

11/2015

ÖGZ

ÖSTERREICHISCHE GEMEINDE-ZEITUNG

Das Magazin des Österreichischen Städtebundes



100 Jahre
Österreichischer
Städtebund

Verlagspostamt 1110 Wien • P.b.b. 1020385/2 Österreichischer Städtebund, Rathaus, 1090 Wien • Nicht retournieren • DVR-Nummer 0656097

MEHR PLATZ FÜR ÖFFIS, FAHRRAD UND FUSSGÄNGERINNEN

Nachhaltige Mobilität

GENERALSEKRETÄR



Verkehrsberuhigung bringt Lebensqualität

Städte und ihre EinwohnerInnen sind nahezu prädestiniert dafür, nachhaltige Mobilität zu (er-)leben. Städte sind ideale Orte, um mit dem Fahrrad, zu Fuß oder im Öffentlichen Verkehr unterwegs zu sein.

Der Pkw-Verkehr hingegen wirkt sich in unseren Städten enorm negativ aus – viele Stadtteile sind geprägt von Staus, schlechter Luftqualität, Lärm und wenig Platz für Menschen.

Laut einer Untersuchung des VCÖ ist in vielen Städten Europas der Mobilitätswandel bereits spürbar und voll im Gange – überall, wo an zukunftsfähiger Stadtentwicklung und Mobilität gearbeitet wird, bekommen das Gehen, Radfahren und der Öffentliche Verkehr ebenso wie die Qualität des Öffentlichen Raumes eine größere Bedeutung. Attraktive Städte bieten genügend Platz für Menschen. Dort, wo die Menschen häufig auf der Straße sind, gibt es belebte Zonen mit Kaffee- und Gasthäusern, Geschäften sowie einen attraktiven Öffentlichen Raum.

Und das Potenzial für mehr Radverkehr ist hierzulande sehr hoch: Fast jede zweite Autofahrt ist kürzer als fünf Kilometer. Der bereits begonnene Mobilitätswandel in den Städten hin zu einer umweltfreundlichen und platzsparenden Mobilität ist durch gezielte Maßnahmen zu beschleunigen. Damit steigt auch unsere Lebensqualität.

Dr. Thomas Weninger
Generalsekretär des Österreichischen Städtebundes

Seite 2

Editorial des Generalsekretärs des Österreichischen Städtebundes

Generalsekretär Dr. Thomas Weninger

Seite 3

Vorwort des Präsidenten des Österreichischen Städtebundes

Bürgermeister Dr. Michael Häupl

Seite 4–9

STÄDTEBUND AKTUELL

100 Jahre Österreichischer Städtebund: Symposium und Festakt anlässlich des Jubiläums



Seite 10–15

KOMMUNALNEWS

Aktuelles aus den Städten

Seite 16–49

SCHWERPUNKTTHEMA

STADTPLANUNG, MOBILITÄT, ENERGIE

Infrastrukturausbau ist eine Investition in die Daseinsvorsorge

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Seite 16–17

KDZ – Wer zahlt den städtischen Personennahverkehr?

Dr.ⁱⁿ Karoline Mitterer, KDZ - Zentrum für Verwaltungsforschung, Seite 18–19

Europäische Mobilitätswoche und autofreier Tag

DIⁿ Irene Schrenk, Klimabündnis Österreich, Seite 20–21

Mensch, Mobilität, Umwelt: Mehr als nur drei Schlagwörter

Dotter, Posch, Pressl, Zientek, FGM - Forschungsgesellschaft Mobilität, Seite 22–23

Abkehr von fossilen Treibstoffen im Verkehr

Henriette Spyra, MA, und Hans-Jürgen Salmhofer, MSc, AustriaTech, Seite 24–25

Elektromobil in Wien

DIⁿ Angelika Winkler, MA, und DI Dieter Häusler, MA 18 - Stadtentwicklung Wien, Seite 26–27

Vollständig mobil ohne eigenen PKW?

Dr.ⁱⁿ Elena Just-Moczygemba, Holding Graz Kommunale Dienstleistungen GmbH, Seite 28–29

Zwischennutzung (ZN) als Instrument der Stadtplanung

Dr.ⁱⁿ tech. Mag.^a arch. Anna Margarita Zellinger, Seite 30–31

Stadt (auch) selber machen (lassen)

Dr.ⁱⁿ Marlies Fellinger und Dr.ⁱⁿ Jutta Kleedorfer, MA 18 - Stadtentwicklung Wien, Seite 32–33

Förderung kreativer Nutzungen in Innenstadtlagen

Ing. Gerhard Berger, Magistratsdirektion der Stadt Wien, Seite 34–35

Damit Leben im Dorf und in der Stadt bleibt

Mag. (FH) Alois Mätzler, MMC, Agentur für Entwicklung und Kommunikation, Seite 36–37

EMOBILITY WORKS: E-Mobilität wird zunehmend zur Realität

Mmag.^a Eva Stadtschreiber, Grazer Energieagentur, Seite 38

Was uns bewegt: Mobilität in Wien

Kathrin Ivancsits, MA, Mobilitätsagentur Wien, Pressearbeit und Kampagnen, Seite 40–41

Drei Jahre Mobilitätsagentur Wien – Eine Bilanz

Martin Blum, Radverkehrsbeauftragter, Mobilitätsagentur Wien, Seite 42–43

Walk21-Konferenz bringt Wien einen Schritt weiter

Mag. Florian Lorenz, Walk21 Vienna Management Team, Seite 44–46

Graz: Neue Antworten auf traditionelle Fragen

Stadtbaudirektion Graz, Seite 47–49

Seite 50–58

MAGAZIN

Neueste Entwicklungen und Veranstaltungen

Seite 59

FINANZEN

Ertragsanteilsvorschüsse für Oktober 2015

IMPRESSUM: ÖGZ – Österreichische Gemeinde-Zeitung, Nr. 11/2015 • 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 Milletich • Chefredakteurin des Österreichischen Städtebundes: Mag.^a Silvia Stefan-Gromen, Tel. +43(0)1/4000-89993, Fax: +43(0)1/4000-7135 • Chef vom Dienst/Redaktion: Mag. Gerald Leimlehner, 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 2015: 10 Ausgaben • Coverfoto: MA 18/Fürthner, 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; Andreas Finding, a.finding@schmid-verlag.at, Tel. +43(0)1/740 32-724 • Advertorials sind bezahlte Einschaltungen und unterliegen der Verantwortung der Anzeigenabteilung.

PRÄSIDENT



Leistbare Mobilität sichert Zukunft

Mobilität ist der Motor einer modernen Stadt sowie auch der Gesellschaft. Mobilität ist zwar für viele Menschen tagtägliche Selbstverständlichkeit, hat aber enorme Auswirkungen auf unser Leben. Wie wir uns fortbewegen, hat Einfluss auf unser Wohnumfeld, die Luft, den Verkehrslärm sowie unsere Grün- und Freiräume. Dabei hat der öffentliche Verkehr eine zentrale Rolle, vor allem wenn es um die hohe Lebensqualität in Städten geht. Ein stetig wachsendes Netz, kurze Intervalle, hohe Qualitätsstandards hinsichtlich Sicherheit, Barrierefreiheit und die laufende Modernisierung des Fuhrparks sind nur einige der Kriterien, warum in Städten die meisten Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden.

Hingegen nimmt der Pkw-Motorisierungsgrad in vielen Städten Europas ab. Auch in Graz, Innsbruck und Wien sinkt die Anzahl der Autos pro 1.000 Personen. Es gibt keine Stadt, die das Ziel hat, den Autoverkehr zu erhöhen. Entlang stark befahrener Straßen zu wohnen, wird als Belastung erlebt. Und die Mehrheit der Autofahrenden in Österreich spricht sich für Verkehrsberuhigung in Städten aus.

Der ungebrochene Bevölkerungsanstieg in Städten verlangt nach leistbarer und nachhaltiger Mobilität. Diese sichert Arbeitsplätze, die Lebensqualität und die Teilhabe an der Gesellschaft.

Bürgermeister Dr. Michael Häupl
Präsident des Österreichischen Städtebundes

100 Jahre Österreichischer

Am 24. September 2015 jährte sich die Gründung des Österreichischen Städtebunds zum 100. Mal. Rund um dieses Datum fand eine Reihe von Veranstaltungen statt, um historische Rückschau zu halten und zukünftige Entwicklungen zu diskutieren.

Am 22. und 23. September 2015 wurden organisiert vom Österreichischen Arbeitskreis für Stadtgeschichtsforschung in Kooperation mit dem Österreichischen Städtebund aktuelle Erkenntnisse der Forschung zur historischen Entwicklung von Städtebünden dargestellt. Die Tagung war in die Teile „frühere Entwicklungen“ (Antike bis frühe Neuzeit; inhaltliche Federführung Dr. Ferdinand Opll) und „Entwicklungen in der Neuzeit“ (speziell 19. und 20. Jahrhundert; Federführung Dr. Andreas Weigl) gegliedert.

Ein spezieller Höhepunkt war am 22. September der Abendvortrag von Univ.-Prof. Dr. Peter Johanek aus

Münster mit dem Titel „Städtebünde, Städteverbände und Städteassoziationen in der europäischen Geschichte. Vom politischen Instrument zur Interessensvertretung und Werbegemeinschaft“.

Das Fach-Symposium „100 Jahre Österreichischer Städtebund – sein Beitrag für starke Städte und Gemeinden in Europa“ wurde in Kooperation mit dem KDZ - Zentrum für Verwaltungsforschung unter großer internationaler Beteiligung am Mittwoch, 23. September erfolgreich abgehalten. Zum Symposium wird vom Österreichischen Arbeitskreis für Stadtgeschichtsforschung auch eine wissenschaftliche Publikation erscheinen.



Hannes Swoboda, ehemaliges Mitglied des Europäischen Parlaments (MEP)



Jeremy Smith, ehemaliger Generalsekretär des Rates der Gemeinden und Regionen Europas (RGRE)

Städtebund

Hochkarätige Podiumsdiskussion zum
Thema „Der Beitrag der lokalen
Gebietskörperschaften zur
Europäischen Integration“.



Fotos: Markus Wache



Andreas Kiefer, Generalsekretär des Kongresses
der Gemeinden und Regionen Europas (KGRE)



Thomas Prorok, Stellvertretender
Geschäftsführer und Prokurist des KDZ

Festakt 100 Jahre Städtebund

Im Mittelpunkt der Feierlichkeiten rund um das 100-jährige Jubiläum der Gründung des Österreichischen Städtebundes stand ein Festakt im Kleinen Redoutensaal der Wiener Hofburg.

Unter den zahlreichen geladenen Gästen waren unter anderem Bundespräsident Heinz Fischer, Staatssekretärin Sonja Steßl, Bürgermeister Michael Häupl, Gemeindebund-Präsident Helmut Mödlhammer sowie die Festrednerin, die renommierte Biochemikerin Renée Schroeder. Bei der Eröffnung ging Bürgermeister Michael Häupl, Präsident des Österreichischen Städtebundes, zunächst auf die Lebensumstände vor 100 Jahren ein: denn die wirtschaftliche Notlage und die schwierige Nahrungsmittelverteilung während des Krieges waren zum Zeitpunkt der Gründung des Städtebundes Alltagsrealität. „In den Städten war die Not am Größten und es mussten Lösungen für die Bürgerinnen und Bürger gefunden werden, um die Not zu lindern“, sagte Häupl. Insgesamt 58 Gründungsmitglieder hatte der Österreichische Städtebund, darunter Städte wie Brünn, Marburg und Meran. 1915 stand der Gedanke des „Gemeinwohls vor Ort“ im Mittelpunkt der Beratungen des Städtebundes. Heute wie damals gehe es um das Gemeinwohl der Menschen. Auch heute, 100 Jahre später, sei die Notwendigkeit der Städte als erste Ebene des Staates Lösungen für die tägli-

chen Herausforderungen der Bürgerinnen und Bürger zu finden, groß geblieben.

Thema Flüchtlinge im Mittelpunkt der Reden

In seiner Ansprache ging Häupl auch auf die aktuelle Flüchtlingskrise ein und forderte erneut Hilfe und Akzeptanz für Menschen, die auf der Flucht vor Krieg und Mord sind: „Es steht wohl für uns alle außer Frage, dass wir Menschen, die an Leib und Leben gefährdet sind, Hilfe und Geborgenheit geben. Die momentane Notsituation zeigt deutlich, dass Österreichs Städte und Gemeinden als erste Ebene des Staates wissen, wie Hilfe aussehen muss. Es darf nicht nur darum gehen, die Kriegsflüchtlinge ‚unterzubringen‘, es geht darum, dass diejenigen, die sie aufnehmen, sich um sie kümmern können. Und das bedeutet auch, dass die Helferinnen und Helfer nicht überfordert werden dürfen! Lösungen in Hinblick auf die Verteilung, Versorgung und Integration dieser Menschen sowie die Finanzierung dieser Maßnahmen sind allerdings dringend erforderlich – in ganz Europa. Was Europa braucht, ist Solidarität und gelebte Humanität!“



Nach der Eröffnung fand die Präsentation des Buches „100 Jahre kommunale Interessensvertretung, Österreichischer Städtebund 1915–2015“ mit Historiker Andreas Weigl statt.



Städtebund-Generalsekretär Thomas Weninger mit der Festrednerin und international renommierten Biochemikerin Renée Schroeder.

Fotos: Städtebund/Markus Wache

v.l.n.r.: Gemeindebund-Präsident Helmut Mödlhammer, Städtebund-Präsident Michael Häupl, Staatssekretärin Sonja Steßl, Bundespräsident Heinz Fischer, die Festrednerin und renommierte Biochemikerin Renée Schroeder und Städtebund-Generalsekretär Thomas Weninger.



