vor kurzem fand der „2. Österreichische Stadtregionstag“ in Salzburg statt, der federführend vom Österreichischen Städtebund initiiert wurde. Unter dem Motto „Erfolgsmodell Stadtregion – gemeinsam eine Agenda entwickeln“ wurde die zunehmende Bedeutung von Stadtregionen ausgearbeitet. Zwischen 2003 und 2013 sind Stadtregionen um 6,8 % gewachsen. Zum Vergleich: Die Gesamtbevölkerung Österreichs wuchs nur um 4,3 %. Stadtregionen sind für Österreich ein wichtiger Wirtschaftsfaktor – es muss außer Frage stehen, dass Österreich auch weiterhin in sie investieren muss, damit diese sowohl als Wohn- als auch als Wirtschaftsstandort attraktiv bleiben. Die Anforderungen sind hoch: Das Ziel einer österreichischen Stadtregionspolitik muss es sein, leistbaren Wohnraum, Naherholung, Arbeitsstätten und alle Arten der Daseinsvorsorge bestmöglich zu vereinen und die individuelle Mobilität sicherzustellen. Regionen müssen als Ganzes gedacht werden, damit sie funktionieren. Eine gemeinsame Agenda Stadtregion – über alle administrativen Grenzen hinweg – sollte als Leitbild für die Entwicklung der österreichischen Stadtregionen fungieren. Daher wird am 3. Österreichischen Stadtregionstag im Herbst 2015 die „Agenda Stadtregion“ präsentiert.

Dr. Thomas Weninger
Generalsekretär des Österreichischen Städtebundes

2 Stadtregionspolitik als Ganzes begreifen
Editorial des Generalsekretärs des Österreichischen Städtebundes
Generalsekretär Thomas Weninger

3 Städte brauchen Visionen und smarte Konzepte
Vorwort des Präsidenten des Österreichischen Städtebundes
Bürgermeister Michael Häupl

Impressum

4 Städtebund Aktuell
Diverse Kurzmeldungen aus den Städten

8 Kommunalnews
Kurzberichte aus den Bundesländern



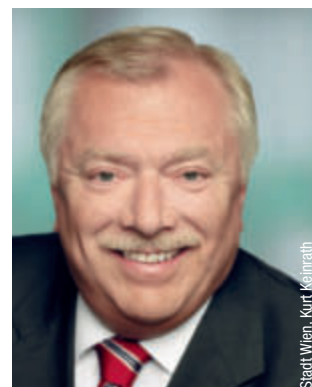
SchülerInnen aus ganz Niederösterreich nahmen am Nestlé Austria Schullauf in Schwechat teil. Die 6- bis 9-jährigen AthletInnen sammelten damit gleichzeitig Spenden für den österreichischen Behindertensport. **Mehr auf Seite 10**

12 Mobilität
Besonders im städtischen Raum gewinnt Mobilität zunehmend an Stellenwert. Nicht zuletzt durch den Bevölkerungszuwachs in Ballungszentren und die damit verbundene Notwendigkeit, die Infrastruktur auszubauen. Gleichzeitig gilt es, der Herausforderung möglichst nachhaltig und ressourcenschonend zu begegnen.





PRÄSIDENT



Stadt Wien, Kurt Veith

Städte brauchen Visionen und smarte Konzepte

Zu den großen globalen Herausforderungen der Gegenwart gehören der Klimawandel und die drastische Verknappung unserer natürlichen Ressourcen – allen voran fossile Energieträger. Beide Gegebenheiten bestimmen die künftige Gestaltung des Lebensraums Stadt. Für die Zukunft müssen wir daher smarte Systeme und Konzepte finden. Mobilität, Infrastruktur und Informationstechnologie spielen dabei eine tragende Rolle. Es wird darauf ankommen, wie wir Gebäude bauen und betreiben, effiziente Infrastruktur schaffen, wie wir Versorgungssicherheit gewährleisten und uns in lebenswerten Stadtvierteln fortbewegen. Durch all die verschiedenen Abläufe werden Ressourcen verbraucht, die es zu minimieren gilt. Erneuerbare, umweltfreundliche Quellen müssen weiter forciert werden. Unterstützt wird dies durch den Einsatz neuer Technologien, aber auch durch soziale und organisatorische Innovationen. Entscheidend für die Smart City-Initiativen in Österreichs Städten ist, die effiziente und somit leistbare Stadt im Auge zu behalten. Denn es geht auch um soziale Inklusion. Dies ist die Grundlage unseres Wohlstands und die Chance, Herausforderungen wie Bevölkerungszuwachs, Umwelt- und Klimaproblematik oder globalen Veränderungen in Wirtschaft und Gesellschaft aktiv zu begegnen.



Bürgermeister Dr. Michael Häupl
Präsident des Österreichischen Städtebundes

48 Magazin

Gleiches Recht für alle! Zum Equal Pay Day hat der Frauenausschuss des Städtebundes einen Kino- und TV-Spot à la „Supermarionette“ veröffentlicht. Animierte Figuren hüpfen über die Hürden des täglichen Lebens wie Kinderbetreuung und Gehaltsschere.



Ein originelles Video thematisiert den Equal Pay Day.
Mehr auf Seite 48

58 Ertragsanteilsvorschlüsse 2014

Oktober 2014

IMPRESSUM: ÖGZ – Österreichische Gemeinde-Zeitung, Nr. 11/2014 • 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.ⁱⁿ Gabriele Ambros, Gerhard Millettich • Chefredakteurin des Österreichischen Städtebundes: Mag.^a Silvia Stefan-Gromen, Tel. +43(0)1/4000-89993, Fax: +43(0)1/4000-7135 • Redaktion: Mag. Roland Preiss, Grafische Gestaltung: Martin Hampejs, 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 2014: 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. • 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.



500 STÄDTE UND GEMEINDEN BEI MOBILITÄTSWOCHE AKTIV

Zum 15. Mal lud das Klimabündnis mit Unterstützung des BMLFUW zur Europäischen Mobilitätswoche, die von 16. bis 22. September 2014 stattfand. Österreichs Verkehrssektor weist – wie eine aktuelle VCÖ-Analyse zeigt – die dritthöchsten CO₂-Emissionen pro Kopf in der EU auf. In Österreich sind außerdem die Pro-Kopf-Emissionen des Verkehrs seit dem Jahr 1990 viereinhalb Mal so stark gestiegen wie im EU-Schnitt.

Mehr als 500 österreichische Städte und Gemeinden nehmen jährlich an der Europäischen Mobilitätswoche teil und starten Aktionen – unterstützt durch Gratis-Materialien und Aktionspakete. Unter dem Motto „sanfte Mobilität für alle“ finden zahlreiche Veranstaltungen und Aktivitäten für die Bevölkerung statt, um selbst „sanfte“ Mobilität zu betreiben und das „unterwegs sein in der Stadt“ neu zu erleben. Zahlreiche Veranstaltungen, „bewegte“ Aktionen, Test- und Schnupperangebote bewerben Zu-Fuß-Gehen, Radfahren und öffentliche Verkehrsmittel in der Stadt.

Eröffnet wurde die Mobilitätswoche mit der Regionalbahnen-Tagung am 16. September in Seefeld/Tirol. Zum nunmehr 3. Mal wurden schließlich am eigentlichen österreichischen Regionalbahntag am 20. September die täglichen unverzichtbaren Leistungen der Regionalbahnen präsentiert und gewürdigt. Mit dem „Streetlife Festival“ läutete die Mobilitätsagentur die Europäische Mobilitätswoche in Wien ein.

Autofreier Tag am 22. September

Der „Autofreie Tag“ am Montag, 22.9.2014 bot eine besondere Gelegenheit, die täglichen Fahrgewohnheiten zu überdenken. Im Bereich des VOR galt für alle Öffi-Nutzer an diesem Tag der Einzelfahrschein für Bus, Bahn und Bim für beliebig viele Fahrten mit allen öffentlichen Verkehrsmitteln als Tageskarte. Die Mobilitätswoche soll allgemein auf das Angebot des öffentlichen Verkehrs in der Region aufmerksam machen und zum Umsteigen auf Bus, Bim und Bahn motivieren.

Sehr motiviert waren auch die TeilnehmerInnen an einer für Österreich einzigartigen Verkehrsmittelvergleichsfahrt: In fünf Landeshauptstädten wurde getestet, ob man mit den Öffis oder dem Auto vom Stadtumland ins Stadtzentrum schneller unterwegs ist. Die VOR-Geschäftsführer Thomas Bohrn und Wolfgang Schroll legten gemeinsam mit ÖBB-Regionalmanager Michael Fröhlich und St. Pöltens Bürgermeister Matthias Stadler am 19. September die 68 km lange Strecke von St. Pölten, Rathaus nach Wien, Ste-

phansplatz mit den Öffis bzw. dem Fahrrad im morgendlichen Frühverkehr zurück.

Um die Folgen der Verkehrsmittelwahl sichtbar und verständlich zu machen, ist es notwendig, die Grundstrukturen der Stadtentwicklung zu verstehen und ein Bewusstsein und Verständnis dafür zu bekommen, wie eine Stadt funktioniert: Mit dem Projekt der Tram/Regionalbahn von Völs durch das Zentrum von Innsbruck bis nach Rum konnten die Innsbrucker Verkehrsbetriebe beim diesjährigen Bundesländer-Wettbewerb des VCÖ-Mobilitätspreises in Tirol den Sieg erreichen. Auch die Städte Leibnitz und St. Pölten waren in ihren Bundesländern erfolgreich. Der Gesamtsieger wurde im Verlauf der Mobilitätswoche in Wien gekürt.

Stadtregionalverkehr als steigender Kostenfaktor

Die aktuelle Klimaschutzbefragung des Österreichischen Städtebundes belegte die vielseitigen und umfassenden städtischen Bemühungen, einen Beitrag zu einem nachhaltigeren Verkehrsgeschehen zu leisten. Gerade in den dicht besiedelten, funktional verflochtenen Agglomerationen nehmen jedoch die Verkehrsprobleme überhand, während die Finanzierung nachhaltiger Verkehrsmaßnahmen zunehmend die städtischen Haushalte belastet. Stadtregionaler Verkehr ist ein Aufgabenfeld mit wachsender Bedeutung, das volkswirtschaftliche Kosten verursacht, die zur Zeit im überdurchschnittlichen Ausmaß von den Städten in ihrer Verantwortung für die Stadtverkehre getragen werden. Um die Beeinträchtigungen der Bevölkerung durch den motorisierten Individualverkehr – konkret durch Feinstaub, Treibhausgase, Lärm, reduzierten Freiraum, weniger Lebensqualität und reduzierte Verkehrssicherheit – in Grenzen zu halten, investieren die österreichischen Städte schon seit Jahren massiv in den Ausbau und die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs. Allerdings sind sie dabei vielfach auf eigene Ressourcen angewiesen, wie die Umfrage ebenfalls bestätigt. Allein zwischen 2005 und 2009 nahm gemäß einer Untersuchung des KDZ (Zentrum für Verwaltungsforschung) die Nettobelastung der Städte über 30.000 EinwohnerInnen sowie der Landeshauptstädte zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs um mehr als 50 Prozent zu.

Die Kooperation von Bund, Land und den Stadtregionen beim Ausbau von Regionaltrams sowie S-Bahnen hat daher oberste Priorität für den Österreichischen Städtebund, wenn man sich die Lebensrealität der Bevölkerung ansieht: Zwei Drittel der österreichischen Bevölkerung leben in Städten und deren unmittelbarem Umland, drei Viertel der ÖsterreicherInnen arbeiten dort. Der Verkehr macht nicht an den Stadtgrenzen halt. Und auch innerorts sind Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, mehr und bessere gemeinsame Nutzung des öffentlichen Raums durch alle VerkehrsteilnehmerInnen (Begegnungszonen, Parkraumbewirtschaftung, etc.) und erhöhte Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum umzusetzen.

Thomas Weninger, Generalsekretär des Österreichischen Städtebundes: „Um die Städte zu entlasten, ist es notwendig, dass noch mehr Investitionen in den öffentlichen Verkehr und in die Umsteigeknoten erfolgen.“

INFOS: www.mobilitaetswoche.at

PREISVERLEIHUNG: SENIORENFREUNDLICHE GEMEINDEN 2014

Volkshilfe und Pensionistenverband Österreichs würdigen Siebergemeinden

Im Rahmen einer feierlichen Preisverleihung zeichneten die Volkshilfe Österreich und der Pensionistenverband Österreichs (PVÖ) zum sechsten Mal die „seniorenfreundlichsten Gemeinden Österreichs“ aus. Die Auszeichnung würdigt den Einsatz jener Gemeinden, die sich durch besonderes Engagement für die ältere Generation verdient gemacht haben, und zeigt Good-Practice-Beispiele auf.

Die gemeinsame Initiative der Volkshilfe Österreich und des Pensionistenverbandes wird vom Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz, dem Österreichischen Gemeindebund und dem Österreichischen Städtebund unterstützt. Die Auszeichnungen wurden von Bundesminister Rudolf Hundstorfer persönlich übergeben. In seiner Laudatio hielt Volkshilfe-Bundesgeschäftsführer Erich Fenninger fest, dass „Städte und Gemeinden Orte sind, wo sich Menschen entfalten. Wer seniorenfreundlich agiert, ist einfach menschenfreundlich“. Pensionistenverbands-Generalsekretär Andreas Wohlmuth stellte in seiner Laudatio fest, „dass es für Gemeinden in Zukunft wichtig ist, ältere Menschen aktiv einzubinden und bei Entscheidungen mitbestimmen zu lassen.“

Weitere Ansprachen hielten der Präsident des Österreichischen Gemeindebunds Helmut Mödlhammer, Sektionschefin Edltraud Glettler und Landtagsabgeordnete Elisabeth Vitouch für den Österreichischen Städtebund.

Sozialminister Rudolf Hundstorfer lobte in seiner Rede „Städte und Gemeinden als das Herzstück unseres sozialen Zusammenlebens. Es macht einen großen Unterschied, ob engagierte Bür-

germeister und Kommunalpolitiker am Werk sind und den Bedürfnissen von Alt und Jung nachkommen. In Österreich gibt es besonders viele tatkräftige Gemeindevertreter. Und jene, die sich besonders für die ältere Generation einsetzen, erhalten heute ihre verdiente Auszeichnung. Ich danke den Organisatoren und gratuliere sehr herzlich.“

Die Siebergemeinden

Die Auszeichnung wurde in fünf Kategorien vergeben. Eine kompetente Fachjury wählte die 15 PreisträgerInnen unter den zahlreichen Einreichungen aus:

Kategorie 1:

bis 2.500 EinwohnerInnen: 1. Platz: Deutsch-Kaltenbrunn, 2. Platz: Gnas, 3. Platz: Seefeld-Kadolz

Kategorie 2:

2.501 bis 5.000 EinwohnerInnen: 1. Platz: Irdning, 2. Platz: St. Paul im Lavanttal, 3. Platz: Pitten

Kategorie 3:

5.001 bis 10.000 EinwohnerInnen: 1. Platz: Grödig, 2. Platz: Pasching, 3. Platz: Micheldorf

Kategorie 4:

über 10.000 EinwohnerInnen: 1. Platz: Salzburg, 2. Platz: Rankweil, 3. Platz: Bad Ischl

Kategorie 5:

Spezialpreis der Jury für besonders innovative Ansätze: Wiener Neustadt, Bruck an der Mur, Nenzing

INFOS: www.seniorenfreundlichegemeinde.at

DORNBIRNS KLEIN- UND MITTELBETRIEBE VERNETZTEN SICH IM RATHAUS

Erfolgreiche Veranstaltung des Standort- und Gründerzentrums

Bereits zum dritten Mal veranstaltete das Dornbirner Standort- und Gründerzentrum gemeinsam mit der Volksbank Vorarlberg im Rathaus den „KMU-Treff“ als Informations- und Vernetzungsplattform der Klein- und Mittelbetriebe in der Stadt. Dabei hatten die Dornbirner UnternehmerInnen vergangene Woche die Möglichkeit, sich über aktuelle Trends zu informieren und sich mit den Verantwortlichen der Stadt und anderen Unternehmen auszutauschen und zu vernetzen. Mit dem Referenten Guido Hunke konnte ein Experte in Sachen „Netzwerken“ gewonnen werden.

Dornbirn unterstrich mit dieser Veranstaltung, dass der Stadt die Kontakte gerade zu den Klein- und Mittelbetrieben wichtig sind. Mit der Volksbank Vorarlberg – als regionale Bank seit jeher im Ländle verwurzelt – konnte ein starker Partner gewonnen werden. Die Förderung der heimischen Wirtschaft und insbesondere der Klein- und Mittelunternehmen gehört zu den Schwerpunkten der Volksbank Vorarlberg. Beim Standort- und

Gründerzentrum laufen die Fäden zusammen. Diese ausgelagerte Einrichtung unterstützt Neugründungen, setzt wirtschaftspolitische Impulse und koordiniert das Flächenmanagement der Stadt. Darüber hinaus organisiert das Standort- und Gründerzentrum immer wieder Veranstaltungen, die der Information und Vernetzung dienen.



2. ÖSTERREICHISCHER STADTREGIONSTAG IN SALZBURG

Unter dem Motto „Erfolgsmodell Stadtregion – gemeinsam eine Agenda entwickeln“ wurde am 9. Oktober in Salzburg der „2. Österreichische Stadtregionstag“ durch Salzburgs Bürgermeister Heinz Schaden eröffnet. Bereits vor einem Jahr wurde mit dem 1. Stadtregionstag in Graz die „Kooperationsplattform Stadtregion“ ins Leben gerufen. „Regionen müssen als Ganzes gedacht werden, damit sie funktionieren. Eine gemeinsame Agenda Stadtregion – über alle administrativen Grenzen hinweg – sollte als Leitbild für die Entwicklung der österreichischen Stadtregionen fungieren“, sagte Thomas Weninger, Generalsekretär des Österreichischen Städtebundes. „Stadtregionen sind für Österreich ein wichtiger Wirtschaftsfaktor – es muss außer Frage stehen, dass Österreich auch weiterhin in seine Stadtregionen investieren muss, damit diese sowohl als Wohn- als auch als Wirtschaftsstandort ihre Attraktivität erhalten“, so Weninger.

Zukunft Stadtregion

Die Bedeutung der Stadtregionen steigt mit der starken Zunahme der Bevölkerung: Im Zeitraum zwischen 2003 und 2013 sind Stadtregionen um 6,8% gewachsen, während zum Vergleich das gesamte Bevölkerungswachstum Österreichs nur bei 4,3% lag. Am größten war das Bevölkerungswachstum in den beiden Stadtregionen Kufstein (+11,7%) und Graz (+10,8%), gefolgt von den Stadtregionen Wörgl (+9,6%), Wien (+9,4) und Eisenstadt (+7,8%).

In der Stadtregion Wien lebten 2013 fast 2,4 Mio. Personen, in den übrigen sechs Großstadtregionen Graz, Linz, Salzburg, Innsbruck, Bregenz und Klagenfurt zusammen weitere 1,8 Mio. Menschen. Insgesamt wohnen in den österreichischen Stadtregionen zwei Drittel der Gesamtbevölkerung Österreichs. Außerdem befinden sich dort rund drei Viertel aller Arbeitsplätze, in denen der Großteil der Wirtschaftsleistung in Österreich erbracht wird.

Die über die Raumordnung hinaus dringend erforderliche strategische Planung für diese Regionen stößt wortwörtlich an ihre Grenzen, wenn es nicht gelingt, die Bedürfnisse einer solchen Stadtregion und vor allem ihrer Bevölkerung in ihrer Gesamtheit zu sehen. An Stadtregionen werden hohe Anforderungen gestellt: Das Ziel einer österreichischen Stadtregionspolitik muss daher sein, leistbaren Wohnraum, Naherholung, Arbeitsstätten und alle Arten der Daseinsvorsorge bestmöglich zu vereinen und die individuelle Mobilität sicherzustellen. Trotz der neuen Attraktivität des Urbanen sind viele Menschen Stadtregionen gegenüber vorgeingenommen, weil sie für Schlagwörter wie teures Wohnen, Dichte, Verkehr und gesellschaftliche Vielfalt stehen, die nicht unmittelbar zu positiven Assoziationen führen. Diese Vorurteile aufzuklären und den Menschen ein Bild von Lebensqualität zu vermitteln, wie sie vor allem die österreichischen Städte und Stadtregionen besitzen, ist unter anderem Aufgabe der Stadtregionstage.

Zum Programm des Stadtregionstages in Salzburg

Die Frage, wie man bestmöglich leistbaren Wohnraum in den wachsenden Stadtregionen gewährleisten kann, war eines der

Schwerpunktthemen der diesjährigen Tagung. Auch für Landeshauptmann-Stellvertreterin Astrid Rössler, die seit einem Jahr für die Agenden Raumplanung, Naturschutz und Umwelt in Salzburg zuständig ist, ist diese Thematik ein zentraler Inhalt ihrer Vision für Salzburg. Im Rahmen des Eröffnungsgesprächs diskutierte sie gemeinsam mit Städtebund-Generalsekretär Thomas Weninger, dem Präsidenten des Gemeindebundes Helmut Mödlhammer (der bis vor Kurzem Bürgermeister einer Umlandgemeinde von Salzburg war), sowie dem Leiter der Abteilung Koordination Raumordnung und Regionalpolitik im Bundeskanzleramt, Georg Schadt, Lösungen für leistbares Wohnen in der Stadtregion.

Auch der noch relativ neue Themenbereich Energieraumplanung beschäftigte die TeilnehmerInnen der Tagung:

„In den Stadtregionen besteht der größte Energiebedarf, gleichzeitig kann Energie dort auch am effizientesten eingesetzt werden“, erläuterte der diesjährige Gastgeber der Tagung, Bürgermeister Heinz Schaden: „Salzburg ist als eine der österreichischen Smart Cities eine Vorreiterin, wenn es um die energieeffiziente Stadtentwicklung geht. Wir haben in den letzten Jahren mit zahlreichen Projekten dieser Entwicklung Vorschub geleistet.“

Neben Salzburg berichteten u.a. auch Vertreter aus der Schweiz von ihren Erfahrungen. Am zweiten Tag waren die TeilnehmerInnen eingeladen, im Rahmen eines „Open Space“ aktiv an der Entstehung der Agenda „Stadtregionen in Österreich“ mitzuwirken. Zum Abschluss der Tagung wurden die Ergebnisse einer BürgerInnenbefragung in der Stadt Salzburg präsentiert, die von Studentinnen und Studenten der Studienrichtung Raumplanung und Raumordnung der TU Wien zeitgleich mit der Tagung im Europapark Salzburg durchgeführt wurde. Die Partnerschaft „Kooperationsplattform Stadtregion“ hat sich zum Ziel gesetzt, einen koordinierten regelmäßigen Erfahrungsaustausch zwischen allen interessierten Akteurinnen und Akteuren in den österreichischen Stadtregionen aufzubauen. Die „Agenda Stadtregion“ wird im Rahmen des 3. Österreichischen Stadtregionstages im Herbst 2015 in Wien präsentiert.

Die Initiative Stadtregionstag hat auch schon regionalen Zuwachs bekommen: In Graz findet heuer zum ersten Mal ein „Steirischer Stadtregionstag“ auf Initiative von Bürgermeister Siegfried Nagl statt.

Thomas Weninger: „Es freut mich, dass die Bedeutung von Stadtregionen in Österreich erkannt wird und auf so vielen Ebenen Bemühungen stattfinden, regionale Lösungen zu finden und über die eigenen Grenzen hinaus den Fokus auf eine gemeinsame erfolgreiche Entwicklung zu lenken.“

INFOS:

www.staedtebund.gv.at

www.oerok.gv.at

www.facebook.com/staedtebund.at

BELEBUNG DER ORTSKERNE IST WICHTIGES ANLIEGEN

Die Studie „Weißbuch Innenstadt“ untersucht Ortskerne in der Steiermark und empfiehlt Maßnahmen zur Belebung der Ortskerne von Klein- und Mittelstädten.

„Die Aufgabe der Stadtpolitik ist es seit jeher, die Stadt und ihre Zentren zu entwickeln und in diese zu investieren. Manche Entscheidungen der Vergangenheit sind heute unter anderen Vorzeichen zu betrachten, weil damit z.B. Autoverkehr, Einkaufszentren am Ortsrand, Zersiedelung usw. gefördert wurden“, erklärte Thomas Weninger, Generalsekretär des Österreichischen Städtebundes: „Nicht zuletzt der Klimaschutzbericht führt zu einem Nachdenken über die Prioritäten: Innenstädte und Stadtzentren zu beleben und attraktiv zu gestalten, schafft Aufenthaltsqualität und ist Grundlage für eine florierende Stadtwirtschaft“, so Weninger.

Weißbuch Innenstadt untersuchte Stadtzentren in Steiermark

In einer umfassenden Studie – beauftragt und finanziert durch den Steirischen Städtebund, den Österreichischen Städtebund, die Steiermärkische Landesregierung und Wirtschaftskammer – wurden drei sehr unterschiedliche steirische Bezirksstädte ein Jahr lang von einem interdisziplinären Projektteam untersucht, um Problemursachen, Potenziale und Maßnahmenempfehlungen zur Ortskernbelebung von Regionalstädten zu erarbeiten.

Am Beispiel der drei untersuchten Städte Bruck an der Mur, Hartberg und Bad Radkersburg wurde ein umfangreiches Programm an möglichen Einzelmaßnahmen quer über alle Handlungsfelder der Politik erarbeitet und zu einem Sieben-Punkteprogramm zur Belebung der Ortskerne verdichtet. Einige zentrale Problemlagen in den meisten Regionalstädten sind:

- Die aktuelle Raumentwicklungs- und -planungspolitik und der Finanzausgleich führen zu weiträumigen Zersiedelungsprozessen und Abwanderungen an die Stadtperipherie (Einfamilienhäuser, EKZ);
 - Der Druck auf die Innenstädte erhöht sich, sichtbar anhand der Zunahme innerstädtischer Leerstände und fehlender Nahversorgung in den Ortszentren;
 - Zeitgemäßer und leistbarer Wohnraum in Ortszentren fehlt, bei zeitgleichem Verfall historisch wertvoller Bausubstanz (oftmals hohe Hemmschwellen vor allem für private ImmobilienbesitzerInnen);
 - Keine zufriedenstellende Verkehrssituation: Verkehrsberuhigung vs. Belebung des Handels (Dominanz des PKW-Verkehrs begünstigt die Einkaufszentren an der Peripherie);
 - Übernormierung & -regulierung des öffentlichen Raumes führt zu Verlust an sozialer Integration;
 - Unklare Stadtpositionierung nach innen und außen (USP und integrierte Stadtentwicklungskonzepte fehlen);
 - Verlust der Bedeutung von Stadtzentren als soziales Zentrum.
- Das im Rahmen der Studie erarbeitete „Weißbuch Innenstadt“ ist als grundlegende Analyse- und Optionensammlung gedacht, welche die Grundlage für die Ausarbeitung individueller Masterpläne zur Ortskernbelebung einzelner Städte bilden kann.

Die Studie zeigt dabei klar auf, dass eine Wiederbelebung der historischen Ortskerne nur gelingen kann, wenn ein Zusammenwirken von bundes-, landes- und kommunalpolitischen Maßnahmen die Ursachen der Probleme an den Wurzeln behebt.

Sieben-Punkteprogramm zur Belebung der Ortskerne:

Die Studie hat daher aus den Handlungsempfehlungen zu den Themen Wohnen, Leerstand, öffentlicher Raum, Jugend & Generationen sowie Stadtmarketing & Stadtpositionierung ein übergeordnetes Sieben-Punkteprogramm zur politischen Bearbeitung der Probleme von Regionalstädten destilliert

VERANSTALTUNG DES ÖVG

Am 15. Jänner 2015 findet im LINZ AG Center, Wienerstraße 151, 4020 Linz eine Veranstaltung der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft ÖVG zum Thema „Die Zukunft der ÖPNV-Stadt-Umland-Verkehre – Erfolgsfaktoren und Erfolgsmodelle“ statt.

PROGRAMM UND ANMELDUNG: www.oevg.at



E-MOBILITÄTS-SERVICES EINFACH UND SICHER ABRECHNEN

Im System „E-Mobilität“ sind Fahrzeuge, Ladeinfrastruktur und E-Mobilitäts-Services die zentralen Komponenten, deren Zusammenspiel im Sinne der Nutzerfreundlichkeit gewährleistet sein muss. Technisch ist dies mit intelligenter Ladeinfrastruktur kein Problem. Die aktuellen Herausforderungen liegen vielmehr beim Aufbau einer gemeinsamen Basis, die eine betreiberübergreifende wie auch internationale Verrechnung für E-Mobilitätsservices ermöglicht – egal um welchen E-Tankstellen-, Energie-, Mobilitäts- oder Parkraumbetreiber es sich handelt. Austrian Mobile Power bildet nun diese Grundlage und fungiert als zentrale Vergabestelle von europaweit eindeutigen Identifikationsnummern für Serviceanbieter und E-Ladepunktbetreiber. Dies soll einerseits die Qualitätssicherung in Hinblick auf intelligente Ladeinfrastruktur fördern, andererseits die sichere Basis für Unternehmen und Gemeinden bilden, um Services wie „Park & Plug & Pay“ abrechnen zu können. Nähere Infos: www.id-vergabestelle.at.

HAHN: „STÄDTE MÜSSEN BEI EU-BESCHLÜSSEN MEHR MITSPRACHERECHT HABEN“

Die 28 Bürgermeister aller EU-Hauptstädte drängen auf mehr Mitspracherecht bei den EU-Beschlüssen. Die Stadtobehörten wollen EU-Kommissionspräsident Jean-Claude Juncker ein gemeinsames Dokument vorlegen, um die Einrichtung einer permanenten Dialogplattform mit Brüssel zu fördern. Die EU-Ressourcen sollten im Verhältnis zur Einwohner-Innendichte besser verteilt werden, lautet die Forderung aus Rom.