Bundespräsident Heinz Fischer würdigte neben den Erfolgen des Österreichischen Städtebundes auch den „humanen und eindrucksvollen Umgang“ der Städte mit den Flüchtlingen: es sei eine große Herausforderung für die Hilfsorganisationen, die Freiwilligen und die Städte.

Er selbst, so Fischer, habe einen einfachen Zugang: „Ich halte mir vor Augen, wenn unsere Kinder, unsere Enkelkinder fragen: wie habt ihr euch verhalten, wie die Kriege im Nahen Osten stattgefunden haben, wie die Flüchtlinge gekommen sind? Dann sollten wir nicht in einer Situation sein, wo wir uns unwissend stellen oder Ausreden verwenden, sondern sagen können: wir haben uns bemüht, etwas zu tun, wir haben uns bemüht, nicht wegzuschauen, wir haben uns so verhalten, dass wir uns später in den Spiegel schauen können.“

Gemeindebund-Präsident Helmut Mödlhammer würdigte die gute Zusammenarbeit der beiden Kommunalverbände: „Es ist ein Fest in Erinnerung an die Pioniere, ein Fest für Freunde unter Freunden, ein Fest der Dank-

barkeit“, und beendete seine Rede, an Städtebund-Präsident Michael Häupl gewandt, mit: „Wien ist eine Stadt, die als Hauptstadt der Menschlichkeit bezeichnet werden kann.“

Biochemie-Forscherin und Universitätsprofessorin Renée Schroeder, eine Vorkämpferin für Bildung und Wissenschaft, versuchte in ihrem Festvortrag das Phänomen Stadt an der Frage zu klären, ob es möglich ist, eine Stadt zu planen bzw. die Gesellschaft zu planen. Schroeder: „Aus der Evolution heraus ist Planbarkeit unmöglich. Aber dennoch hat sich der Homo Sapiens immer durchgesetzt. So gesehen haben wir es in der Hand, uns schnell zu zerstören oder den Nachkommen einen Lebensraum zu überlassen, der lebenswert ist und bleibt.“ Schroeder weiter: „Die Evolution hat uns gelehrt, dass Flexibilität wichtig ist. Veränderungen passieren nicht durch Kontinuität, sie entstehen an den Grenzen, wo Reibung stattfindet. Das gilt für die Chemie gleichermaßen wie für das Leben.“

Der Festakt in Bildern ...

Rund 200 Gäste aus Politik, Wirtschaft und Verwaltung gratulierten dem Städtebund. Im Mittelpunkt der Ansprachen standen Themen wie das Gemeinwohl vor Ort, die Herausforderungen der Städte im Umgang mit Flüchtlingen und die Planbarkeit von Städten.







TAGUNG DES RECHTSAUSSCHUSSES IN KAPFENBERG

Kommunale Erfahrungen mit der Verwaltungsgerichtsbarkeit, direkte Demokratie, Abgabenvollstreckung durch Gemeinden, Gemeindeinsolvenz.

Auf Einladung der Stadt Kapfenberg fand die Frühjahrssitzung des Rechtsausschusses am 28. und 29. Mai 2015 in Kapfenberg statt. Nach der Begrüßung durch den Vorsitzenden Erich Hechtner und dem „Hausherrn“, Vizebürgermeister Friedrich Kratzer, erwartete die zahlreich erschienenen TeilnehmerInnen neben zahlreichen kulturellen und gesellschaftlichen Aktivitäten ein informatives Programm und ein lebhafter Erfahrungsaustausch über aktuelle Rechtsthemen.

Verwaltungsgerichtsbarkeit – Erfahrungen im kommunalen Bereich

Ein großer Teil der Veranstaltung war wiederum der aktuellen Thematik „Verwaltungsgerichtsbarkeit“ gewidmet. War in den vorangegangenen Rechtsausschüssen eher die zukünftige Einführung der Verwaltungsgerichtsbarkeit besprochen worden, so näherte man sich diesmal dem Thema aus einem anderen Blickwinkel.

Gemeinsam diskutierte man die kommunalen Auswirkungen

der Verwaltungsgerichtsbarkeit, die nunmehr seit etwas mehr als einem Jahr – seit dem 1. Jänner 2014 – tätig ist.

Als prominente Gesprächspartner waren der Vizepräsident des Bundesverwaltungsgerichts, Michael Sachs, sowie die Präsidenten der Landesverwaltungsgerichte Steiermark, Niederösterreich und Tirol eingeladen.

Direkte Demokratie und Abgabenvollstreckung durch Gemeinden

Der Salzburger Gemeinderat beschloss im April 2013 ein österreichweit einzigartiges Modell für direkte Demokratie. Zehn Prozent der Wahlberechtigten könn(t)en künftig per Volksentscheid die Politik überstimmen. Ein Hintertürchen bleibt allerdings offen. Sollte die Stadt durch eine Entscheidung der BürgerInnen in arge finanzielle Schwierigkeiten geraten, kann der Gemeinderat den Volksentscheid noch kippen.

Der Stadtsenat der Stadt Salzburg verweigerte im Februar 2015 mit den Stimmen von SPÖ und ÖVP sodann die Zustimmung. Knackpunkt war die Frage, ob die BürgerInnen auch auf die Gesellschaften mit Stadtbeteiligung Einfluss nehmen können, wogegen sich SPÖ und ÖVP mit Vehemenz aussprachen.

Weiterer Themenschwerpunkt war „Abgabenvollstreckung und Gemeinden“. In der Regel stellt sich die Situation so dar, dass die Abgabenvorschreibung durch die Gemeinde erfolgt. Wird der rechtskräftig festgelegte Betrag nicht fristgerecht bezahlt, beauftragen einzelne Gemeinden Rechtsanwälte mit der Einbringung der offenen Forderungen.

Nach Ansicht der Volksanwaltschaft und einiger Bezirksverwaltungsbehörden handelt es sich hierbei um eine „Übertragung der Einhebung bzw. Auslagerung von Gemeindeaufgaben“. Die Rechtsanwaltskammer Burgenland entschloss sich deshalb, zur Erlangung von Rechtssicherheit ein Gutachten eines kompetenten Rechtswissenschafters einzuholen, und beauftragte Univ.-Prof. DDr. Heinz Mayer mit der Begutachtung. Diese kam zum Schluss, dass diese Beauftragung unbedenklich ist. Nach Ansicht der Rechtsanwaltskammer Burgenland ist eine solche in vielen Fällen sogar geboten, da es unwirtschaftlich wäre, wenn kostenaufwendig entsprechendes Know-how bei kleineren Gemeinden aufgebaut wird, das nur selten benötigt wird.

Gemeindeinsolvenz und Veröffentlichung von Gemeinderatsprotokollen im Internet

Gegen eine Gemeinde kann eine vollstreckbare Geldforderung nur dann exekutiert werden, wenn die Bezirkshauptmannschaft bestätigt, dass die Exekutionsmaßnahme die Erfüllung der der Gemeinde im Interesse des Gemeinwohles obliegenden Aufgabe

nicht beeinträchtigt.

Umstritten ist die Frage, ob eine Gemeinde insolvent (zahlungsunfähig) werden kann. Der österreichische Gesetzgeber hat es bisher unterlassen, diese Frage gesetzlich zu regeln. In der Literatur wird teilweise für eine beschränkte Insolvenzfähigkeit für Gemeinden plädiert, um den Gemeinden finanziellen Handlungs- und Gestaltungsspielraum auch im Insolvenzfall zu sichern. Der Gesetzgeber täte gut daran, nicht bis zu einem aktuellen Anlassfall zu warten, sondern im Interesse der betroffenen Gemeinden und ihrer BürgerInnen sowie der Gläubiger Insolvenzregeln für Gemeinden zu erlassen.

Aufgrund einer ursprünglich von der Landesgruppe Oberösterreich im Jahre 2013 erhobenen Anfrage zur datenschutzrechtlichen Gültigkeit von Veröffentlichungen von Gemeinderatsprotokollen im Internet sowie der hierbei einzuhaltenden rechtlichen Vorgehensweise wurde seitens des Österreichischen Städtebundes in Zusammenarbeit mit der Stadt Salzburg ein datenschutzrechtliches Gutachten in Auftrag gegeben. Zusätzlich zu diesen datenschutzrechtlichen Fragen wurde auch ein europarechtlicher Exkurs angefügt. Vom Verfasser des Gutachtens wurde sodann in einem interessanten Vortrag die Rechtslage nochmals ausführlich dargelegt. Vom Vorsitzenden und vom Generalsekretär wurden abschließend die aktuellen Themen auf Städte- und Gemeindeebene dargebracht.

Nach der Sitzung unternahmen die TeilnehmerInnen eine interessante Führung durch die Burg Oberkapfenberg.



Kapfenberg



AR KR Ing. Wolfgang Krejcik, BM DI Andrä Rupprechter, GF Mag.^a Elisabeth Giehser, Bgm. a. D. Ing. Josef Moser

10 JAHRE ELEKTROALTGERÄTE-SAMMLUNG – EINE ERFOLGSGESCHICHTE!

Vor zehn Jahren ist die Elektroaltgeräteverordnung (EAG-VO) der EU in Kraft getreten, die eine getrennte Sammlung und Verwertung von Elektroaltgeräten vorschreibt. Zur Umsetzung der EAG-VO wurde in Österreich die Elektroaltgeräte Koordinierungsstelle (EAK) gegründet, die nun ebenfalls auf ein zehnjähriges Bestehen zurückblicken kann.

„Seit zehn Jahren leistet die Koordinierungsstelle hervorragende Arbeit im Bereich der Altgerätesammlung. Es wurden rund 700.000 Tonnen Altgeräte an die entsprechenden Behandlungsbetriebe weitergegeben“, sagte Bundesminister Andrä Rupprechter im Rahmen der Jubiläums-Pressekonferenz der Elektroaltgeräte Koordinierungsstelle.

„Österreich liegt in der Abfallvermeidung international im absoluten Spitzenfeld. Die nachhaltig verwerteten Elektrogeräte dienen der österreichischen Wirtschaft als wertvoller Rohstoff, liefern einen großen Beitrag im Aufbau unserer Kreislaufwirtschaft und entlasten unsere Umwelt durch niedrigere CO₂-Emissionen“, so Rupprechter weiter. „Ein Vergleich, der sicher macht, dass wir auf dem richtigen Weg sind: Für einen Ehering braucht es entweder zehn Tonnen Gold oder zehn Kilogramm Mobiltelefone.“

Zahlen spiegeln Erfolg wider

Seit dem Inkrafttreten der Elektroaltgeräteverordnung bis zum heutigen Tag wurden in Österreich allein im Rahmen der Haushaltssammlung rund 700.000 Tonnen Altgeräte erfasst und an Behandlungsbetriebe weitergegeben. Damit wurden insgesamt rund 240.000 Tonnen Eisen, rund 80.000 Tonnen Kupfer und rund 35.000 Tonnen Aluminium wieder dem Wirtschaftskreislauf zugeführt (Quelle: Universität für Bodenkultur Wien/BOKU). Neben dieser großen Ressourceneinsparung für die österreichische Wirtschaft ergibt das umgerechnet eine Reduktion von rund 750.000 Tonnen CO₂-Äquivalenten für unsere Umwelt. Neben der Entfrachtung der Elektroaltgeräte von Schadstoffen (z. B. Schwermetallen) ist dies der beste Beweis für die Sinnhaftigkeit der getrennten Sammlung von Elektroaltgeräten.

Aktuelle Sammelergebnisse 2014

„Auch das Geschäftsjahr 2014 weist erneut konstant hohe Sammelmengen auf“, berichtete KR Wolfgang Krejcik, Vorsitzender des Aufsichtsrates der Elektroaltgeräte Koordinierungsstelle EAK. Mit einer Sammelmenge von 76.736 Tonnen Haushaltselektro- und Elektronik-Altgeräten sowie 2.096 Tonnen Altbatterien (+ 6,1 Prozent, 2013) ist es in Österreich erneut

gelingen, die Position im europäischen Spitzenfeld zu halten. „Mit 9,13 Kilogramm gesammelter Elektroaltgeräte pro Kopf und Jahr konnten wir die Sammelquote gegenüber dem Vorjahr sogar noch etwas steigern. Besonders erfreulich im Geschäftsjahr 2014 ist der neuerliche Anstieg der Sammelquote bei Kleingeräten. 2006 betrug die Quote bei Kleingeräten 32 Prozent und hat sich bis 2014 mehr als verdoppelt und liegt derzeit bei über 69 Prozent“, ergänzte die Geschäftsführerin der EAK, Elisabeth Giehser.

Gute Basis festigen und ausweiten

Diese im europäischen Vergleich sehr hohe Sammelquote führte der Bundesobmann der ARGE Abfallwirtschaftsverbände, Josef Moser, auf die „beispielhafte Zusammenarbeit der Kommunen mit der Wirtschaft im Bereich der Elektroaltgeräte und Altbatterien zurück. Gleichzeitig liegen die spezifischen Sammel- und Behandlungskosten nach wie vor im unteren Drittel des Europa-Rankings“, so Moser.

Auch der Handel ist mit dem österreichischen Sammelsystem und der hohen Sammelquote zufrieden. „Wir haben in Österreich eine gute Basis geschaffen, die es nun auszuweiten und zu festigen gilt“, betonte KR Wolfgang Krejcik, Vorsitzender des Aufsichtsrates der EAK. Denn die Zielvorgaben der EU und die Anforderungen an Sammelstellen und Sammel-systeme steigen.

Informationsoffensive – Schulkoffer

„In den kommenden Jahren muss es uns gelingen, die Jugend und die städtische Bevölkerung verstärkt ins Boot zu holen“, erörterte die Geschäftsführerin der EAK, Elisabeth Giehser.

Dazu braucht es weiterhin gezielte Informations- und Bewusstseinsarbeit. „Hier konnten bereits sehr schöne Erfolge durch das große Engagement der Abfallberater und die gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit erzielt werden“, so Giehser.

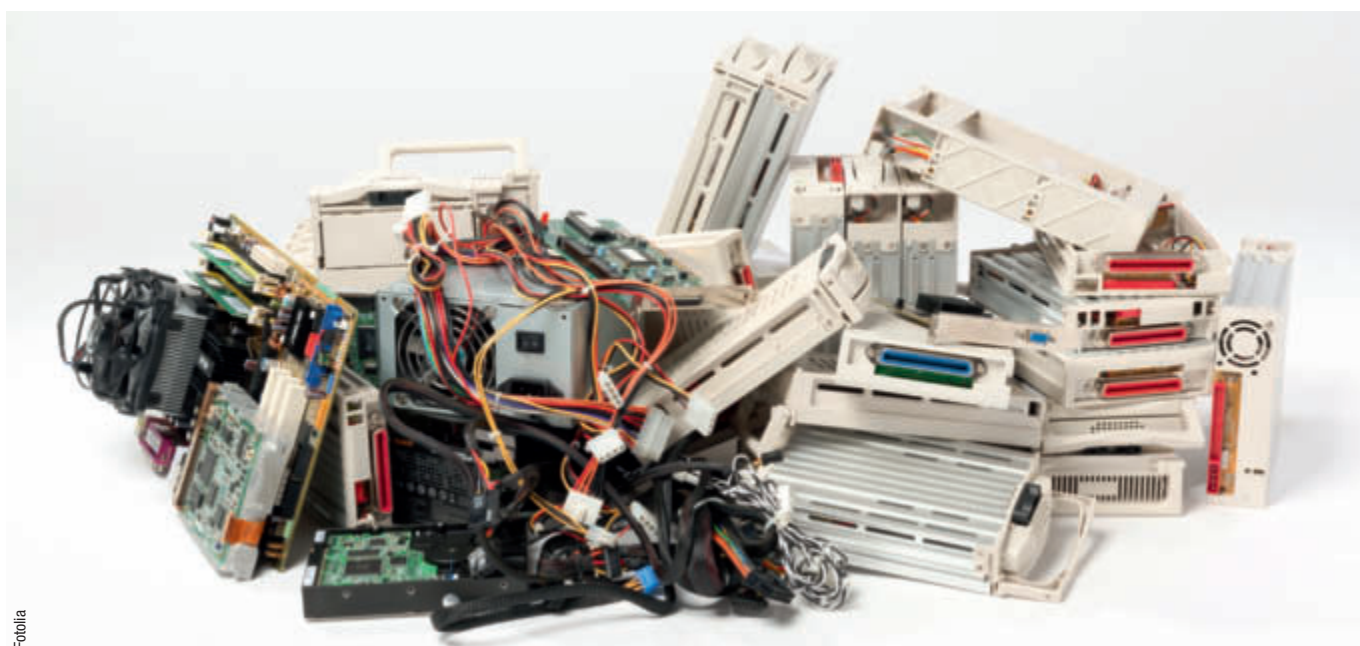
Seit Herbst 2014 wird der neu entwickelte EAG und Altbatterien-Schulkoffer bei den Schulbesuchen der Abfallberater eingesetzt und erfreut sich bei SchülerInnen und LehrerInnen großer Beliebtheit. „Die Nachfrage war so groß, dass in Kooperation mit den pädagogischen Hochschulen im Frühjahr 2015 ein Leihsystem ins Leben gerufen wurde, wodurch die Schulen den Schulkoffer nun kostenlos, direkt ausleihen können. Aufgrund des großen Erfolges und der starken Nachfrage – es sind bereits 130 Schulkoffer bundesweit im Einsatz – wird das Schulkoffer-Projekt fortgesetzt und didaktisch weiterentwickelt“, erklärte Giehser.

Informationsoffensive: Stopp dem illegalen Abfallexport

Ein zweiter bewusstseinsfördernder Themenschwerpunkt wurde 2014 mit der Kampagne „Österreichs Rohstoffe sind kein Müll – Stopp dem illegalen Abfallexport“ gestartet und 2015 fortgeführt. „Damit richten wir einen eindringlichen Appell an die gesamte Bevölkerung, ihre alten Geräte keinesfalls an illegale Sammelbrigaden zu verschenken, die damit wertvolle Rohstoffe ins Ausland verbringen und dort teuer verkaufen“, erklärten Giehser und Krejcik.

Jeder Kühlschrank, jede Waschmaschine, jedes Handy enthält wertvolle Rohstoffe wie z. B. Gold, Aluminium oder Kupfer. „Dabei geht es nicht allein um die Wertschöpfung, die Österreich aus diesen Ressourcen schöpfen kann. Es geht um die Schonung der Umwelt. Nur wer seine alten ausgedienten Geräte zu einer der 2.100 Sammelstellen in Österreich bringt, hat die Sicherheit, dass diese auch einer ordnungsgemäßen, ressourcen- und umweltschonenden Verwertung bzw. Weiterverwertung zugeführt werden“, so der abschließende Appell der EAK-Geschäftsführerin.

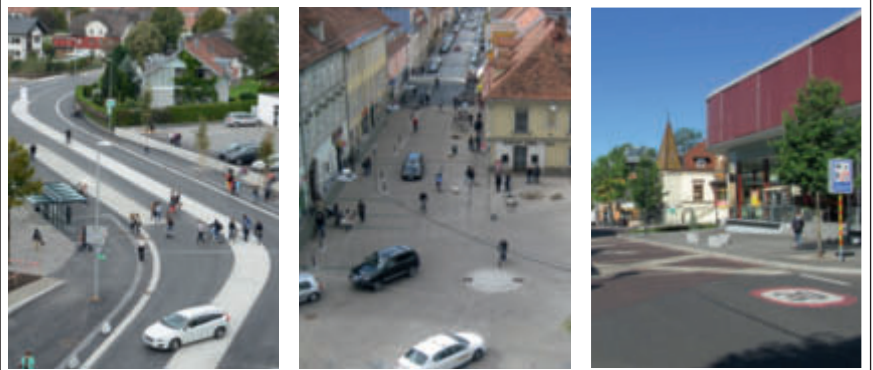
Weitere Presseinformationen stehen unter der Rubrik „PRESSE“ auf der EAK-Website zum Download zur Verfügung: www.eak-austria.at



Fotolia

BEGEGNUNGSZONEN IN ÖSTERREICH – SAMMLUNG & DOKUMENTATION GUTER BEISPIELE

In Österreich haben Städte und Gemeinden seit zwei Jahren die Möglichkeit, Begegnungszonen zu verordnen. Seither haben mehrere Städte bzw. Gemeinden dieses neue Instrument der Straßenverkehrsordnung umgesetzt. walk-space.at führt in Kooperation mit dem bmvit (Verkehrssicherheitsfonds), in Zusammenarbeit mit dem Städtebund, FSV sowie den Bundesländern eine Sammlung guter Beispiele von bereits umgesetzten und verordneten Begegnungszonen in Österreich durch. Die gesammelten Begegnungszonen-Projekte werden anschaulich auf einer Website vorgestellt, ähnlich dem Schweizer Beispiel www.begegnungszonen.ch. Die guten Beispiele werden erstmalig für Österreich auf einer gemeinsamen Plattform samt Projektinformationen präsentiert.



Begegnungszonen in Österreich

Sammlung guter Beispiele, Best-Practice-Dokumentation via Homepage

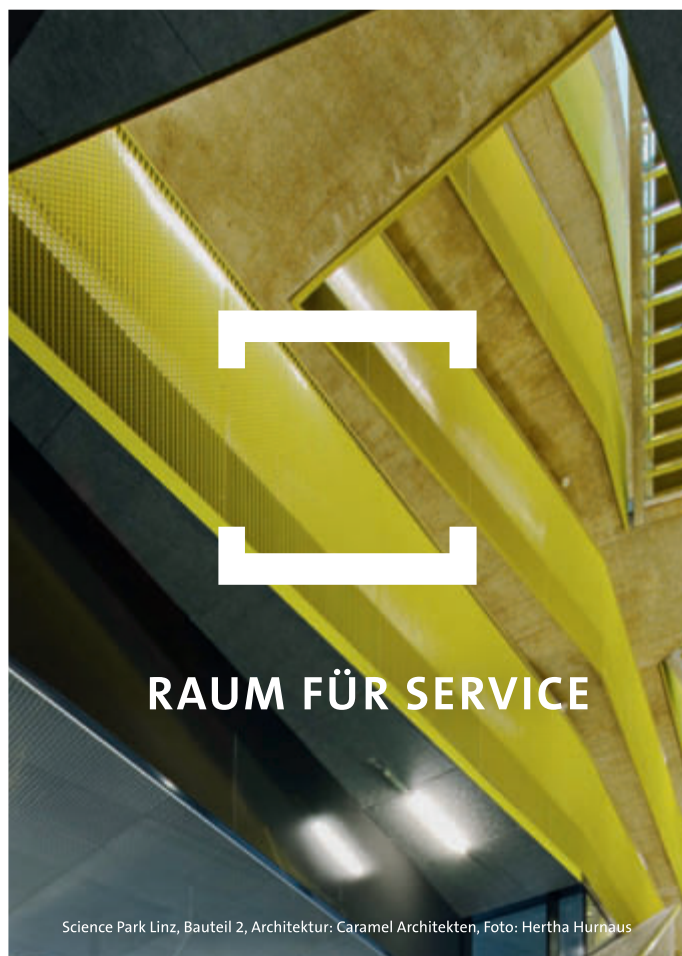


in Kooperation mit
allen Bundesländern



Alle ProjektbetreiberInnen von guten Beispielen sind herzlich eingeladen, Details zu realisierten und verordneten Projekten an begegnungszonen@walk-space.at zu übermitteln.

Projektdetails: www.walk-space.at



Science Park Linz, Bauteil 2, Architektur: Caramel Architekten, Foto: Hertha Hurnaus

BIG

Gemeinsam mit unseren Kunden schaffen wir, die Bundesimmobiliengesellschaft, optimale Wirkungs-, Arbeits- und Lebensräume.

Durch unser holistisches Denken und Handeln sorgen wir für eine effiziente Bewirtschaftung und Betreuung unserer Immobilien - und das in ganz Österreich.

www.big.at

Entgeltliche Einschaltung

SHARED MOBILITY: NUTZEN STATT BESITZEN

Rathaus Graz, 24. November 2015, 9–16 Uhr

Nutzen statt besitzen – so kann das Kernziel der Sharing Community kurz umschrieben werden. Dieser Verhaltenswandel hat weite Teile von Wirtschaft und Gesellschaft erfasst und kann in fast allen Bereichen des täglichen Lebens beobachtet werden. Neue Konsumpraktiken und Geschäftsmodelle sind entstanden und etablieren sich immer mehr – getrieben wird die Evolution der Sharing Community stark durch Informations- und Kommunikationstechnologien, durch die Digitalisierung sowie durch kulturelle Wandlungsprozesse.

Ein Beispiel für die Sharing Community ist die Sharing Mobility – das Angebot reicht hier von Fahrradverleihsystemen und vollflexiblem Carsharing über neuartige Mitfahrdienste bis hin zu organisiertem Parkplatzteilen. Die Sharing Mobility hat bereits jetzt und wird in Zukunft erwartungsgemäß einen immer stärkeren Einfluss auf das Mobilitätssystem haben. Mit der Evolution der Sharing Community und auch der Sharing Mobility gehen Chancen und Risiken für den Mobilitätssektor einher, welche erkannt und mit den verkehrspolitischen Zielsetzungen der Städte, Regionen und Länder in Einklang gebracht werden müssen. Das Angebot an Sharing-Modellen ist bereits sehr umfassend, einzelne Städte und Regionen verfügen über

Pläne zur Förderung der Sharing Mobility, andere suchen Kooperationsmöglichkeiten und Wege zur Etablierung geteilter Mobilität – oft scheitert eine nachhaltige Einführung von Sharing Mobility jedoch aufgrund von fehlenden Informationen über die Wirkungen und Potenziale der einzelnen Angebote, der fehlenden Integration in das Gesamtmobilitätssystem und auch aufgrund von Rechtsunsicherheiten.

Diese CIVINET@Work-Veranstaltung möchte nicht nur die Evolution der Shared Mobility, sondern auch die Wachstumsfelder der Mobilität in Bezug auf dieses Thema beleuchten, gute Beispiele aus dem deutschsprachigen Raum als auch darüber hinaus präsentieren sowie rechtliche und ökonomische Aspekte beleuchten. Das CIVINET Deutscher Sprachraum und seine Partner freuen sich darauf, Sie bei der Veranstaltung begrüßen zu dürfen!

Diese Veranstaltung wird in deutscher Sprache abgehalten und richtet sich an alle Interessierten an diesem Thema! Die Teilnahme ist kostenlos, doch aus organisatorischen Gründen ist eine verbindliche Registrierung bis zum 10. November 2015 notwendig.

Weiterführende Informationen finden Sie unter
www.civitas.eu/civinet/civinet-deutscher-sprachraum

DANKE, TRAISKIRCHEN!

Über 5.000 Menschen waren bei der großen Solidaritätsveranstaltung „Danke, Traiskirchen“ am 19. September 2015 mit dabei.

Bürgermeister Andreas Babler: „Es ist uns damit das größte Event in der Stadtgeschichte Traiskirchens gelungen. Das war großartig.“ Künstler wie Josef Hader, die Wiener Sängerknaben, Johann Sebastian Bass, Marianne Mendt und Schauspieler Gregor Seberg bedankten sich bei den Einwohnern der Stadt



für ihre enorme Hilfsbereitschaft. Darüber hinaus wurde auch den Einsatzorganisationen, der Feuerwehr, der Polizei und dem Samariterbund öffentlich gedankt. Sie leisteten und leisten sicherlich Überdurchschnittliches. Zusätzlich wurden auch viele Beispiele gebracht und Initiativen vorgestellt, die versuchen selbst in dieser angespannten und schwierigen Situation etwas Positives im Flüchtlingsbereich beizutragen.