80 Prozent der Bevölkerung Europas lebt in Städten. Daher sei es wichtig, dass die EU die Bedürfnisse der Städte bei der Planung ihrer Entwicklungsstrategie berücksichtige, forderten die Bürgermeister in Rom. „Städte müssen ein permanenter Akteur bei den europäischen Beschlüssen werden, weil sie den Bedürfnissen der Bürger und Bürgerinnen näher stehen“, betonte EU-Kommissar Johannes Hahn im Gespräch mit der APA. Im Zeitraum bis 2020 sollen 60 Milliarden Euro Finanzierungen für Großstädte zur Verfügung gestellt werden.

Energieeffizienz, Forschung, Innovation, Mobilität und Bildung sind Bereiche, bei denen die europäischen Städte stärker das Sagen haben wollen. „70 bis 80 Prozent aller CO₂-Emissionen stammen aus den Städten. Wenn man was verbessern will, muss man bei den Großstädten anfangen“, betonte Hahn.

Der Wiener Bürgermeister Michael Häupl (SPÖ) stellt Fortschritte im Dialog zwischen den Hauptstädten und Brüssel fest. „Das Interesse für die Städtepolitik ist in der EU größer geworden, in diese Richtung haben wir in den letzten 15 Jahren stark



gearbeitet“, meinte Häupl. Die EU müsse im Bereich Klimaschutz, Sozialpolitik und Verkehr Ziele setzen, den Städten jedoch dann die Entscheidungen überlassen, wie diese erreicht werden sollen. Wien sei wegen seiner urbanen Mobilität und des Systems öffentlicher Verkehrsmittel ein positives Beispiel für Europa, meinte Häupl. Städte seien Laboratorien mit viel Potenzial, unter anderem im Bereich Migration. Sie seien laut Häupl aufgerufen, stärker für soziale Inklusion zu arbeiten, da sie unter anderem mit zunehmender Migration konfrontiert seien. Soziale Integration und Kampf gegen Arbeitslosigkeit sieht Häupl als zentrale Herausforderung für die europäischen Hauptstädte in den nächsten Jahren. Wichtig sei es dabei, jungen Menschen eine Ausbildung zu sichern, um ihre Berufschancen zu erhöhen. Das nächste Treffen der 28 Bürgermeister der EU-Hauptstädte wird in Wien stattfinden, voraussichtlich im April 2015. „Wien kann einen wichtigen Beitrag leisten, damit die Diskussion zu konkreten Resultaten führen kann“, meinte Bürgermeister Häupl.

VIER FOTOVOLTAIKANLAGEN FÜR MATTERSBURG

In der Stadtgemeinde Mattersburg werden auf insgesamt vier gemeindeeigenen Gebäuden in der Stadt Fotovoltaikanlagen mit einer Gesamtleistung von 90 kW_p (Kilowatt Peak) angebracht. Die vier Standorte sind das Rathaus, der KG Auwinkl, das Feuerwehrhaus und das Schwimmbad. Die Anlagen beim KG Auwinkl und beim Schwimmbad sind bereits fertig, die anderen werden in den nächsten Monaten montiert. Die Investitionskosten betragen insgesamt 175.000 Euro. Die Anlagen sind so ausgelegt, dass sie vor allem den eigenen Strombedarf für die Gemeinde decken. „Durch diese Anlagen leistet die Klimaschutzgemeinde Mattersburg einen weiteren Beitrag zu einer gesunden Umwelt. Auch die Biomasseanlage in der Neuen Mittelschule ist sehr umweltschonend angelegt“, so Bürgermeisterin Ingrid Salamon.

INFO: Mag. Martin Hollweck (0664/ 36 17 682)

E-Mail: presse@mattersburg.bgld.gv.at

EUROPÄISCHER KLIMA-AWARD: BESTE STÄDTE

Die Gemeinden Baden, Hartberg, Klosterneuburg, Krenglbach, Tulln, der Bodensee-Städteverband, das Waldviertler Kernland und die Pfarre Dechantkirchen erhielten den „Climate Star“. Bereits zum sechsten Mal hat das Klimabündnis Europa die besten Klimaschutzprojekte von Gemeinden und kommunalen Netzwerken ausgezeichnet. Insgesamt wurden in der Burg Perchtoldsdorf in Niederösterreich in vier Kategorien 17 Projekte aus neun Ländern vor den Vorhang geholt. Darunter waren Städte wie Budapest, Den Haag und Essen und auch Preisträger aus Österreich: die Klimabündnis-Gemeinden Baden, Klosterneuburg, Tulln (alle NÖ), Hartberg (Stmk) und Krenglbach (OÖ), der grenzüberschreitende Bodensee-Städteverband mit der Klimabündnis-Gemeinde Feldkirch, das Waldviertler Kernland (NÖ) und die Klimabündnis-Pfarre Dechantkirchen (Stmk). Die Siegerprojekte reichen von der „Dorfpfarre als Klima-Schrittmacher“ in Dechantkirchen über die „Energiegeladene Gartenstadt“ bis zum „Klimamix“ in Krenglbach.

20 JAHRE FACHHOCHSCHULE WIENER NEUSTADT GEFEIERT

Vor 20 Jahren startete die erste Fachhochschule in Österreich ihren Betrieb. Und zwar in Wiener Neustadt. Der Erfolgsweg der Fachhochschule Wiener Neustadt startete 1994 mit einem technischen und einem wirtschaftlichen Studiengang. Heute bietet die Fachhochschule über 30 praxisorientierte Bachelor- und Masterstudiengänge an den Standorten in Wiener Neustadt, Wieselburg und Tulln. Rund 8.400 Absolventinnen und Absolventen kann die Fachhochschule bis jetzt verzeichnen. Unter dem Motto „20 Jahre Erfolg - Wir setzen die Segel“ feierten das Team der FH Wiener Neustadt, ihre Eigentümer, hochrangige Vertreterinnen und Vertreter aus Politik, Wirtschaft und Industrie sowie zahlreiche Gäste und Wegbegleiter das runde Jubiläum. „In 20 Jahren soll die Fachhochschule Wiener Neustadt eine traditionsreiche Hochschule mit Geschichte sein, die für ihre Studierenden die besten beruflichen Optionen schafft und weiterhin großen Wert auf die Forschung und eine internationale Ausrichtung legt“, so Geschäftsführerin Mag. Susanne Scharnhorst. Bürgermeister Bernhard Müller zeigte seitens der Stadt Wiener Neustadt als Mehrheitseigentümerin seine tiefe Verbundenheit mit dem Campus: „Ich wünsche mir, dass die Fachhochschule ihre Spitzenposition behält und ich werde alles tun, damit das auch gelingt.“ Für das Land Niederösterreich als Eigentümer überbrachte Klubobmann Mag. Klaus Schneeberger seine Glückwünsche und verwies auf die Vorreiterrolle der Fachhochschule in Wiener Neustadt, auf ihre Position als wichtige Entwicklungs-Impulsgeberin am Standort und auf die erfolgreichen nationalen und internationalen Absolventinnen und Absolventen. Sein Wunsch für die Zukunft: Die Fachhochschule mehr in das Zentrum der Stadt zu integrieren. Glückwünsche überbrachten auch die ehemaligen Geschäftsführer Prof. Mag. Werner Jungwirth, Univ.-Prof. DI DDr. Helmut Detter und Dr. Gerhard Pramhas.

INFOS: Fachhochschule Wiener Neustadt, Conrad Heßler,
Telefon 0660/490 00 04, E-Mail hessler@gorillas.at, www.fhwn.ac.at

STÄDTEBUND SETZT SICH FÜR TRANSPARENZ EIN



„Jede Bürgerin und jeder Bürger hat das Recht, sich zu informieren, wie am Wohnort das Geld ausgegeben wird. Die Menschen wollen sich eine Meinung bilden. Daher entsprechen Städte und Gemeinden diesem Wunsch“, sagte Thomas Weninger, Generalsekretär des Österreichischen Städtebundes, im Vorfeld der alljährlichen Kommunalforen. Der Österreichische Städtebund lud gemeinsam mit der Bank Austria, dem KDZ-Zentrum für Verwaltungsforschung sowie dem Gemeindebund zahlreiche BürgermeisterInnen und ExpertInnen zu zwei Terminen in zwei Städten (9.10. in Hallwang, 23.10. in Wiener Neustadt). Im Mittelpunkt der Kommunalforen standen neben der Transparenz der Gemeindehaushalte auch die aktuellen Rahmenbedingungen für die Kommunalwirtschaft. Darüber hinaus wurden Neuheiten des Online-Tools www.offenerhaushalt.at vorgestellt. Bereits über 650 Städte und Gemeinden nützen diese vom KDZ entwickelte und von Österreichischem Städtebund und Bank Austria unterstützte Plattform. Unter dem Titel „Transparente Haushalte - Finanzierungsperspektiven“ sprachen unter anderem Walter Pudschedl, Experte Volkswirtschaft, UniCredit Bank Austria AG, Peter Biwald, Geschäftsführer des KDZ und Clemens Hödl, wissenschaftlicher Mitarbeiter des KDZ.

VERGABE JOUR FIXE

Mit den Top-Vergabeexperten Österreichs

Ort: Bartensteingasse 2 (3. Stock),
1010 Wien, Vortragssaal

Info & Anmeldung: kanzlei@schramm-oehler.at

www.schramm-oehler.at

NEUE
WEBSITE

Donnerstag, 4. Dezember 2014

„Aktuelles zur technischen Leistungsfähigkeit und Ausscheidensjudikatur“ mit **Gruber** (Senatspräsident des VwGH i.R.)

Donnerstag, 8. Jänner 2015

„Die Besonderheiten der Angebots- und Vertragsbestimmungen der Stadt Wien“ mit **Möller** (Stadt Wien)

Donnerstag, 22. Jänner 2015

„Nur ein Bieter kann das!“ mit **Schmied** (IKTech)

**KEINE
TEILNAHME-
GEBÜHR**

SCHRAMM ÖHLER
RECHTSANWÄLTE

BEZAHLTE ANZEIGE



TREFFEN EUROPÄISCHER MAGISTRATSDIREKTORINNEN IN LETTLANDS HAUPTSTADT RIGA

Die Hauptstädte Europas stehen vor großen Aufgaben. Eine positive Entwicklung ist das starke Wachstum der meisten Metropolen. Gerade die Stadt Wien wächst aufgrund ihrer Attraktivität und ihrer hohen Lebensqualität auch im europäischen Vergleich überdurchschnittlich stark.

Zwei Schwerpunkte der wachsenden Städte standen beim heurigen Treffen der MagistratsdirektorInnen europäischer Hauptstädte in Riga im Mittelpunkt: das Thema „Bildungsinfrastruktur“ und die „Herausforderungen für den öffentlichen Verkehr“.

„Das Wachstum der Städte birgt viele Chancen, die es zu nutzen gilt. Wir müssen diese Herausforderungen aktiv annehmen, damit wir im Sinne der Bürger und Bürgerinnen weiterhin bestmögliche Dienstleistungen erbringen. Der Austausch mit den Kolleginnen und Kollegen aus europäischen Hauptstädten kann dabei neue Ideen bringen, von denen wir alle profitieren“,

so Wiens Magistratsdirektor Erich Hechtner. Die Präsentation Wiens umfasste die Aktivitäten der Stadt im Bereich der Bildungsinfrastruktur mit Schwerpunkt neuer innovativer Modelle wie dem Campus-Modell. Nach den Treffen in Paris 2012 und Brüssel 2013 war nun Riga als Kulturhauptstadt Europas auf Einladung des Magistratsdirektors Juris Radzevics Gastgeber dieses Treffens, das auf Initiative des Wiener Magistratsdirektors Erich Hechtner die MagistratsdirektorInnen aus unterschiedlichen europäischen Städten zusammenbringt. Dabei werden aktuelle Entwicklungen in der Verwaltung diskutiert und Erfahrungen ausgetauscht. Vor Ort konnten sich die City-ManagerInnen aus Budapest, Brüssel, Helsinki, Ljubljana, Nicosia, Paris, Riga, Tallin, Vilnius und Wien auch über die Aktivitäten der heurigen Kulturhauptstadt Riga informieren.

INFOS: www.wien.gv.at/statistik/bevoelkerung/index.html

SCHWECHAT: VOLKSSCHÜLER IM LAUFFIEBER

Am Donnerstag, 9. Oktober 2014 kamen hunderte SchülerInnen aus ganz Niederösterreich nach Schwechat, um hier am „Nestlé Austria Schullauf“ teilzunehmen. Begrüßt wurden die Kinder von Sportstadtrat Wolfgang Ottahal, der den TeilnehmerInnen viel Erfolg wünschte. Jedes Jahr laufen ca. 12.000 SchülerInnen im Alter von sechs bis 19 Jahren bei neun Landesvorauscheidungen mit. Sport-Stadtrat Wolfgang Ottahal begrüßte die Kinder beim Schullauf im „Rudolf Tonn“-Stadion. Die besten qualifizieren sich am Ende des Schuljahres für das Bundesfinale. Im Vorjahr wurden in einer eigens eingerichteten Aktion 4.800 Euro an den österreichischen Behindertensportverband überreicht. Ottahal: „Die Sportstadt Schwechat ist der ideale Austragungsort für so einen Wettbewerb. Hier nimmt der Breitensport – vor allem für Kinder und Jugendliche – einen hohen Stellenwert ein. Ich bin überzeugt, dass sich unsere Starter und Starterinnen hervorragend schlagen werden.“

FACHAUSSCHUSS FÜR ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

Der Fachausschuss für Öffentlichkeitsarbeit tagte von 1. bis 2. Oktober 2014 in Salzburg. Durch die Agenda führten der Fachausschuss-Vorsitzende Bürgermeister Peter Koits (6.v.l.) gemeinsam mit seinem Stellvertreter Wolfgang Steinbauer (3.v.l.) aus Innsbruck. Gastgeber war Johannes Greifeneder (1.v.r.), Leiter der Öffentlichkeitsarbeit der Stadt Salzburg.





JAHRESTAGUNG

Technik und Menschlichkeit



21. November 2014

Die Veranstaltung findet
in der Residenz zu
Salzburg im Rittersaal,
Residenzplatz 1,
5020 Salzburg statt.

AAL AMBIENT ASSISTED LIVING UND ASSISTIERENDE TECHNOLOGIEN IM BEREICH PFLEGE UND BEHINDERUNG

Der steigende Bedarf an Pflege und medizinischer Versorgung stellt das Gesundheits- und Pflegesystem vor neue Herausforderungen. Diskutiert und erprobt wird dabei auch der verstärkte Einsatz moderner Technik, und zwar nicht nur in Spitälern, sondern auch in der häuslichen Betreuung und Pflege. Neben Berichten aus der Forschung und Praxis beschäftigt sich die Jahreskonferenz 2014 auch mit den ethischen Aspekten der „Hightech-Pflege“ im Handlungsfeld Pflege und Behinderung.



**3.000 € EP-BONUS*
2 JAHRE GARANTIE
1% FINANZIERUNG**



*Gilt für alle GEOTRAC- und UNITRAC Neubestellungen bei ep-Modellen von 1.8. bis 30.11.2014. Preise inklusive MwSt. Finanzierungsmodell: 1/3 Anzahlung, 1/3 nach 12 Monaten & 1/3 nach 24 Monaten mit jeweils 1% pro Jahr Verzinsung; Finanzierungsbetrag zuzüglich 1% Rechtsgeschäftsgebühr. Weitere Finanzierungsmodelle auf Anfrage.

TRAKTORENWERK LINDNER GMBH
Ing.-Hermann-Lindner-Str. 4
6250 Kundl/Tirol
lindner-traktoren.at

Lindner
Der echte Österreicher



BEZAHLTE ANZEIGE



Gemeindegemeinschaftszentrum Ludesch:
Dieser Bau verursacht weniger als die Hälfte
an Treibhausgasen als ein vergleichbares
Gebäude aus herkömmlichen Baumaterialien.

© proHolz/Klomfar

Gebäude aus Holz halten CO₂ sicher unter Verschluss

Mit Holz gegen den Klimawandel bauen

Mit Unterzeichnung des Kyoto-Protokolls hat sich Österreich verpflichtet, seine Treibhausgasemissionen zu senken. Bislang wurden die vereinbarten Ziele jedoch klar verfehlt. Österreich musste deshalb Emissions-Zertifikate in Höhe mehrerer Millionen Euro kaufen. Schätzungen für 2013 gehen nun sogar von einer Steigerung der CO₂-Emissionen in Österreich aus. Hauptursache dürfte der Straßenverkehr sein. Das Erreichen der Kyoto-Vorgaben für 2020 ist noch machbar, es sind jedoch zusätzliche Maßnahmen unbedingt erforderlich.

Wälder spielen im Kyoto-Protokoll wegen der Aufnahme von CO₂ aus der Atmosphäre eine wichtige Rolle. Aktuell sind im österreichischen Wald etwa 800 Mio. Tonnen CO₂ gespeichert. Jährlich werden es rund 2,5 Mio. Tonnen mehr, da nach den Prinzipien nachhaltiger Waldbewirtschaftung weniger Holz geerntet wird, als zuwächst. Durch die Entnahme von Holz vor dem natürlichen Absterben eines Baumes und die Weiterverarbeitung in langlebige Produkte bleibt das CO₂ im Holz gespeichert.

Ein Einfamilienhaus aus Holz speichert 60 Tonnen CO₂. Würde man den gesamten Hochbau eines Jahres in Österreich in Holz realisieren, würde man die CO₂-Emissionen von mehr als der Hälfte aller Pkw pro Jahr annullieren. Zudem ersetzt Holz andere, energieintensive Materialien, wodurch der CO₂-Ausstoß, der bei der Gewinnung, Herstellung und dem Transport von Stahl, Aluminium, Ziegel oder Beton anfiel, eingespart wird. Zukünftig, also ab der zweiten Verpflichtungsperiode bis 2020, soll auch dieser Holz(producte)speicher in die Kyoto-Bilanzierung mit einbezogen werden. Mehr Holzverwendung kann also die große Chance sein, um den Klimawandel aufzuhalten und zudem die Kyoto-Auflagen zu erfüllen.

Kontakt: proHolz Austria, Mag. Amely Brouwers Tel.: +43 1 712 04 74, brouwers@proholz.at

BEZAHLTE ANZEIGE

Erfahrungen der Städtebund-Mitglieder bei der Umsetzung

Ein Jahr Begegnungszone in Österreich

Mit der Einführung der Begegnungszone in die Straßenverkehrsordnung ist die Diskussion um die Wertigkeit des öffentlichen Raumes um ein spannendes Element erweitert worden.

Melanie Lutz, Österreichischer Städtebund

Begegnungszonen verringern die Barrierewirkung des motorisierten Verkehrs, da Fußgänger die Fahrbahn über deren gesamte Länge queren dürfen. Dies ist vor allem in jenen Bereichen sinnvoll, in denen das vielfältige Angebot in der Erdgeschoßzone sowohl zum längeren Aufenthalt als auch zu oftmaligem Queren der Verkehrsfläche einlädt und die nicht motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen dies ungefährdet durchführen sollen.

Die inzwischen langjährigen Erfahrungen in anderen Ländern (Schweiz, Belgien, Deutschland, Niederlande und Luxemburg) zeigen, dass Begegnungszonen auch dort sicher funktionieren, wo es ein hohes Verkehrsaufkommen gibt, wenn die Begegnungszonen baulich entsprechend umgesetzt und somit gut erkennbar sind und die Bevölkerung von Beginn an in das Projekt mit einbezogen wird. Besonders die Partizipation der Bürgerinnen und Bürger eröffnet in den Städten ein neues Feld der öffentlichen Diskussion: Während der Überlegungen und Vorarbeiten zur Schaffung des Instruments der Begegnungszone ist den Mitgliedern des Österreichischen Städtebundes nicht (in diesem Ausmaß) klar gewesen, welches interessante Tool zur Partizipation mit der Begegnungszone geschaffen wird:

1. vorab (viele Begegnungszonen werden inzwischen von BürgerInnen vorgeschlagen bzw. sogar gefordert),
2. während des Prozesses sowie oftmals auch
3. danach ...

Partizipation hat in den letzten Jahren erheblich an Bedeutung gewonnen, wenn es um die Vermittlung stadtplanerischen Gestaltens geht. Nicht zuletzt die Situation rund um die Mariahilferstraße in Wien hat gezeigt, dass die Bevölkerung bei entsprechender Aufklärung Neuerungen gegenüber sehr aufgeschlossen sein kann. Die aktuellen Forderungen nach immer mehr Begegnungszonen, die auch von der Bevölkerung ausgesprochen werden, untermauern dies. Generell ist die öffentliche Diskussion, die auch von den Medien mitgetragen wurde, ein wertvoller Beitrag zu Demokratisierung der Bevölkerung, ebenso wie zur zeitgerechten Bekanntmachung einer Änderung der Straßenverkehrsordnung.

Die Frage nach der aktuellen Zahl der umgesetzten oder in Planung befindlichen Begegnungszonen wird wohl schneller veraltet als gestellt sein, dennoch wurde und wird sie versucht. Eine Umfrage des Städtebundes zum „Tag des Lärms“ Ende April 2013 beantworteten 17 Mitgliedstädte: drei hatten bereits Begegnungszonen umgesetzt, eine befand sich damals in Bau und neun Städte hatten bis zu drei Begegnungszonen in Planung. Das Interesse ist – wie immer wieder festgestellt werden kann – auch weiterhin ungebrochen. Die aktuelle Klimaschutzbefragung des Städtebundes ergab, dass von den 54 Städten, die diese Frage beantwortet hatten, mehr als 29 Städte eine Begegnungszone planten und elf Städte zum Zeitpunkt der Befragung gerade die Umsetzung einer Begegnungszone vorantrieben.

Viel wichtiger als diese Zahlen sind jedoch die entsprechenden Erfahrungsberichte. Auch wenn kein Platz und keine Straße einem/r anderen gleicht, so führt der Erfahrungsaustausch doch immer zu wesentlichen Erkenntnissen für die AkteurInnen. Daher unterstützt der Österreichische Städtebund auch die Einführung einer Website ähnlich dem Schweizer Beispiel (www.begegnungszonen.ch), auf der allgemeine Informationen ebenso wie Best-Practice-Beispiele vermittelt werden.

Feedback zu Begegnungszonen

Dem Städtebund wird von den Mitgliedern grundsätzlich Positives berichtet. Die Begegnungszonen werden durchwegs gut angenommen, es kommt zu keinen wesentlichen Beeinträchtigungen und vor allem: die Städte sind durch die Umsetzung rechtlich abgesichert! Mit ein Grund für das Vorantreiben der Einführung von Begegnungszonen war der Bedarf nach einer Straßenraum, der alle Kriterien einer Begegnungszone erfüllt, für den mangels eines Instruments aber Notlösungen gefunden werden mussten, die für die Städte teilweise rechtliche Unsicherheiten bargen. Hier konnte ein wichtiger Beitrag zu deren Absicherung geschaffen werden und gleichzeitig ein neues Straßengefühl vermittelt werden. Ein Wermutstropfen für mache ist wahrscheinlich vor allem die Parkplatzsituation in manchen Begegnungszonen. Auch muss man sich in der Praxis das Zusammenspiel zwischen Straßenbahn(gleis)en und Fahrrädern noch gut ansehen, ein eigener Radfahr-



streifen widerspräche den Vorgaben einer Begegnungszone, die gemeinsame Führung bei nur geringen Straßenbreiten stellt die RadfahrerInnen jedoch oftmals vor besondere Anforderungen. Bei der Gestaltung ist jedenfalls auf die erforderliche „Tastkante“ für die Sehbehinderten Rücksicht zu nehmen, die mit einer niveaugleichen saalartigen Fläche allein gefährdet sind.

Nicht in Erfüllung geht zumeist auch der Wunsch, dem Schilderwald „Adieu“ zu sagen, dafür sind bisher weniger Bodenmarkierungen notwendig. Auf eine deutliche Kennzeichnung des Halteverbotsbereiches und von Ladezonen ist jedoch zu achten. Die meisten Geschäftsleute reagieren positiv, man sollte jedoch nach Ablauf einer gewissen Zeit aktiv darauf eingehen, wenn von den AnrainerInnen geringfügige Änderungen gewünscht werden, um diesen entgegenzukommen und so die Akzeptanz zu fördern. Generell ist eine Evaluierung – wiederum in einem partizipativen Verfahren mit unmittelbar Betroffenen – sicher sinnvoll. In den Begegnungszonen kommt

es zu vielen Sondersituationen, auf die man eingehen muss, wie die bisher umgesetzten Beispiele uns lehren: In Linz wurde eine LSA („Ampel“) plus Schutzweg belassen, weil sich sonst ein zu großer Stau aufgebaut hätte.

Vor allem zu Beginn ist es erforderlich, auf die geänderten Bedingungen deutlich hinzuweisen – ebenfalls ein grundlegender Beitrag zu erhöhter Akzeptanz. In einigen Fällen wurden durch die weitere Kennzeichnung von speziellen Bereichen (z.B. Parkverbote) „alte“ Verkehrszeichen für einen Übergangszeitraum angebracht, was jedoch auch zu einer „falschen Schulung“ führen könnte. Daher wird davon abgeraten und verstärkt auf Aufklärung gesetzt. Eine weitere Unterstützung für die Städte und Gemeinden sollen auch die neuen Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) darstellen, die bereits einmal im Verkehrsausschuss des Städtebundes diskutiert wurden. Die Mitglieder des Verkehrsausschusses betonten, dass sie gerade in den beengten Straßenräumen in historischen Innenstädten die Begegnungs-

zone als Lösung für einen multifunktionalen Raum sehen und gerade dort die Begegnungszone für die notwendige planerische und rechtliche Sicherheit sorgen soll. Die VerkehrsexpertInnen merkten zudem an, dass Schwellenwerte nach unten hin eher geringe Relevanz hätten, und im schlimmsten Fall sinnvolle Projekte verhindern würden – manche bereits umgesetzte Begegnungszonen wären aus den damals anvisierten Grenzwerten bereits herausgefallen. Insofern gilt hier der Appell, mit den RVS keine überzogenen Erwartungen und Ansprüche an die Begegnungszonen festzuschreiben, die später zu deren Verhinderung führen könnten. Wie auch im Factsheet des VCÖ zu den Begegnungszonen dargelegt wird, leisten diese zur Belebung der Innenstädte durch „die Attraktivierung und gleichberechtigte Nutzung des öffentlichen Raumes“ einen wesentlichen Beitrag. Aktuell soll auch in der Stadt Villach mit der Umsetzung einer Begegnungszone nach dem „Shared Space“-Prinzip gleichzeitig ein Teil der Innenstadt wieder attraktiviert werden. ■



Statt dem Verkehr eine zentrale Rolle zu geben, wird der Mensch in den Mittelpunkt der Stadtplanung gestellt.



Mobilität von morgen: „Saubere“ Fahrzeugflotten wie Bus und Bahn, Fußverkehr, Radfahren und Car-Sharing.

Wie sollen unsere Städte in Zukunft aussehen?

Nachhaltige urbane Mobilitätsplanung

Die zunehmende Urbanisierung ist einer der großen Trends unserer Zeit. Immer mehr Menschen ziehen vom Land in die Ballungsräume und bereits heute lebt weltweit mehr als die Hälfte der Menschen in Städten – Tendenz steigend.

Nina Pickl, Österreichische Energieagentur

Bis 2030 wird laut Statistik Austria etwa eine halbe Million Menschen mehr in Österreichs Ballungsräumen leben als heute. Mit der zunehmenden BewohnerInnenanzahl steigt natürlich auch das Verkehrsaufkommen rapide. Um ein Chaos mit stundenlangen Staus, Abgasen und Lärmproblemen zu vermeiden und die Lebensqualität einer Stadt langfristig zu sichern, heißt es weise und vorausschauend zu planen. Die Menschen wollen trotz Urbanisierung nicht auf Lebensqualität verzichten. Viele Städte setzen bereits Projekte um, die die BewohnerInnen in den Mittelpunkt stellen. Die Europäische Kommission unterstützt diesen Ansatz u.a. durch sogenannte „Sustainable Urban Mobility Plans“ (kurz SUMP, dt.: Nachhaltige Urbane Mobilitätspläne).