Näheres unter: www.traiskirchen.gv.at

Infrastrukturausbau ist eine Investition in die Daseinsvorsorge

Verkehrsminister Alois Stöger hat eine klare Vorstellung, wie sich die Infrastruktur in Österreich entwickeln soll: leistungsfähige Verbindungen auf der Straße, der Schiene und der Datenautobahn, starker Öffentlicher Verkehr und eine enge Verschränkung aller Netzwerke finden sich in den Planungen seines Ressorts.

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Insgesamt drei Milliarden Euro investiert das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie allein im Jahr 2015 in den Ausbau und Instandhaltung von Straße und Schiene.

„Die Qualität unseres Wirtschaftsstandorts ist von leistungsfähigen und sicheren Verkehrsnetzen abhängig. Dazu gehört ein gut ausgebautes Straßennetz genauso wie eine leistungsstarke Schieneninfrastruktur“, erklärte Stöger im Rahmen des 100. Fachausschusses für Verkehrsangelegenheiten des österreichischen Städtebundes in Linz. Mit dem konsequenten Infrastrukturausbau setzt das bmvit auch wertvolle Impulse für Wirtschaftswachstum und Beschäftigung in Österreich. Rund 50.000 Arbeitsplätze werden durch diese Infrastrukturinvestitionen bereits in der Bauphase gesichert.

Mobilität sei ein Ausdruck von Freiheit, erklärte der Infrastrukturminister weiter: „Der uneingeschränkte Zugang zu Mobilität ist eine Frage der Gleichheit und Gerechtigkeit. Wir arbeiten kontinuierlich daran, zukunftsfähige und vernetzte

Lösungen zu entwickeln, um den Bedürfnissen der Menschen zu entsprechen.“ Eine große Herausforderung ertet Stöger in stark wachsenden Städten wie Wien oder Linz. Die Mobilität in urbanen Räumen befindet sich derzeit im Wandel. „Die wesentliche Frage für die „smarten Städte“ ist, wie wir urbane Mobilitätsformen wie Fuß-, Rad- und E-Mobilität sowie den Öffentlichen Verkehr noch stärker in den Mittelpunkt rücken können“, skizziert Stöger die Entwicklung in den Ballungsräumen.

Die jüngste Förderzusage der EU-Kommission belegt darüber hinaus deutlich, dass die Ausbauprojekte des bmvit auch eine europäische Dimension haben. Österreich erhält knapp 700 Millionen Euro für den Ausbau grenzüberschreitender Infrastrukturprojekte. Aus den vielen geförderten Projekten ragt der Brenner-Basis-Tunnel heraus, für den von europäischer Seite insgesamt 1,18 Milliarden Euro zur Verfügung gestellt werden. „Das ist ein klares Bekenntnis der Europäischen Union zum Ausbau der großen Bahnkorridore und zur umweltfreundlichen Schiene. Das zeigt auch deutlich, dass unsere Verkehrsplanung die internationalen Ansprüche erfüllt und wir mit unseren Ausbauplänen auf dem richtigen Weg sind“, so Stöger. Das zeigen auch die jährlich wachsenden Fahrgastzahlen auf der Schiene. 1.425 Kilometer legten die Österreicherinnen und Österreicher im Durchschnitt im Jahr 2013 mit der Bahn zurück, während der europäische Durchschnittswert lediglich bei 978 Kilometer

pro Person lag. Damit ist Österreich in der EU die klare Nummer 1 beim Bahnfahren. „Wir haben die Bahn zur echten Alternative entwickelt und werden unser Angebot weiter verbessern. Von der verbesserten Anbindung der Bahn an den Wiener Flughafen bis zum laufenden Ausbau des integrierten Taktfahrplans setzen wir neue Maßstäbe, von denen alle Österreicherinnen und Österreicher profitieren. Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Menschen, und dafür brauchen wir einen starken Öffentlichen Verkehr“, so Stöger weiter.

Neben dem Ausbau der Schienenverbindungen steht für den Infrastrukturminister auch die Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger im Vordergrund: „Meine Vision ist, dass die Öffentlichen Verkehrsmittel eng miteinander verschränkt werden und dass alle Menschen leichten Zugang zu diesen Netzen haben.“ Auch diese Vernetzung wird durch das bmvit mit Projekten wie der Verkehrsauskunft Österreich (VAO) gefördert. Die VAO verknüpft alle Verkehrsträger und fasst sie in einer Plattform zusammen. In die Routenplanung werden alle Verkehrsarten einbezogen: Bahn, Bus, Auto, Fahrrad, städtischer ÖV und auch zu Fuß gehen – die VAO ist dadurch in ganz Österreich anwendbar, über Länder- und Verkehrsgrenzen hinweg. „Wenn wir alle Mobilitätsanbieter untereinander verbinden können, wird der Öffentliche Verkehr attraktiver und damit für viele zur Alternative zum eigenen Auto. Selbst wenn das Auto dann nur auf einer Teilstrecke stehengelassen wird, bringt das schon positive Effekte für die Umwelt. Ein optimaler Mix aus Öffentlichem Verkehr und Individualverkehr bringt allen



v.l.n.r.: Generalsekretär des Österreichischen Städtebundes Thomas Weninger, Linzer Vizebürgermeisterin Karin Hörzing, Infrastrukturminister Alois Stöger.



Mobilität ist ein Grundbedürfnis. Der Öffentliche Verkehr wird weiterhin ausgebaut – Schwerpunkte sind Erreichbarkeit und Leistbarkeit.

Verkehrsteilnehmerinnen und Teilnehmern spürbare Vorteile“, ist Stöger überzeugt. Initiativen wie die VAO machen aber auch deutlich, dass leistungsfähige Datenleitungen inzwischen genauso wichtig geworden sind wie Straße und Schiene. „Alle zwei Jahre verdoppelt sich die Datenmenge, das ist eine enorme Herausforderung für die Datennetze“, betonte der Minister. Dabei sind noch immer 30 Prozent der österreichischen Bevölkerung nicht mit Hochleistungsinternet versorgt. Der Breitbandausbau wird daher rasch vorangetrieben – bis 2020 soll Österreich flächendeckend über Highspeed-Internet verfügen. Dabei geht es nicht nur um Technologie, sagte Stöger: „Mit dem flächendeckenden Breitband-Ausbau verbinden wir die Menschen – innerhalb von Österreich ebenso

wie mit der ganzen Welt. Wir ermöglichen ihnen, zu leben, zu arbeiten, zu lernen wo und wie sie wollen. Es darf etwa für Studierende kein Nachteil sein, wenn sie sich von der Südsteiermark aus für eine Lehrveranstaltung anmelden wollen; es darf auch für einen Betrieb keine technologischen Hürden geben, wenn er sich in einer entlegenen Region ansiedeln möchte. Breitband ist mehr als Kabel und Masten: Es eröffnet den Österreicherinnen und Österreichern die ganze Bandbreite des Lebens.“ Insgesamt stellt das bmvit eine Milliarde Euro für den Ausbau von ultraschnellem Internet zur Verfügung. In einem ersten Schritt können sich Gemeinden um die sogenannte Leerrohrförderung bewerben. Das bedeutet: Wenn kommunale Bauvorhaben zur kostengünstigen Mitverlegung von Tele-

kommunikationsinfrastruktur dienen, können sie für eine Förderung eingereicht werden. Das Leerverrohrungsprogramm wird in zwei Tranchen ausgeschrieben. Die Ausschreibung für die erste Tranche endete am 31. August 2015. Insgesamt wurden 45 Anträge – an denen sich 100 Gemeinden beteiligten – genehmigt und 16,8 Mio. Euro Förderungssumme zugesichert, sowie 130 Förderanträge gestellt und 170 Erstberatungen durch das Infrastrukturministerium durchgeführt. „Wir haben das Leerverrohrungsprogramm in zwei Phasen geteilt, um den Gemeinden, die in den Planungen schon voraus waren, entgegenzukommen. Im Herbst gibt es dann eine zweite Chance für Gemeinden, die sich noch auf den Breitbandausbau vorbereiten müssen“, erklärte Stöger abschließend. ■

Wer zahlt den städtischen Personennahverkehr?

Die österreichischen Städte investieren in hohem Maße in den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und tragen dabei eine immer größer werdende Finanzierungslast. Es ist ein schwieriges Unterfangen, die komplexen Finanzierungsverflechtungen im städtischen ÖPNV darzustellen und hier eine gesamthafte Sichtweise zur finanziellen Situation zu erhalten.

Dr.ⁱⁿ Karoline Mitterer, KDZ - Zentrum für Verwaltungsforschung

Im Rahmen einer Studie für den Österreichischen Städtebund hat sich das KDZ mit den Finanzierungsverflechtungen und -notwendigkeiten im städtischen ÖPNV auseinandergesetzt.¹

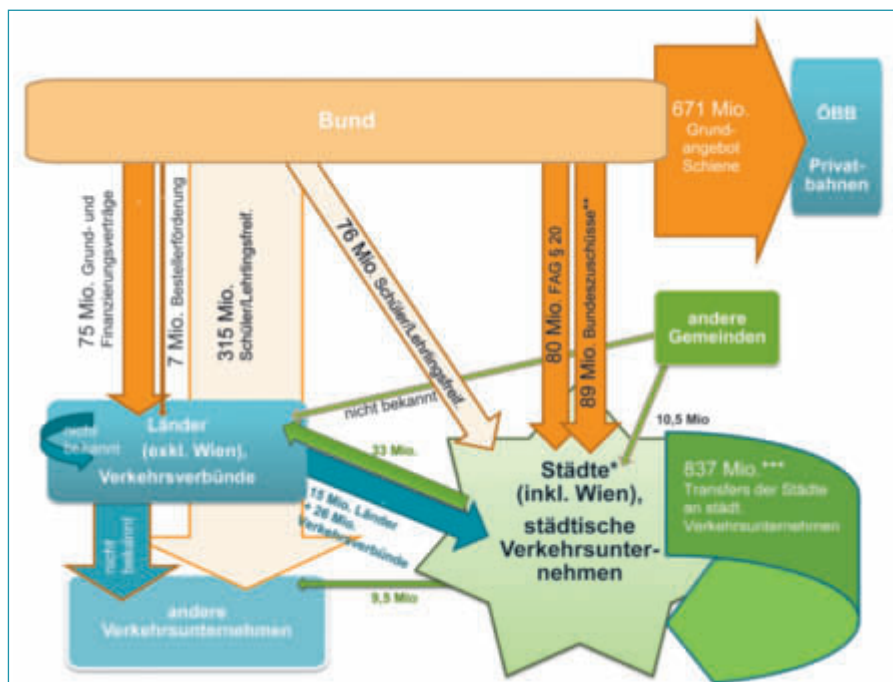
Vielfältige Akteure und Finanzierungsverflechtungen

Grundsätzlich tragen alle drei Gebietskörperschaftsebenen zur Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) bei (Abbildung 1). Der Bund finanziert einerseits das Grundangebot Schiene (671 Mio. Euro im Jahr 2013), andererseits werden

im Rahmen der SchülerInnen- und Lehrlingsfreifahrt (392 Mio. Euro) wesentliche Mittel für den ÖPNV bereitgestellt. Hinzu kommen Transfers für die Grund- und Finanzierungsverträge (75 Mio. Euro) sowie die Bestellerförderung (7 Mio. Euro), welche an die Länder, Verkehrsverbünde bzw. Verkehrsunternehmen gehen. Im Rahmen des Finanzausgleichs (§ 20 FAG 2008) werden den Städten rund 80 Mio. Euro zur Verfügung gestellt, hinzu kommen projektspezifische Bundeszuschüsse (89 Mio. Euro), beispielsweise für den U-Bahn-Bau in Wien. Zusätzlich be-

stehen Finanzierungsbeiträge der Länder, welche an die Verkehrsverbünde, teilweise auch direkt an Städte (15 Mio. Euro) gehen. Es bestehen Transfers von den Verkehrsverbünden an städtische Verkehrsunternehmen bzw. Städte (26 Mio. Euro), welche vorrangig der Bestellung von Verkehrsdienstleistungen dienen. Hinsichtlich der Transferbeziehungen zwischen Ländern, Verkehrsverbünden und Verkehrsunternehmen besteht keine Datentransparenz, da diese Daten von den Ländern bzw. Verkehrsverbünden nicht zur Verfügung gestellt wurden. Schließlich nehmen die Städte einen wesentlichen Teil der Finanzierung des ÖVs in Österreich wahr. Die Transfers von den Städten an die städtischen Verkehrsunternehmen liegen bei 837 Mio. Euro. Davon entfällt der Großteil (715 Mio. Euro) auf die Stadt Wien.

Abbildung 1: Finanzierungsverflechtungen im städtischen ÖV, 2013



Anmerkungen: Transferströme sind nicht transferbereinigt.

* Städte über 30.000 EW zzgl. Bregenz sowie exkl. Sankt Pölten und Steyr. ** davon 82 Mio. Euro Bundeszuschuss U-Bahn Wien *** davon 715 Mio. Euro Wien.

Quelle: BMVIT: Finanzierung ÖPNV 2013; KDZ: Erhebung der ÖPNV-Transferströme der Städte über 30.000 EW; KDZ: eigene Darstellung, 2015.