SUMP – Sustainable Urban Mobility Plans

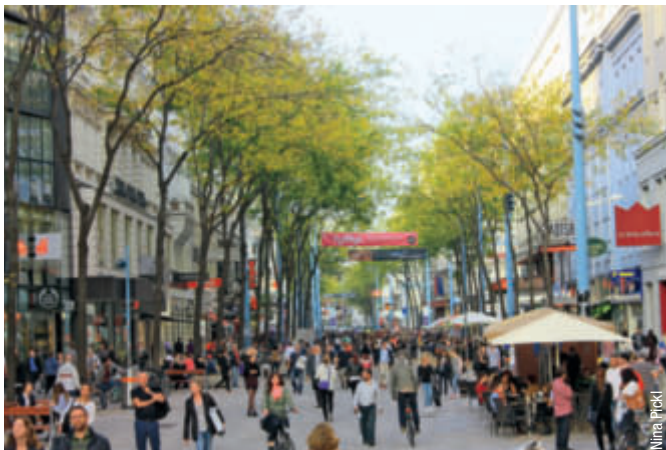
Die EU setzt im Rahmen der sogenannten „SUMP-Initiative“ auf nachhaltige

Mobilitätsplanung. Bei SUMP handelt es sich um kein grundlegend neues Verkehrsplanungskonzept, sondern es baut auf bestehenden Modellen auf und geht noch ein Stück weiter: Statt dem Verkehr eine zentrale Rolle zu geben, wird der Mensch in den Mittelpunkt der Stadtplanung gestellt. Anstatt nach Insellösungen zu suchen, wird auf einen integrativen Ansatz gesetzt und versucht, mit möglichst vielen Politikbereichen zusammenzuarbeiten. Ein weiterer zentraler Punkt ist die frühe Einbindung der BürgerInnen in das jeweilige Projekt. Der SUMP-Prozess ist als Kreislauf gestaltet und umfasst mehrere Schritte. Basierend auf einer ausführlichen Problemanalyse werden Ziele und Maßnahmen definiert. Während deren Umsetzung ist es ein entscheidendes Merkmal dieses Ansatzes, alle relevanten Stakeholder mit einzubinden und alle involvierten BürgerInnen laufend zu informieren. Neben dem Monitoring stellt eine umfassende Evaluierung am Ende des Prozesses dessen Nachhaltigkeit si-

cher. Für jeden dieser Schritte werden eigene Sub-Ziele definiert und Aufgaben ermittelt. Ein umfassendes Handbuch (Download unter www.mobilityplans.eu) bietet dabei Unterstützung und stellt diverse Checklisten und Best-Practice-Beispiele aus ganz Europa zur Verfügung. Die Beispiele reichen von der Förderung der Nahmobilität und des Fußverkehrs über die Umsetzung von Radfahrinitiativen und Sharing-Konzepten, von Mobilitätsdienstleistungen, betrieblichem Mobilitätsmanagement bis hin zu „sauberen“ Fahrzeugflotten wie Bus und Bahn.

Netzwerk für Nachhaltige Urbane Mobilitätsplanung Österreich

Um auf österreichischer Ebene die Rahmenbedingungen für SUMPs zu verbessern, wurde mit Unterstützung der EU das Projekt „ENDURANCE“ gestartet. Durch den Aufbau eines österreichweiten Netzwerks, welches von der Österreichischen Energieagentur koordiniert wird, sollen interessierte Städte im Rahmen von



Begegnungszonen wie bei der Mariahilfer Straße in Wien beleben die Straßen und erleichtern die soziale Integration.



Die Stadt Graz hat ihre Mobilitätsstrategie vorbildlich auf Nachhaltigkeit ausgerichtet.

Trainings und Netzwerktreffen aktive Unterstützung bei der Entwicklung bzw. Verbesserung eines eigenen SUMP-Prozesses bekommen. Im Juni fand das erste von drei ENDURANCE-Netzwerktreffen in Graz statt. Im Rahmen dieses Meetings erhielten die TeilnehmerInnen Informationen zu den aktuellen Entwicklungen im Bereich der SUMP auf EU-Ebene. Anschließend wurde anhand von konkreten Umsetzungsbeispielen aus Wien, Bozen und Graz der gesamte SUMP-Prozess vorgestellt und diskutiert. Darüber hinaus wurde das ADVANCE-Audit vorgestellt: ein Werkzeug, das Städte dabei unterstützt, einen nachhaltigen urbanen Mobilitätsplan zu entwickeln bzw. die Qualität eines bereits bestehenden Mobilitätsplans zu erhöhen.

Hintergründe zur Neugestaltung der Mariahilfer Straße

Fußgängerzonen beleben die Straßen und erleichtern die soziale Integration. Ein Aspekt, den auch Jan Gehl, ein dänischer Architekt und Städteplaner, schon seit Jahren vertritt. Er hat früh erkannt: „Wer eine Infrastruktur für Autos schafft, findet letztlich mehr Autos. Wo es aber Räume fürs Zu-Fuß-Gehen gibt, sind mehr Leute zu Fuß unterwegs.“ Mit der Neugestaltung der Mariahilfer Straße ist der Stadt Wien ein solches Projekt gelungen. Zu Beginn wurden umfassende Sozialraum-, Geschäftsstraßen- und Verkehrsanalysen durchgeführt, die die Grundlage für die darauffolgenden Zieldefinitionen bildeten. Hiermit wurden also schon die ersten

SUMP-Schritte gesetzt. Eine wesentliche Rolle spielte auch die Einbindung der Öffentlichkeit während des gesamten Planungsprozesses: ein Merkmal nachhaltiger urbaner Mobilitätsplanung.

Schulstraßen in Bozen

Ein Schulstraßen-Projekt in Bozen wird trotz anfänglichem Widerstand vor allem der Eltern seit 25 Jahren erfolgreich umgesetzt. Auf den Schulstraßen herrscht 15 Minuten vor Schulbeginn und 15 Minuten nach Unterrichtsende ein Durchfahrverbot für den motorisierten Individualverkehr. Lotsen stellen für diese Zeit Verbotstafeln auf, begleiten die Kleinen auch sicher in die Schule oder zu „Elternhaltestellen“ außerhalb der Zone. Mittlerweile kommen rund 80 Prozent der Volksschulkinder mit Öffis, Rad oder zu Fuß in die Schule. Die Statistiken der Verkehrsunfälle zeigen, dass die meisten der verletzten Kinder jene waren, die mit dem Auto zu Schule gebracht wurden. 2013 ist die Anzahl verletzter Kinder auf dem Schulweg überhaupt auf nahezu Null zurückgegangen. Die Gemeinde von Bozen hat in Zusammenarbeit mit der städtischen Polizei, den involvierten Schulen und Elternverbänden ein wirklich erfolgreiches Projekt eingeführt und zeigt damit, dass integrative Stadtplanung auch in der Praxis erfolgreich ist.

Graz – Stadt der kurzen Wege

Radfahren gegen Einbahnen, flächendeckende Tempo-30-Zonen: Was heute in vielen Städten Europas nach und nach

umgesetzt wird, begann in Graz schon sehr früh. Seit Jahrzehnten setzt man auf „Sanfte Mobilität“ und Nachhaltigkeit, vor allem durch die Fokussierung auf Fußgänger, Rad und Öffis. Mit diesem Ansatz war und ist Graz national und international ein Vorbild für Städte und regionale Projekte. Damit das so bleibt, hat die Stadt ihre aktuelle Mobilitätsstrategie auf Nachhaltigkeit ausgerichtet.

Mobilitätswandel in den Städten

Die Verkehrspolitik in den Städten ist gefordert, dem Mobilitätswandel Rechnung zu tragen. Und wie die Beispiele zeigen, handeln bereits viele EntscheidungsträgerInnen in den Städten. Durch das Wachstum der Städte ist es wichtiger denn je, auto-orientierte Strukturen den neuen Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung entsprechend anzupassen. Gehen, Radfahren und öffentlichen Verkehr zu fördern, sollte Priorität haben, da diese nicht nur die Umwelt und die Ressourcen schonen, sondern durch die Rückgewinnung von Flächen auch den Menschen zugutekommen. Ob Spielplätze, grüne Oasen in der Stadt oder die Aufwertung von Wohngebieten: nachhaltige Stadt- und Mobilitätsplanung steigert die Lebensqualität. ■

INFOS: www.epomm.eu/endurance
Kontakt zum ENDURANCE-Netzwerk Österreich:
endurance@energyagency.at

Radoffensive in Wiener Neustadt –
der weltweite Trend erreicht immer
mehr österreichische Städte.

Wiener Neustadt will Amsterdam werden:

Alles radelt!

Woran denken Sie, wenn Sie Amsterdam hören? Vielleicht an Blumen, vielleicht an Grachten, ganz sicher aber auch an Fahrräder. Die gehören dort zum Stadtbild. Das lieben und schätzen die AmsterdamerInnen genauso wie die TouristInnen. Radfahren verändert eine Stadt. Und Radfahren soll auch das Stadtbild in Wiener Neustadt verändern. Gelingen soll dies u.a. mit einer Radoffensive, welche im Jahr 2014 von der Stadt in Zusammenarbeit mit der örtlichen Radlobby gestartet wurde.

Interview mit Dipl.-Ing. Martin Hesik, Wr. Neustädter Stadtwerke und Kommunal Service GmbH

Drei Werbewellen flächendeckend in der Stadt, 20 Mobilitätswrkshops an Schulen und Kindergärten, 400 Fahrradleitsystem-Schilder, 3.000 Rad-Ratgeber und ein eigener Blog mit „RadlerIn des Monats“ und Rad-Kolumnen: das ist die Radkampagne „wn.radelt“ in Schlagworten. Die Ziele der Kampagne bringt der Energiebeauftragte der Stadt Wiener Neustadt, DI Martin Hesik, der federführend in die Entwicklung der Kampagne eingebunden war, auf den Punkt: „Ganz einfach, wir wollen den vorherrschenden Trend nutzen und Lust aufs Radfahren machen. Dabei ersparen wir uns ganz bewusst den erhobenen Zeigefinger. Es geht um das Wecken von Emotionen und um ein gutes Lebensgefühl. Dies bewegt mehr als nüchterne Fakten.“

Immer mehr ohne Auto unterwegs

Radfahren boomt. Immer mehr steigen aus dem Auto aus und setzen sich auf ihr Fahrrad. Das ist ein weltweiter Trend – in New York ist das so, in London ist das so und auch in Österreich ist das so. 2006

lag der Radanteil österreichweit bei 5%, 2011 bereits bei 7%. Die Tendenz ist weiterhin stark steigend. Vor allem in Städten. Spitzenreiter ist derzeit Innsbruck mit 23%, Bregenz folgt mit 19%. Zum Vergleich: Die Radhauptstadt Europas ist Houten in den Niederlanden mit 44% – da kann nicht einmal Amsterdam mit 30% mithalten. Wiener Neustadt liegt laut aktueller Erhebung bei 10%.

Gründe für den weltweiten Fahrradboom gibt es viele. „Das Fahrrad ist im städtischen Bereich unschlagbar schnell – bei Wegstrecken bis 6 km kann kein anderes Verkehrsmittel mithalten. Drei Viertel aller Wege sind kürzer als 5 km. In Städten ist jeder zweite zurückgelegte Weg sogar kürzer als 1,2 Kilometer – das sind nicht einmal 5 Minuten mit dem Rad. Diese Wege können leicht mit dem Fahrrad zurückgelegt werden“, sieht Hesik Vorteile und großes Potenzial für das Rad: „Radfahren schon die Umwelt, ist gesund und reduziert den Lärm in der Stadt – das ist ohnehin bereits anerkannt. Auch die Kosten brauchen wir nicht mehr vorrechnen.

Jeder einzelne Radweg drückt die nächste Benzinrechnung und schon das Börserl“, so Hesik weiter. Car-Sharing wird immer stärker nachgefragt. Viele beginnen im privaten Bereich und teilen sich das Auto innerhalb der Familie. Immer mehr verzichten aber auch gleich ganz auf das eigene Auto.

In Wien haben 41% der Haushalte kein Auto. Bei den Jugendlichen ist die Trendwende besonders drastisch. Das Auto hat als Statussymbol ausgedient und wurde vom Handy abgelöst. Junge Menschen wählen zudem das Verkehrsmittel, das zur jeweiligen Situation passt. Wenn es billiger und schneller ist, fahren sie einfach Fahrrad, Bus oder Bahn. Kurze und sichere Wege für RadfahrerInnen sowie gute Abstellmöglichkeiten erhöhen dabei die Chancen fürs Rad.

Optimale Bedingungen

Wiener Neustadt bringt schon jetzt vieles mit, was eine Radstadt ausmacht. Hesik: „Ein kompaktes, flaches Siedlungsgebiet, verkehrsberuhigte Tempo-30-Zonen in 90





Stadt Wiener Neustadt



Die teils provokante Kampagne soll Lust aufs Radeln machen.

Prozent des Straßennetzes, sowie viele Abschnitte und Abkürzungen – so sind zum Beispiel 83 Sackgassen für RadlerInnen geöffnet.“ Neue Möglichkeiten eröffnet zudem das Elektrofahrzeug. In 15 Minuten ist die gesamte 60 km² große Stadtfläche mit dem Rad erreichbar – da kann kein Auto mithalten.

Nicht nur im Rahmen der aktuellen Kampagne setzt man in Wiener Neustadt beim Radverkehr auf eine intensive Zusammenarbeit mit der lokalen „Radlobby Niederösterreich“. Auch Radlobby-Vorstandsmitglied Mag. Hannes Höller ist überzeugt von der steigenden Bedeutung des Fahrrads: „Mit steigendem Radanteil steigt auch die Lebensqualität. Und das Stadtbild wird sich verändern. Schon jetzt sind auf Neustadts Straßen einige Lastenräder und Falträder zu sehen. Immer mehr Jungfamilien entdecken Fahrradanhänger für sich und ihre Kinder. Und Radanhänger für den täglichen Einkauf erfreuen sich auch stärkerer Beliebtheit.“ Wussten Sie übrigens, dass sich nach Studien 70% der Einkäufe problemlos per Fahrrad oder

im Korb nach Hause transportieren lassen? Die Amsterdamer wissen das. Sie lieben ihr bakfiets – das Rad mit der Holzkiste. Sie lernten die Vorteile aber auch erst in den letzten Jahrzehnten zu schätzen. In den 1970er-Jahren drohte Amsterdam im Verkehrsstau zu erstickern. Dann setzten die Politik und die Verwaltung aufs Fahrrad. Und Marketing war einer der zentralen Bausteine.

„wn.radelt“ – die Kampagne

Unter der Dachmarke „wn.radelt“ soll die Kampagne Lust aufs Radfahren wecken bzw. dem trendigen Lebensgefühl des Alltagsradelns Rechnung tragen. Die entwickelten Sujets sind teils provokant und mit einem Augenzwinkern versehen, um schnell ins Bewusstsein der Menschen zu gelangen. Die gesamte Kampagne wurde von der städtischen Kultur Marketing und Event GmbH grafisch umgesetzt; die Konzeption erfolgte in Zusammenarbeit des Energiebeauftragten mit der Radlobby, der Magistratsabteilung Öffentlichkeitsarbeit und dem Verkehrsamt. ■

wn.radelt-Projekte

- „RadlerIn des Monats“ in Zusammenarbeit mit lokalem Printmedium
- 20 Mobilitätswerkshops in städtischen Schulen und Kindergärten
- 3000 wn.radelt-Radgeber an alle Volks- und Mittelschüler
- Mobilitätserhebung durch Haushaltsbefragung (972 Personen – Stichprobe von 2,2% der Wohnbevölkerung)
- Fahrradleitsystem durch die gesamte Stadt mit sechs Haupttrouten und 400 Schildern
- Öffnung der Fußgängerzonen für den Radverkehr
- Erschließung des revitalisierten „Achtersees“ für den Radverkehr
- Lückenschlüsse im Radwegesystem
- Ausbau und Instandsetzung der Radabstellanlagen in der Innenstadt

INFOS:

wn.radelt.at

Für eine Verkehrswende im Stadt-Umland:

Städte als Vorreiter

In großen Städten wie Wien und Graz geht die Motorisierung zurück, in vielen Innenstädten wächst der Kfz-Verkehr nicht mehr. Das Ende der Autoschlange ist erreicht, das Dogma vom stetigen Verkehrswachstum und der autogerechten Stadt scheint überwunden zu sein.

DI Helmut Koch und DIⁱⁿ (FH) Marion Hiptmair, komobile Gmunden GmbH

Anders sieht es im Umland vieler Städte aus. Auf den gut ausgebauten Radial- und Tangentialstraßen nimmt der Kfz-Verkehr weiterhin zu, der Ruf nach neuen Tangenten und Umfahrungen scheint ungebrochen. Doch auch im Umland der Städte ist vielfach eine Grenze der autogerechten Entwicklung erreicht. Tägliche Staus und Erreichbarkeitsprobleme der Zentren sind die Folge. Der Ausbau der Infrastruktur kann auch dort nicht mit der Entwicklung Schritt halten. Innovative regionale Verkehrslösungen sind gefragt. Und hier gibt es jede Menge interessanter Ideen und bereits umgesetzte Beispiele.

Intermodale Schnittstellen

Die Kombination von öffentlichem Verkehr und anderen Verkehrsmitteln ermöglicht es schon heute in vielen Fällen auf das eigene Auto bei der Fahrt in die Stadt zu verzichten. Neben den klassischen Park+Ride-Plätzen geht es heute darum, intermodale Schnittstellen zu schaffen. Das sind Verknüpfungspunkte zwischen öffentlichem Verkehr, ein- und mehrspurigen Kraftfahrzeugen, Fahrrädern und E-Bikes. Fahrradstationen bieten besonderen Service für RadfahrerInnen, integrierte Verleihsysteme werten einen klassischen Park+Ride-Platz zu einer intermodalen Mobilitäts-Drehscheibe auf. Elektrobikes ermöglichen auch längere Pendlerdistanzen: Umfragen zeigen, dass bis zu sieben Kilometer problemlos mit dem E-Bike zurückgelegt werden. Dazu braucht es verkehrssichere, schnell und behinderungsfrei befahrbare Verbindungen, sogenannte Rad-Schnellwege. In den Niederlanden werden Radautobahnen gebaut, die bevorzugt und ohne Wartezeiten an Ampeln und Vorrangstraßen ein zügiges Voran-

kommen ermöglichen. Auch in Österreich gibt es Überlegungen in diese Richtung und erste Umsetzungen.

Innovative ÖV-Systeme

Dass auch in kleineren Städten Schienenverkehrslösungen Sinn machen, beweist die Region Gmunden. Hier werden zwei bestehende Bahnstrecken mit einer rund 700 Meter langen Neubaustrecke durch das Zentrum miteinander verbunden und ein höchst attraktives Regio-Tram-System geschaffen. Neben einer Verdoppelung der Fahrgäste wird auch eine Aufwertung des historischen Zentrums erwartet. Tramsysteme leisten einen Beitrag zur Belebung von Innenstädten, wenn sie als städtebauliche Projekte begriffen werden. Viele Beispiele aus Frankreich zeigen dies sehr anschaulich.

Lokal organisierte Mikro-ÖV-Systeme kommen als Zubringer zur Bahn in Frage. In der oberösterreichischen Gemeinde Moosdorf bietet ein gemeinnütziger Verein mit einem Elektrofahrzeug innergemeindliche Fahrten und Zubringerdienste zur einige Kilometer entfernten Salzburger Lokalbahn an.

Energieraumplanung und Verkehrsvermeidung

Die Raumplanung bestimmt die künftige Stadtstrukturen und die regionale Entwicklung. Gute örtliche und regionale Raumplanung kann Verkehr vermeiden und die Wohnkosten der BürgerInnen senken. Gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln versorgte Wohngebiete haben weniger Autoverkehr und die BewohnerInnen benötigen weniger (teure) Fahrzeuge. Versorgungseinrichtungen in integrierter Lage (also nicht auf der grünen Wiese) erzeugen weniger Verkehr. Gute Planung kann

einen positiven und nachhaltigen Beitrag zur Verkehrsentslastung und zum Umweltschutz leisten, schlechte Planung bewirkt das Gegenteil. Als besonders ambitioniert ist in diesem Zusammenhang das Verkehrskonzept in der Wiener Seestadt Aspern zu bezeichnen. Hier wird durch gute ÖV-Erschließung, durch ein attraktives Wohnumfeld mit einem dichten Fuß- und Radwegenetz und durch die Unterbringung der Autos in Sammelgaragen die planerische Basis für eine autoarme und damit nachhaltige Mobilitätsentwicklung gelegt.

Auch in kleineren Städten und Stadt-Umland-Gemeinden gibt es ambitionierte Ansätze zur Verkehrsvermeidung durch Raumplanung. Im regionalen Bereich seien die oberösterreichischen INKOBAGewerbegebiete zu erwähnen, die das Ziel verfolgen, Gewerbegebiete gemeindeübergreifend zu entwickeln. Damit soll auch das gegenseitige Ausspielen von Gemeinden durch Investoren vermieden werden.

„klimaaktiv mobil“ hilft

Das „klimaaktiv mobil“-Programm „Innovative klimafreundliche Mobilitätslösungen für Regionen, Städte und Gemeinden“ unterstützt Kommunen aber auch Regionen bei der Umsetzung von Verkehrsmaßnahmen. Im Rahmen von kleinregionalen oder kommunalen Workshops zu bestimmten Themen werden gute Ideen ausgetauscht und Tipps für die Umsetzung gegeben. Für interessierte Gemeinden gibt es in einigen Bundesländern Einzelberatungen zu gemeindespezifischen Lösungen. Besonders innovative umgesetzte Maßnahmen werden ausgezeichnet und in der Öffentlichkeit bekannt gemacht. Dies gilt auch für ambitionierte Konzepte der Raumplanung.



BMLFUW / APA-Fotosevice / Birgit Pichler

Auszeichnung der Marktgemeinde Reutte durch BM Andrä Rupprechter.



Helmut Koch

Die Rad-Station Baden.



Sandy Reinold / RelWo

Das Moosdorfer Dorfmobil.

Neben inhaltlichen Fragestellungen gibt es auch finanzielle Unterstützung bei der Umsetzung innovativer Maßnahmen. Die „klimaaktiv mobil“-Förderschiene bietet Fördermittel von bis zu 50% der Kosten, wenn die Maßnahmen einen Effekt bezüglich Emissionsreduktion erwarten lassen. Die Höhe der Förderung hängt von der zu erwartenden Einsparung von Luftschadstoffen und CO₂ ab. Je effektiver und effizienter eine Maßnahme ist, umso höher ist die Förderung. Zuschläge bei der Förderquote gibt es auch für umfassende Maßnahmen, wenn zum Beispiel Infrastrukturmaßnahmen mit solchen der Bewusstseinsbildung kombiniert werden oder wenn Maßnahmen in unterschiedlichen Bereichen – wie Radverkehr und Fuhrparkumstellung – gesetzt werden. Interessant ist im regionalen Kontext der Förderzuschlag für grenzüberschreitende Maßnahmen, also wenn die Kernstadt mit den Umlandgemeinden gemeinsam Maßnahmen umsetzt. Hier sind ganz besonders die Klima- und Energiemodellregionen gefragt, für die eine eigene „klimaaktiv mobil“-Förderschiene mit erhöhten Fördersätzen aufgelegt wurde! Pauschalförderungen des Programmes gibt es auch für Fahrradabstellanlagen, E-Ladestationen und Schnuppertickets zur Bewerbung öffentlicher Verkehrsmittel. Wenn bei Großveranstaltungen die autofreie Anreise gefördert wird – zum Beispiel durch Integration der ÖV-Anreise in den Ticketpreis – gibt es eine Pauschalförderung von bis zu 0,50 Euro pro BesucherIn. ■

INFOS:

komobile Gmunden GmbH
 DI Helmut Koch, DIⁱⁿ (FH) Marion Hiptmair
 Tel: +43 (0)7612 70 911;
 E-Mail: mobiltaetsmanagement@komobile.at
 Web: <http://www.klimaaktiv.at/mobiltaet/mobiltaetsmanagement/kommunalregional.html>
http://umweltfoerderung.at/kpc/de/home/umweltfoerderung/fr_kommunen/verkehr_und_mobilitt/

Kreislaufdenken:

Elektromobilitätskonzept mit St. Veiter Sonnenstrom

Die Verknüpfung von Tourismus und erneuerbarer Energie wird sehr gut angenommen.

Andreas Reisenbauer, Stadtgemeinde St. Veit/Glan

Was hat die Burg Hochosterwitz als eines der bekanntesten Ausflugsziele Kärntens mit dem Thema Elektromobilität gemein? Auf den ersten Blick relativ wenig – auf der einen Seite steht die im 9. Jahrhundert erstmals urkundlich erwähnte Wehranlage auf dem markanten Kalksteinfelsen mit ihren 14 Burgtoren für Tradition und Beständigkeit. Auf der anderen Seite tummeln sich in der Region um die Kärntner Bezirkshauptstadt St. Veit – im Vergleich zu anderen österreichischen Kleinstädten – überproportional viele Elektrofahrzeuge und E-Bikes. Kein Zufall, gilt doch St. Veit als das Sonnenmekka Österreichs – allerdings nicht nur wegen seiner sonnigen Lage, sondern weil die Stadt seit vielen Jahren konsequent auf Strom aus der Sonne setzt. Doch die mittlerweile 3,5 Megawatt Peak installierte Solarleistung im Gemeindegebiet und die Etablierung eines Solartechnik-Clusters mit den Marktführern der Branche erklärt noch immer nicht die Verknüpfung zwischen der wunderbaren Landschaft Mittelkärntens und den neuesten technischen Errungenschaften in der Elektromobilität. St. Veit hat es dennoch geschafft, diese beiden Themen zu vereinen.

Mobile Anwendungen für Solarstrom

Bürgermeister Gerhard Mock erklärt dazu: „Für uns war bald klar, dass die Erzeugung von Sonnenstrom nur die eine Seite der Medaille ist. Wir wollten einen Schritt weitergehen und mit dem eigenproduzierten Strom sinnvolle Anwendun-



gen schaffen“, sagt das seit 26 Jahren amtierende Gemeindeoberhaupt. Die Ergebnisse sind in der ehemaligen Kärntner Herzogstadt unübersehbar: Im innerstädtischen Bereich der 13.000-Seelen-Kommune gibt es rund 20 Stromtankstellen

für BesitzerInnen von Elektrofahrzeugen. Die von der Stadt angekauften elektrogetriebenen Renault Twizys sind im Stadtbild allgegenwärtig. Erblickt man die hippen Flitzer auf den Straßen St. Veits, wird klar, welchen Weg St. Veit geht – nämlich die konsequente Verknüpfung von Elektromobilität und Tourismus. Mock, der auch Obmann des Tourismusvereins Mittelkärnten ist, beschreibt die Idee, die in den letzten Jahren viele TouristInnen nach St. Veit gelockt hat, so: „Uns war klar, dass wir ein unverwechselbares Profil brauchen. Wir sind eine Region, die seit 15 Jahren auf Strom und Wärme aus erneuerbaren Energieträgern setzt. Warum also nicht potenzielle TouristInnen ansprechen, für die Werte wie Nachhaltigkeit und Ressourcenschonung nicht nur Schlagworte sind.“

Und so erkunden TouristInnen auf den E-Fahrzeugen und den 15 E-Mountainbikes auf Verleihbasis die Gegend rund um St. Veit. Auf ausgesuchten E-Bike-Routen werden Ausflugsziele, Gastronomie- und Beherbergungsbetriebe den TouristInnen mittels App, Orientierungskarten und Markierungen in der Natur näher gebracht. Ein Trend, der nicht nur die örtlichen Tourismusverantwortlichen jubeln lässt, auch die in St. Veit ansässige Solarindustrie springt auf diesen Trend auf. So hat Österreichs Marktführer in der Herstellung von Photovoltaik-Modulen, Kioto Solar, Tourismuspakete für seine Partner, Lieferanten und Kunden geschnürt. Am Programm stehen Werksbesichtigungen ebenso wie die e-mobile Erkundung der Region.



St. Veit/Glan

Die Lade-Infrastruktur für E-Fahrzeuge soll in den nächsten Jahren verbessert werden.

Ausbau der Lade-Infrastruktur

Dieser Mobilitätsschub bedingt natürlich auch eine entsprechende Infrastruktur, um den elektro-affinen BenutzerInnen nicht die Freude an der umweltfreundlichen Fortbewegung zu nehmen – selbstverständlich auch hier wieder mit der Verknüpfung von Solarenergie mit Mobilität. So wurde im Sommer Österreichs erste autarke USB-kompatible Solarladestation für E-Bikes, Tablets und Smartphones am St. Veiter Hauptplatz ihrer Bestimmung übergeben.

„Durch die Solarladestation mitten im Stadtzentrum wollen wir einmal mehr die Bevölkerung und die TouristInnen für den Weg mit der Alternativenenergie sensibilisieren“, betont Bürgermeister Gerhard Mock. Die Solarladestation ist völlig energieautark, muss daher nicht ans Stromnetz angeschlossen werden. Den Strom liefern zwei leistungsstarke Photovoltaik-Module. Das Einzigartige ist auch die Möglichkeit, elektronische Geräte mittels USB-Anschlüssen zu laden. Daher planen die Verantwortlichen in St. Veit auch ein flächendeckendes Netz an derartigen Ladestationen, um die RadfahrerInnen an den Radwegen direkt mit Solarstrom versorgen zu können. Ebenso

soll in den nächsten Jahren die Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge verbessert werden – auch für den „Mercedes“ unter den E-Fahrzeugen: denn Tesla. Mock: „Wir sind derzeit im Gespräch mit Tesla, um bei der im nächsten Jahr anstehenden Verdichtung des Tesla-Super-Charger-

Netzwerkes auch einen Tankstellen-Standort nach St. Veit zu holen.“ Es wäre nicht St. Veit, wenn nicht derzeit gerade die Anspeisung eines möglichen Tesla-Super-Chargers durch das gemeindeeigene 2-Megawatt-Photovoltaik-Kraftwerk geprüft werden würde. Eine derartige Kombination wäre in Österreich und darüber hinaus einzigartig.



Konzentrierte E-Car-Sharing-Konzepte für Siedlungen

Trotz aller geschilderten intensiven Bemühungen im Bereich E-Mobilität für TouristInnen, wird auf die Einheimischen nicht vergessen. Im Spätsommer startete eine intensive Infokampagne der Gemeinde, um den BürgerInnen die Vorteile der E-Mobilität näher zu bringen. Bei kostenlosen Tests konnten die Interessierten vom Tesla abwärts alle gängigen E-Fahrzeuge unter die Lupe nehmen und testen. Mehr noch: Ziel der Stadtverantwortlichen ist es, direkt in den Siedlungen dezentrale E-Car-Sharing-Modelle mit Stromtankstellen vor Ort zu etablieren. „Wenn sich pro Siedlung 12 bis 15 Interessierte ein E-Auto nach Bedarf teilen können, ist das ein Qualitäts- und Mobilitätsgewinn für viele Familien und hilft gleichzeitig Kosten für ein Zweitauto zu sparen“, skizziert Mock das derzeit in Umsetzung befindliche Vorhaben, das nach einem Genossenschaftsmodell organisiert wird. ■

Elektromobilitätsprojekte in Klagenfurt

Die Landeshauptstadt Klagenfurt setzt mit den Projekten CEMOBIL (CO₂-neutrale E-Mobilität zur Reduktion von Luftschadstoffen und Lärm in europäischen Städten am Beispiel Klagenfurt) und E-Log Klagenfurt eine Reihe von Maßnahmen im Bereich der Elektromobilität um. Das Projekt CEMOBIL richtet sich hauptsächlich an Private, E-Log richtet sich hingegen an Unternehmen im Logistikbereich.

Mag.^a Sandra Habib, Abteilung Umweltschutz, Magistrat der Landeshauptstadt Klagenfurt

Das Projektziel von CEMOBIL ist eine signifikante Verringerung von Luftschadstoff- und CO₂-Emissionen im Stadtzentrum von Klagenfurt durch Anhebung des Anteils von Elektroautos auf 10% aller Neuzulassungen. Bis Ende 2015 sollen mindestens 1.500 E-Fahrzeuge im Raum Klagenfurt unterwegs sein. Im Rahmen des Projektes CEMOBIL wurden zur Erreichung des Projektzieles insgesamt 69 Elektrofahrzeuge (35 PKW, zwei Nutzfahrzeuge, zehn Microcars, zehn Pedelecs, zehn Scooter, ein E-Bus sowie ein Solarschiff für den Lendkanal) angeschafft.

E-Fahrzeuge zu Testzwecken

Die E-Fahrzeuge können von jedem/jeder für eine Woche um 60 Euro beim Magistrat Klagenfurt ausgeliehen und getestet werden. (Tel. 0463/537-4282). Die im Projekt CEMOBIL angeschafften 69 Elektrofahrzeuge werden laufend getestet. An den Testnutzungen haben sich bis jetzt sowohl Privatpersonen als auch öffentliche und private Betriebe, Fahrschulen und Taxiunternehmen beteiligt. Seit März 2011 wurden insgesamt 1.123 Testnutzungen registriert. Jeder Testnutzer/Jede Testnutzerin wurde gebeten, nach der Testnutzung einen umfassenden Fragebogen auszufüllen. Die allgemeine Zufriedenheit mit dem Elektrofahrzeug ist sehr hoch. Von allen Personen, die sich Verbesserungen wünschen, liegt die Zufriedenheitsrate bei durchschnittlich 80%. Die Testfahrer/Testfahrerinnen, die nichts stört, sind zu 95% zufrieden. Diese hohe allgemeine Zufriedenheit spiegelt sich auch in der Weiterempfehlungsrate wider. 88% aller

befragten Testnutzer/Testnutzerinnen würden das Elektrofahrzeug weiterempfehlen. 11% würden es nicht weiterempfehlen und 1% machte keine Angabe. Diese Weiterempfehlungsrate ist seit Beginn der Testphase sogar gestiegen – von 85% im Jahr 2011 auf 91% im Jahre 2013. Aufgrund der Auswertung sind potenzielle E-Auto-KäuferInnen eher männlich, gebildet, wohnhaft in Klagenfurt und zwischen 36 und 45 Jahren alt.

Erweiterung der öffentlich zugänglichen Lade-Infrastruktur

Um die E-Fahrzeuge auch dementsprechend aufladen zu können, wurde die Infrastruktur wesentlich ausgebaut: 46 von 50 geplanten Elektro-Ladestationen wurden im Rahmen des Projekts CEMOBIL vom Projektpartner Land Kärnten im Raum Klagenfurt und Umgebung bereits errichtet. Weiters erfolgte die Aufstellung von zwei Schnellladestationen. Standorte: KELAG (Innenstadt) und Autohaus Motodrom Sintschnig. Weitere 50 Elektro-Ladestationen werden durch Privatinitiativen (z.B.: Wohnbauträger, Einkaufszentren, etc.) errichtet.

Änderung der Kärntner Bauvorschriften

Um die Errichtung von Ladepunkten im privaten Bereich zu forcieren, wurden die Kärntner Bauvorschriften betreffend Elektrotankstellen geändert. Seit 1.1.2014 wird aufgrund dieser Novelle folgende Auflage in jedem Baubescheid in Klagenfurt vorgegeschrieben: Im Wohnbau: Bei 10% der zu errichtenden PKW-Stellplätze (kaufmännisch ganzzahlig gerundet, mindestens ein

Stellplatz) sind die baulichen Vorkehrungen zur Herstellung von 230V/400V Stromanschlüssen zur Nutzung als Elektrotankstelle für Kraftfahrzeuge (Ladestrom bis 16A) in der Art zu schaffen, dass die finale Montage der Ladestationen bei Bedarf durch den Stellplatzbesitzer nicht als wesentliche Änderung bzw. Erweiterung eines elektrischen Betriebsmittels oder einer elektrischen Anlage im Sinne des Elektrotechnikgesetzes 1992 zu bewerten ist (Dimensionsierung der Hauptleitung, Leerverrohrung, Messeinrichtung, Datenleitung, Spannungsabgang im Verteiler). Es gelten die Anforderungen und Definitionen der ÖVE ÖNORM EN 61851-1. Bei Kundenparkplätzen von Betrieben gilt: PKW-Stellplätze sind farblich (RAL 6018) als „Stellplätze für Elektroautos“ zu kennzeichnen. An diese Stellplätze angrenzend ist für jeweils zwei Stellplätze eine Ladestation für Elektrofahrzeuge (Stromtankstelle) laut ÖVE/ÖNORM EN 61851-1 mit einer Anschlussleistung bis 22kW (mindestens zwei Steckvorrichtungen Typ 2 laut IEC 62196-1) zu errichten und zu betreiben.

Stellplatzschlüssel zur Vorschreibung der Auflage bei gewerblichen Anlagen:

eine Ladestation mit zwei ausgewiesenen E-Stellplätzen bei 11 bis 50 vorgeschriebenen Stellplätzen,
zwei Ladestationen mit vier ausgewiesenen E-Stellplätzen bei 51 bis 100 vorgeschriebenen Stellplätzen,
drei Ladestationen mit sechs ausgewiesenen E-Stellplätzen bei 101 bis 200 vorgeschriebenen Stellplätzen,
vier Ladestationen mit acht ausgewiesenen E-Stellplätzen bei 201 bis 300 vorge-

schriebenen Stellplätzen usw.
(Ab 51 StPl. = eine Ladestation und eine weitere Ladestation je angefangenen 100 StPl.)

Fördermodell

Weiters wurde ein Fördermodell entwickelt, bei dem es eine einzigartige Kombiförderung in Österreich von bis zu 9.000 Euro für E-Auto und PV-Kraftwerksbeteiligung gibt. Das Fördermodell des Landes Kärnten wurde im Rahmen des Projektes CEMOBIL entwickelt; auch die Errichtung der Ladeinfrastruktur erfolgt durch CEMOBIL. Das Fördermodell sieht die Kombination von E-Auto mit PV-Kraftwerk vor, sodass der Strom für das E-Auto vom/von der Fahrzeughalter/in selbst aus erneuerbaren Energieträgern CO₂-neutral erzeugt wird. Die Abwicklung des Fördermodells erfolgt durch die IPAK GmbH. Die Förderung ist auf 50 Förderanträge li-

mitiert. Weitere Informationen unter: Tel. 0463/537-4282 oder -4599.

Gratis parken

Mit dem E-Auto parkt man in Klagenfurt, St. Veit/Glan und Villach gratis in der gebührenpflichtigen Kurzparkzone für die Dauer der Kurzparkzeit (grünes Park-Pickerl und Parkuhr sind zu verwenden).

Lebenszyklusanalyse (LCA)

Im Rahmen einer Lebenszyklusanalyse wurde von der Technischen Universität Graz ein Einsparungspotenzial durch die im Projekt CEMOBIL betriebene E-Fahrzeugflotte von 90% (dies entspricht 220 Tonnen CO₂/Jahr) berechnet. Damit wurde nachgewiesen, dass E-Fahrzeuge deutliche ökologische Vorteile gegenüber solchen mit Verbrennungsmotoren haben, wenn der Strom aus erneuerbaren Energiequellen kommt.

Ausblick

Die Stadt Klagenfurt wird demnächst ein E-Car-Sharing-System testen. Weitere Informationen zum Projekt CEMOBIL finden Sie unter: www.cemobil.at

Modellregion für Elektromobilität E-Log Klagenfurt

Mit dem vom österreichischen Klimafonds genehmigten Projekt E-Log Klagenfurt wurde Klagenfurt zu einer von derzeit acht Modellregionen für Elektromobilität in Österreich. Im Rahmen dieses Projektes werden für 200 E-Nutzfahrzeuge inkl. der dafür notwendigen Ladeinfrastruktur Fördermittel für Betriebe bereitgestellt. Weiters werden PV-Anlagen mit einer Leistung von 700 kWp errichtet.

E-Nutzfahrzeuge für Unternehmen im Raum Klagenfurt

Im Raum Klagenfurt werden derzeit ca.

ÖBB cityjet

NEW GENERATION

Komfortzug. Moderne Technik, exklusiver Fahrgastkomfort und edles Design – das sind die drei Merkmale des neuen ÖBB cityjets.



Ab Ende 2015 sind 100 neue Nahverkehrszüge unter dem Namen „ÖBB cityjet“ in den österreichischen Bundesländern unterwegs. Dabei wird auf moderne Technik, exklusiven Fahr-

gastkomfort und edles Design gesetzt.

Komfort. Der vollklimatisierte Zug verfügt über „Österreich-Sitze“, die mit verstellbarer Sitzfläche, ergonomischer Kopfstütze und Arm-

lehnen ausgestattet sind. Jeder Sitzplatz verfügt über Leselampe, Steckdose und ausklappbaren Laptop-Tisch. Für die Fahrgastinformation stehen 26-Zoll-Info-Screens zur Verfügung.

Design. Durch spezielle Lichtgestaltung und Einrichtungsakzente in den rot-weiß-roten Garnituren werden die Nutzung der Reisezeit für Kommunikation, Arbeit oder Entspannung unterstützt.“



Bitte einsteigen. Niederflurstiege, breite Portale und gut sichtbare Einstiegsbereiche ermöglichen ein einfaches und bequemes Zusteigen in die Züge.

FACTS

- 244 / 259 Sitzplätze
- 12 / 18 Fahrradplätze
- 2 Rollstuhlplätze
- 2 Toiletten
- Kinderwagenplätze



BEZAHLTE ANZEIGE

3.200 Kleintransporter für die unterschiedlichsten Zwecke – wie zum Beispiel „Sozialdienste“, „Reinigungsfirmen“, „Medikamentenverteilung“, „Pizzadienste“ sowie für die „unterschiedlichsten Handwerker“ – eingesetzt. Dabei wird im Jahr eine geschätzte Kilometer-Leistung von insgesamt 52.750.000 km erbracht, welche auf Basis eines Renault Kangoo einen jährlichen Gesamt-CO₂-Ausstoß von fast 12.000 Tonnen CO₂ bewirkt. Ein Ziel des „E-Log Klagenfurt“ besteht darin, den oben genannten Organisationen Elektrofahrzeuge als sinnvolle Alternative zu den momentan verwendeten Modellen anzubieten, diese mit Strom aus erneuerbarer Energie zu versorgen, um damit nachzuweisen, dass die Elektromobilität auch im Logistikbereich sinnvoll einsetzbar ist. Weiters sollen die beteiligten Lieferfirmen durch die Vorbildwirkung langfristig auch in anderen Einsatzbereichen den Einsatz von E-Fahrzeugen interessant machen. Die geringere Umweltbelastung führt langfristig zu einer höheren Luftqualität, und die Umstellung auf neue Fahrzeugmodelle bringt auch positive regionale Wirtschaftseffekte mit sich.

Ladeinfrastruktur

Im EU-Projekt CEMOBIL wurden bzw. werden im Raum Klagenfurt bereits 100 öffentlich zugängliche Ladesäulen aufgestellt. Diese können und sollen auch von den Betrieben genutzt werden – zusätzlich werden bedarfsorientiert weitere 230 Ladeboxen bei jenen Dienstleistern aufgestellt, die ein E-Fahrzeug über E-Log Klagenfurt angeschafft haben. Auch die zwei Schnelllademöglichkeiten bei der KELAG (Innenstadt) und beim Autohaus Motodrom Sintschnig können genutzt werden. Für das E-Nutzfahrzeug sind maximal 7.000 Euro möglich. Die Höhe der Förderung ist abhängig vom Anschaffungspreis und beträgt 30% der umweltrelevanten Mehrinvestitionskosten.

Die Ladeinfrastruktur wird mit max. 600 Euro gefördert und hängt von der Leistung der Ladebox ab.

Erneuerbare Energien

Auf den Dachflächen des Klinikums Klagenfurt wurden mit einer Bauzeit von rund zweieinhalb Monaten auf einer Fläche von rund 4000 m² Photovoltaikmodule mit einer Leistung von 550 kWp installiert. Mit diesem einzigartigen Projekt, welches vom Klinikum Klagenfurt in Kooperation mit der Energie Klagenfurt GmbH umgesetzt wurde, wird künftig ein Teil des benötigten Stroms selbst erzeugt. Aufgerechnet auf ein Jahr ergibt dies ca. 600.000 Kilowattstunden: das entspricht dem Jahresstromverbrauch von rund 170 Haushalten. Die Errichtung von weiteren PV-Anlagen mit einer Leistung von insgesamt 150 kWp ist noch bis Projektende geplant.

Weitere Vorteile für Unternehmen

- bis zu 5% Flottenrabatt (hängt vom gewählten Fahrzeug ab);
- Errichtung von neuen Ladestationen im Raum Klagenfurt;
- geringere Service- und Wartungskosten;
- keine staatliche motorbezogene Versicherungssteuer;
- Gratis-Parken innerhalb der Kurzparkzone in Klagenfurt (das grüne Park-Pickerl ist zu verwenden);
- Gratis-Strom an allen öffentlichen Ladesäulen des Landes Kärnten und der KELAG für 36 Monate;
- E-Fahrzeuge sind vom Durchfahrverbot am Neuen Platz in Klagenfurt von der Burggasse in die Wiesbadener Straße ausgenommen;



- Das Unternehmen nimmt teil an Marketingmaßnahmen im Rahmen des Projekts E-Log;
- umfassendes Fuhrparkmanagement;
- laufend aktuelle Infos über die Elektromobilität in Kärnten mit neuen Entwicklungen und weitere Fördermöglichkeiten!
- Das Unternehmen erhält ein bzw. stärkt sein umweltfreundliches Image.

Transportzug CityLog

Ein dezentrales Logistikzentrum wird am Stadtrand von Klagenfurt am Firmengelände von DB Schenker errichtet. Von dort aus können Waren gesammelt und auch mit dem CityLog der Firma HET Verkehrstechnik aus Salzburg in die Innenstadt transportiert werden. Der CityLog ist ein Transportzug, der mit einer Wasserstoff-Brennstoffzelle betrieben wird und als Prototyp im Rahmen des Projektes E-Log Klagenfurt erstmals eingesetzt wird. Weitere Informationen zum Projekt E-Log Klagenfurt erhalten Sie unter: Tel. 0463/537-4284 oder www.elog-klagenfurt.at.

Die Umsetzung der E-Mobilitätsprojekte in Klagenfurt fällt in die politische Zuständigkeit von Umweltstadträtin Mag.^a Andrea Wulz und Verkehrsstadtrat Peter Steinkellner. ■

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.

www.skidata.com

SKIDATA®
KUDELSKI GROUP



Ankommen heißt bequem Parken

Unser Auto – es ist und bleibt das beliebteste Fortbewegungsmittel. Im täglichen Leben beginnt und endet fast jede Erledigung damit: wir fahren mit dem Auto zur Arbeit, zum Einkaufen, besuchen Freunde und Verwandte. Daraus folgt, dass bis zu 30% des innerstädtischen Verkehrs durch Parkplatzsuchende verursacht wird. Ein sicheres und vor allem komfortables Parken spielt hier eine entscheidende Rolle. Vor allem zu Hause oder am Arbeitsplatz möchten wir schnell und bequem parken, und das Tag für Tag.

SKIDATA, ein weltweit führendes Unternehmen im Bereich Parkplatzmanagement mit Sitz in Grödig bei Salzburg, bietet mit seiner großen Erfahrung im kommunalen Bereich auf die Gemeinden zugeschnittene Lösungen. Und diese sind ohne große Investitionen möglich: Gerade bei Wohnanlagen oder Parkplätzen am Arbeitsplatz ist meist schon eine Infra-

struktur vorhanden. Rolltore zum Beispiel können im Sinne der kosteneffizienten Parkraumbewirtschaftung einfach in die Zutrittslösung integriert werden. Und dank der Online-Verwaltung der Parkberechtigungen ist das Management von Dauerparkern, wie Mitarbeitern und Bewohnern, einfach und vor allem ressourceneffizient. Ganz nach Ihren Bedürfnissen können Sie hierfür verschiedenste webbasierte Services individuell kombinieren. Als Betreiber benötigen Sie lediglich einen Webbrowser und können online Personen registrieren, Berechtigungen verlängern oder neue Zutrittsmedien, sogenannte IDs, anlegen.

Die Vorteile liegen auf der Hand: Sie entscheiden, welche webbasierten Services Sie zur Parkplatzverwaltung benötigen. Nach dem SaaS-Modell wird die dafür notwendige Software und IT-Infrastruktur von SKIDATA betrieben und Ihnen zur Verfügung gestellt. Die dabei entfallene Notwendigkeit

von lokalen Rechnern bedeutet für die Gemeinden weniger Kosten. Und durch die vielseitigen Internetservices ergeben sich attraktive Finanzierungsvarianten. Auch können mehrere Parkgaragen und -plätze in einem Verbund vernetzt und miteinander zentral verwaltet werden.

Smarter Service mit nur einer ID

Der Trend ist bereits im Ansatz spürbar: Immer mehr Personen entscheiden sich für ein Elektroauto oder den täglichen Weg auch einmal mit dem Fahrrad zurückzulegen. Hier gilt es dieser Zielgruppe entgegenzukommen und ihren Bedürfnisse gerecht zu werden. Neben Lösungen für die profitable Parkraumbewirtschaftung bietet SKIDATA auch zusätzliche Services, wie zum Beispiel die Einbindung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge oder zum Abstellen bzw. den Verleih von Fahrrädern. All diese Einzelanwendungen lassen sich mit SKIDATA sehr einfach zu einer übergreifenden Lösung

zusammenführen und mit nur einer ID nutzbar machen.

Über SKIDATA

SKIDATA ist ein international führendes Unternehmen im Bereich Zutrittslösungen und deren Management. Weltweit sorgen fast 10000 SKIDATA Installationen in Skiresorts, Einkaufszentren, Großflughäfen, Kommunen, Sportstadien, Fachmessen und Vergnügungsparken für die sichere und zuverlässige Zutritts- bzw. Zufahrtskontrolle von Personen und Fahrzeugen. SKIDATA legt großen Wert auf Lösungen, die intuitiv, einfach zu bedienen und sicher sind. Mit ganzheitlichen Konzepten trägt SKIDATA gezielt zur Leistungsoptimierung und Gewinnmaximierung der Kunden bei. Die SKIDATA Gruppe (www.skidata.com) gehört zur börsennotierten Schweizer Kudelski Gruppe (www.nagra.com), einem führenden Anbieter von digitalen Sicherheitslösungen.



Saubere Energie für den Verkehr

Die EU-Kommission will mit einer neuen Richtlinie alternative Kraftstoffe fördern. In Österreich wird in den nächsten zwei Jahren ein nationaler Strategierahmen für die Marktentwicklung bei alternativen Kraftstoffen im Verkehrsbereich und für den Infrastrukturaufbau entwickelt. Die Beteiligung der Städte an diesem Prozess ist wichtig.

Henriette Spyra, MA, Senior Expert Innovation & E-Mobilität,

AustriaTech - Gesellschaft des Bundes für technologiepolitische Maßnahmen GmbH

Zuletzt ließ Madrid aufmerken. Im September verkündete Bürgermeisterin Ana Botella, dass der Autoverkehr aus dem Zentrum der spanischen Hauptstadt verbannt werden soll. Hauptgrund für die drastischen Pläne zur Verkehrsberuhigung: die gemessenen Abgaswerte überschreiten regelmäßig EU-Obergrenzen. Madrid steht dabei keineswegs alleine da. Auch in Paris wurde im März Feinstaubalarm ausgerufen. Die Stadt erlaubte BewohnerInnen und TouristInnen die kostenlose Nutzung von öffentlichem Verkehr, städtischen Fahrrädern und Elektroautos bei gleichzeitigem Verbrennerverbot. Laut Messungen des Umweltbundes-

amtes wurden in Österreich 2013 in Graz, Wien, Linz, Wolfsberg und Leibnitz die erlaubten Jahresgrenzwerte für Feinstaub teils deutlich überschritten¹.

Solche Verstöße gegen die EU-Luftreinhalterichtlinie 2008/50/EG sind nicht nur extrem gesundheitsschädlich für StadtbevölkerInnen. Vielen Städten drohen bei permanenter Überschreitung empfindliche Strafzahlungen. Dabei liegen die Grenzwerte der EU-Richtlinie sogar noch weit über der von der Weltgesundheitsorganisation WHO empfohlenen Schadstoffbelastung. Laut WHO sterben jährlich sieben Millionen Menschen an den Folgen von Luftverschmutzung².

Regulatorischer Druck hin zu einer Dekarbonisierung des Verkehrs

Ein Hauptverursacher hoher Emissionen ist der Straßenverkehr. Immer mehr gesetzgeberische und strategische Initiativen auf europäischer Ebene zielen daher auf eine Verringerung von CO₂, Feinstaub und NO_x-Emissionen und sind damit Schrittmacher für nationale Prozesse.

So wurde im März 2014 eine deutliche Verschärfung der Grenzwerte für CO₂-Emissionen von Pkw-Flotten ab 2021 beschlossen³. Dann dürfen sämtliche verkaufte Neuwagen eines Herstellers im Schnitt nur noch 95 Gramm CO₂ je Kilometer ausstoßen. Vor allem für viele deut-



Klimafreundliche und effiziente Mobilität soll von der EU gefördert werden: E-Autos und Sharing-Systeme gewinnen neben den Öffis an Bedeutung.

Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe

Teil der Brüsseler Initiative war auch eine Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, die noch im Herbst 2014 im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht wird. Nach Inkrafttreten haben die Mitgliedsländer 24 Monate Zeit, gemeinsam mit regionalen und lokalen Gebietskörperschaften sowie der betroffenen Branche nationale Strategierahmen für die Marktentwicklung bei alternativen Kraftstoffen im Verkehrsbereich und für den Aufbau der entsprechenden Infrastrukturen festzulegen.

Zu den alternativen Kraftstoffen zählen laut Richtlinie Elektrizität, Wasserstoff, Biokraftstoffe, synthetische und paraffinhaltige Kraftstoffe, Erdgas (CNG und LNG) sowie Flüssiggas (LPG). Relevant für den Infrastrukturaufbau sind insbesondere Elektrizität, Erdgas und Wasserstoff.

Für diese Kraftstoffe sollen die Mitgliedstaaten die Anzahl der zu errichtenden öffentlichen Infrastruktur im nationalen Strategierahmen festlegen. So muss beispielsweise angegeben werden, wie viele öffentlich zugängliche Ladepunkte für E-Fahrzeuge bis 2020 in städtischen bzw. vorstädtischen Ballungsräumen errichtet werden. Für den Binnenschiffverkehr müssen Mitgliedstaaten sicherstellen, dass bis 2030 eine angemessene Zahl an LNG-Tankstellen eingerichtet wird. Darüber hinaus wurden mit der Richtlinie wichtige Schritte hin zu einer Standardisierung technischer Spezifikationen für Ladepunkte gesetzt. Da weder Mitgliedstaaten noch Ländern und Kommunen zusätzliche finanzielle Belastungen entstehen sollen, sind alle Ebenen aufgefordert, eine Vielzahl ordnungspolitischer und anderer Anreize und Maßnahmen zu definieren und zu nutzen, um die Marktentwicklung bei alternativen Kraftstoffen im Verkehrsbereich zu unterstützen. Dazu gehören Maßnahmen zum Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe für öffentliche Verkehrsmittel genauso wie Baugenehmigungen für Parkplätze, steuerliche Anreize, F&E-Förderun-

gen, öffentliche Beschaffung sowie die Erleichterung von Genehmigungsverfahren für die Errichtung von Ladeinfrastruktur.

Umsetzung in Österreich gemeinsam mit Ländern und Kommunen

Schon diese unvollständige Aufzählung der für den nationalen Strategierahmen einzubeziehenden Maßnahmen macht deutlich, dass der vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) geführte Umsetzungsprozess in Österreich eine Reihe von Fachressorts sowie Bundesländer und Kommunen einbeziehen muss. Um Mobilität klimafreundlicher und effizienter zu gestalten, sind viele Schritte nötig: vom Ausbau des öffentlichen Verkehrs, der Förderung des Rad- und Fußgängerverkehrs bis zu neuen Mobilitätsangeboten wie Sharing-Systemen und einer darauf ausgerichteten Stadtplanung. Die Förderung alternativer Kraftstoffe und der zugehörigen Infrastruktur sind ein wichtiger Teil dieser Aufgabe. Ohne alternative Antriebe – also beispielsweise eine breitere Einführung von mit erneuerbarer Energie elektrisch betriebenen Fahrzeugen im städtischen Güterverkehr – können weder nationale noch europäische Zielsetzungen zur Dekarbonisierung des Verkehrs erreicht werden. Maßnahmen zur Förderung alternativer Antriebe und der zugehörigen Infrastruktur müssen jedoch zwischen Kommunen, Ländern und Bund abgestimmt und in gesamtverkehrliche Zielsetzungen eingebettet sein, um tatsächlich messbar Wirkung zu entfalten. Der Umsetzungsprozess über die nächsten 24 Monate, der intensiv von der bmvit-Tochter Austria-Tech begleitet wird, soll zeigen, ob dies gelingt. ■

1 http://www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/luft/luftgute_aktuell/ueberschreitungen/ueberschreitungen_2013/

2 <http://www.who.int/mediacentre/news/releases/2014/air-pollution/en/>

3 http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_Data/docs/pressdata/en/lsa/141435.pdf

4 <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:DE:PDF>

5 http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cpt/index_en.htm

sche Hersteller ist das noch ein weiterer Weg. Die weltweit strengsten Grenzwerte sind somit auch ein Hauptgrund für die Entwicklung neuer batterieelektrisch betriebener und Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge. Laut Erneuerbare-Energien-Richtlinie 2009/28/EG müssen bis 2020 mindestens zehn Prozent des Endenergieverbrauchs im Verkehrssektor aus erneuerbaren Energien stammen. Das Weißbuch Verkehr der EU-Kommission aus 2011⁴ sieht vor, den Treibhausgasausstoß im Verkehrssektor bis 2050 um 60 Prozent gegenüber 1990 zu senken. Bis dahin sollen konventionell betriebene Fahrzeuge ganz aus den Städten verbannt werden. Wie zuletzt Madrid zeigt, ist das keine Zukunftsmusik, sondern für viele Städte nahe Realität. Auch Wien orientiert sich in der im Juni verabschiedeten Smart-City-Strategie direkt an den Weißbuch-Zielen. Ein weiterer wichtiger Impuls erfolgte im Januar 2013 mit der Vorlage des Maßnahmenbündels „Saubere Energie für den Verkehr“⁵. Darin zielt die Kommission auf die schrittweise Ersetzung des Erdöls im Verkehrssektor durch alternative Kraftstoffe und den Aufbau der entsprechenden Infrastruktur ab.

Ist die Zustellung mittels Drohne realistisch?
Die Entwicklung eines Paketkopters steckt
noch in Kinderschuhen.

Versorgungssicherheit und Lebensqualität:

SMART URBAN LOGISTICS

Online-Handel, Same-Day-Delivery und Paketstationen sind nur einige Beispiele – mit neuen Angeboten verändert sich auch das Verhalten der KonsumentInnen. Personenmobilität und Gütermobilität beeinflussen einander immer stärker, vor allem dort, wo sie die gleichen Infrastrukturen und Ressourcen nutzen. Logistik und Güterverkehr werden zunehmend Themen, die die BürgerInnen direkt betreffen und teilweise bereits selbst bestimmen. Die Nachfrage nach alternativen, nachhaltigen und modernen Angeboten steigt – der Handlungsbedarf auch.

Mag. Jürgen Schrampf (Econsult),

DI Norbert Sedlacek (Herry Consult),

Mag. Martin Posset (Universität für Bodenkultur),

DI Jürgen Zajicek (AIT Austrian Institute of Technology)



Eine umweltfreundliche Güter-Logistik wäre innerstädtisch durch Fahrradboten mit E-Bikes umsetzbar.

Bis zum Jahr 2030 ist die „Erreichung einer im wesentlichen CO₂-freien Stadtlogistik in größeren, städtischen Zentren angestrebt“, so lautet die Proklamation im Weißbuch Verkehr der EU-Kommission aus dem Jahr 2011. Eine Festlegung, wie „größere, städtische Zentren“ genau zu definieren sind, gibt es zwar noch nicht, der Fokus richtet sich aber zunächst auf alle städtischen Gebiete und Ballungszentren. Aus österreichischer Sicht sind hier zunächst alle Initiativen, Aktivitäten und Pilotprojekte begrüßenswert, die einen positiven Beitrag zur weiteren Entwicklung leisten, auch in kleineren Städten und Kommunen. Der Klima- und Energiefonds hat zusammen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) zur Unterstützung die Initiative „Smart Urban Logistics“ ins Leben gerufen, um das Thema Güterverkehr und Logistik in unseren Städten aktiv zu unterstützen. Gemeinsam mit ExpertInnen aus der Logistik- und Verkehrsplanung und mit Stakeholder-VertreterInnen aus Handel, Industrie

und Transportwirtschaft ist auch der Österreichische Städtebund ein aktiver Partner dieser Initiative.