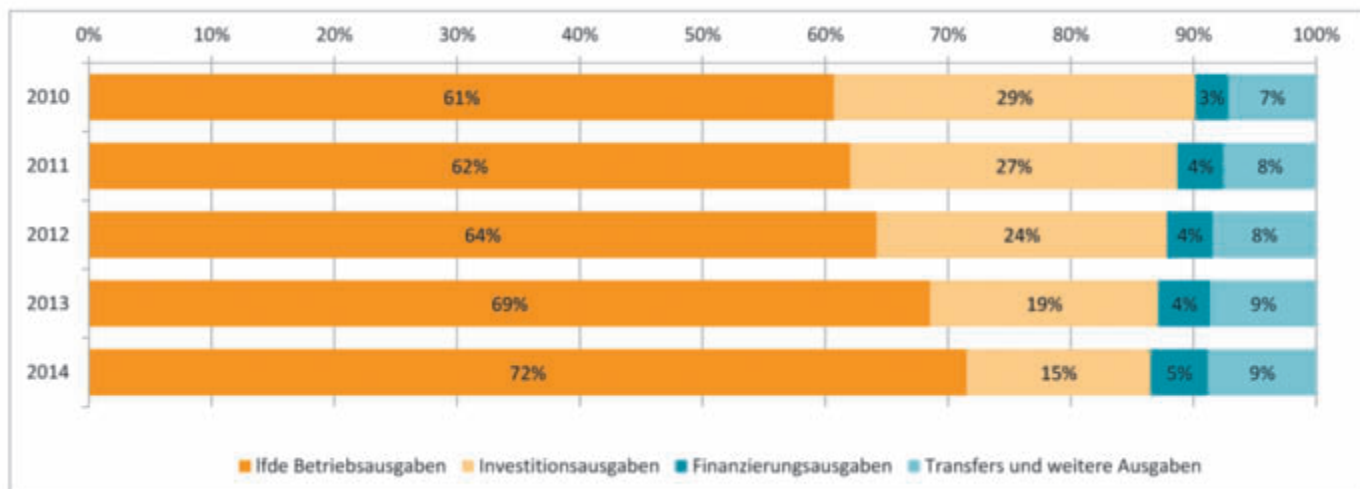
Städte sind wichtige Partner im ÖPNV

Mit dem städtischen ÖPNV nehmen die Städte eine wichtige regionale Versorgungsfunktion wahr. So profitiert nicht nur die stadteigene Bevölkerung von den Angeboten des städtischen ÖPNV, sondern sie kommen einer gesamten Region zugute. Das Angebot im ÖPNV reicht über Straßenbahnen, O-Busse und Autobusse bis hin zu Citybussen.

Gefahr eines Investitionsrückstaus

Im Rahmen der Studie wurden die Einnahmen, Ausgaben sowie der Zuschussbedarf der Städte für den ÖPNV erhoben. Bei der Erhebung wurden sämtliche Städte über 30.000 EinwohnerInnen sowie die österreichischen Landeshauptstädte miteinbezogen.² Die Erhebung erfasst sowohl die Städte selbst, als auch die gemeindeeigenen

Abbildung 2: Ausgabenstruktur der Städte über 30.000 EW und gemeindeeigenen Gesellschaften im ÖPNV – exkl. Wien



Quelle: Befragung unter Mitgliedern des ÖStB. KDZ: eigene Berechnungen, 2015.

ÖPNV-Gesellschaften im Zeitraum 2008 bis 2014. Die konsolidierten und transferbereinigten³ Ausgaben im ÖPNV (ohne Wien) haben sich von 2008 bis 2014 um 13 Prozent erhöht. Bei den Ausgaben ist jedoch erkennbar, dass die laufenden Betriebsausgaben um insgesamt 25 Prozent gestiegen sind, wohingegen sich bei den Investitionsausgaben deutliche Schwankungen mit einer grundsätzlich rückgängigen Tendenz zeigen (-30 Prozent). Insgesamt ist der Anteil der laufenden Betriebsausgaben an den gesamten Ausgaben von 2010 auf 2014 von 61 Prozent auf 72 Prozent gestiegen. Die Investitionsausgaben verloren hingegen 14 Prozentpunkte (Abbildung 2). Der Investitionsrückgang ist nicht zuletzt ein Ergebnis der immer enger werdenden finanziellen Möglichkeiten der Städte, wodurch die Gefahr eines Investitionsrückbaus entsteht.

Deutlicher Anstieg des Zuschussbedarfs

Hingegen stiegen die Einnahmen (ohne Wien) seit dem Jahr 2008 um nur 4 Prozent. Um die steigenden Ausgaben zu decken, mussten die allgemeinen Deckungsmittel kontinuierlich erhöht werden. Der konsolidierte und transferbereinigte Zuschussbedarf erhöhte sich daher um 36 Prozent von 106 Mio. Euro im Jahr 2008 auf 134 Mio. Euro im Jahr 2014. Bestand 2008 ein Zuschussbedarf von nur 28 Prozent der Ausgaben, so erhöhte sich der Zuschussbedarf bis zum Jahr 2014 auf 34 Prozent der Ausgaben.

Zukünftige Investitionen

Auch für die Zukunft sind deutliche Investitionen geplant. Hier besteht ein deutlicher Nachholbedarf aufgrund der rückgängigen Investitionen der Vorjahre. Die Investitionen in den Städten werden dabei einerseits für betriebsnotwendige Investitionen (Sanierung, Bestand Fahrzeuge), andererseits für zusätzliche Investitionen (Ausbau von Team und Fahrzeugen bzw. Strecken) verwendet. Treibende Kraft ist hierbei die steigende Bevölkerungsentwicklung in den Städten, aber auch im Stadt-Umland. Hinzu kommen die Ausgaben für den laufenden Betrieb, die aufgrund der hohen Personalintensität eine deutliche Dynamik aufweisen.

Planbarkeit von Förderungen

Als große Schwierigkeit wird die zukünftige Entwicklung der Bundes- und Landeszuschüsse gesehen. Hier mangelt es an Planbarkeit und es wird grundsätzlich eine Reduktion der Bundes- und Landeszuschüsse befürchtet. In den Städten wird erwartet, dass sich der aktuelle Trend fortsetzt und sich die Finanzierungslast weiter zulasten der Städte entwickeln wird.

Veränderungsbedarf

Im Rahmen der Studie wurden von den Städten die folgenden Aspekte genannt, die jedenfalls verändert werden sollten:

- Gemeinsame ÖPNV-Strategie von Bund, Ländern und Gemeinden. Dies soll zu einer zukunftsgerichteten Finanzierung und zur Weiterentwicklung nachhaltiger Mobilitätssysteme (v. a. in Städten) führen.;

- Gewährleisten der Planungs- und Finanzierungssicherheit für den städtischen ÖPNV. Längerfristige und verbindliche Förderungszusagen von Seiten des Landes und des Bundes;
- Fixieren der Aufgabenträgerschaft für innerstädtischen ÖPNV bei Städten und Gemeinden;
- Dauerhafte Kofinanzierung der Aufgabenträgerschaft der Städte, z. B. durch den Bund über das Finanzausgleichsgesetz;
- Völlige Transparenz der Förderungen durch Bund und Länder im gesamten Öffentlichen Verkehr.

Finanzierung des städtischen ÖPNV sichern

Um auch in Zukunft die Finanzierbarkeit des städtischen ÖPNV zu sichern, ist ein koordiniertes Vorgehen zwischen allen Beteiligten notwendig. Optimal wäre eine vollständige Transparenz der Transferströme im Öffentlichen Verkehrsbereich, eine gemeinsame ÖPNV-Strategie der Gebietskörperschaften und eine verbesserte Planungs- und Finanzierungssicherheit für die Städte. Der bisherige Trend, dass ein immer größerer Teil der Ausgaben von den Städten bezuschusst werden muss, sollte beendet werden. ■

¹ Mitterer et.al.: Finanzierungsströme im städtischen ÖPNV. Finanzierungsverflechtungen und Finanzierungslücken. Wien 2015.

² Die nachfolgenden Ergebnisse betreffen alle Städte über 30.000 EW (inkl. Wien) und Landeshauptstädte – ausgenommen Sankt Pölten, Steyr, und Eisenstadt.

³ Konsolidierung von Daten der Städte und städt. Gesellschaften. Transferbereinigung um Transferflüsse zwischen Städten und städt. Gesellschaften.

Europäische Mobilitätswoche und autofreier Tag

Frühstücken auf autofreien Straßenabschnitten, Straßenmal-Wettbewerbe, SternRADLn, Regionalbahntag, ÖBB-VorteilsCard gratis zum Kennenlernen und 10 Prozent Rabatt auf Fahrräder, -anhänger und E-Bikes – die Mobilitätswoche 2015 zeigte dieses Jahr zum 16. Mal, wie vielfältig und attraktiv ein autofreier Lebensstil sein kann!

DIⁿ Irene Schrenk, Klimabündnis Österreich

Die weltweit größte Kampagne für Sanfte Mobilität – die Europäische Mobilitätswoche von 16. September bis zum Autofreien Tag am 22. September – war auch bei der 16. Auflage in Österreich ein großer Erfolg! Mehr als 450 Gemeinden und Städte nahmen dieses Jahr wieder mit mehr als 1.000 Aktivitäten teil. Organisiert wurde der österreichische Teil der Kampagne von Klimabündnis mit Unterstützung des BMLFUW und der ÖBB-Personenverkehr AG. Heuer stand die Europäische Mobilitätswoche unter dem Motto „wähle–wechsle–kombiniere“, das die Multimodalität, also

die gute Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger, in den Vordergrund stellte. Das diesjährige Motto ermutigte dazu, über die Vielzahl der zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel nachzudenken. Der Grundgedanke dabei: Indem wir uns bewusst für umweltfreundliche Verkehrsmittel entscheiden und diese intelligent kombinieren, können wir nicht nur Geld sparen, sondern auch unsere Gesundheit stärken und das Klima schonen. Und: Wir gewinnen Zeit – während einer Fahrt mit den Öffentlichen Verkehrsmitteln lässt es sich z.B. bequem im Lieblingsbuch schmökern oder am Handy surfen.

Ziel der Kampagne war es somit, GemeindegängerInnen in ganz Österreich bewusst die Vorzüge eines autofreien Lebensstils aufzuzeigen und diese dazu zu motivieren, einmal andere Möglichkeiten der Fortbewegung – wie zu Fuß gehen, Radfahren und Öffentliche Verkehrsmittel – auszuprobieren.

Die Europäische Mobilitätswoche auf Schiene: 4. Österreichischer Regionalbahntag am 19.9.2015

Mit dem 4. Österreichischen Regionalbahntag am 19. September 2015 und der Regionalbahn-Tagung am 21. September



in Feldkirchen in Kärnten kam die Europäische Mobilitätswoche im wahrsten Sinne des Wortes richtig auf Schiene. Dank der Bahnexkursion mit dem ÖBB-Sonderzug von Klagenfurt über St. Veit/Glan nach Feldkirchen und retour im neuen cityjet wurden die Vorteile einer attraktiven Regionalbahn bereits im Vorfeld für die TagungsteilnehmerInnen „erfahrbar“. Der cityjet wurde erstmals in Kärnten eingesetzt und die BahnfahrerInnen konnten sich von den Vorzügen des neuen cityjet persönlich überzeugen: attraktive Innenraumgestaltung mit verstellbaren Sitzen und klappbaren Tischen, Steckdosen am Platz, Mehrzweckbereiche z.B. für Fahrräder, niveaugleicher Einstieg und vieles mehr. Unter www.regionalbahn.at sind die Videos der Vortragenden abrufbar. Klimabündnis organisierte diese Tagung mit Unterstützung vom BMLFUW und in Kooperation mit den ÖBB, dem Land Kärnten und der Gemeinde Feldkirchen.

Die Bandbreite aller in Österreich durchgeführten Gemeindeaktionen reichte von Rad-Sternfahrten z.B. SternRADLn zur ersten Linzer RAD-ParADE über organisierte Pendlerfrühstücke als Dankeschön-Aktion in Öffentlichen Verkehrsmitteln bis hin zu Mobilitätsfesten: wie „Rasen am Ring“ am 22. September auf der Wiener Ringstraße.

Den Öffentlichen Raum und im Besonderen den Ort „Straße“ einmal in vollem Ausmaß für eigene Zwecke nutzen zu können, ohne dabei auf motorisierten Individualverkehr Rücksicht nehmen zu müssen, ist besonders für Kinder eine positive Erfahrung. Der Ort „Straße“ wird neu erlebbar und erfahrbar. Der Straßenmal-Wettbewerb „Blühende Straßen“, der heuer unter dem Motto „Kinder, lasst die Straßen erblühen!“ stand, hat in vielen Gemeinden im wahrsten Sinne des Wortes für mehr Farbe im grauen Straßenverkehr gesorgt. Und nicht nur die zahlreichen am Malen beteiligten Kinder erfreut, sondern sowohl die Kinder als auch Erwachsene dazu angeregt, über die Verteilung der Verkehrsflächen auf Straßen nachzudenken und nach positiven Veränderungsmöglichkeiten zu suchen.

Radfahren schon das Klima und hält fit. So wurden auch heuer wieder Radshops in

ganz Österreich wieder zur Teilnahme an der Radhandel-Bonusaktion der Wirtschaftskammer Wien eingeladen. Insgesamt gewährten 36 Radshops 10 Prozent Rabatt auf Fahrräder, -anhänger und Pedelecs.

Weitere Aktivitäten, die vor allem durch ihre Kreativität hervorstachen und auch den Humor nicht zu kurz kommen ließen: Als Zebras verkleidete Kinder mit Polizeikapperln waren am 16. September auf der Ottakringer Straße im 16. Wiener Gemeindebezirk unterwegs, um die AutofahrerInnen deutlich auf den Fußgeherübergang hinzuweisen. Titel der Aktion: „STOP! Zebrastreife unterwegs“.

„Frühstücken Sie mit uns ruhig auf der Triesterstraße“: Unter diesem Motto luden die VertreterInnen der Gemeinde Wiener Neudorf am 20. September von 10 bis 12 Uhr zur Information, Demonstration und zum Straßenmalen ein. Die Triesterstraße wurde für diese Aktion im Stadtkern für den Autoverkehr gesperrt.

Mit einem witzig-kreativen Wortspiel punktete auch die Aktion der Wirtschaftskammer Wien: Wiener Bäckermeister boten ihren KundInnen während der Mobilitätswoche speziell angefertigtes „Gehbäck“ in eigens dafür kreierten Sackerln an.