Ergebnisse der Anforderungsanalyse von Städten

Der städtische Güterverkehr ist eine komplexe Thematik mit vielen Beteiligten und spezifischen logistischen Anforderungen und Prozessen. Vorhaben unter dem Titel der City-Logistik konnten in der Vergangenheit nur in seltenen Fällen erfolgreich und nachhaltig etabliert werden. Den meisten Städten fehlt es auch heute an Ressourcen und Fachexpertise, um sich als Partner von Wirtschaft, Industrie und Handel an dieses Thema heranzuwagen. Ausgangsbasis der Diskussionen sind meist die durch den Güterverkehr verursachten Emissionen, ungeeignete oder zu wenige Ladezonen, Fehl- und Leerfahrten durch ineffiziente Abwicklung, ungeeignete Fahrzeuge im Stadtverkehr und vor allem die daraus entstehenden Behinderungen für den Personenverkehr. Durch gesellschaftliche, wirtschaftliche und tech-



Shutterstock

nologische Entwicklungen werden auch die Städte und Verwaltungen künftig immer stärker mit dem Thema Güterverkehr konfrontiert werden. Diese können und müssen vielleicht sogar eine führende Rolle als Gestalter von nachhaltigen Rahmenbedingungen und als kompetente Partner für neue Güterverkehrskonzepte einnehmen. Auch für die BürgerInnen wird das Thema zunehmend relevant und ein entscheidender Faktor hinsichtlich der Lebens- und Versorgungsqualität. Nicht zuletzt stellen sich auch Fragen in Bezug auf die Neugestaltung von städtischen Zentren sowie die Nutzung von Verkehrsflächen und des öffentlichen Raums.

Best Practices und Lösungsansätze für eine „Smart City“

Die Zukunftsvision beschreibt eine hochmoderne Stadt, die unter Einsatz innovativer Technologien zur Erhöhung der Lebensqualität beiträgt und im Einklang mit der Umwelt funktioniert. So vielfältig die Städte sind, so vielfältig sind auch die logistischen Herausforderungen, die sich

an den unterschiedlichen Gegebenheiten orientieren. Die Individualität einer Stadt bestimmt ihren Charakter und bringt spezifische Anforderungen mit sich. Eine lokal angepasste Mischung an Lösungen ist erforderlich. Logistik und Güterverkehr stehen oftmals in einem politischen Spannungsfeld, vor allem wenn es darum geht, mögliche Restriktionen zu diskutieren. Und auch wenn bislang in manchen Städten keine gravierenden Probleme und kein akuter Handlungsbedarf vorliegen, ist man gut beraten, die gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und technologischen Entwicklungen zu beobachten. Steigender Online-Handel, Übergabe- und Paketstationen, Heimlieferervices, Neugestaltungen im öffentlichen Raum und bei der Verkehrsinfrastruktur sind nur einige Beispiele, die auch für Veränderungen im städtischen Güterverkehr sorgen werden. Es geht also nicht nur darum, vorhandene oder akute Probleme zu lösen, sondern vielmehr darum, neue Möglichkeiten aufzuzeigen und deren Umsetzung zu begleiten. Große österrei-

chische Vorzeigeprojekte oder Vorzeigestädte für eine smarte urbane Logistik gibt es bis dato noch nicht, aber punktuelle Ansätze. Industrie, Handel und die Logistikwirtschaft arbeiten an zukunftsfähigen Konzepten und auch die Städte sind aufgerufen und eingeladen, hier aktiv mitzugestalten. Smarte Lösungen bestehen oftmals aus mehreren Komponenten, die die Einbindung unterschiedlicher Stakeholder erfordern. So kaufen beispielsweise in Salzburg die KundInnen in den Geschäften der Innenstadt und lassen sich den Einkauf am selben Tag zur gewünschten Zeit von Fahrradboten klimaschonend mit E-Bikes zustellen. Handelt es sich um Lebensmittel, dann ist dies sogar in einer Kühlbox möglich. Ein Mehrwert für die KundInnen und die Umwelt, da diese vielleicht alternativ ihr Auto zum Transport genutzt hätten und ein Mehrwert für den Handel, der die innerstädtische Standort-Attraktivität wieder erhöhen kann. Eine oftmals einfache, aber durchdachte und kooperativ abgestimmte Logistiklösung macht dies möglich.

Begleitung und aktuelles Forschungsförderungsprogramm des bmvit

Die Gestaltung urbaner Wirtschafts- und Güterverkehre steht seit geraumer Zeit auf der Agenda der Europäischen Union. Deutlich wird dies vor allem auch in den programmatischen Ansätzen der Kommission – wie dem Weißbuch Verkehr: Dort aufgestellte Forderungen, wie etwa die vollständige Entkarbonisierung urbaner Wirtschaftsverkehre, sind ein Handlungsauftrag an alle Systembeteiligten. In den vergangenen Jahren wurden vielfach und vielerorts Initiativen zur Gestaltung der Güterlogistik im urbanen Raum gestartet, wenige davon waren von Erfolg gekrönt. Die Grundintention der Initiative „Smart Urban Logistics“ aus Sicht des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie als Initiator ist dabei eine ebenso einfache wie naheliegende: nämlich alle Verantwortlichen aus den Bereichen Verlader- und Empfängerschaft, Logistik und Transport und vor allem auch die kommunalen Verantwortlichen in die Gestaltung miteinzubeziehen und regional maßgeschneiderte Konzepte gemeinsam zu entwickeln und auch gemeinsam umzusetzen.

Zusätzlich dazu unterstützt das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie die Thematik im Rahmen der Forschungsförderung: Am 22. Oktober 2014 startete die 5. Ausschreibung im Programm „Mobilität der Zukunft“, darin werden bis 18. Februar 2015 Forschungs- und Entwicklungsprojekte u.a. im Forschungsfeld „Nachhaltige Gütermobilität in Städten“ gesucht. In den F&E-Projekten sollen neue Lösungen für die Gestaltung einer nachhaltigen Ver- und Entsorgung von urbanen Räumen erforscht und entwickelt werden, die im Interessensausgleich von Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft stehen. Für gütermobilitätsrelevante Ausschreibungsschwerpunkte wird ein Budget von ca. fünf Mio. Euro zur Verfügung stehen. Themen sind die Integration von nicht mit fossilen Treibstoffen betriebenen Fahrzeugen in die Erfüllung von logistischen Aufgaben, die Sicherstellung einer raschen Be- und Entladung von Fahrzeugen sowie die Optimierung von Routen und die Entwicklung neuer Dienste für die Zustellung, Auslieferung und Abholung, aber auch die Entwicklung neuer Kooperations- und Koordinationsmodelle für einen konkreten Anwendungsfall im urbanen Raum.

Weitere Infos auf: www.ffg.at/mobilitaetderzukunft



Fotolia

Smart muss eben nicht kompliziert sein. Aber auch die Städte selbst, kommunale Einrichtungen oder große Unternehmen haben viele Möglichkeiten, um die Logistik effizienter zu gestalten. Ein Beispiel aus der Schweiz zeigt, dass auch neue IT-Tools Unterstützung leisten können. Die Messe Basel minimiert die Wartezeiten der LKW bei der Belieferung anhand eines Online-Tools mit Registrierung und Zeitfenster. Die Logistik wird dadurch planbar und Verkehrsspitzen können geglättet werden. Heute fahren also nicht mehr alle LKW zum selben Zeitpunkt zur Messe und verursachen dadurch Staus und Behinderungen, sondern der An- und Abtransport wird kontinuierlich über den Tagesverlauf verteilt gesteuert – smart eben.

Rahmenbedingungen und allgemeine Entwicklungen

Entscheidend bei allen Anstrengungen ist aber, dass innovative Konzepte und Technologien ohne eine entsprechende Kooperationsbereitschaft der Akteure und ohne Schaffung von stabilen Rahmenbedingungen und gesetzlichen Grundlagen nicht umsetzbar sind. Dementsprechend wichtig ist es, dass alle Akteure gemeinsam an einem Tisch sitzen und mögliche Lösungen diskutieren. Daraus kann sich auch ein gemeinsamer städtischer Arbeitskreis, eine Ideenplattform und vielleicht eine gemeinsame Umsetzungsgruppe zum Güterverkehr ergeben. Ziel sollte es aber auf

jeden Fall sein, die Anforderungen, Möglichkeiten und Vorhaben in einem Konzept oder Masterplan festzuhalten. Mit neuen Lösungsansätzen entstehen auch neue rechtliche Fragestellungen – für alle Akteure. Die Europäische Kommission spricht sich beispielsweise für Zufahrtsbeschränkungen bezogen auf bestimmte Fahrzeugklassen und Transporttätigkeiten aus. Daraus folgt unweigerlich, dass künftig auch die Themen Parkraum- und Ladezonenmanagement genauer behandelt werden müssen. In Österreich wird vorerst mehrheitlich versucht, durch Subventionen zu motivieren anstatt durch Restriktionen zu steuern. Ein weiterer Fokus liegt darin, gemeinsam den Güterverkehrsbedarf zu steuern, beispielsweise durch konsolidierte Bestellungen, abgestimmte Lieferpläne und die Nutzung von Logistikzentren. Adressiert werden hierfür beispielsweise große Bürostandorte, Spitäler, Fabriken in Stadtlagen und die städtischen Handels- und Gewerbezentren. Auch der Trend zur Nutzung alternativer Transportmittel wie Fahrräder, E-Bikes und Pedelecs wird unterstützt. Die Forschung arbeitet intensiv daran, auch größere Elektrofahrzeuge für die Logistik einsatzfähig zu machen, vor allem die Ladekapazität und die Reichweite sind hier erfolgsentscheidend.

Die Stadt Wien hat im kürzlich beschlossenen Stadtentwicklungsplan ihre

Schwerpunkte für einen effizienten Wirtschaftsverkehr so festgelegt:

- Förderung von E-Mobilität im Wirtschaftsverkehr;
- Unterstützung bei der Umsetzung von Mikro-Umschlagpunkten;
- Umsetzung eines effizienten Ladezonenmanagements;
- Etablierung einer Plattform, um Konzepte für eine auf Elektromobilität basierende Innenstadtlogistik zu entwickeln.

Diese ersten Ansätze und Handlungsfelder öffnen die Möglichkeiten für weiterführende Ideen. Da auch kleinere Städte und Kommunen immer öfter mit Fragestellungen rund um Logistik und Güterverkehr konfrontiert werden, wurden im Rahmen von „Smart Urban Logistics“ die relevanten Anforderungen und Lösungsansätze, Best-Practice-Beispiele und die rechtlichen Rahmenbedingungen behandelt. Interessierte Städte werden hier künftig die Möglichkeit haben, anhand von bereitgestellten Planungsunterlagen ihre Anforderungen und Lösungsmög-

lichkeiten zu evaluieren. Der Planungsprozess wird aktuell mit einer Teststadt durchlaufen, um hier noch etwaige Adaptierungen vornehmen zu können. Mit weiteren interessierten Städten wurden bereits Gespräche geführt, die Unterlagen sollen allgemein verfügbar bis Jahresende zur Verfügung gestellt werden. Die Projektgruppe prüft aktuell die Möglichkeiten, künftig auch Förderungen für dieses Thema bereitzustellen. Hier würde auch ein Schwerpunkt für die Unterstützung von Städten bei der Umsetzung von Pilotprojekten gelegt werden – dies wäre ein weiterer begrüßenswerter Schritt, um die Stadtlogistik fit für die Zukunft zu machen.

Aktuell arbeiten die Beratungsunternehmen Econsult und Herry Consult gemeinsam mit der Universität für Bodenkultur und dem Austrian Institute of Technology an den Grundlagen für die Umsetzung künftiger Pilotprojekte. ■

INFOS:

www.smartcities.at/foerderung/smart-urban-logistics



Der Klima- und Energiefonds unterstützt mit der Initiative „Smart Urban Logistics“

„Gerade in Ballungsgebieten treten die Belastungen durch den Güterverkehr besonders deutlich hervor: Hier treffen Angebot und Nachfrage räumlich aufeinander, hier lebt ein Großteil der Bevölkerung, hier konzentrieren sich die Verkehre der Distributions- und Entsorgungslogistik, aber auch der Personenverkehr. Und hier bedeutet Güterverkehr fast ausschließlich Straßengüterverkehr, denn die Möglichkeiten, städtischen Güterverkehr auf andere Verkehrsmittel zu verlagern, sind nur sehr begrenzt.“

Mit der Initiative Smart Urban Logistics und den daraus resultierenden Ergebnissen möchte der Klima- und Energiefonds den Akteuren des städtischen Gütertransports Möglichkeiten und Wege aufzeigen, wie Probleme der innerstädtischen Belieferung angegangen werden und auf welche Praxiserfahrungen zurückgegriffen werden kann. Eine wichtige Voraussetzung, um Maßnahmen zur stadtverträglichen und effizienten Gestaltung des Güterverkehrs umzusetzen, ist die Einbindung aller Akteure. Dies hilft Barrieren abzubauen und lösungsorientierte Maßnahmen voranzubringen. Von einer verbesserten Umwelt und Lebensqualität in Städten sowie einer reibungsloseren Abwicklung des Lieferverkehrs profitieren letztlich alle!“

DIⁱⁿ Theresia Vogel, Geschäftsführerin Klima- und Energiefonds

www.klimafonds.gv.at; www.smartcities.at/foerderung/smart-urban-logistics



Fotolia

Aktuelles zum 4. EU-Eisenbahnpaket

Nach wie vor wird in Brüssel am 4. Eisenbahnpaket gearbeitet. Hauptgesichtspunkte des von der Kommission im Jänner 2013 vorgeschlagenen Pakets aus drei Richtlinien und drei Verordnungen sind technische Harmonisierungen und die Öffnung der inländischen Schienenpersonenverkehrsmärkte.

Mag. Joachim Leitner, Referent für Verkehr und Infrastruktur beim Verband der öffentlichen Wirtschaft und Gemeinwirtschaft Österreichs (VÖWG)

Die Dossiers teilen sich also in eine „technische“ Säule (diese umfasst die Vorschläge zu Interoperabilität, Sicherheit und zur Europäischen Eisenbahnagentur) und eine „politische“ Säule (diese besteht aus dem Entwurf zu Marktöffnung/Entflechtung und aus der Neufassung der „PSO“-Verordnung 1370/2007).

Werdegang und Stand der Verfahren

Nachdem im Juli 2013 die Berichtsentwürfe der jeweiligen Chefverhandler im EU-Parlament (EP) vorgestellt wurden, kamen weit über tausend Abänderungsanträge zu den sechs Dossiers zusammen, die zuerst im Verkehrsausschuss (17. Dezember 2013) und anschließend im Plenum (26. Februar 2014) gebündelt und abgestimmt wurden. Anders als im EP wurde das Paket im Verkehrsministerrat geteilt. Die Verhandlungen zur technischen Säule wurden bereits Anfang 2013 unter irischem Ratsvorsitz begonnen. Die griechische Präsidentschaft konnte am 5. Juni 2014 die Verabschiedung einer ersten gemeinsamen Position des Rates zu diesen Dossiers erreichen. Die derzeit amtierende italienische Ratspräsidentschaft hat in ihrem Prioritätenprogramm die Aufnahme von Verhandlungen mit dem EP über die technischen Dossiers angeführt und darüber hinaus angekündigt, einen ganzheitlichen Zugang zum 4. Eisenbahnpaket pflegen zu wollen. Auch signalisierte das EP, das Paket für eine zweite Lesung allenfalls aufdröseln zu wollen, sodass zumindest die technischen Dossiers bald zwischen Rat und EP verhandelt werden könnten. Wirkliche Verhandlungen über die beiden – wesentlich heikleren – politischen Dos-

siers hat der Rat jedoch noch nicht aufgenommen, allerdings ist auch hier mit einer baldigen Aufnahme der Debatten in den Ratsarbeitsgruppen zu rechnen, da die Kommission bereits im Juli 2014 die Dossiers zum ersten Mal in der Ratsarbeitsgruppe vorgestellt hat. Allerdings ist aufgrund der Komplexität der Materie und der großen Entfernung zwischen den Positionen der einzelnen Mitgliedstaaten und jener der Kommission ein rasches Vorankommen der Verhandlungen nicht zu erwarten. Für das nächste Treffen der Verkehrsminister im Oktober 2014 plante die Präsidentschaft daher vorerst nur eine erste Grundsatzdebatte zur politischen Säule.

Inhaltliche Änderungen und Ausblick

Für Österreich sind vor allem die politischen Dossiers von großer Bedeutung. Die wesentlichsten Änderungen, die das EP an diesen vorgenommen hat, sind:

1. Entgegen dem Kommissionsvorschlag soll die Möglichkeit der Direktvergabe im Bereich des Schienenpersonenverkehrs nicht komplett abgeschafft werden. Allerdings gibt es relativ strenge Beschränkungen, Schwellenwerte und Voraussetzungen. Direkt vergeben werden dürfen Aufträge, wenn sie weniger als 500.000 Zugkilometer pro Jahr umfassen oder auf einer vom Hauptnetz technisch sehr unterschiedlichen Strecke angesiedelt sind. Außerdem dürfen Behörden auch direkt vergeben, wenn sie vorab einen detaillierten Plan erstellen und dessen Einhaltung minutiös kontrollieren. Auch der Regulator hat ein Mitgestaltungsrecht.
2. Die maximal zulässige Losgröße wurde deutlich erweitert. Der Kommissionsvorschlag hatte noch maximal zehn Mio. Zugkilometer pro Jahr oder ein Drittel des nationalen Marktvolumens als maximale Losgröße definiert; nunmehr muss es zumindest zwei Lose geben, falls das Marktvolumen des öffentlich finanzierten Schienenpersonenverkehrs – wie etwa in Österreich – zwischen 20 und 100 Mio. Zug-km liegt, davon darf eines max. 75% umfassen.
3. Die Definition der zuständigen Behörden wurde verbessert, so kann nun jede Behörde auf subnationalem Level erfasst sein, die sich mit der Verkehrsorganisation einer Stadt oder eines Gebiets befasst. Allerdings kommt auf diese Behörden nun auch die Aufgabe der Erstellung von Verkehrsplänen zu.
4. Deutliche Verbesserungen gibt es für ArbeitnehmerInnen: so sind nunmehr Sozialkriterien und Personalübergang im Rahmen von Vergabeverfahren verpflichtend vorgeschrieben und nicht wie bisher optional.
5. Die von der Kommission vorgeschlagenen, recht kurzen Übergangsfristen wurden verlängert. So haben europäische Eisenbahnunternehmen zwar ab 2019 das Recht, ihre Leistungen in jedem Mitgliedstaat anzubieten, wettbewerbliche Vergabeverfahren sollen jedoch erst 2023 die Regel sein müssen (Ausnahmen siehe Punkt 1. oben).
6. Die Entflechtung von Infrastruktur und Betrieb („Unbundling“) wurde insoweit entschärft, als dass eine Holdingstruktur mit rechtlich getrennten Tochterunternehmen, wie sie etwa die ÖBB hat, auch weiterhin bestehen bleiben kann.



Europäische Eisenbahn-
unternehmen haben ab
2019 das Recht ihre
Leistungen anderen Mit-
gliedsstaaten anzubieten.

Schienenpersonenver-
kehr: Direkt vergeben
dürfen Aufträge unter
500.000 Zugkilometer
pro Jahr werden.



Wie viele Änderungen aber besonders die Texte des politischen Teils nach der Behandlung im Rat noch erfahren werden, bzw. wo dann schlussendlich die Kompromisse zwischen Rat und EP liegen werden, ist schwer abschätzbar. Tendenziell ist allerdings davon auszugehen, dass die im Rat vertretenen Mitgliedstaaten ihre nationalen Interessen eher verteidigen als bereitwillig aufgeben werden. Insbesondere was die Beibehaltung der Möglichkeit von Direktvergaben und das Recht auf eigenständige Organisation ihrer Staatsbahnen betrifft, werden die Mitgliedstaaten der Kommission wohl noch gewisse Zugeständnisse ab-

ringen. Daher ist es auch nicht verwunderlich, dass sich grundsätzlich eine skeptische bis ablehnende Haltung der meisten Staaten zu den politischen Dossiers abzeichnet, lediglich Schweden und Großbritannien – die ja ihre jeweiligen Schienenpersonenverkehrsmärkte bereits in der Vergangenheit geöffnet und somit durch das Eisenbahnpaket „nichts zu verlieren“ haben – stehen den Kommissionsentwürfen überwiegend positiv gegenüber. Österreich hat sich bei beiden politischen Dossiers bereits grundsätzlich ablehnend geäußert, und es wird auch für den noch relativ neuen Verkehrsminister Alois Stöger von Anfang an eine

wichtige Aufgabe sein, diese Position weiter mit dem nötigen Nachdruck zu vertreten.

Der weitere Fahrplan ist also noch nicht fixiert. Es zeichnet sich jedoch ab, dass der Rat zumindest bis Mitte/Ende 2015 mit großer Wahrscheinlichkeit zur politischen Säule keine gemeinsame Position einnehmen wird können. Diese wäre aber Voraussetzung für weitere Verhandlungen, bei denen eine Einigung mit Kommission und EP gesucht wird. ■

INFOS & KONTAKT:

Joachim.Leitner@voewg.at

S-BAHN-SYSTEME

– aktuelle Entwicklungen

Das Bevölkerungswachstum in Österreich findet größtenteils in den urbanen Ballungsräumen statt. Was für die Wirtschaft als wesentlicher Motor gilt, verursacht auf der anderen Seite Engpässe im Verkehrsbereich.

Lisa Hammer, MA, Österreichischer Städtebund

Um PendlerInnen sicher und bequem vom Umland in die Stadt und vice versa zu befördern, erweist sich die S-Bahn als verlässliches und beliebtes Transportmittel. Immerhin sind seit 2005 die mit der Bahn zurückgelegten Personenkilometer um ein Drittel gestiegen und im Vorjahr haben sich die ÖsterreicherInnen laut VCÖ zum ersten Mal als die fleißigsten Bahnfahrer in der EU erwiesen. Diese Tendenz ist insbesondere in den Stadtregionen spürbar und spiegelt sich auch im neuen Gesamtverkehrskonzept für St. Pölten und den niederösterreichischen Zentralraum wider, das die Stadt St. Pölten mit dem Land Niederösterreich vor Kurzem erstellt und präsentiert hat. Kernthema ist dabei der Ausbau der S-Bahn mit sechs Schnellbahnlinien, die den Zentralraum und das Mostviertel miteinander verbinden – integrierter Taktfahrplan inklusive.

Österreichweit sind es vorwiegend die Landeshauptstädte, die mit ihrem Umland gut vernetzt sind, auch wenn sich die S-Bahnsysteme in unterschiedlichen Ausbaustufen befinden und Herausforderungen und zukünftige Ausbaupläne oftmals stark variieren.

Niederösterreich und Wien

Wien verfügt bereits über ein gut ausgebautes S-Bahnsystem, das auch weite Teile Niederösterreichs erschließt. Für Verkehrsstadträtin Maria Vassilakou haben neue S-Bahnlinien daher keine Priorität. Vorrangig sind für sie vielmehr eine Qualitätssteigerung sowie die Verdichtung der S-Bahn-Verbindungen aus dem Umland bis zu den ersten Knotenpunkten in der Stadt. Insbesondere mit der Teil-Inbe-

triebnahme des Hauptbahnhofes wurden gute Voraussetzungen geschaffen, das bestehende S-Bahn-Netz zu verbessern.

Burgenland

Im Burgenland wurde mit der neuen Gesamtverkehrsstrategie (2014) eine Offensive für PendlerInnen gestartet und wesentliche Maßnahmen für die Schienen-Infrastruktur beschlossen. Neue Taktknoten wurden bereits eingerichtet und für die Wiedererrichtung der Strecke Oberwart-Szombathely wurde eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben.

Oberösterreich

Der Verkehr rund um die oberösterreichische Hauptstadt Linz ist stark von PendlerInnenströmen gekennzeichnet. Von den knapp 200.000 Fahrten, die in die Stadt hineinführen, werden nur rund 18 Prozent mit dem ÖV zurückgelegt. Linz hat als einziger Ballungsraum Österreichs jedoch keine S-Bahn, stattdessen befindet sich aktuell die RegioTram, eine vom Linzer Stadtzentrum ausgehende Überlandbahn mit 900 mm Spurweite, in Ausbau. Seit Mai 2014 ist die Verlängerung in das Stadtzentrum von Traun in Bau. Die Gesamtkosten für die RegioTram Traun werden rund 70 Millionen Euro betragen und zum Großteil vom Land OÖ übernommen (20 Prozent zahlen Pasching und Traun). Bauherr ist das vom Land gegründete Unternehmen „Schiene OÖ GmbH“. Für den Betrieb sind die Linz AG Linien zuständig. Eine weitere Baustufe umfasst die Verlängerung der RegioTram über Anselden/Kremsdorf sowie die Verknüpfung mit der Pyhrnbahn. Zunächst soll die Linie ab November 2015

zum Nahverkehrsknoten „Traunerkreuzung“ führen, wo eine Park&Ride-Anlage und eine Verknüpfung mit Stadt- und Regionalbuslinien entstehen wird. Der zweite Bauabschnitt bis zum vorläufigen Endpunkt Schloss Traun wird 2016 in Betrieb genommen werden. Des Weiteren befindet sich eine Linie von Linz nach Gallneukirchen/Pregarten in Planung.

Noch ungewiss scheint hingegen die Zukunft der Mühlkreisbahn, einer eingleisigen Regionalbahn der ÖBB, die vom Mühlkreisbahnhof Linz/Urfahr nach Aigen-Schlägl führt. 2017 läuft der Vertrag mit den ÖBB aus, die Übernahme durch das Land OÖ steht zur Debatte, doch die Strecke befindet sich in schlechtem Zustand. Ausbaupläne sehen eine verbesserte Einbindung in das Linzer Nahverkehrsnetz vor, insbesondere den Lückenschluss zwischen Mühlkreisbahnhof und Linzer Hauptbahnhof („City-S-Bahn“), wobei die Verlängerung als S-Bahn und die Umwandlung in eine Straßenbahn zur Diskussion stehen.

Salzburg

In Salzburg umfasst das S-Bahnsystem den über Landesgrenzen hinweg reichenden Großraum Salzburg. Während der S-Bahnausbau auf österreichischer Seite 2014 vorläufig beendet sein wird, soll bis Jahresende eine Machbarkeitsstudie für eine Regionalstadtbahn vorliegen. Die Studie kostet 1,1 Millionen Euro, wovon 50 Prozent von der EU kofinanziert und die andere Hälfte zwischen Land Salzburg, zwei bayerischen Landkreisen und dem Verein Regionalstadtbahn geteilt wird. Beteiligt sind insgesamt 59 Gemeinden, doch die Kooperation der Stadt

Salzburg ist noch ungewiss, denn Bürgermeister Heinz Schaden (SPÖ) favorisiert eine unterirdische Verlängerung der nach Norden führenden Lokalbahn ins Stadtzentrum.

Steiermark

Das S-Bahnsystem in der Steiermark gibt es seit 2007. Es konzentriert sich fast ausschließlich im Südosten des Landes und im Großraum Graz. Seit Inbetriebnahme konnten die Passagierzahlen um 58 Prozent gesteigert werden. Für den Endausbau, zu dem auch eine neue S8 im obersteirischen Zentralraum geplant ist, fehle es aber laut Verkehrslandesrat Gerhard Kurzmann (FPÖ) an finanziellen Ressourcen. Doch gerade die obersteirischen Gemeinden leiden unter Abwanderungen in die Landeshauptstadt und hätten eine S-Bahn-Erschließung dringend nötig. Gleichzeitig fordert die Grazer Stadtregierung den raschen Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Ballungsraum, doch für die Finanzierung bräuchte es die Unterstützung von Land und Bund. Dahingegen hält Landesrat Siegfried Schrittwieser (SPÖ) eine Priorisierung des S-Bahnausbaus in der Obersteiermark in den nächs-

ten Budgets durchaus für realistisch. Am wichtigsten ist für die steirische SPÖ eine flächendeckende Verbindung zwischen den obersteirischen Zentralräumen Murau, Liezen und Mürzzuschlag untereinander sowie mit dem Zentralraum Graz zumindest im Stundentakt.

Kärnten

Kärnten verfügt über drei S-Bahnlinien, wobei eine Erweiterung in den nächsten zehn Jahren erfolgen soll. Bis Mitte Dezember 2014 ist eine neue Haltestelle Klagenfurt-Universität vorgesehen und bestehende Stationen werden laufend modernisiert. Auch die Erstellung einer Gesamtverkehrsstrategie für Kärnten ist für die nächsten zwei Jahre anberaumt.

Tirol

Im Tiroler Zentralraum gibt es sechs S-Bahnlinien, die dank eines Taktfahrplans regelmäßige Fahrtmöglichkeiten (z.B. Innsbruck-Hall im 15-Minuten-Takt) bieten und Fahrgastzuwächse verzeichnen können. In Planung befinden sich derzeit die neuen Haltestellen Hall Thaur Industriegebiet, Messe Innsbruck, WIFI Innsbruck, Bahnhof Hötting (neu bzw. Verle-

gung), Haltestelle Allerheiligenhöfe (neu bzw. Verlegung) sowie die Modernisierung des Westbahnhofs Innsbruck.