Der Höhepunkt: Autofreier Tag, 22. September 2015

In zahlreichen Städten und Gemeinden wurden am internationalen Autofreien Tag, dem 22. September 2015, Zonen für den Großteil des Tages für den motorisierten Individualverkehr gesperrt. Nur FußgängerInnen, RadfahrerInnen und Öffentliche Verkehrsmittel waren zugelassen. In einigen Städten und Gemeinden wurde ein Rollrasen aufgelegt und auf diese Weise zum gemütlichen Verbleiben auf ansonsten stark von Autos frequentierten Verkehrsflächen eingeladen. So auch das Team von „Rasen am Ring“, das die Wiener Ringstraße wieder in eine große Picknickwiese mit Liegestühlen und Hängematten verwandelte.

In vielen Gemeinden wurden wieder attraktive Give-aways wie das bewährte Bonusheft und der „Autofrei genießen“-Bio-Knabbermix bei Mobilitätsfesten, Sternradfahrten oder auf Bahnhöfen verteilt.

Außerdem konnten die BürgerInnen der Gemeinden, die sich an der Europäischen Mobilitätswoche 2015 beteiligten, eine Versicherung für Nicht-Motorisierte für ein Jahr gratis in Anspruch nehmen.

Seit ihrer Initiierung durch die Europäische Kommission im Jahr 2000 ist der Einfluss der Europäischen Mobilitätswoche stetig gewachsen, sowohl in Europa als auch weltweit. So nahmen 2015 knapp 1750 Städte und Gemeinden aus 43 Ländern teil. Österreich war heuer mit 450 Städten und Gemeinden wieder prominent vertreten, das heißt, mehr als 20 Prozent aller österreichischen Städte und Gemeinden nahmen an dieser Aktion teil.

Was ist nun das Erfolgsgeheimnis der Europäischen Mobilitätswoche in Österreich? Die intensive Zusammenarbeit mit den Gemeinden und Regionen, attraktive und leicht zugängliche Serviceangebote zur Information und Bewerbung, persönliche Beratung durch die Regionalstellen von Klimabündnis, die Einbindung von Unternehmen (RadhändlerInnen, Alpine Pearls, Österreichische Nationalbank,...) und die Kooperation mit langjährigen Partnern sowohl aus dem Mobilitätsbereich (z.B. klimaaktiv:mobil, ÖBB-Personenverkehrs AG, Verkehrsverbünde der Länder) als auch aus anderen Bereichen (z.B. die Wirtschaftskammer Wien). 2015 nahmen mehr als 60 österreichische Unternehmen an der Mobilitätswoche teil.

Zusammenfassend ist Österreich im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche ein absolutes Erfolgsmodell, das einerseits eine Vielzahl an Gemeinden und Städten zur Teilnahme motiviert, aber auch darüber hinausgehend Unternehmen und Schulen zum Mitmachen einlädt und damit federführend an der Weiterentwicklung der Europäischen Mobilitätswoche mitarbeitet. ■



Mensch – Mobilität – Umwelt: Mehr als nur drei Schlagwörter

Die Forschungsgesellschaft Mobilität (FGM) mit Sitz in Graz arbeitet im Sinne des Umweltschutzes für nachhaltige Entwicklungen im Bereich der Mobilität. Flexible, interdisziplinäre Teams mit jahrelanger Erfahrung bilden das Herzstück der FGM.

Fred Dotter, Karl-Heinz Posch, Robert Pressl, Julia Zientek, FGM - Forschungsgesellschaft Mobilität

Das spiegelt sich an der Teilnahme an über 200 nationalen und internationalen Forschungsprojekten wider, an welchen die FGM als Koordinatorin und Partnerin in den Bereichen Forschung, Beratung, Ausbildung und Projektumsetzung teilnahm. Des Weiteren verfügt die Forschungsgesellschaft Mobilität im Verkehrs- und Mobilitätsbereich über einen einzigartigen Zugang zu europaweit tätigen Forschungs- und Entwicklungsnetzwerken, wie das CIVINET Deutscher Sprachraum zeigt. Zudem entwickelt die FGM europäische Ansätze weiter, passt diese an individuelle Bedürfnisse an und setzt diese auch regional um, wie zum Beispiel im Projekt Push&Pull. Unter Anwendung von Kreativitäts-, Bewertungs- und Analysemethoden werden Projekte umgesetzt, die sich unter anderem auch dem Thema der nachhaltigen Mobilitätspläne widmen, wie zum Beispiel ENDURANCE oder ADVANCE.

Das CIVINET Deutscher Sprachraum setzt sich für eine Verbesserung der Lebensqualität und der Lebensbedingungen in Städten ein.

Die Europäische Kommission hat mit dem Weißbuch Verkehr (2011) und der Initiative „Gemeinsam für eine wettbewerbsfähige und ressourceneffiziente Mobilität in der Stadt“ (Urban Mobility Package, 2013) Leitlinien für einen zukunftsorientierten europäischen Stadtverkehr vorgelegt. Diese machen deutlich, wie groß der Veränderungsbedarf ist, um Städte und deren EinwohnerInnen auf ein nachhaltigeres Mobilitätsverhalten vorzubereiten. Der Personen- und Wirtschaftsverkehr soll ökologisch verträglich, wirtschaftlich effizient und serviceorientiert

sein, aber wie kann dies gelingen? Da es an der Zeit war, dass sich Expertinnen und Experten, die Stadtverkehr politisch oder planerisch gestalten, stärker in die europäische Diskussion zum Stadtverkehr einbringen und es die Möglichkeit geben sollte, dies in ihrer Muttersprache über Landesgrenzen und institutionelle Barrieren hinweg zu tun, gründete sich im November 2013 der Verein CIVINET Deutscher Sprachraum. Als Teil der CIVITAS-Initiative, welche 2002 von der Europäischen Union ins Leben gerufen wurde und sich zum Ziel gesetzt hat, saubere, innovative und nachhaltige Lösungen sowie ambitionierte Strategien für einen umweltfreundlichen innerstädtischen Verkehr in Europa zu fördern, unterstützt der gemeinnützige und parteipolitisch unabhängige Verein diese Vision.

Das CIVINET Deutscher Sprachraum richtet sich primär an Vertreterinnen und Vertreter aus Politik, Verwaltung, Universitäten und mit Mobilitätsaufgaben betraute Organisationen, sowie an Akteurinnen und Akteure, die sich für einen zukunftsorientierten Stadtverkehr einsetzen, und bietet die Möglichkeit, sowohl die Konzepte und Erfahrungen anderer Städte als auch die europäische Verkehrspolitik und -planung mit den Auswirkungen auf die eigene Situation besser kennen und einschätzen zu lernen.

Weitere Informationen finden Sie unter www.civitas.eu/civinet/civinet-deutscher-sprachraum.

Die Finanzierung von nachhaltiger Mobilität mit Hilfe von Parkraum-Managementmaßnahmen

Da private Autos im Durchschnitt nur eine Stunde pro Tag benutzt werden, ist es

verständlich, warum dem ruhenden Verkehr besondere Aufmerksamkeit zu widmen ist. Doch der Bau großer Parkplätze an den Zielorten ist teuer. Klüger ist es, das Parkproblem auf effizientere Weise anzugehen: mit Parkraummanagement!

Verglichen mit anderen verkehrspolitischen Maßnahmen ergeben sich zwei klare Vorteile:

- In der Regel sind keine großen Investitionen wie neue Straßen oder zusätzliche öffentliche Transportmittel notwendig und die Umsetzung ist relativ kurzfristig möglich.
- Es ist in verschiedenen Formen bereits in vielen Städten Europas anzutreffen. Das erhöht die Akzeptanz gegenüber anderen Ansätzen, wie z.B. einer City-Maut.

Und: Kaum ein Bereich in der Verkehrs- und Stadtentwicklung kann die Lebensqualität, Verhaltensänderungen und den Umstieg auf nachhaltigere Verkehrsmittel so positiv beeinflussen wie Parkraummanagement. Allerdings wird in der öffentlichen Debatte selten rational über das Thema Parken diskutiert. Meistens ist es eine emotionale Einschätzung der BürgerInnen und JournalistInnen, die die EntscheidungsträgerInnen hindert, eine intelligente und nachhaltige Stadtverkehrspolitik zu unterstützen. Das von der Forschungsgesellschaft Mobilität geleitete EU-Projekt Push&Pull zielt darauf ab, die Mobilität in europäischen Städten durch die Kombination von Parkraumbewirtschaftung mit Mobilitätsmanagement zu verbessern. Die Idee ist einfach: Einnahmen der Parkraumbewirtschaftung werden (zumindest teilweise) zur Finanzierung von Alternativen genutzt, die die AutofahrerInnen zum Umstieg auf den



ÖPNV, auf das Zu-Fuß-Gehen und das Radfahren bewegen. Dieser innovative Ansatz wird in einigen europäischen Städten bereits umgesetzt und verfügt über ein großes Potenzial, auf andere Städte übertragen zu werden. Die sich aus dieser Art von Kernfinanzierung für die Städte ergebende Möglichkeit, ihre Einnahmen zu erhöhen und zweckgebundene Alternativen zu finanzieren, anstatt im Gesamtbudget zu verschwinden, ist vor allem in wirtschaftlich schwierigen Zeiten wichtig.

Näheres zum Projekt und seinen Produkten – wie Fallstudien anderer Städte oder etwa der Broschüre „16 gute Gründe für Parkraummanagement“, die triftige politische Argumente liefert – finden Sie unter www.push-pull-parking.eu. Die Argumente sollten die Position von PolitikerInnen, EntscheidungsträgerInnen und MultiplikatorInnen bei Entscheidungen stärken, die auf den ersten Blick unpopulär sein mögen, in Wirklichkeit aber vernünftig und nachhaltig das Parken auf öffentlichen Straßen organisieren.

Nachhaltige Mobilität ist ein zentraler Faktor zur Sicherung der Lebensqualität einer Stadt.

Ein SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan) ist ein strategischer Plan für nachhaltige Mobilität in Städten und ihrem Um-

land, der auf bestehenden Planungspraktiken aufbaut und einem integrierten Ansatz folgt. Im Fokus stehen die Mobilitätsbedürfnisse von Menschen. Die EU fördert die Verbreitung von SUMPs und führt diese in strategischen Papieren (z.B. dem Weißbuch Verkehr) an. Um einen Austausch zwischen Städten zu forcieren und bestehende Mobilitätspläne weiter zu verbessern, initiierte die FGM die Gründung des ENDURANCE-Netzwerkes sowie die Entwicklung des ADVANCE-Audits.

Detaillierte Informationen zu bestehenden SUMP in Österreich und ganz Europa bietet das Netzwerk ENDURANCE. Die FGM koordiniert das gleichnamige EU-Projekt mit dem Ziel, europaweit 25 nationale Netzwerke zur Förderung von SUMP aufzubauen. ENDURANCE bietet für rund 250 Städte Informationen und Trainings zu SUMP an und fördert den Erfahrungsaustausch der Städte untereinander. Information zu ENDURANCE in Österreich und Europa finden Sie unter www.epomm.eu/endurance.

Zur Weiterentwicklung eines bestehenden Mobilitätsplans sowie zur Vorbereitung eines neuen SUMP bietet das ADVANCE-Audit eine gute Orientierungshilfe. Das von einem internationalen Konsortium – unter Leitung der FGM – entwickelte Audit soll die Mobilitätsplanung auf kommu-

naler Ebene verbessern. In einem mehrstufigen Prozess wird gemeinsam mit städtischen Akteuren ein Aktionsplan formuliert. Dieser lokale Aktionsplan ist das finale Ergebnis des Audit-Prozesses. Das ADVANCE-Audit wird von einem externen Auditor durchgeführt – in Österreich sind bislang zehn solcher Auditoren zertifiziert. Weitere Informationen können unter www.eu-advance.eu aufgerufen werden. ■

Zu den AutorInnen:

Fred DOTTER betreut seit über zehn Jahren die CIVITAS-Initiative für die FGM – dotter@fgm.at
Karl-Heinz POSCH betreut unter anderem das Projekt ENDURANCE – posch@fgm.at
Robert PRESSL betreut unter anderem das Projekt Push&Pull – pressl@fgm.at
Julia ZIENTEK betreute unter anderem das Projekt ADVANCE – zientek@fgm.at

FGM
forschungsgesellschaft
mobilität

Forschungsgesellschaft Mobilität - Austrian Mobility Research, FGM-AMOR, Gemeinnützige GmbH
Schönaugasse 8a | 8010 Graz | ÖSTERREICH | www.fgm.at

Abkehr von fossilen Treibstoffen im Verkehr

Gemeinsam mit dem Österreichischen Städtebund befragte AustriaTech Städte, Bundesländer, Unternehmen, Verbände und BürgerInnen zur Marktentwicklung bei alternativen Kraftstoffen im Verkehrsbereich und zu notwendigen Maßnahmen für die Nutzung von schadstoffarmen und energieeffizienten Fahrzeugen und Verkehrsmitteln. Hohe Zustimmung erfuhren steuerliche Anreize, eine verstärkte öffentliche Beschaffung, verpflichtende Stellplätze sowie eine Fahrzeugdefinition und -kennzeichnung für saubere Fahrzeuge.