Vorarlberg

Das Vorarlberger S-Bahnnetz gibt es seit 2011 und ist somit das jüngste in Österreich. Es verbindet vorrangig die größeren Städte Bregenz, Dornbirn, Hohenems, Feldkirch und Bludenz. Seit der Inbetriebnahme hat sich die Anzahl der Nahverkehrszüge um 30 Prozent erhöht und zwischen 2005 und 2012 konnte auch eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen von 20.000 auf 40.000 werktags erreicht werden. Weiteres Ziel ist es, bis 2015 die 50.000-Grenze zu überschreiten. Für das Jahr 2014 stellte das Land Vorarlberg 30,7 Mio. Euro für den ÖPNV zur Verfügung – um rund zehn Prozent mehr als im Jahr zuvor.

FAZIT

Obwohl noch immer der Großteil der PendlerInnen (rund 68 Prozent) den motorisierten Individualverkehr bevorzugt, steigen die Fahrgastzahlen der S-Bahnlinien Österreichs stetig an, was nicht zuletzt im Bevölkerungswachstum der Ballungsräume begründet ist. Hier ist bis 2030 mit einem Anstieg von einer halben Million Menschen zu rechnen, wodurch Ballungsräume zunehmend an Bedeutung gewinnen, PendlerInnenströme stärker werden und funktionierende S-Bahn-Verbindungen zwischen Stadt und Umland ein wichtiges Rückgrat für die gesamte Region darstellen. Dieser Stellenwert sollte auch bei den Investitionen des Bundes in den öffentlichen Personennahverkehr verstärkt Berücksichtigung finden. Wichtige Punkte wären etwa der weitere Ausbau der S-Bahnlinien, ein integrierter Taktverkehr und kürzere Intervalle, um mehr Pendler und Pendlerinnen zum Umstieg vom Individual- auf den Öffentlichen Verkehr zu bewegen und Qualität sowie Komfort aufrechtzuerhalten. ■

Funktionierende S-Bahnverbindungen zwischen Stadt und Umland sind ein wichtiges Rückgrat.



Fotolia

Die wichtigsten Ergebnisse einer neuen Studie:

Soziale Gerechtigkeit in der EU – ein zwischenstaatlicher Vergleich

Im September veröffentlichte die deutsche Bertelsmann-Stiftung ihren jüngsten „Europäischen Monitor der Sozialen Inklusion“. Dieser Bericht wird alle drei Jahre erstellt. Für die sechs Bereiche – Beschäftigung, Armut, Gesundheit, sozialer Zusammenhalt und Nichtdiskriminierung, Gerechtigkeit zwischen den Generationen sowie Bildung – werden eine Fülle von Einzelindikatoren dargestellt und analysiert. Leider nur auf nationaler Ebene – regionale oder städtische Ergebnisse enthält der Bericht nicht.

Reinhard Troper, MA 27 Stadt Wien

Zusammenfassend kommt der Bericht zu dem Schluss, dass „die soziale Ungerechtigkeit in den letzten Jahren wieder deutlich zugenommen hat“. Dabei legen die Fakten nahe, dass dafür vor allem die rigide Sparpolitik während der Krise und die Strukturreformen, mit denen die wirtschaftliche und budgetäre Stabilität gesichert werden sollte, verantwortlich waren. Dadurch wurden die Systeme der sozialen Sicherheit „schwer untergraben“. Die sich ausweitende Kluft zwischen den einzelnen EU-Staaten stellt dabei „eine Gefahr für das ganze Projekt der europäischen Einigung“ dar. Ein durchaus interessanter Befund der gerne ins neoliberale Eck gestellten Bertelsmann-Stiftung. Betrachtet man die einzelnen Indikatoren, springt neben den enormen Unterschieden zwischen den EU-Mitgliedstaaten insbesondere die dramatische Lage in den südlichen und süd-östlichen Krisenländern ins Auge. Die „Top 3“ bilden Schweden, Finnland und Dänemark, die „Bottom 3“ Bulgarien, Rumänien und das Schlusslicht Griechenland.

Beispiele für die dramatischen Unterschiede in den sechs Bereichen sind:

- Armut: Während in Tschechien und den Niederlanden nur 15% der Gesamtbevölkerung ein Armutsrisiko haben oder vom sozialen Ausschluss bedroht sind, sind es in Rumänien 42% und in Bulgarien 50% der Bevölke-

rung. Unter schweren materiellen Entbehrungen leiden in Schweden und Luxemburg 1,4% bzw. 1,7% der Kinder, aber 35% in Ungarn und 51% in Bulgarien.

- Ausbildung: Für die vorschulische Erziehung werden in Dänemark 1,6% des BIPs ausgegeben, aber nur 0,1% des BIPs in Griechenland und Irland. Der Anteil der frühen SchulabbrecherInnen liegt in Kroatien bei 3,7%, in Slowenien bei 3,9%. In Malta liegt er demgegenüber bei 20,8% und in Spanien bei 23,6%.
- Beschäftigung: Die Beschäftigungsrate liegt in Schweden und den Niederlanden bei 74,4% bzw. 74,3%. In Griechenland und Kroatien beträgt sie lediglich 49,3% bzw. 49,2%. Die Jugend-Arbeitslosenrate beträgt in Schweden und Österreich 7,9% bzw. 9,2%. Für Spanien beträgt der Wert 55,5% und für Griechenland 58,3%.
- Soziale Kohäsion und Nicht-Diskriminierung: Der Anteil jener Jugendlichen die sich weder in Ausbildung, Beschäftigung oder Qualifikation (= NEET-Rate) befinden, beträgt in Luxemburg und den Niederlanden 7,4% bzw. 7,8%. In Griechenland liegt er bei 31,6% und in Italien bei 32,0%.
- Gesundheit: Die Kindersterblichkeitsrate pro 1.000 liegt in Slowenien bei 1,6 bzw. in Finnland bei 2,4. Demgegenüber beträgt sie in Bulgarien 7,8 und in Rumänien 9,0. Die Anzahl je-

ner Jahre, die erwartungsgemäß gesund gelebt werden können, beträgt in Malta und Schweden 72,1 bzw. 70,8 Jahre. In Estland hat man dagegen nur 55,3 und in der Slowakei nur 53,2 Jahre in gesundem Zustand zu erwarten.

- Gerechtigkeit zwischen den Generationen: Die Abhängigkeitsquote der Älteren liegt in der Slowakei und in Irland bei 18,4% bzw. 18,6%. Deutlich höher ist sie mit 31,3% in Deutschland und in Italien mit 32,7%.

Die EU ist für diese enormen Unterschiede nicht direkt verantwortlich, weil die Kompetenz für die Sozialpolitik bei den Mitgliedsstaaten liegt. Indirekt trägt aber die neoliberale Ausrichtung der EU Fiskal-, Wirtschafts- und Strukturpolitik zur Verschärfung dieser Gegensätze bei und stellt gleichzeitig eine wesentliche Ursache der gesellschaftlichen Ungleichheit dar.

Ergebnisse für Österreich: Bildung als Hauptproblem!

Für Österreich zeigt der Bericht sowohl die bekannten Stärken (Platz 1 bei der Beschäftigung), aber auch die bekannten Schwächen (nur Platz 16 im Bildungsbe- reich). Beim Gesamtindex der sozialen Gerechtigkeit liegt Österreich auf Platz 6 in der EU. Aber auch in Österreich haben sich seit 2008 in vier der sechs Be-



reiche die Indikatoren verschlechtert. Am schlechtesten schneidet Österreich bei den Einzelindikatoren „Armutsrate von Beschäftigten“ (Platz 18), „Nichtdiskriminierung“ (Platz 19) und „Einfluss von sozio-ökonomischen Faktoren auf die Leistungen im Ausbildungssystem“ (PISA-Tests, Platz 23) ab. Politisch liegen in diesen Bereichen wohl die größten Herausforderungen.

Deutlich zeigt die Studie, dass der größte unmittelbare politische Handlungsbedarf im Bildungsbereich gegeben ist. Hier liegt Österreich beim Gesamtindex „angemessene Ausbildung“ mit einem Wert von 5,91 unter dem EU-Durchschnitt (5,97). Der Rückstand zum Spitzenreiter Schweden (7,42) beträgt 1,51 Indexpunkte, der „Vorsprung“ gegenüber dem Schlusslicht Griechenland (4,56) lediglich 1,35 Indexpunkte. Mit einer Veränderung von nur +0,09 Indexpunkten gegenüber 2008 fällt die Veränderung zum Besseren sehr bescheiden aus. Deutschland, 2008 noch hinter Ös-

terreich, hat demgegenüber mit +0,38 Indexpunkten eine deutlich positivere Tendenz.

Besonders negativ ist der große Einfluss sozio-ökonomischer Faktoren auf die Ausbildungsleistungen in Österreich: Diesbezüglich reicht es nur zu Rang 23 – die mit Abstand schlechteste Platzierung. Sozial undurchlässiger als in Österreich ist das Bildungssystem nur in unseren Nachbarländern Slowakei (= letzter Platz in der EU), Ungarn und Tschechien, sowie in Frankreich und Bulgarien. Bezüglich des österreichischen Bildungssystems werden im Bericht insbesondere folgende Punkte kritisiert:

- Die frühe Aufteilung der Kinder in die unterschiedlichen Schultypen nach der 4. Klasse.
- Die derzeitige Nicht-Ausschöpfung des Talents durch den großen Einfluss der sozialen Herkunft.
- Der seit Jahren immer ungleicher werdende Zugang zu den österreichischen Universitäten.

Beim Faktor „Ausgaben für die vorschulische Erziehung“ liegt Österreich mit einem Wert von 0,59% des BIP auf Platz 15 und unter dem EU-Durchschnitt (0,60%). Diese Ausgaben haben sich seit 2008 (0,40%) allerdings fast verdoppelt. Bei diesem Indikator liegt die BRD noch knapp hinter Österreich.

Beim Indikator „Frühe Schulabbrecher“ erreicht Österreich mit einem Anteil von 7,3% den 9. Platz. Auch diesbezüglich hat es seit 2008 (10,1%) deutliche Verbesserungen gegeben. Zu den Spitzenreitern, deren Werte unter 4% liegen, besteht aber noch Aufholbedarf. Mit 9,9% liegt die BRD diesbezüglich nur auf Platz 18 und damit deutlich hinter Österreich.

Die folgende Tabelle (siehe Seite 38) zeigt den Rang Österreichs bei den einzelnen Indikatoren im Vergleich mit den anderen EU-Staaten. Für die sechs Gruppenindikatoren werden die Veränderungen zum Vorkrisen-Niveau (2008) ausgewiesen:

Tabelle: Platzierung Österreichs bei den Sozialindikatoren

Rang:	Indikator:
1	Beschäftigung: Zugang zum Arbeitsmarkt: +0,09 PP seit 2008
1	Beschäftigung: Arbeitslosenquote
1	Beschäftigung: Langzeitarbeitslose
1	Beschäftigung: Freiwillige Teilzeitarbeit
2	Beschäftigung: Jugend-Arbeitslosenrate
2	Gesundheit: Selbstgemeldete Nichterbringung von medizinischer Hilfe
4	Soz. Zusammenhalt: Jugendliche nicht in Ausbildung, Beschäftigung oder Qualifikation
4	Gerechtigkeit zwischen den Generationen: Erneuerbare Energien
5	Beschäftigung: Beschäftigungsrate
5	Gesundheit: Erreichbarkeit und Reichweite
5	Gerechtigkeit zwischen den Generationen: Gesamtausgaben für F&E
6	Gesamtrang Index der sozialen Gerechtigkeit
6	Armut: Armutsverhinderung: -0,5 PP seit 2008
6	Gesundheit: -0,29 PP seit 2008
6	Armut: Armutsrisiko oder sozialer Ausschluss – Gesamtbevölkerung
6	Armut: Schwere materielle Entbehrungen – Gesamtbevölkerung
7	Armut: Schwere materielle Entbehrungen – Ältere (65+)
7	Gesundheit: Kindersterblichkeitsrate
8	Armut: Armutsrisiko oder sozialer Ausschluss – Kinder (0 – 17)
8	Sozialer Zusammenhalt und Nichtdiskriminierung: -0,56 PP seit 2008
8	Gerechtigkeit zwischen den Generationen: -0,20 PP seit 2008
8	Sozialer Zusammenhalt: Verteilungsgerechtigkeit – Gini-Koeffizient
9	Armut: Bevölkerung, die in quasi Arbeitslosen-Haushalten lebt
9	Armut: Schwere materielle Entbehrungen – Kinder (0 – 17)
9	Bildung: Frühe Schulabbrecher - early school leavers
10	Armut: Armutsrisiko oder sozialer Ausschluss – Ältere (65+)
14	Sozialer Zusammenhalt: Ergebnisse des Gesundheitssystems
14	Gerechtigkeit zwischen den Generationen: Abhängigkeitsquote der Älteren
15	Bildung: Ausgaben für vorschulische Erziehung
15	Gesundheit: Erwartung eines gesunden Lebens
16	Beschäftigung: Beschäftigungsrate Älterer
16	Bildung: Angemessene Ausbildung: +0,05 PP seit 2008
16	Gerechtigkeit zwischen den Generationen: Brutto Staatsschulden
18	Beschäftigung: Armutsrate bei Beschäftigten
19	Sozialer Zusammenhalt: Nichtdiskriminierung
23	Bildung: PISA, Einfluss von sozio-ökonomischen Faktoren auf die Ausbildungsleistung

Urban Innovators Challenge

Zukunftsweisenden Projektideen für den städtischen Raum will die „Urban Innovators Challenge“ zur Umsetzung verhelfen.

Der vom Infrastrukturministerium (BMVIT) gemeinsam mit Austria-Tech organisierte Wettbewerb richtet sich an Start-ups, die ihre innovativen Ideen in den Bereichen Mobilität, Energie, Wohnen und IKT (Informations- und Kommunikationstechnik) verwirklichen wollen. Weitere Partner des Bewerbs sind das Austrian Institute of Technology (AIT), die Wiener Stadtwerke, Ö1, sektor5 und die Asfinag. Aus den Einreichungen wurden drei Teams mit folgenden nominierten Projekten ausgewählt: „Elektroleichtfahrzeug“ von Porter Bikes Dev., „Guide Me“ von Bischof-IT und „weTaxi“ von we do apps GmbH.

Nachbarschaftshilfe 2.0: App soll Hilfsbedürftige zu Hilfsbereiten führen

Unter dem Namen „MIJU“ soll eine Plattform entstehen, bei der Menschen, die alltägliche Herausforderungen nicht alleine bewältigen können, mit potenziellen HelferInnen in Verbindung gebracht werden. Das System soll aus einer User-Innen- und einer HelferInnen-Smartphone-App, einer Onlineplattform sowie einer Telefonlösung bestehen. Über das System können auf der einen Seite HelferInnen ihre Dienstleistung für unterstützende Tätigkeiten anbieten. Andererseits sollen hilfsbedürftige Personen rasch und kostengünstig Hilfe erhalten. Nach einer einfachen Registrierung können Suchende die gewünschte Tätigkeit entweder über die App oder die Webplattform anfordern. Der Helfer bzw. die Helferin sieht wiederum auf dem Smartphone, wo und welche Art der Unterstützung nachgefragt wird. Entschließt sich jemand zu helfen, bekommt die zu unterstützende Person eine kurze Mitteilung. Mit der Bestätigung von Unterstützer und zu unterstützender Person wird der Vertrag dann abgeschlossen. Nach der Dienstleistung erfolgt eine beidseitige

Bewertung und die Abwicklung der Bezahlung über das System, heißt es in einer Aussendung der „Innovation-Factory Bischof & Partner“ aus dem steirischen Knittelfeld. Ansprechen will Initiator Werner Bischof etwa Alleinerziehende, Singles, SeniorInnen, Sehbehinderte, vorübergehend oder auf Dauer mobilitätseingeschränkte Personen, Menschen mit Behinderungen oder erkrankte Eltern von Kindern, die Unterstützung bei Dingen des täglichen Lebens benötigen.

Neue Taxi-App soll Mobilität auf dem Land verbessern

Günstig und sicher heimkommen – auch in ländlichen Regionen: Das verspricht die Anwendung „weTaxi“. Mit „weTaxi“ wurde eine mobile Anwendung entwickelt, mit der auch außerhalb der Großstädte ein Taxi bestellt werden kann. Auf Wunsch findet das System außerdem automatisch passende MitfahrerInnen mit ähnlicher Strecke und Abfahrtszeit. „Wir sind nicht einfach nur die nächste Taxi-App. Wir lösen ein Infrastruktur-Problem“, ist Stefan Wagner, Gründer und Geschäftsführer des Start-ups überzeugt. Auf dem Land seien die Strecken länger und dementsprechend teurer, was für Jugendliche besonders schwierig sei. „Das lösen wir, indem wir über die App auf Wunsch Sammelfahrten automatisch berechnen. Das heißt, wir schauen, ob jemand zu einer ähnlichen Zeit eine ähnliche Strecke zurücklegen möchte. Dann kann man sich das Taxi und die Kosten teilen“, erklärt der Jungunternehmer. Außerdem leiste man damit einen Beitrag zur Sicherheit auf den Straßen. Taxiunternehmer sollen mit weTaxi mehr Fahrgäste bekommen. Alle wichtigen Informationen wie Fahrtpreis und Strecke sind über die Fahrer-App abrufbar. Es gibt auch keine Fixkosten, aber eine – im Vergleich geringe – Umsatzprovision. „weTaxi“ ist bisher nur in wenigen Regionen verfügbar,

etwa in Eschenau, Natternbach oder Prambachkirchen. Das Angebot wird jedoch laufend ausgebaut. (red) ■

LINKS:

http://science.apa.at/rubrik/politik_und_wirtschaft/Nachbarschaftshilfe_2_0_App_soll_Hilfsbeduerftige_zu_Hilfsbereiten_fuehren/SCI_20140805_SCI58932698819668444

http://science.apa.at/rubrik/politik_und_wirtschaft/Neue_Taxi-App_soll_Mobilitaet_auf_dem_Land_verbessern/SCI_20140703_SCI58932698819194560

http://science.apa.at/rubrik/politik_und_wirtschaft/Elektroleichtfahrzeug_erleichtert_das_urbane_Leben/SCI_20140723_SCI58932698819392054



Fotolia

Kommunaler Klimaschutz ist
ständiger Bestandteil täglicher Arbeit.

Klimaschutz findet ständig Stadt

Der erste österreichische Klimabericht¹ zeigt, dass der Klimawandel in Österreich rascher voranschreitet als im globalen Mittel. Die Klimaschutzbefragung des Österreichischen Städtebundes geht den Fragen nach, was Österreichs Städte für den Klimaschutz unternehmen und wie sie sich an den Klimawandel anpassen.

Mag.^a Manuela Beran und DI Gerhard Lang,
Grazer Energieagentur GmbH



Städte als zentrale Akteure

Österreichs Städte nehmen eine wichtige Rolle im Klima- und Umweltschutz ein. Die Städte tragen nicht nur durch Festlegung eigener Klimaschutzziele zur Reduktion von klimarelevanten Emissionen bei, sie haben bei der Anwendung energieeffizienter Technologien und erneuerbarer Energieträger auch eine für die Bewusstseinsbildung wesentliche Vorbildfunktion. Klimaschutzarbeit in Kommunen verlangt kontinuierlich mehr Verantwortung, da sich die Rahmenbedingungen auf EU-, Bundes- und Landesebene verändern und die entsprechenden Anforderungen erhöht werden.

Den Städten bieten sich aber auch neue Möglichkeiten. So erhalten Städte im Rahmen der Umweltförderung „Inland“ finanzielle Förderungen für klimaschonende Maßnahmen. Auch der Klima- und Energiefonds, die Sanierungsinitiative oder das Programm „klimaaktiv“ bieten Unterstützungen. Auf Forschungsebene gibt es mit den Schwerpunkten „smart city – FIT4SET“ und „Stadt der Zukunft“

innovative Programme zur Erarbeitung zukunftsweisender Strategien, neuer Technologien und intelligent vernetzter urbaner Energiesysteme.

Ergebnisse der Klimaschutzbefragung 2013

Mit der aktuellen Befragung werden die Klimaschutzleistungen der Mitglieder des Österreichischen Städtebundes erfasst und Entwicklungen aufgezeigt. Darüber hinaus dienen 25 innovative, zukunftsweisende Leuchtturmprojekte als Muster für andere Städte. Insgesamt haben 79 Städte mit einer gesamten EinwohnerInnenzahl von über 3,5 Mio. den Fragebogen erfolgreich beantwortet. Die Rücklaufquote von 62% ist sehr zufriedenstellend und zeigt das Interesse der Städte am kommunalen Klimaschutz. Die wesentlichen Ergebnisse werden hier auszugsweise dargestellt.

Bewusstseinsbildung und Beratung vielfach eingesetzt

Die Bewusstseinsbildung der Bevölkerung zählt zu den Stärkefeldern der Städte: jede

Stadt ist dahingehend aktiv. Bei Diskussionsveranstaltungen, Aktionstagen und Energieberatungen erhalten BürgerInnen Informationen über ihre Handlungsmöglichkeiten. Die Bekämpfung der Energiearmut rückt verstärkt in den Fokus der Klimaschutzarbeit: neben den vielfach vertretenen Energiekostenzuschüssen werden zunehmend Energieberatungen und Gerätetauschkaktionen eingesetzt. Bislang relativ selten vertreten sind Aktivitäten für die Zielgruppe der älteren Personen.

Sinkende CO₂-Emissionen, jedoch kaum Energie- und CO₂-Bilanzen

Energie- und CO₂-Bilanzen sind auf gesamstädtischer Ebene nur sehr selten vorhanden. Diese Bilanzen sind wichtige Hilfsmittel, um die Wirksamkeit der gesetzten Maßnahmen zu überprüfen und die Klimaschutzkonzepte weiter zu entwickeln. Positiv ist, dass die von den Städten angegebenen Daten aus den Jahren 2011 und 2012 eine leichte Reduktion des Energieeinsatzes und der CO₂-Emissionen erkennen lassen.



Steigende Energieeffizienz in kommunalen Liegenschaften

Energiemonitoring ist ein erster Schritt für systematisches Energiemanagement. Laut Befragung hat die Hälfte der Städte ein Energiemonitoring in ihren kommunalen Gebäuden eingesetzt und Energieeinspareffekte von bis zu 15% erreicht. Beispielsweise werden Stromsparerpotenziale bei der Beleuchtung und durch Motivation der MitarbeiterInnen realisiert.

Kommunale Sanierungsrate über dem österreichischen Durchschnitt

Die thermische Sanierungsrate in Österreich lag in den letzten Jahren bei rund einem Prozent. Trotz vielfältiger Lenkungsmaßnahmen (z.B. in der Wohnbauförderung oder durch den Sanierungs-Scheck) konnte die Sanierungsrate bislang nicht auf das angestrebte Ziel der Bundesregierung von 3% erhöht werden.² Laut dem Ergebnis der Befragung liegt die Sanierungsrate im kommunalen Bereich bei 2,4%, also deutlich über dem österreichischen Durchschnitt.

Wenig kommunale Stadtklimakonzepte

Die Stadtplanung umfasst alle Tätigkeiten zur vorausschauenden Ordnung und Lenkung räumlicher Entwicklung in den Städten und ist damit von zentraler Bedeutung für eine energieeffiziente und klimagerechte Entwicklung der Städte und Gemeinden. Über 60% der befragten Städte haben kein Stadtklimakonzept. Die österreichische Strategie zur Anpassung an den Klimawandel (2012) sieht Stadtklimakonzepte als grundlegenden Baustein zur nachhaltigen Entwicklung von Städten vor.³

Klimaschutzarbeit in Kommunen: state-of-the art

Zusammenfassend lässt sich eine positive Entwicklung hin zu mehr und effektiverem Klimaschutz ableiten. Kommunaler Klimaschutz ist allgemein üblich und als fixer Bestandteil der städtischen Arbeit zu betrachten. Zahlreiche Beispiele lokaler Klimaschutzaktivitäten sind Beleg dafür. Die Intensität der Klimaschutzaktivitäten ist

zwischen den einzelnen Handlungsfeldern allerdings recht unterschiedlich. Die Handlungsfelder Energiebereitstellung, ökologische Beschaffung und effiziente Straßenbeleuchtung sind top. Das Thema Energieeffizienz in Gebäuden holt auf und Klimaschutz in der Mobilität nimmt langsam „Fahrt“ auf. Am Anfang der Entwicklung steht die klimaschutzorientierte Stadtplanung; klimarelevante Maßnahmen wurden sehr wohl gesetzt, sie werden aber vielfach nicht aus Sicht des kommunalen Klimaschutzes betrieben.

Für die Zukunft bleibt kommunaler Klimaschutz eine zentrale Aufgabe für Städte: das Erreichen der europäischen und österreichischen Klimaschutzziele wird wesentlich von den Erfolgen auf kommunaler Ebene abhängen. ■

¹ APCC, Österreichischer Sachstandsbericht – Klimawandel 2014, Download: <http://www.apcc.ac.at/>

² Siehe Bericht: <http://www.donau-uni.ac.at/de/departments/bauen-umwelt>

³ Laut der Österreichischen Strategie zur Anpassung an den Klimawandel 2012, Download: http://www.bmfiu.w.gv.at/umwelt/klimaschutz/klimapolitik_national/anpassungsstrategie/strategie-kontext.html

Mobilitätsfragen rund um die Städte und Stadtregionen

Wie eine aktuelle VCÖ-Analyse zeigt, weist Österreichs Verkehrssektor pro Kopf die dritthöchsten CO₂-Emissionen der EU auf. In Österreich ist der Verkehr ein besonders großer Klimasünder: er verursachte im Vorjahr pro Kopf 2.515 Kilogramm an klimaschädlichen Emissionen.

Melanie Lutz, Österreichischer Städtebund

Schlechter als Österreich schneiden nur Luxemburg und Slowenien ab, wie die Daten der Europäischen Umweltagentur belegen. In Österreich sind außerdem die Pro-Kopf-Emissionen des Verkehrs seit dem Jahr 1990 viereinhalb Mal so stark gestiegen wie im EU-Schnitt. Gleichzeitig ist Österreich das neue Vorbild in der EU, wenn es um die von der Bevölkerung zurückgelegten Kilometer im Bahnverkehr geht.

Die Europäische Mobilitätswoche ist alljährlich ein durchaus guter Zeitpunkt für Österreich, sich Gedanken über die Mobilität und deren Auswirkungen zu machen. Zum nunmehr 15. Mal fand im September die Europäische Mobilitätswoche statt, an der jährlich mehr als 500 österreichische Städte und Gemeinden teilnehmen. Zahlreiche Veranstaltungen, „bewegte“ Aktionen, Test- und Schnupperangebote bewerben Zu-Fuß-Gehen, Radfahren und öffentliche Verkehrsmittel in der Stadt.

Eröffnet wird die Mobilitätswoche bereits traditionell mit der Regionalbahnen-Tagung, die dieses Jahr am 16. September in Seefeld/Tirol startete. Auch der „Autofreie Tag“ bietet jedes Jahr eine besondere Gelegenheit, die täglichen Fahrgewohnheiten zu überdenken. Die Mobilitätswoche soll allgemein auf das Angebot des öffentlichen Verkehrs in der Region aufmerksam machen und zum Umsteigen auf Bus, Bim und Bahn motivieren. Unter anderem zeigten Verkehrsmittelvergleichsfahrten auf, wie der Umweltverbund (zu Fuß, Radfahren und Öffentlicher Verkehr) gegenüber dem Auto abschneidet, indem getestet wurde, ob man mit den Öffis oder dem Auto bzw. mit einem Mix aus Verkehrsmitteln des Umweltverbundes im Frühverkehr vom Stadtumland ins Stadt-

zentrum schneller unterwegs ist. Die VOR-Geschäftsführer Thomas Bohrn und Wolfgang Schroll haben diese Herausforderung angenommen und legten gemeinsam mit St. Pöltns Bürgermeister Mag. Matthias Stadler die 68 km lange Strecke von St. Pölten, Rathaus nach Wien, Stephansplatz mit den Öffis bzw. dem Fahrrad im morgendlichen Frühverkehr zurück. Nach 55 Minuten erreichte das ÖV-Team als Sieger das Ziel am Stephansplatz, Die Kombination Zug und Fahrrad landete mit nur vier Minuten Rückstand auf Platz 2. Als langsamstes Verkehrsmittel ist das Auto als Letzter in Wien angekommen. Bei der Verkehrsmittelvergleichsfahrt von Feldkirchen nach Graz gewann das Fahrrad vor dem E-Bike und ÖV, während das Auto überraschend weit abgeschlagen auf dem letzten Platz landete. Weitere Vergleiche fanden in Salzburg, Kärnten und Tirol statt, den Abschluss macht Oberösterreich.

Innsbrucker Verkehrsbetriebe: Vorreiter für zukunftsweisende Mobilität

Die Zukunft der Mobilität liegt sicherlich bei den Kindern und Jugendlichen. Diesen kommt bei der Bewusstseinsbildung hinsichtlich einer nachhaltigen Verkehrsmittelwahl eine besondere Bedeutung zu. Um diesen die Folgen der Verkehrsmittelwahl sichtbar und verständlich zu machen, ist es notwendig, die Grundstrukturen der Stadtentwicklung zu verstehen und ein Bewusstsein und Verständnis dafür zu bekommen, wie eine Stadt funktioniert. Mit dem Projekt „Jugend bewegt“ konnten die Innsbrucker Verkehrsbetriebe (IVB) beim diesjährigen VCÖ-Mobilitätspreis daher auch den österreichweiten Sieg in der Ka-

tegorie „Unterwegs zur Ausbildung“ erreichen. Im Projekt wurden mit den Kindern und Jugendlichen auf Basis selbst erstellter Mobilitäts-Tagebücher ihre Entscheidungen und deren Folgen bei der Verkehrsmittelwahl diskutiert. Die IVB gewannen auch die Tiroler Entscheidung mit der Tram/Regionalbahn Innsbruck. Die Tram/Regionalbahn wird von Völs durch das Zentrum von Innsbruck bis nach Rumföhrn und insgesamt rund 16 Kilometer lang sein. „Da der Raum Innsbruck in Zukunft stark an Bevölkerung gewinnen wird, ist das ein wichtiges Projekt, um die wachsenden Mobilitätsbedürfnisse erfüllen zu können“, gratuliert VCÖ-Expertin DI Bettina Urbanek. Im Stadtgebiet soll das Projekt im Jahr 2018 abgeschlossen sein, im Umland im Jahr 2020.