Henriette Spyra, MA, und Hans-Jürgen Salmhofer, MSc, AustriaTech - Gesellschaft des Bundes für technologiepolitische Maßnahmen GmbH

Um die Umweltbelastung im Verkehr zu begrenzen und einen gemeinsamen Rahmen für Maßnahmen zum Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe zu schaffen, wurde im Oktober 2014 eine neue Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates erlassen (RL 2014/94/EU¹). Hauptziel bei der gemeinsam vom Verkehrs-, Wirtschafts- und Umweltministerium umzusetzenden Richtlinie ist die Abkehr von der Nutzung fossiler Brennstoffe im Verkehrsbereich – eine Entkarbonisierung des Verkehrs. Mitgliedstaaten sind aufgefordert, auf allen Verwaltungsebenen ordnungspolitische sowie andere Anreize und Maßnahmen zur Erreichung dieses Ziels in Nationalen Strategierahmen bis November 2016 festzulegen. Um die Einschätzung von insbesondere Städten, Bundesländern, Interessensgruppen, Unternehmen und BürgerInnen zu solchen Anreizen und Maßnahmen zu erheben, hat AustriaTech gemeinsam mit dem Österreichischen Städtebund von 9. März bis 15. Mai 2015 eine österreichweite Online-Konsultation durchgeführt².

Fragen zu Sauberer Energie für den Verkehr

Die Konsultation bildete den Auftakt der breiten Einbindung von Anspruchsgruppen im Zuge der Umsetzung der Richtlinie 2014/94/EU in Österreich und sollte Ergebnisse für den von Österreich vorzulegenden Nationalen Strategierahmen liefern. Da nötige Maßnahmen sowohl verschiedene Verwaltungsebenen (Bund,

Länder, Kommunen) als auch Unternehmen betreffen, wurde ein breiter Mix an Anreizen gemäß Anhang I der Richtlinie abgefragt. Die Fragestellungen betrafen insbesondere folgende Bereiche:

- Strategien zur Entkarbonisierung des Verkehrs auf Landes-, kommunaler oder Unternehmensebene sowie Marktentwicklung alternativer Kraftstoffe im Verkehr;
- Bestehende und geplante Infrastruktur für die Kraftstoffe Elektrizität, Erdgas, Flüssiggas und Wasserstoff;
- Status Quo und Evaluierung von Maßnahmen und Anreizen, die die Nutzung von schadstoffarmen und energieeffizienten Fahrzeugen und Verkehrsmitteln bzw. von Fahrzeugen mit alternativen Kraftstoffen fördern, darunter Rechts- und Verwaltungsvorschriften, steuerliche Maßnahmen, Kaufanreize, öffentliche Beschaffung, verkehrliche Maßnahmen, Forschung & Entwicklung, bewusstseinsbildende Maßnahmen sowie Förderung alternativer Kraftstoffe in Bereichen wie Logistik, dem Taxigewerbe oder Car-Sharing;
- Genehmigungsprozesse für den Aufbau und Betrieb von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge.

Repräsentative Beteiligung

Es wurden 70 offizielle Stellungnahmen abgegeben. Beteiligt haben sich alle neun Bundesländer sowie die Städte Wien, Graz, Linz, Salzburg, Innsbruck, Klagenfurt, Villach und St. Pölten. Hinzu kamen Verbände und Organisationen wie die

Austrian Mobile Power, BiEM, der Bundesverband Elektromobilität Österreich, der ÖAMTC, der Verkehrsclub Österreich, die Wirtschaftskammer Österreich, sowie Unternehmen wie ABB, Fronius, Infineon, Mehler, OMV, Smatrics, Tesla, T-Systems, und auch Start-ups, Bundesstellen, Forschungseinrichtungen sowie Privatpersonen.

Die wichtigsten Ergebnisse

Grundtenor insbesondere aller teilnehmenden Städte und Bundesländer war die Bedeutung der gesamtverkehrlichen Einbindung des Ausbaus der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, vor allem hinsichtlich der Elektromobilität. Darüber hinaus gab es viele Anmerkungen zu nötigen regulatorischen Anpassungen bzw. weiteren Maßnahmen zur Förderung besonders energieeffizienter Fahrzeuge. Die wichtigsten Aussagen zu nötigen Anreizen im Überblick:

- Mehr als zwei Drittel der TeilnehmerInnen sahen steuerliche Anreize und öffentliche Beschaffung als notwendige Maßnahmen für den Einsatz sauberer Fahrzeuge an. Bei der Steuer favorisierten viele Erleichterungen bei Dienstwagen (> 75%), signifikant weniger Zustimmung hingegen gab es für eine Erhöhung der Mineralölsteuer (50%). Mit der neuen Steuerreform sind ab 2016 reine Elektrofahrzeuge auf Unternehmerseite vorsteuerabzugsberechtigt; Arbeitnehmer profitieren bei privater Nutzung des Dienstwagens von einer Senkung des Sachbezugs auf



null. Damit ist bereits ein wichtiger Anreiz umgesetzt.

- Mehr als 75% betrachten verpflichtende Stellplätze mit Ladeinfrastruktur (bzw. Leerverrohrung) in Wohnbauten bzw. auf gewerblichen Flächen als wichtige Maßnahmen. Die Bauordnungen sind dazu in den einzelnen Bundesländern uneinheitlich bzw. gibt es teilweise noch keine Regelung.
- Für Direktförderungen (z.B. beim Kauf eines Fahrzeugs mit alternativem Antrieb) sprachen sich etwa 60% der TeilnehmerInnen aus.
- Mehr als 75% stimmten der Förderung alternativer Kraftstoffe in den Bereichen Citylogistik, im Taxigewerbe oder (leicht darunter) im CarSharing sowie bewusstseinsbildenden Maßnahmen zur Nutzung sauberer Fahrzeuge und Transportmittel zu.
- Für eine Fahrzeugdefinition und -kennzeichnung besonders schadstoffarmer und energieeffizienter Fahrzeuge als Grundlage für insbesondere kommunale Anreize für saubere Energie im Verkehr gab es mit 75% eine sehr hohe Zustimmung. Als weitere Rechtsbereiche mit Anpassungsbedarf sahen mehr

als 50% der TeilnehmerInnen die Straßenverkehrsordnung sowie das Bau-recht.

Ein häufig genannter Anreiz, nämlich die Öffnung der Busspur für besonders schadstoffarme Fahrzeuge, erfuhr hingegen mit nur 21% sehr wenig Zustimmung. Wichtige Hinweise von Betreibern gab es zur sehr uneinheitlichen und teilweise sehr langen Dauer bei der Genehmigung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge.

Breiter Prozess auf allen Verwaltungsebenen

Die Ergebnisse der Konsultation fließen in die Erarbeitung des Nationalen Strategierahmens für alternative Kraftstoffe im Verkehr ein, die vom Verkehrsministerium koordiniert wird. Der Strategierahmen muss der Europäischen Kommission bis 18. November 2016 gemeldet werden. Eingebettet ist die Befragung darüber hinaus in eine Serie von Veranstaltungen zu den infrastrukturelevanten Kraftstoffen Elektrizität, CNG, LNG und Wasserstoff, die von AustriaTech, E-Control und A3PS veranstaltet wurden und die die jeweils betroffenen Branchen einbeziehen. In allen Bundesländern fanden von Juni bis Ok-

tober 2015 von den Ämtern der Landesregierung gemeinsam mit AustriaTech organisierte Arbeitstreffen statt, die sich auf regionale und lokale Maßnahmen für den nationalen Strategierahmen sowie die Harmonisierung von Genehmigungsprozessen für E-Ladeinfrastrukturen konzentrierten. Insbesondere der Erfahrungsaustausch zwischen den Bundesländern ist wichtig, um schon jetzt gut funktionierende Verfahren gegebenenfalls zu übertragen. Für eine Entkarbonisierung des Verkehrs ist eine breite Allianz der Beteiligung aus Städten, Bundesländern, Unternehmen und der Bundesebene nötig. Der noch bis Mitte 2016 laufende Prozess zur Erarbeitung eines Nationalen Strategierahmens für den Einsatz alternativer Kraftstoffe im Verkehr möchte diese gute Zusammenarbeit forcieren. Weitere Beiträge sind herzlich willkommen – kontaktieren Sie uns gerne unter henriette.spyra@austriatech.at und hans-juergen.salmhofer@austriatech.at. ■

¹ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0094&from=DE>

² <http://www.smart-mobility.at/energieeffizienter-verkehr-2015/>

Elektromobil in Wien

Der motorisierte Verkehr verursacht in Wien rund 40 Prozent der Treibhausgas-Emissionen. Mit der wachsenden Bevölkerung wird urbane Mobilität zunehmend zu einer großen Herausforderung moderner Großstädte. Der größte Nachholbedarf besteht nach wie vor im Verkehr.

DIⁿ Angelika Winkler, MA, und DI Dieter Häusler, MA 18 - Stadtentwicklung Wien



Der Energieverbrauch im Verkehrsbereich ist vor allem aufgrund des Autoverkehrs von 1995 bis 2013 um 50 Prozent gestiegen. Kein anderer Bereich weist solche Zuwachsraten auf.

Die Stadt Wien will daher bis zum Jahr 2025 den Anteil der Kfz-Fahrten auf 20 Prozent reduzieren.

Die verkehrspolitischen Ziele der Stadt Wien gemäß Fachkonzept Mobilität – wie die „Stadt der kurzen Wege“, Reduzierung des Anteils der Wege, die mit dem Auto zurückgelegt werden, Bevorrangung des Umweltverbundes (Öffentlicher Verkehr, Radverkehr und zu Fuß gehen) und Reduzierung der Lärm- und Abgasemissionen – haben oberste Priorität. Die Maßnahmen zur Elektromobilität ordnen sich daher den grundlegenden verkehrspolitischen Zielsetzungen unter. Es reicht nicht, den Pkw-Verkehr bloß zu elektrifizieren, er muss vor allem auf stadtverträgliche Verkehrsarten verlagert werden. Das Personenverkehrsaufkommen in Wien wird bereits zu rund 30 Prozent von stadtverträglichen Elektrofahrzeugen (Straßenbahn, U-Bahn und S-Bahn) sowie zu mehr als 30 Prozent von Fortbewegungsarten ohne Fremdenergiebedarf (FußgängerInnen und RadfahrerInnen) bewältigt.

Die Elektromobilität im Individualverkehr bietet die Chance, Mobilität neu zu denken. Die Vorteile von Elektrofahrzeugen gegenüber Kfz, die mit fossilen Treibstoffen betrieben werden, sind offenkundig: Sie steigern die Unabhängigkeit der Mobilität von fossilen Treibstoffen, die Energieeffizienz und die lokale Umweltverträglichkeit. Wird Strom aus erneuerbaren Energieträgern verwendet, tragen sie auch großräumiger zum Umweltschutz bei.

Neben dem traditionell immer schon mit Strom betriebenen Öffentlichen Verkehr in Wien gewinnen E-Autos immer mehr an Bedeutung. Sie haben Vorteile bei der Reduktion von Luftschadstoffen und

Lärm, sowie der Energieeffizienz. Keine Vorteile haben sie beim unverändert großen Platzbedarf – ein E-Auto benötigt gleich viel Platz wie ein herkömmlich betriebenes Fahrzeug. Staus, Verkehrsbehinderungen, das Parken im Straßenraum, Behinderung und Gefährdung von FußgängerInnen und RadfahrerInnen werden mit dem vermehrten Einsatz von E-Autos nicht gelöst. Ausnahmeregelungen für Elektrofahrzeuge im Bereich der Parkraumbewirtschaftung oder bei der Mitbenutzung von ÖV-Trassen (z.B. Busspuren) soll es daher nicht geben.

Vielfahrer fahren elektrisch

Die EU setzt sich im Weißbuch Verkehr ambitionierte Ziele – so soll bis 2030 der gesamte Wirtschaftsverkehr im Wesentlichen CO₂-frei abgewickelt werden. Für notwendige Waren- und Personentransporte in der Stadt, die weiterhin nur motorisiert und individuell durchgeführt werden können, bietet sich der Elektroantrieb als umweltfreundliche und effiziente Alternative an. Die große Chance des Einsatzes von Elektrofahrzeugen liegt darin, dass erforderliche Transportdienste (von Mensch und Waren) emissionsfrei, leise, effizienter (höherer Wirkungsgrad) und wirtschaftlicher, unabhängig von steigenden fossilen Kraftstoffpreisen durchgeführt werden können.

Die Stadt Wien setzt bei der Unterstützung zur Einführung der Elektromobilität vor allem auf „Vielfahrer“ – wie Fuhrparks von Unternehmen, Taxis, etc. – und den regionalen Wirtschaftsverkehr (Lieferverkehr mit Klein-LKW).

Ladestationen sind die neuen Tankstellen

Ladestationen sollen vorzugsweise im (halb)öffentlichen Raum, wie zum Beispiel bei Parkplätzen von Einkaufszentren, Tankstellen oder Garagen zur Verfügung

gestellt werden, da dies den knappen öffentlichen Raum in der Stadt nicht weiter belastet. Ladestationen im öffentlichen Raum können emotionale Eintrittsbarrieren für die Nutzung von Elektrofahrzeugen minimieren und können an strategischen Punkten aufgestellt werden (z.B. Mobility Points, E-Taxi-Standplätze). Der Ausbau der Ladeinfrastruktur liegt zum Teil im Handlungsbereich der Stadt Wien. Mit der Unterstützung von Ausbauaktivitäten bzw. gesetzlichen Vorgaben (z.B. die im Wiener Garagengesetz bereits vorgeschriebene Berücksichtigung von Ladeplätzen in Form von Leerverrohrungen für künftige Stromkabel bei der Errichtung von neuen Garagen) kann die Stadt Akzente setzen.

Auch Busse fahren mit Strom

In Wien ist der schienengebundene Öffentliche Personennahverkehr die umweltfreundlichste und stadtverträglichste Verkehrsart im Bereich der Elektromobilität. In der Busflotte der Wiener Linien werden mehrere Hybrid- und Elektrobusse in der Innenstadt getestet. Die Aufladung erfolgt an den Endstationen der beiden innerstädtischen Buslinien, nämlich am Schwarzenbergplatz (2A) und an der Station Schottenring (3A) beim Ringturm. Dafür verwendet man einen Stromabnehmer der Straßenbahn. Eine Evaluierung dieses Testbetriebes der Hybrid- und Elektrobusse erfolgt laufend und ist eine Grundlage für die Erweiterung der E-Bus-Flotte.