Verkehrsaufkommen in der Stadtregion als Zukunftsaufgabe

Der Themenkomplex „Verkehr, Mobilität und Finanzierung“ bewegt den österreichischen Städtebund bereits seit Jahren. Es wurden mittlerweile zwei Studien erarbeitet, die eindrücklich darstellen, wie die Schere zwischen Einnahmen und Ausgaben der Städte für den öffentlichen Verkehr deutlich auseinanderklafft und weitere Investitionen in den Ausbau des ÖV gefährden.

Wir machen uns noch immer viel zu wenige Gedanken darüber, was an Schadstoffen tagtäglich durch den Autoverkehr freigesetzt wird, während viele öffentliche Verkehrsmittel bereits heute mit Strom und damit grundsätzlich umweltfreundlich betrieben werden. In asiatischen Städten sieht man deutlich die negativen Auswirkungen einer mangelhaften Investition in den öffentlichen Nah- und Regionalver-



kehr. Die heutigen – hochkomplexen – Finanzierungsströme zwischen Bund, Ländern und Verkehrsverbünden, bei denen die Mittel teilweise gar nicht in den Städten ankommen, gehören dringend modernisiert. Die Zuschüsse für das Grundangebot wurden auf dem Niveau von 1999 eingefroren. Der neue Verkehrsminister ist hier sicherlich gefordert, wenn es um die Zukunft der Mobilität in den österreichischen Stadtregionen geht.

2. Österreichischer Stadtregionstag in Salzburg abgehalten

Die Schweiz hat die Problematik schon lange erkannt und auch reagiert: Ein Infrastrukturfonds stellt Mittel für Verkehrsprojekte in den Ballungsräumen zur Verfügung. Und erst im Februar dieses Jahres beschloss die Schweizer Bevölkerung mit 62 Prozent Ja-Stimmen eine Neuregelung zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur: einen eigenen Finanzierungsfonds speziell für den leistungsfähigen und gleichzeitig nachhaltigen Schienenverkehr. Auch in Österreich ist ein Umdenken der VerantwortungsträgerInnen gefordert – die Bedeutung der Stadtregionen steigt mit der starken Zunahme der Bevölkerung: Im Zeitraum zwischen 2003 und 2013 sind Stadtregionen um 6,8% gewachsen, wäh-

rend zum Vergleich das gesamte Bevölkerungswachstum Österreichs nur bei 4,3% lag. Am größten war das Bevölkerungswachstum in den beiden Stadtregionen Kufstein (+11,7%) und Graz (+10,8%), gefolgt von den Stadtregionen Wörgl (+9,6%), Wien (+9,4) und Eisenstadt (+7,8%).

In der Stadtregion Wien lebten 2013 fast 2,4 Mio. Personen, in den übrigen sechs Großstadtregionen Graz, Linz, Salzburg, Innsbruck, Bregenz und Klagenfurt zusammen weitere 1,8 Mio. Menschen. Insgesamt wohnen in den österreichischen Stadtregionen zwei Drittel der Gesamtbevölkerung Österreichs. Außerdem befinden sich dort rund drei Viertel aller Arbeitsplätze, in denen der Großteil der Wirtschaftsleistung in Österreich erbracht wird. Der Bund investiert bis 2019 39 Milliarden Euro in die ÖBB – eine Milliarde Euro wäre nicht einmal 5% dieser Mittel und würde doch in den städtischen Räumen viel bewirken.

An Stadtregionen werden hohe Anforderungen gestellt: Das Ziel einer österreichischen Stadtregionspolitik muss es daher sein, leistbaren Wohnraum, Naherholung, Arbeitsstätten und alle Arten der Daseinsvorsorge bestmöglich zu vereinen und die individuelle Mobilität sicherzustellen. Mo-

bilität in der Stadtregion ist daher ein bestimmendes Thema des mit dem Österreichischen Raumentwicklungskonzepts (ÖREK 2011) ins Leben gerufenen „Stadtregionstages“. Der 2. Österreichische Stadtregionstag fand dieses Jahr unter reger Beteiligung in Salzburg statt.

Zum Programm des Stadtregionstages in Salzburg

Bei bestem Wetter arbeiteten die rund 100 Teilnehmerinnen und Teilnehmer in der bemerkenswerten „SalzburgKulisse“ am Dach des Festspielhauses intensiv an den Grundlagen für eine „Agenda Stadtregionen“ für Österreich. Die Frage, wie man bestmöglich leistbaren Wohnraum in den wachsenden Stadtregionen gewährleisten kann, war eines der Schwerpunktthemen der diesjährigen Tagung. Auch für Landeshauptmann-Stellvertreterin Astrid Rössler, die seit einem Jahr für die Agenden Raumplanung, Naturschutz und Umwelt in Salzburg zuständig ist, ist diese Thematik ein zentraler Inhalt ihrer Vision für Salzburg. Im Rahmen des Eröffnungsgesprächs diskutierte sie gemeinsam mit Städtebund-Generalsekretär Thomas Weninger, dem Präsidenten des Gemeindebundes, Helmut Mödlhammer sowie dem Leiter der Abteilung Koordination Raumordnung und



Regionalpolitik im Bundeskanzleramt, Georg Schadt, Lösungen für leistbares Wohnen in der Stadtregion. Nur drei Tage zuvor stand bei der bundesweit ersten Konferenz der RaumplanungsreferentInnen der Länder in Werfenweng ebenfalls das Thema Baulandmobilisierung im Mittelpunkt. „Obwohl es neun verschiedene Landesraumordnungsgesetze in Österreich gibt, besteht in diesem Bereich in allen Bundesländern ein großer Handlungsbedarf, um auch zukünftig die Grundlage für leistbares Wohnen zu ermöglichen“, so Landeshauptmann-Stellvertreterin Astrid Rössler, die Gastgeberin der Konferenz war.

Schweiz als Vorbild für österreichische Stadtregionspolitik

In der Schweiz hat man mittlerweile bereits Erfahrung mit den sogenannten Agglomerationsprogrammen, in denen Städte und ihre Umlandgemeinden ein gemeinsames Entwicklungskonzept vorlegen müssen, um die notwendigen aber teuren Verkehrsinfrastrukturprojekte vom Staat gefördert zu bekommen. Auch wenn der Aufwand zur Erstellung der Programme hoch ist, beurteilten die beiden Gäste aus der Schweiz das Ergebnis für alle Beteiligten positiv. Die Programme werden vor der Mittelvergabe eingehend geprüft und außerdem einem Monitoring sowie einem Evaluierungsprozess unterzogen.

Die Schweiz hat ihre Aufgaben zu weiten Teilen schon gemacht und nimmt in dieser Hinsicht eine Vorbildfunktion für die Stadtregionalpolitik ein. Im Wissen darum, dass für eine nachhaltige Entwick-

lung des urbanen Raums und zur Erreichung der langfristigen Ziele der Agglomerationspolitik (Sicherung der wirtschaftlichen Attraktivität und der Lebensqualität in städtischen Gebieten, Erhaltung des polyzentrischen Städtessystems, Begrenzung der Ausdehnung der städtischen Gebiete durch eine Siedlungsentwicklung nach innen) ein Sektor und Staatsebenen übergreifendes Vorgehen notwendig ist, wurde dem Aufbau neuer Kooperationsstrukturen hohes strategisches Gewicht zugemessen. Auf allen drei Ebenen (Bund, Kantonen, Städten und Gemeinden) genießt die Agglomerationspolitik eine hohe Akzeptanz. Die Agglomerationsprogramme und der Infrastrukturfonds haben wesentlich zu einer besseren Abstimmung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander beigetragen.

Auch die volkswirtschaftliche Forschung beschäftigt sich in der Schweiz mit Agglomerationseffekten und liefert bestätigende Ergebnisse für diese Investitionen, wonach siedlungsmäßige Ballungsräume wirtschaftlich besonders erfolgreich sind, wobei der Erfolg mit der Größe zunimmt. Dank aktueller empirischer Analysen können diese Agglomerationseffekte quantifiziert werden. In den Agglomerationseffekten spiegelt sich zudem der Nutzen der Mobilität innerhalb der Agglomeration und der Ermöglichung einer arbeitsteiligen Gesellschaft. Menschen in größeren Agglomerationen sind produktiver als jene in kleineren Agglomerationen: sie haben eine höhere Wertschöpfung und verdienen mehr. Neue Verkehrsinfrastrukturen haben de facto den Effekt, Agglomerationen zu vergrößern.

Schon eine bessere Bahnverbindung oder eine neue Straße führt dazu, dass mehr Personen das Zentrum einer Agglomeration zum Beispiel innerhalb einer halben Stunde erreichen können. Diese Personen ziehen nicht um, wohnen dank der Verkehrsverbindung aber neu in der Agglomeration. Dadurch wachsen der Ballungsraum, die durchschnittliche Produktivität, das BIP pro Kopf und das Volkseinkommen pro Kopf.

Aus volkswirtschaftlicher Sicht wird also nur ein Teil des Gesamtnutzens von neuen Verkehrsprojekten berücksichtigt, wenn man sich darauf beschränkt, Beschleunigungen von A nach B zu erfassen. Wichtiger und inzwischen auch empirisch fundiert ist es, zu messen, welche volkswirtschaftlichen Effekte aus der Zeitersparnis resultieren.

3. Stadtregionstag 2015 in Wien

In der österreichischen Diskussion steht aktuell eine „Agenda Stadtregionen“ im Vordergrund. Die Partnerschaft „Kooperationsplattform Stadtregion“ hat sich zum Ziel gesetzt, einen koordinierten regelmäßigen Erfahrungsaustausch zwischen allen interessierten Akteurinnen und Akteuren in den österreichischen Stadtregionen aufzubauen. Die „Agenda Stadtregion“ wird im Rahmen des 3. Österreichischen Stadtregionstages im Herbst 2015 in Wien präsentiert. Die Initiative Stadtregionstag hat auch schon regionalen Zuwachs bekommen: In Graz findet heuer zum ersten Mal ein „Steirischer Stadtregionstag“ auf Initiative von Bürgermeister Siegfried Nagl statt. Die Herausforderungen in und um Graz sind



aufgrund des rasanten Bevölkerungswachstums in der Region gewaltig. Etwa 510.000 Menschen werden bis zum nicht mehr fernen Jahr 2030 in und in direkter Nachbarschaft von Graz leben (derzeit sind es ca. 450.000). Nicht nur die Stadt Graz wächst – auch die Umlandgemeinden. Die Bürgermeister von Graz, Feldkirchen, Gössendorf, Grambach, Hart, Pirka, Raaba, Seiersberg und Stattegg wollen den Herausforderungen dieser Entwicklung gemeinsam begegnen. Dazu gab es am 9. Oktober zeitgleich mit dem Österreichischen Stadtreionstag ein Symposium zum Thema Kooperationen am Grazer Flughafen. Auch für den Ballungsraum um Graz ist – da sind sich die Bürgermeister einig – der Verkehr die größte Herausforderung. Dabei geht es um den öffentlichen und Individualverkehr: so pendeln täglich mehr als 90.000 Menschen nach Graz, ca. 30.000 pendeln aus Graz in die Umlandgemeinden.

Mehrere Studien zeigen übereinstimmend, dass Verkehrsinfrastrukturen desto mehr Jobs schaffen, je „sauberer“ sie sind. In Zahlen: Mit einer Investitionssumme von einer Milliarde Euro (Preisniveau 2000) kann man im Autobahnbau Arbeitsplätze im Ausmaß von 10.000 Beschäftigungsjahren kreieren. Baut man hingegen Bahnen, Radwege

oder verkehrsberuhigte Zonen, liegt der entsprechende Wert zwischen 16.000 und 26.000 Arbeitsjahren. Auch der Öffi-Betrieb schafft Jobs, im Gegensatz zum „selbstfahrenden“ Pkw-Verkehr.

Hinzu kommt die soziale Komponente: Einen Fahrgast mit Öffis einen Kilometer zu befördern, kostet im österreichischen Durchschnitt elf Cent. Fährt dieselbe Person mit dem Pkw, zahlt sie dafür rund den dreifachen Betrag. Budget-Einschnitte beim öffentlichen Verkehr kommen also volkswirtschaftlich in mehrfacher Hinsicht sehr teuer. Hinzu kommt, dass Autofahren zehnmal klimaschädlicher ist als Bahnfahren. Fast ident sind die Effekte bei der thermischen Sanierung.

Mit einer zusätzlichen Förderung von 200 Millionen Euro jährlich würden 2200 Jobs geschaffen sowie Heizkosten und CO₂-Emissionen sinken. Investitionen in effiziente und CO₂-arme Infrastruktur würden die Abhängigkeit von fossilen Energieimporten drastisch reduzieren.

Thomas Weninger: „Nur gemeinsam gibt es Lösungen. Die Kooperationsgespräche laufen jedenfalls. Erste Ergebnisse sollte es schon bald geben. Es freut mich, dass die Bedeutung von Stadtregionen in Österreich erkannt wird und auf so vielen Ebenen Bemühungen stattfinden, regionale Lösungen zu finden und

über die eigenen Grenzen hinaus den Fokus auf eine gemeinsame erfolgreiche Entwicklung zu lenken.“ „Menschen fühlen sich von Städten angezogen“, bestätigte auch der US-Politologe Benjamin Barber, der diesjährige Festredner im Rahmen des 64. Österreichischen Stadtreiontages in Graz. Er selbst hört auch den Begriff „Landflucht“ nicht gerne, da es positive Gründe seien, warum immer mehr Menschen in Städte ziehen. Zum Beispiel ziehen auch KünstlerInnen gerne in Städte, weil hier Interaktionen stattfinden können, die die Kreativität anregen.

In seinem Buch „If Mayors ruled the World“ schreibt er BürgermeisterInnen eine entscheidende Rolle zu, weil nach seiner Ansicht Städte automatisch kooperativer sind. Bürgermeister haben eine größere Chance, Probleme zu lösen als zum Beispiel MinisterpräsidentInnen. Trotz der neuen Attraktivität des Urbanen sind viele Menschen Stadtregionen gegenüber voreingenommen, weil sie für teures Wohnen, Dichte, Verkehr und gesellschaftliche Vielfalt stehen, die nicht unmittelbar zu positiven Assoziationen führen. Diese Vorurteile aufzuklären und den Menschen ein Bild von Lebensqualität zu vermitteln, wie sie vor allem die österreichischen Städte und Stadtregionen besitzen, ist unter anderem Aufgabe der Stadtreionstage. ■

Verkehrsverbund Ost-Region: Ausschreibungen im regionalen Buslinienverkehr

Qualität – Wirtschaftlichkeit – Transparenz

Der Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) ist maßgeblich für Planungs-, Koordinations- und Optimierungsaufgaben im öffentlichen Verkehr in Wien, Niederösterreich und im Burgenland verantwortlich. Dabei sind umfassende Planungs- und Koordinierungsaufgaben zu bewältigen, die im Dialog mit den PartnerInnen wie Verkehrsunternehmen sowie insbesondere Gemeinden, Schulen und regionalen Zentren wahrgenommen werden.

Georg Huemer, Verkehrsverbund Ost-Region

Intermodalität, also die Möglichkeit, zwischen den Verkehrsmitteln je nach individuellen Mobilitätsbedürfnissen wechseln zu können, ist dabei ein deklariertes Ziel. Dabei sind wir sowohl im öffentlichen Schienen- als auch im Regionalbusverkehr in der Verkehrsplanung sowie der Angebotsgestaltung tätig. Im Schienenverkehr bestellen wir im Rahmen von Verkehrsdienste-Verträgen jenes Bahn-Angebot, das über die vom Bund zur Verfügung gestellte Basisversorgung hinausgeht. Wie sind zudem für die Koordination ei-

nes Gesamtangebotes mit einem einheitlichen Fahrplan verantwortlich. Im Regionalbusbereich werden bis 2019 sämtliche öffentliche Linienverkehre in Niederösterreich und im Burgenland im Rahmen von Ausschreibungen neu vergeben.

Bestbieterprinzip bei Ausschreibungen

Gerade hier tragen wir eine besondere Verantwortung gegenüber unseren Fahrgästen aber auch gegenüber den Verkehrsunternehmen und ihren MitarbeiterInnen. Immerhin geht es darum, den gesamten öffentlichen Linienbusbereich nach fairen, transparenten und nachvollziehbaren Kriterien neu zu vergeben. So prägen wir gemeinsam mit rund 40 Busunternehmen, die untereinander im Wettbewerb stehen, maßgeblich den öffentlichen Verkehr in einer Region mit rund 3,6 Mio. EinwohnerInnen. Ausschreibungen sehen wir dabei nicht als Selbstzweck, sondern als Werkzeug, um einen hochwertigen öffentlichen Verkehr in der Region zu gewährleisten. Ein partnerschaftlicher Dialog ist dabei nicht nur unser Leitprinzip im Umgang mit Verkehrsunternehmen. Auch gegenüber Gemeinden, Schulen, Fahrgästen und der (kritischen) Öffentlichkeit ist uns Transparenz und Offenheit ein ehrliches Anliegen. Ein wesentliches Kriterium unserer Ausschreibungen ist auch die Qualität. Die Fahrgäste erwarten sich zu Recht pünktliche, saubere Busse, die modernen Qualitätsanforderungen entsprechen. Daher sind klare Qualitätskriterien in unseren Ausschreibungen ent-

halten, wie etwa eine moderne Busflotte mit entsprechenden Fahrgastinformationssystemen. Die Ausschreibungen von VOR beinhalten natürlich auch Wirtschaftlichkeitsparameter. Schließlich wird ja zu Recht von uns erwartet, mit öffentlichen Geldern effizient umzugehen. Effizienz ist aber auch ein zentrales Planungsprinzip. Daher arbeiten unsere ExpertInnen etwa auf Basis von Fahrgastzählungen an bedarfsorientierten Verkehrslösungen, wobei auch ineffiziente Doppelgleisigkeiten („Parallelverkehre“) verhindert werden sollen. Ganz wichtig ist dabei auch der regionale Dialog etwa mit GemeindevertreterInnen: Denn sie wissen oft am besten, wo der Schuh drückt und wo es Verbesserungspotenzial gibt.

Qualitäts- und Sozialkriterien

Ein aktuell heiß diskutierter Punkt bei öffentlichen Auftragsvergaben sind Qualitäts- und Sozialkriterien. Seit Beginn der Ausschreibungstätigkeit im Jahr 2009 hat VOR Qualitätskriterien einfließen lassen. Damit kann die Qualität etwa in punkto Fahrgastinformationssysteme, Haltestellenausstattungen oder auch bezüglich der eingesetzten Busflotte weiter gesteigert werden. Wir stehen auch der Einbindung von Sozialkriterien bei öffentlichen Ausschreibungen positiv gegenüber. Als Verkehrsverbund handeln wir da nicht ganz ohne Eigennutz, denn gut ausgebildete, entsprechend entlohnte und motivierte MitarbeiterInnen sind ja ein wesentliches Erfolgskriterium im öffentlichen Verkehr. Insbesondere sind die BusfahrerInnen da-





Wien, Niederösterreich, Burgenland: Der VOR prägt den regionalen öffentlichen Verkehr.

bei gewissermaßen „Aushängeschilder“. Es liegt uns daran, dass diese KollegInnen ein Arbeitsumfeld vorfinden, das eine qualitätsvolle Arbeit fördert. Unterschiedliche Unternehmen haben unterschiedliche Unternehmensphilosophien, eine unterschiedliche Personalstruktur (schon allein aufgrund der Größenunterschiede) und unterschiedliche Stärken und Schwächen. Ausschreibungen im regionalen Buslinienverkehr haben ein Ziel: Wir wollen das jeweils beste Unternehmen für die jeweilige Aufgabenstellung finden. In der Auswahl wollen und müssen wir nach objektiv nachvollziehbaren Kriterien vorgehen – dies muss auch für etwaige Sozialkriterien gelten. Klar muss auch sein, dass Sozialkriterien nicht so gestaltet werden dürfen, dass bestimmte Unternehmen von vornherein – etwa auf Grund ihrer Größe – einen uneinholbaren Vorteil gegenüber dem Wettbewerb haben. Um hier gegenzusteuern, sind unsere Ausschreibungen auch in relativ kleine Lose unterteilt. So haben auch (lokale oder regionale) KMU eine realistische Chance auf erfolgreiche Teilnahme.

Sozialpartner einbinden

Sozialkriterien müssen ausschreibungsrechtlich gedeckt und auch betriebswirtschaftlich sinnvoll umsetzbar sein. Ein

ökologisch, ökonomisch und sozial ausgeglichenes „Gesamtpaket“ ist dabei der Idealfall. Doch stellt uns dies als Auftraggeber vor Herausforderungen, um genau jene Maßstäbe zu finden, nach denen Sozialkriterien objektiv vergleich- und kontrollierbar gemacht werden können. So wie die Einhaltung von staatlich oder sozialpartnerschaftlich vereinbarten Bestimmungen (z.B. Arbeitszeitgesetz, Kollektivvertrag) entsprechend kontrolliert und im Ernstfall sanktioniert wird, wird es bei darüber hinaus gehenden Regelungen bei Ausschreibungen notwendig sein, durchführbare Kontroll- und Sanktionsregelungen zu schaffen. Wir arbeiten daher derzeit mit den anderen österreichischen Verkehrsverbünden und Sozialpartnern Möglichkeiten aus, wie Sozialkriterien in unsere Ausschreibungen einfließen können.

Für viele Menschen ist ein hochwertiger und verlässlicher öffentlicher Verkehr tägliche Notwendigkeit und Realität – etwa für die hunderttausenden PendlerInnen und SchülerInnen in der Region. Gemeinsam mit unseren PartnerInnen haben wir den Fahrgästen gegenüber eine hohe Verantwortung. Wir stehen dem Ansatz positiv gegenüber, auch die soziale Dimension in öffentliche Ausschreibungen einfließen zu lassen. Das ist rechtlich komplex und muss auf breiter Basis durchgeführt werden.

Nicht zuletzt müssen unsere Ausschreibungen auch etwaigen Anfechtungen standhalten. Ich bin aber zuversichtlich, dass wir gemeinsam Lösungen finden, die auf den Grundpfeilern jeder erfolgreichen Ausschreibung aufbauen werden: Qualität, Wirtschaftlichkeit und Transparenz. ■



Neues Video zum Equal Pay Day 2014

Das Ungleichgewicht zwischen Frauen und Männern sowohl beim Einkommen als auch bei der unbezahlten Arbeit hat nun der Frauenausschuss des Österreichischen Städtebundes zum Equal Pay Day (EPD) in einem Spot thematisiert. Der Spot ist in der Machart eines Jump'n'Run-Spieles, ähnlich dem Klassiker „Supermario“, gestaltet.

Der Equal Pay Day markiert jenen Tag, an dem Männer bereits das Jahresgehalt einer Frau erwirtschaftet haben. Frauen müssen von diesem Tag an bis Ende des Jahres weiterarbeiten, um auf dieses Gehalt zu kommen. Bei der Berechnung des EPD werden die Bruttogehälter ganzjährig Vollzeitbeschäftigter beider Geschlechter verglichen. Würden die Teilzeitbeschäftigten hinzugenommen, würde der Vergleich noch stärker zugunsten der Männer ausfallen. Dieses Jahr arbeiten die Frauen seit 10. Oktober „gratis“, 2010 war es noch der 29. September gewesen. Das Minus der Frauen auf die Männer beträgt damit dieses Jahr 22,5 Prozent.

Jahr	Equal Pay Day
2014	10. Oktober
2013	8. Oktober
2012	6. Oktober
2011	4. Oktober
2010	29. September

Der EPD in Österreich – Entwicklung in den letzten fünf Jahren. Je später er im Jahr angesiedelt ist, umso besser. *Quelle: AK OÖ*

Der Frauenausschuss des Österreichischen Städtebundes verarbeitet dieses Thema heuer auf originelle Weise in einem wie ein Computerspiel gehaltenen Spot, der seit Oktober sowohl in Kinos, im Lokal-TV als auch auf Infoscreens in den größeren Städten gezeigt wird.

Halbe/Halbe bei der unbezahlten Arbeit noch lange nicht umgesetzt

Die einzelnen Stationen, die die beiden Figuren zu bewältigen haben, weisen darauf hin, dass Frauen oftmals mit dem ersten

Kind Einbußen in ihrer Karriere erleben. Unbezahlte Arbeit – wie beispielsweise in der Pflege – wird zu 80 Prozent immer noch von Frauen erledigt. Männer erhalten, wenn sie in Karenz gehen, ein deutliches Mehr an gesellschaftlichem Lob und Anerkennung als dies bei Frauen der Fall ist. Bei Frauen wird es sogar als Standard angesehen, wenn sie Doppel- und Dreifachbelastungen bewältigen.

Situation in Städten oft besser als im jeweiligen Bundesland

Aus einer Tabelle, die von der AK Oberösterreich erstellt wurde und in der für jeden Bezirk Österreichs der EPD errechnet wurde, lässt sich die Tendenz erkennen, dass in den Städten oft der EPD weiter nach hinten fällt als im jeweiligen Bundesland. So war der EPD in Tirol am 29. September, in Innsbruck Stadt allerdings am 16. Oktober. In der Steiermark ist der Unterschied nicht ganz so extrem, hier ist es der 7. Oktober im Bundesland versus 13. Oktober in Graz, in Kärnten ist am 12. Oktober EPD, in Klagenfurt hingegen erst am 25. Oktober. Die mit Abstand größte Stadt Österreichs – Wien – liegt darum auch in der Bundesländerwertung auf Platz 1. Hier fällt der EPD ebenfalls auf den 25. Oktober.

Städtebund für gerechte Verteilung

„Heuer zeigen wir spielerisch, dass die Bedingungen für Frauen, was ihr Einkommen und die unbezahlte Arbeit betrifft, immer noch schlechter sind als für Männer. Der Spot soll dazu anregen, sich mit der Lohnschere auseinanderzusetzen und Männer dazu motivieren, ihren Beitrag bei Kinderbetreuung und Pflege zu übernehmen“, so die Vorsitzende des Frauenausschusses und Wiener Frauenstadträtin Sandra Frauenberger. Thomas Weninger, Generalsekretär des Österreichischen Städtebundes, der selbst vor fast 20 Jahren als einer der ersten Männer im Wiener Magistrat in Karenz gegangen ist, ergänzt: „Es ist nicht einzusehen, warum ein Teil der Bevölkerung für die gleiche Leistung fast um ein Viertel weniger Geld erhalten soll.“ Das Motto „gleicher Lohn für gleiche Arbeit“ wird auch weiterhin ein wichtiges Anliegen des Österreichischen Städtebundes sein.

LINKS:

Spot abrufbar unter: <http://www.youtube.com/watch?v=soeZW1Xre6c>

Frauenausschuss des Österreichischen Städtebundes: <http://www.staedtebund.gv.at/themenfelder/frauen/>

Mehr rennen um weniger Geld:
Der Städtebund-Kinospot spiegelt die Realität vieler Frauen wider.



**„Ich möchte, dass alle
die gleichen Chancen haben.“**

Bezahlte Anzeige



LIEBE LIDJA,

das ist ein Anliegen, für das wir uns in Wien täglich einsetzen. In der Gesellschaft und am Arbeitsmarkt müssen allen Menschen gleich gute Perspektiven offen stehen – und zwar von Beginn an. Das ist eine Frage der Gerechtigkeit. Wir fördern diese Chancengleichheit mit vielen Maßnahmen, von Sprachkursen bis zu umfangreichen Weiterbildungsangeboten. Alle leicht zu finden auf www.wien.gv.at

Wofür schlägt Ihr Herz?

www.wienwillswissen.at



**WIEN.
DIE STADT
FÜRS LEBEN.**

StadT  Wien

TTIP: Kritik und Skepsis nicht einfach ignorieren

Große Emotionen löst die EU bei der Bevölkerung meist nicht aus. Umso größer ist die Überraschung bei den europäischen Institutionen, wenn ein Thema tatsächlich Wellen schlägt und quer durch die EU kontrovers diskutiert wird.

So geschehen bei den laufenden Verhandlungen über ein transatlantisches Freihandels- und Investitionsabkommen – kurz TTIP. Viele Menschen haben legitime Zweifel an der wirtschaftlichen Zweckmäßigkeit von TTIP und befürchten die übermäßige Einflussnahme finanzkräftiger Konzerne. Ein Argument das durch die Intransparenz des Verhandlungsprozesses nicht gerade entkräftet wird.

Investorenschutz als Stein des Anstoßes

Besonders heftige Diskussionen haben die Bestimmungen zum Investitionsschutz ausgelöst, die es Investoren ermöglichen sollen, Staaten dann zu verklagen, wenn sie aufgrund geänderter rechtlicher Rahmenbedingungen ihre Gewinnaussichten geschmälert oder Investments gefährdet sehen. Dieses sogenannte „Investor State Dispute Settlement“ wurde eigentlich als Notbehelf für Handelsbeziehungen mit Ländern ohne ausreichende Rechtsstaatlichkeit erfunden, um Enteignungen zu verhindern. Allerdings entwickelte es sich in den letzten beiden Jahrzehnten zu einem Mechanismus, um politischen Gestaltungsspielraum einzuengen. Zweifelhafte Berühmtheit erlangt derzeit die Klage des Energiekonzerns Vattenfall gegen den deutschen Atomausstieg – dabei steht die astronomische Entschädigungssumme von 3,7 Milliarden Euro im Raum.

Ein weiteres unschönes Beispiel betrifft den kanadischen Rohstoffkonzern Lone Pine, der über eine Tochterfirma in den USA 250 Millionen Dollar von Kanada fordert, weil die Provinz Québec ein Moratorium gegen Fracking erlassen hat. Kein Wunder also, dass sich in der Bevölkerung Widerstand gegen diese Art von Investorenschutz regt. Auch der österrei-

chische Nationalrat hat kürzlich mit ungewöhnlich breiter Mehrheit einen Entschließungsantrag angenommen, der die Sinnhaftigkeit von ISDS-Mechanismen bei Abkommen mit den USA oder Kanada negiert. Investitionsströme in Billionenhöhe, die Europa und Nordamerika in beide Richtungen verbinden, deuten jedenfalls auch nicht auf großes Misstrauen gegenüber den bisher zuständigen Gerichten hin. Natürlich steht es Unternehmen und Investoren zu, ihre legitimen Ansprüche unter Wahrung der Rechtsstaatlichkeit einzufordern. Dies darf aber nicht dazu führen, Unternehmen so etwas wie regulatorischen Stillstand zu garantieren. Es gibt gute Gründe dafür, dass sich Normen und Gesetze im Zuge demokratischer Willensbildung ändern – die Welt verändert sich ja schließlich auch.

Intransparenz führt zu Verdruss

Hinter dem schillernden Negativbeispiel des Investitionsschutzes steckt aus meiner Sicht eine grundlegende Problematik: Der Handlungsspielraum zur demokratischen Gestaltung unserer Gesellschaften wird mit Hinweis auf Wettbewerbsfähigkeit immer kleiner. Angesichts der rechtlichen Komplexität internationaler Handelsabkommen kann auch eine Erhöhung des Privatisierungsdrucks auf wesentliche Bereiche der öffentlichen Daseinsvorsorge durch neue Abkommen nicht ausgeschlossen werden. Europa – und damit auch Österreich – sollte es sich nicht leisten, die Skepsis weiter Teile der Bevölkerung in punkto TTIP zu ignorieren. Dieses Versäumnis könnte sich bitter rächen, denn tatsächlich wäre die derzeitige öffentliche Aufmerksamkeit eine gute Gelegenheit, um ergebnisoffen und transparent über die Weiterentwicklung unserer Wirtschaftsordnung nachzudenken.



Zur Person: Heidrun Maier-de Kruijff ist Juristin, Politikwissenschaftlerin und Historikerin. Sie hat fünf Jahre das Büro von Hannes Swoboda im Europäischen Parlament geleitet und ist seit März 2010 Geschäftsführerin des Verbandes für öffentliche Wirtschaft (VÖWG).

In diesem Zusammenhang möchte ich ausdrücklich auf die europäische Debatte zur Reform der gemeinsamen Regeln im Rahmen der Wirtschafts- und Währungsunion hinweisen. Die Zugewinne der anti-europäischen Parteien bei den letzten Wahlen zum Europäischen Parlament sollten Anlass genug sein, auch bei wirtschaftspolitischen Grundsatzentscheidungen die gewohnten technokratischen Bahnen europäischer Entscheidungsfindung (insbesondere der Europäischen Kommission) zu überdenken.

Heidrun Maier



Wer will das Freihandelsabkommen mit den USA und wem nutzt es?

Gibt es gemeinsame transatlantische Perspektiven für BürgerInnen und ArbeitnehmerInnen zum Freihandelsabkommen (TTIP) zwischen EU und USA?

Die möglichen Auswirkungen von TTIP auf Gemeinwohl, Arbeitswelt, Alltag der BürgerInnen und Erbringung kommunaler Leistungen sind umstritten. Kritik an Transparenz und Inhalten der TTIP-Verhandlungen besteht in Europa und den USA gleichermaßen. Allerdings gibt es nur ein geringes Bewusstsein für die gemeinsame Betroffenheit, obwohl demokratische Willensbildung, Rechtsstaatlichkeit und soziales Engagement tragende gesellschaftliche Säulen auf beiden Kontinenten sind. Auf Einladung des Verbandes der öffentlichen Wirtschaft und Gemeinwirtschaft Österreichs (VÖWG), der Arbeiterkammer Wien, der Gewerkschaft der Gemeindebediensteten - Kunst, Medien, Sport, freie Berufe (GdG-KMfSB) und des Österreichischen Städtebundes werden ExpertInnen aus Europa und Nordamerika versuchen diese Lücke zu schließen und gemeinsame Zugänge im Hinblick auf die laufenden TTIP-Verhandlungen entwickeln.

WANN: Donnerstag, 13. November 2014

WO: Wiener Rathaus, Stadtsenatsitzungssaal,
Friedrich-Schmidt-Platz 1, 1010 Wien

PROGRAMM: 10:45 bis 11:00 Uhr: Eröffnung der Diskussionsrunde
Renate BRAUNER (Präsidentin des VÖWG)
Thomas WENINGER (Generalsekretär des Österreichischen Städtebundes)
11:00 bis 13:00 Uhr: Diskussion

Celeste DRAKE (American Federation of Labor and Congress of Industrial Organizations)
Thomas FRITZ (Power Shift e.V., Deutschland)
Rudolf KASKE (Präsident der Arbeiterkammer Wien)
Heidrun MAIER-DE KRUIJFF (Generalsekretärin des VÖWG)
Hadrian Mertins-Kirkwood (Canadian Centre for Policy Alternatives)
Impulsreferat & Moderation: Jürgen BURGGRAF (ARD-Verbindungsbüro Brüssel)

Um Ihre Anmeldung per E-Mail an stella.fuhs@voewg.at wird gebeten.

Rege BürgerInnenbeteiligung:

Überarbeitung des Dornbirner Kulturleitbilds



Im Rahmen eines Workshops war die Dornbirner Bevölkerung am 10. Oktober eingeladen, sich in die Überarbeitung des bestehenden Kulturleitbilds aus dem Jahre 2005 einzubringen.

Über 40 Teilnehmerinnen und Teilnehmer erarbeiteten in sieben Themenbereichen wünschenswerte Entwicklungsschritte und Maßnahmen für das neue Kulturleitbild. Die Ergebnisse werden in den kommenden Wochen vom Rektor der Kunstuniversität Linz, Univ.-Prof. Dr. Reinhard Kannonier sowie dem Leiter der Kulturabteilung der Stadt Dornbirn, Mag. Roland Jörg zusammengeführt.



Zu Beginn der Veranstaltung wurde über die Wahrnehmungen der aktuellen Kulturlandschaft in Dornbirn diskutiert. Die Vielfalt und das große Angebot an Kulturveranstaltungen wurde als positives Merkmal der Kulturszene festgehalten. Im Anschluss brachten die TeilnehmerInnen der Vormittagsveranstaltung ihre Anregungen und Ideen zu den sieben Themenkreisen – „Freie Szene und Jugendkultur“, „Kreative Entwicklungsräume“, „Kultur und Alltag“, „Ansprüche der Öffentlichkeit“, „Kindheit und Kultur“, „Kulturelle Bildung“ und „Einrichtungen und Häuser“ –, aus denen das neue Kulturleitbild bestehen soll, ein.

Intensiver Einsatz

Die Ergebnisse des BürgerInnenbeteiligungsprojekts bestätigten und unterstrichen die wesentlichen Arbeitsfelder, die bereits in Fokusgruppen mit Kulturschaffenden erarbeitet wurden. Bürgermeisterin Dipl.-Vw. Andrea Kaufmann bedankte sich für den intensiven Einsatz der Teilnehmerinnen und Teilnehmer, die an der

Überarbeitung des bestehenden Kulturleitbilds mitgearbeitet hatten. „Die positive Grundstimmung zeigt, dass die geschaffenen Rahmenbedingungen der vergangenen Jahre angenommen wurden. Nun gilt es, die vielen guten Anregungen aus den Gesprächsrunden ins neue Kulturleitbild einfließen zu lassen und Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Kulturszene in Dornbirn zu setzen.“ Die Vernetzung und das Zusammenspiel der Kulturschaffenden soll gestärkt werden und vorhandene Entwicklungspotenziale genutzt und gefördert werden.

Der Workshop war der Abschluss des BürgerInnenbeteiligungsprojekts über die Sommermonate. Die Ergebnisse des Workshops und der Fokusgruppen werden nun in den kommenden Wochen zum neuen Kulturleitbild der Stadt Dornbirn zusammengeführt. Das Kulturleitbild wird dem Stadtrat im Jänner zum Beschluss vorgelegt werden. Beim Kulturempfang der Stadt Dornbirn im Februar wird das neue Kulturleitbild 2015-2025 der Öffentlichkeit präsentiert werden.

Salzburger wollen leer stehende Wohnungen auf den Markt bringen

Die Stadt Salzburg soll eine gemeinnützige Gesellschaft zur Vermittlung günstiger Wohnungen gründen. Bürgermeister Schaden: „Wir übernehmen die ganzen Scherereien.“

Geschätzte 6.000 Wohnungen stehen in der Stadt Salzburg leer. Um zumindest einige davon auf den völlig strapazierten und hochpreisigen Markt zu bringen, hat die SPÖ nun ein Modell entwickelt: Die Stadt gründet eine gemeinnützige Gesellschaft, die leere Wohnungen anmietet und an Wohnungssuchende aus dem Mittelstand vermittelt. „Wir übernehmen die ganzen Scherereien“, so Bürgermeister Heinz Schaden.

Der Vorschlag kam von Vermögensverwaltern, und das macht den Bürgermeister auch zuversichtlich, dass es funktioniert. Viele der leer stehenden Wohnungen seien nämlich nur zur Geldanlage erworben worden. Und häufig würden sie nicht vermietet, weil die Eigentümer keine Probleme haben wollen, sagte Schaden. Und

genau hier setzt der Plan an. Die GmbH mietet die Wohnungen um 70 Prozent des marktüblichen Preises an und vermietet sie – in Absprache mit den EigentümerInnen – provisionsfrei um 80 Prozent weiter. Mit der Differenz werden sämtliche Formalitäten abgewickelt. Außerdem sollen aus diesem Topf auch allfällige Reparaturen nach Beendigung des Mietverhältnisses bezahlt werden, wenn die mietende Partei die Wohnung nicht – wie im Vertrag festgelegt – in einem ordnungsgemäßen Zustand zurückgibt.

Die Weichen sind gestellt

„Die Gesellschaft übernimmt den ganzen bürokratischen Kram, garantiert, dass regelmäßig Mieteinkünfte kommen und bei Eigenbedarf die Wohnung wieder freigegeben wird“, zählte Schaden weitere Vorteile auf. „Wir hoffen, dass wir eine Bereitschaft zum Vermieten auslösen.“ Der Mittelstand könne sich heute keine Wohnung mehr in der Stadt leisten, daher zielen der Plan genau auf diese Gruppe ab. „Das

sind keine sozialen Mietwohnungen“, stellte Schaden klar. Die Aktion sei völlig losgelöst vom Wohnungsamt. Der ortsübliche Preis liegt in der Stadt Salzburg inzwischen bei einer durchschnittlichen Miete von 13 bis 14 Euro pro Quadratmeter – ohne Betriebskosten.

Bürgermeister Schaden hat die Magistratsdirektion bereits mit der Erstellung eines entsprechenden Amtsberichtes beauftragt, der die Basis für die Diskussion im Gemeinderat bzw. im zuständigen Ausschuss sein wird.

Er rechne aber mit relativ breiter Zustimmung der anderen Fraktionen, sagte er. Wie viele leere Wohnungen dadurch genutzt werden können, ist nicht klar. „Wenn es 100 pro Jahr sind, dann ist das auch sehr viel. Und sie müssen nicht gebaut werden“, meinte die für das Wohnungsamt zuständige Vizebürgermeisterin Anja Hagenauer. Laut Schaden ist der SPÖ-Vorschlag in Österreich einzigartig.

(APA)



Die Stadt Salzburg gründet eine gemeinnützige Gesellschaft, die leere Wohnungen anmietet und an Wohnungssuchende vermittelt.

ZU FUSS IN DER STADT

WienerInnen mögen es, in der Stadt zu Fuß zu gehen. Wien fördert mit einem vielfältigen Maßnahmenpaket das „Zu Fuß gehen“. Dazu gehören ein durchgehendes Fußwegenetz und ausreichend breite Gehsteige.



AKTION „ZU FUSS ZUR SCHULE“: KINDER
KOMMEN SICHER, SCHNELL UND
UMWELTFREUNDLICH IN DIE SCHULE.



Im Auftrag der MA 18 (Stadtentwicklung und Stadtplanung) führte das Büro FAC-TUM OG im Jahr 2013 die Studie „Gehen in Wien“ über die Meinung der WienerInnen zum Zu-Fuß-Gehen durch. Für die Menschen sind das Bedürfnis nach Bewegung und die schöne Umgebung in Wien Gründe, warum Zu-Fuß-Gehen durchwegs positiv beurteilt wird. 80 Prozent der Befragten sagten, dass sie häufig zu Fuß unterwegs sind. 60 Prozent gehen einfach gerne spazieren. Befragt wurden 618 Personen ab 15 Jahren. Die Stadt Wien will künftig das „Zu Fuß gehen“ noch attraktiver gestalten. Eine Steigerung des Fußverkehrs ist aus ökologischen Gründen besonders wünschenswert. Deshalb gibt es ein Maßnahmenpaket für die Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verbesserungen der Infrastruktur. Dazu gehören ein durchgehendes Fußwegenetz, ausreichend breite Gehsteige und die Entfernung von Barrieren. Gehsteigvorziehungen und -absenkungen, Mittellinseln und Aufpflasterungen sollen die Sicherheit, vor allem für Kinder und SeniorInnen erhöhen. Für die SchülerInnen wurden auch spezielle Schulwegpläne ausgearbeitet. Barrierefreies Planen und Bauen ist eine wesentliche Zielsetzung der Wiener Stadt- und Verkehrsplanung. Dazu gehören barrierefreie Gehsteige, akustische Signale bei Ampeln, Blindenleitsysteme, adäquate Baustellenabsicherungen, mehr Behindertenparkplätze und die barrierefreie Adaptierung von Stiegen und Rampen. Wien wird ein Leitsystem für die FußgängerInnenzonen und wichtigsten Einkaufsstraßen erhalten. Dieses ermöglicht eine schnelle und einfache Orientierung und man kann Informationen über die Umgebung abrufen. Für Eltern und Kinder wurde die Aktion „Zu Fuß zur Schule“ ins Leben gerufen.

Unterrichtsmaterialien, ein interaktives Poster und Veranstaltungen informieren darüber, wie die SchülerInnen sicher und schnell zu Fuß zur Schule gehen können. „Wien zu Fuß“ stellt außerdem laufend neue, interessante Spazierwege vor. Und wer selber einen Lieblings-spazierweg hat, kann diesen auch den anderen WienerInnen über die Website verraten.

WANDERN IN WIEN

Elf Stadtwanderwege führen die BesucherInnen durch die grünen Regionen Wiens. Sämtliche Startpunkte der Stadtwanderwege sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut zu erreichen. Die Wege variieren von zweieinhalb bis fünf Stunden Gehzeit und sind mit hölzernen Richtungstafeln markiert. Wer Wien ganz umrunden will, der kann zwischen drei Rundwanderwegen auswählen, die in mehreren Etappen zu bewältigen sind. Eine Möglichkeit ist der „Rundumadum“-Wanderweg, der anlässlich des Jubiläums „100 Jahre Grüngürtel“ ausgeschildert wurde. Mit dem „Programm Umweltmanagement im Magistrat“ will die Stadt Wien die Vorgaben für eine Umweltmusterstadt realisieren. Das Ziel ist der flächendeckende und zielgerichtete Umweltschutz in der Stadtverwaltung. PUMA ist eines der Leitprogramme des Wiener Klimaschutzprogramms KLIP. Damit die Vorgaben erreicht werden können, wurden Umweltmanagementsysteme eingerichtet.

www.wien.at/verkehr/zufussgehen
www.wienzufuss.at/alle-sinne/spaziergaenge
www.wien.at/klimaschutz/programm/puma
basemap.at

SPAZIERENGEHEN IN ÖSTERREICH

Die Stadt Wien erhielt für die Umsetzung des Projekts basemap.at einen ESRI Special Achievement Preis. Unter maßgeblicher Mitwirkung der MA 14 wurde in den beiden vergangenen Jahren die erste Open Government Data Karte Österreichs entwickelt.



Daheim – Eine Reise durch die Agglomeration

Die Autoren Paul Schneeberger und Matthias Daum sind beide sowohl Historiker als auch Redakteure renommierter Zeitungen wie „Die Zeit“ und „Neue Zürcher Zeitung“. Daum schreibt regelmäßig Analysen über Raumplanung, Städtebau und die Agglomeration und auch Schneeberger befasst sich mit Raumplanung und Verkehr.

In ihrem Buch treten die beiden dem Jammern gegen die Agglomeration und ihre Begleiterscheinungen entgegen und rücken die Agglomeration als „die Stadt des 21. Jahrhunderts“ in den Mittelpunkt. Unter Agglomeration wird dabei das Stadtumland verstanden, das von der Kernstadt sowie vom „Land“ unterschieden wird. Auch in der Schweiz leben 45 Prozent der Bevölkerung in den Agglomerationen – diese BewohnerInnen haben jedoch in der sonst von Basisdemokratie geprägten Schweiz „keine Stimme“. Überhaupt wird die Agglomeration in der Schweiz eher negativ gesehen – manche der BewohnerInnen meinen sogar: „Es ist fast peinlich, wenn man erzählt, man wohne in der Agglo.“

„Wie tickt dieses Land?“, fragen sich Schneeberger und Daum zu Beginn der Reise und gehen dieser Frage auf verschiedenen Stationen nach, die sie zu Immobilienkönigen, AutopendlerInnen, SchlossherrInnen, in Cafés, Shoppingcenter, Großsiedlungen und Fertighäuser, Retortenstädte und Großgärtnereien führt. In unser aller Köpfe wurden Bilder gepflanzt, die oft streng zwischen Schwarz und Weiß unterscheiden. Geschaffen wurden diese Bilder meist von ExpertInnen, PublizistInnen, ArchitektInnen, JournalistInnen oder auch KünstlerInnen, die in der Stadt

leben, den urbanen Lifestyle gut finden und laut den Autoren über die Agglomeration spotten, in der sich die andere Hälfte der Gesellschaft den Traum vom Eigenheim („Hüsi“) erfüllt, das auch als Krebsgeschwür gesehen wird. Im Buch fallen diesbezüglich Vergleiche wie „die (karikierte) Idealwelt der Städter ist eine herausgeputzte DDR“, weil man in dichten, mehrgeschoßigen von Straßenbahnen gut erschlossenen Siedlungen lebte, und die Agglomeration ließe sich zu einer „Art USA“ verzerren, weil dort die Ikonen der Konsumgesellschaft – also das Automobil und das Einfamilienhaus – vorherrschen.

Die Schweiz, ein Autoland?

Das Fazit der Autoren nach einer ein Jahr andauernden Reise durch die verschiedenen Ausprägungen des Biotops „Agglomeration“ lautet zwar: „Das Glück findet man überall.“ Dennoch machen sich Schneeberger und Daum dafür stark, dass auch in Zukunft „auf dem knappen Boden verschiedene Lebensentwürfe möglich sind“. Hier sehen sie die dringende Notwendigkeit, neue Ideen für die Agglomeration zu liefern und die Planung auf diese auszudehnen und nicht an den Stadtgrenzen Halt zu machen. Trotz S-Bahnausbau und Ortsbussen bleibt für sie auch in der Schweiz die Agglomeration ein „Auto-

land“, so die Autoren, die mit ihrem Volvo auf Geschichtenjagd gegangen waren. Mit ihrem Fazit, neben den Autobahnen auch die Schnellbahnen nicht weiter auszubauen, weil sonst ein „Zubetonieren der Landschaft“ drohe, werfen sie jedoch Fragen nach der idealen Lösung auf. Wer „räumt die Landschaft am besten auf“ und bringt Ordnung ins Chaos? Ariane Widmer, Chefin des Schema Directeur de L'Ouest Lausannois, einer im Raum um Lausanne mit diesem „Aufräumen“ betrauten Planungsabteilung, meint dazu launig: „Mit Zuckerbrot und Peitsche“. Mit einer Mischung aus Top-down-Planung einerseits und Mitspracherecht für alle andererseits hofft man in Lausanne-West also gegen Lärm und Luftverschmutzung anzukommen und den Menschen zu einem höheren Wohlbefinden in den Agglos zu verhelfen. Fakt ist: Auch die Schweiz wächst und muss ihre Weichen neu stellen. Mit der Zweitwohnungsinitiative hat die Schweiz ein Exempel statuiert und macht nach dem Willen des Volkes „Schluss mit dem uferlosen Bauen“. Die Autoren plädieren abschließend für ein Umdenken und dafür „endlich den Keil aus diesem Spalt zwischen Agglomeration und Stadt zu ziehen“.

Rezension von DI Melanie Lutz

Global Shopping Village

Global Shopping Village begleitet einen Shoppingcenterentwickler und seine Branchenkollegen. Sie planen und realisieren Shoppingcenter. Wir beobachten sie bei der Arbeit, lernen ihre Strategien kennen und folgen ihnen in die verschlungenen Netzwerke des internationalen Kapitals.

Doch ihr Handeln bleibt nicht ohne Folgen. An drei repräsentativen Orten in Österreich, Deutschland und Kroatien führen uns Kritiker und Brancheninsider durch die vielfältigen Auswirkungen: Wir besuchen eine Stadt, die ihre Funktion verloren hat, sehen die Blüten von Boom und Blase und erleben, wie sich allmählich Widerstand zu formieren beginnt.

Dieser österreichische Dokumentarfilm (eine Produktion von Golden Girls Filmproduktion) zeigt, dass die Immobilienbranche nicht nur Auswirkungen auf das globale Finanzsystem hat, sondern dass sie auch dramatisch unsere Städte und unsere Lebenswelt verändert. Drehbuch und Regie: Ulli Gladik, wurde in Bruck an der Mur geboren und ist in Murau in der Steiermark aufgewachsen. Sie absolvierte die Schule für künstlerische Fotografie bei Friedl Kubelka und studierte an der Akademie der bildenden Künste in Wien Fotografie und Malerei. Ihr erster Dokumentarfilm „Natasha“ erschien 2008, heuer folgte „Global Shopping Village“. Seit ihrem Diplom in der Meisterinnenklasse Eva Schlegel an der Akademie der bildenden Künste arbeitet Ulli Gladik als frei-

schaffende Künstlerin, Fotografin und Filmemacherin. Sie lebt in Wien. Alle Shoppingcenter Europas gemeinsam nehmen mittlerweile eine Fläche so groß wie der Staat Liechtenstein ein. Die Entwickler von Shoppingcentern werden von ihrer Mission etwas überwältigt. Auf einschlägigen Treffen sieht man Überschriften wie „Expansion ist unsere Strategie“ oder „Accelerating Success“, man wünscht sich Shoppingcentern an Kraftplätzen, so wie man einst die Standorte für Sakralbauten auswählte.

Befürworter und Gegner

Bewegend sind die Kommentare der Akteure – egal ob Befürworter oder Gegner von Shoppingcentern – allemal: Ende der Sechziger Jahre baute der renommierte Architekt Walter Brune eines der ersten großen Shoppingcenter in Mühlheim an der Ruhr und musste dann beobachten, wie sich das Center auf die gewachsenen Städte auswirkte. Er urteilte bereits kurz danach, dass Shoppingcenter den Städten das Herz herausreißen und sagte bereits beim nächsten Projektantrag konsequent „Nein“. Das Buch „Angriff auf die City“,

das er gemeinsam mit dem Städteplaner Holger Pump-Uhlmann herausgab, wurde zu einem Bestseller. Walter Brune wird oft als der deutsche Victor Gruen bezeichnet. In diesem Licht erscheint die Aussage des Projektentwicklers und Lobbyisten Denis Cupic in einem ganz besonderen Licht, wenn er in der historischen, gut erhaltenen und belebten Altstadt Varazhdin erklärt, dass er sich die Stadt deshalb als Standort für ein Shoppingcenter ausgesucht hat, weil sie so eine nette, belebte Altstadt hat. Man kann nicht anders als sich fragen: Wie lange wohl noch, wenn das Shoppingcenter erst einmal eröffnet ist. Und das bringt einen schon zur nächsten Frage: Warum gibt es eigentlich Shopping Center? Passen sie zu unserer Lebenseinstellung? Der Standortbewerter Dr. Roman Schwarzenacker erläutert: Bequemlichkeit, Sicherheit – man müsste das Auto schon verbieten, um diesem Trend Herr zu werden.

Während das zweitgrößte Shoppingcenter der Steiermark, die Arena Fohnsdorf, floriert, hat der Niedergang der Innenstadt von Judenburg die Betriebswirtin und Kulturmanagerin Silvia Hartleb auf den Plan gerufen. Sie setzt sich aufgrund ihrer persönlichen Betroffenheit als Gastwirtin und Kulturveranstalterin seit Jahren mit dem Wildwuchs auf der Grünen Wiese auseinander, beschäftigt sich mit Raumordnung, Stadtentwicklung und Demografie und führt einen Windmühlenkampf gegen die Verfilzung von Politik und Wirtschaft.

In aller Widersprüchlichkeit zeichnet Gladik in ihrem Film ein Selbst-Porträt des Shoppingcenters, indem sie ihre Protagonisten einfach reden lässt.

INFOS: www.globalshoppingvillage.at



Fotolia

Filmrezension von DI Melanie Lutz

Ertragsanteilsvorschüsse für Oktober 2014 (Beträge in 1.000 EURO)

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

	Ertrag für 10/2014 ¹⁾	Veränderung ggü. 10/2013	Ertrag für 01–10/2014	Veränderung ggü. 01–10/2013
	in 1.000 EURO	in %	in 1.000 EURO	in %
GBA mit einheitlichem Schlüssel	7.602.042	5,5%	62.399.723	4,5%
davon:				
Veranlagte Einkommensteuer	958.711	7,5%	2.286.409	17,7%
Lohnsteuer	2.140.062	3,2%	22.262.702	6,2%
Körperschaftsteuer	1.321.783	10,9%	4.986.513	10,5%
Umsatzsteuer	2.121.602	9,4%	21.121.751	2,6%
Mineralölsteuer	388.965	-1,6%	3.422.701	-5,9%
Abgeltungssteuern Schweiz	291		46.470	-88,8%
Abgeltungssteuern Liechtenstein	26.145		227.016	
GBA mit speziellen Schlüsseln	156.945	2,2%	1.587.063	6,6%
davon:				
Bodenwertabgabe	1.384	2,9%	6.285	12,0%
Werbeabgabe	8.796	-2,5%	95.198	-1,5%
Grunderwerbsteuer	66.179	2,5%	712.566	13,2%
GBA gesamt	7.758.988	5,5%	63.213.773	4,6%

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

b) Gemeindeertragsanteile

	Vorschuss für 10/2014	Veränderung ggü. 10/2013	Vorschuss für 01–10/2014	Veränderung ggü. 01–10/2013 ¹⁾
	in 1.000 EURO	in %	in 1.000 EURO	in %
Burgenland	23.819	4,5%	197.892	6,7%
Kärnten	56.431	3,0%	470.641	4,6%
Niederösterreich	153.231	4,7%	1.251.745	6,1%
Oberösterreich	144.944	3,6%	1.193.288	5,5%
Salzburg	63.648	5,5%	522.294	5,9%
Steiermark	116.507	4,5%	959.923	5,5%
Tirol	78.413	4,4%	657.509	4,9%
Vorarlberg	43.671	6,8%	353.458	6,1%
Wien	240.736	3,7%	1.994.793	6,0%
Summe	921.399	4,2%	7.601.543	5,7%



SIEMENS

Grünes Licht für die Zukunft.

**Unsere Systeme für intelligente Städte schonen die Umwelt.
Und fördern gleichzeitig die Wirtschaft.**

Es gibt eine einfache Methode, eine Stadt zum Energiesparen zu bringen: Man macht sie intelligent. Vom öffentlichen Verkehr bis hin zur Gebäudetechnik: Siemens baut nicht nur umweltschonende Bahnen und U-Bahnen, sondern entwickelt auch integrierte Gebäudetechnik-Lösungen und Verkehrsleitsysteme, die der modernen Stadt das Energiesparen lehren.

Dadurch schaffen wir auch völlig neue Berufsbilder, die Umweltschutz und Wirtschaftswachstum in Einklang bringen: Eine echte Zukunfts-Perspektive!

Weitere Antworten auf die Herausforderungen unserer Zeit finden Sie auf unserer Website.

[siemens.com/answers](https://www.siemens.com/answers)

**Kontrolle von
Nutzfahrzeugen****Elektronische
Fahrzeugregistrierung****Verkehrsmanagement****V2X Kooperative
Systeme****Mauteinhebung****Städtische Zugangsregelung
und Parkraumbewirtschaftung****Verkehrsüberwachung**

Auf der ganzen Welt bestehen Hunderte von Umweltzonen und Zonen mit beschränkter Zufahrt. Bekannte Beispiele hierfür sind Singapur, London und Stockholm. Die Lösungen von Kapsch sind flexibel und vielseitig. Städte müssen unter Umständen den Zugang zu Stadtzentren beschränken, Gebührenregelungen für die Verwendung bestimmter Strecken oder Bereiche bestimmen oder Zonen mit dynamischer Parkraumbewirtschaftung implementieren. Unsere Lösungen unterstützen die gesamte Bandbreite der Gebührenkonzepte, die sich entweder nach der Tageszeit, der Dauer des Aufenthaltes, der Emissionseinstufung des Fahrzeugs oder dem Verkehrsaufkommen richten.

www.kapsch.net

always one step ahead