E-Mobility aus einer Hand

Energieanbieter sollen maßgeschneiderte Komplettlösungen für Privat- und Businesskunden aus einer Hand anbieten, die sich durch hohe Alltagstauglichkeit und Bedienerfreundlichkeit auszeichnen. Das Angebot soll dabei alles von der Überprüfung der vorhandenen Stromversorgungs-

infrastruktur über die Installation der Ladeinfrastruktur bis zur Abrechnung der verbrauchten Energie beinhalten.

Pilotprojekte

Das Forschungsprojekt »e-delivery on demand« im Industriegebiet Liesing untersucht, wie Auto-Pooling und Lieferservice für Kleintransportfahrzeuge mit Elektromobilität praktisch und effizient umgesetzt werden kann. Neben der Kostenersparnis für die NutzerInnen besteht ein wesentlicher Vorteil in der Emissionsverringerung durch die (Mehrfach-)Nutzung von Elektrofahrzeugen.

Die Stadtwerke Wien starten gemeinsam mit dem Verkehrsministerium eines der größten E-Taxi-Projekte weltweit. Ab 2016 sollen in einem ersten Schritt bis zu 120 E-Taxis in Wien unterwegs sein, im Jahr darauf sollen es bis zu 250 sein. Partner des Projekts sind unter anderem Taxiunternehmen, Wirtschaftskammer Wien, Technische Universität Wien und Austrian Institute of Technology (AIT). Im Projekt soll die Alltagstauglichkeit der E-Taxis in der Praxis getestet werden, um die Umstellung auf umweltfreundliche Fahrzeuge zu beschleunigen. Es gibt Zuschüsse beim Fahrzeugkauf für Taxiunternehmen und ein Netz von Schnellladestationen. ■

Links:

Fachkonzept Mobilität Wien:

<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/fachkonzepte/mobilitaet/>

Rahmenstrategie Smart City Wien:

<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/smartcity/rahmenstrategie.html>

Transform+:

<http://www.transform-plus.at/>

E-Taxi:

<http://www.wienerstadtwerke.at/eportal2/ep/content-View.do/pageTypeld/71283/programld/72211/contentTypeld/1001/channelld/-49478/contentld/78911>

Vollständig mobil ohne eigenen PKW?

Für städtische Ballungsräume stellt das Mobilitätsbedürfnis der Bürgerinnen und Bürger oft eine Herausforderung dar. Durch die Etablierung sogenannter Multimodaler Knoten wird in Graz ein System geschaffen, das die einfache und sinnvolle Vernetzung unterschiedlicher Mobilitätsformen ermöglicht. Dadurch können die Menschen ihre Mobilitätsbedürfnisse abdecken, ohne ein eigenes Auto besitzen zu müssen.

DIⁱⁿ Elena Just-Moczygemba, Holding Graz Kommunale Dienstleistungen GmbH

Graz ist die am stärksten wachsende Stadt in Österreich und ist durch seine Beckenlage mit hohen Feinstaubwerten konfrontiert. Zudem spielt, durch die veränderten Anforderungen der Menschen, die Mobilität eine immer größere Rolle. Für Graz wurde daher die Vision „Mobil sein in Graz ohne eigenen PKW“ entwickelt.

Aus dieser Vision wurde ein Projekt; „KombiMo II - kombinierte Mobilität auf Basis Multimodaler Knoten“. Entwickelt wurde das Konzept von der Holding Graz gemeinsam mit der Abteilung für Verkehrsplanung der Stadt Graz.

Was ist ein Multimodaler Knoten?

Als Ergebnis für die Umsetzung der Vision „Mobil sein in Graz ohne eigenen PKW“ wird mit den „Multimodalen Knoten“ ein Konzept umgesetzt, das ergänzend zum Öffentlichen Verkehr (als Backbone) Car-

sharing und Taxiangebote strategisch aufbaut und durch Radabstellmöglichkeiten ergänzt. Alle Mobilitätsangebote werden durch eine „Multimodal Karte“ zugänglich gemacht.

Das Projekt vernetzt alle Mobilitätsmodi und macht diese allen Grazern und Grazerinnen barrierefrei zugänglich. Dies geschieht an Orten, an denen sie ihre täglichen Wege zurücklegen. Um die Angebote in Anspruch zu nehmen, müssen keine neuen Wege beschritten werden, sondern das Angebot kann an den gewohnten Wegen an den Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs diskriminierungsfrei in Anspruch genommen werden. Das Umsteigen zwischen den vorhandenen Mobilitätsangeboten wird durch die Vernetzung dieser untereinander gewährleistet.

Die Multimodalen Knoten fügen sich nahtlos in das Öffentliche Verkehrsangebot ein.

Im Rahmen des Projektes KombiMo II errichten die Stadt Graz und die Holding Graz fünf Multimodale Knoten im Stadtgebiet. Hierbei wird ein Schwerpunkt auf die Einbindung von Elektromobilität gelegt. So werden sowohl das Carsharing als auch die Taxidienstleistungen in elektromobiler Form eingebunden. Im Rahmen des vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) geförderten Projektes wird neben der Realisierung der Mobilitäts-Hotspots auch der Infrastrukturgrundstein für die langfristige Implementierung von E-Taxis gelegt (Ladeinfrastruktur und Standplätze). Hierbei werden die Anforderungen der EU – Richtlinie 2014/94/EU für den Aufbau einer Ladeinfrastruktur für alternative Kraftstoffe – erfüllt.

Folgende Angebote sind mit den Multimodalen Knoten vorgesehen:

- Haltestelle Öffentlicher Verkehr;
- Carsharing-Standplätze mit zwei E-Fahrzeugen inkl. Ladestationen (beschleunigtes Laden);
- Zwei E-Taxistandplätze;
- Fahrradabstellanlagen für 30 bis 50 Fahrräder je nach lokalem Bedarf;
- Öffentliche Ladeinfrastruktur für alle E-FahrzeugnutzerInnen (beschleunigtes Laden);
- Leihwagenabstellplatz;
- Infosäule (Pylon) mit Logo, die weit und gut sichtbar ist;
- Informationssystem über ÖV-Abfahrtszeiten und Verfügbarkeit von Carsharing mit WLAN-Anbindung.

Auswirkungen auf Lebensqualität und Wirtschaft

Mit der Errichtung von Multimodalen Knoten kann gleichzeitig eine Verbesserung von Erreichbarkeit und Umweltquali-



Beispieldarstellung: Multimodaler Knoten



Verleihung des Staatspreises Mobilität 2015

tät erreicht werden: beides wichtige Standortfaktoren für Unternehmen und Grundlage für gute Lebensqualität. Einerseits wird der Verzicht auf das Zweitauto ermöglicht und andererseits benötigen kleinere Betriebe keinen eigenen Fuhrpark, wodurch Kosten für Fahrzeuge und Parkfläche eingespart werden können. Durch die Erhöhung der individuellen Mobilität können auch individuelle Arbeitsplätze nachhaltig gesichert werden.

Die Verbesserung der Erreichbarkeit und Zugänglichkeit zu Mobilitätsangeboten für alle NutzerInnengruppen stellt einen wichtigen sozialen Aspekt dar. Sharing-Fahrzeuge ermöglichen auch NutzerInnengruppen, für die ein eigenes Fahrzeug nicht leistbar ist, Zugang zu individueller Mobilität. E-Mobilität leistet einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung lokaler Umweltauswirkungen des Verkehrs. Sozial benachteiligte Gruppen sind aufgrund ihrer Wohnlage besonders häufig von Umweltbeeinträchtigungen betroffen, die durch Verkehr hervorgerufen werden (Luftschadstoffe, Lärm). Eine Reduktion dieser Auswirkungen kommt daher besonders diesen Gruppen zugute.

Die NutzerInnen zahlen nur noch für ihre tatsächlich benötigte Mobilität. Investiti-

onskosten entfallen. Gleichzeitig werden weniger Parkplätze im öffentlichen Raum benötigt und es steht mehr Raum für andere Nutzungen zur Verfügung. Neben individueller Mobilität zu geringen Kosten kommt es zu Feinstaub- und Partikelreduktionen. Durch die Umsetzung der in KombiMo II angedachten Maßnahmen wird jährlich das Gewicht von ca. 30 Bussen an CO₂ eingespart (320 Tonnen/Jahr). Das Projekt war 2015 beim Staatspreis Mobilität unter den drei Nominierten in der Kategorie „Planen. Bauen. Betreiben“. Insgesamt gab es 87 Staatspreiseinreichungen.

Schon seit vielen Jahren fördert das bmvit Elektromobilität als Baustein für ein umweltfreundliches Verkehrssystem, weshalb es auch KombiMo II mit mehr als zwei Mio Euro fördert. „Zusätzlich zur Förderung der Technologien brauchen wir einen Wandel des Mobilitätssystems. Viele Autos stehen gerade in Städten 23 von 24 Stunden am Tag und werden nicht genutzt; Mit dem Programm ‚E-Mobilität für alle: urbane Elektromobilität‘ unterstützen wir Projekte wie KombiMo II in Graz, die mit neuen leistbaren Nutzungsmodellen den breiten Einsatz von Elektromobilität vorantreiben“, begründet Ver-

kehrsminister Alois Stöger die Vergabe der Fördermittel.

Ist das System auf andere Städte übertragbar?

Multimodale Knoten sind in allen städtischen Ballungsräumen gut umsetzbar. Im Rahmen des Projektes ist ein Wissensaustausch mit österreichischen und deutschen Städten vorgesehen. Kooperationen gibt es mit Hamburg, Bremen, Berlin, Salzburg und Linz. Weitere Kooperationen sind u.a. mit Regensburg angedacht.

Wer sind die Träger des Projektes?

Für die Umsetzung des Projektes konnten zentrale Player gewonnen werden. Hauptträger sind die Holding Graz, die Stadt Graz, die Wirtschaftskammer Steiermark und die Energie Graz GmbH, die die benötigte Ladeinfrastruktur errichtet und betreibt. Weitere professionelle Partner und Partnerinnen in der Umsetzung sind das Verkehrsplanungsunternehmen IBV Fallst und die e-mobility Graz GmbH. Die wissenschaftliche Evaluierung wird von der Technischen Universität Graz, der FH Joanneum und der Firma Quintessenz durchgeführt. ■

Zwischennutzung (ZN) als Instrument der Stadtplanung

Der europäische Raum ist von strukturellem wirtschaftlichem Wandel, von sozialen und demografischen Veränderungen betroffen und steht vor großen ökologischen Herausforderungen. Es gilt, Strategien und Konzepte zu entwickeln, die integrativ, nutzerfreundlich und mehrwertbildend die Herausforderungen bewältigen und flexibel auf sich verändernde Bedingungen reagieren können. Das Instrument der ZN stellt eine Möglichkeit zur Verfügung.

Dr.ⁱⁿ tech. Mag.^a arch. Anna Margarita Zellinger

Städte sind komplexe, sensible und dynamische Systeme und unterliegen einem permanenten Wandel, welcher von ökonomischen, sozialen, kulturellen und verstärkt von ökologischen Einflüssen geprägt ist. Es erweist sich, dass durch globale Vernetzung und geopolitische Veränderungen Entscheidungen im verstärkten Maß von übergeordneten Gremien in einem komplexen Gefüge getroffen werden und lokal ausgehandelt werden müssen.

Leerstände?

Durch grundlegende Umstrukturierung der Produktionsbedingungen, Veränderungen des Konsum- und Kaufverhaltens sowie durch haufenweise verteilte Ansiedlungen von Handelsketten und Einkaufszentren an den Stadträndern entstehen Leerstände in interessanten, bereits gut mit Infrastruktur versorgten innerstädtischen Lagen. Davon sind aber nicht nur Geschäftslokale in den Erdgeschoßzonen betroffen. Durch Umstrukturierungsmaßnahmen, Zentralisierung und Neubau bei öffentlichen Dienstleistern und Behörden, durch Neubau von Büroflächen sowie durch leergefallene Kaufhäuser und Einkaufszentren stehen vermehrt Großstrukturen in zentralen Lagen bereits über viele Jahre leer.

Was ist Zwischennutzung?

ZN ist eine temporäre Nutzung von leerstehenden Räumen und Freiflächen. Bereits am Beginn der ZN ist das programmierte Ende definiert. Damit unterscheidet sich ZN von permanent ablaufenden städtischen Veränderungsprozessen. ZN ist

eine temporäre Intervention mit anhaltender Wirkung. Sie findet meist zu besonderen Konditionen und Vereinbarungen statt, wie die rechtliche Stellung der NutzerInnen und damit verbunden die Höhe des Nutzungsentgeltes. ZN in der Definition der Autorin ist nicht lediglich die Füllung von Räumen.

Zwischennutzung ein Instrument der Stadtplanung?

Räumliche Aspekte

Leerstehende Räume und Gebäude sind Orte, die Unbehagen vermitteln, sind Signal einer Abwärtsspirale und damit genau das Gegenteil vom dem, was ein attraktiver, prosperierender Standort vermittelt. Dies hat Sogwirkung und färbt auf die Umgebung ab. ZN kann dem entgegenwirken, aus einem „Unort“ einen Standort machen. In Verbund mit aufbau- und ablauforganisatorischen Maßnahmen ist ZN ein erprobtes Instrument bei der Transformation von Räumen und Quartieren sowie bei der Entwicklung von Quartieren mit besonderem Unterstützungsbedarf. Bremen setzt bei der Entwicklung des Stadtquartiers „Überseestadt“ auf das Instrument der ZN. „Kreativwirtschaft und subkulturelle Einrichtungen machen einen Standort erst interessant. Das ist auch für uns in der Überseestadt ein wichtiges Thema, dass es neben der modernen und glatten Architektursprache der neu errichteten Gebäude etwas gibt, das diese Struktur bricht und eine positive Spannung erzeugen kann.“ (Simone Gefner). Derzeit befindet sich das Quartier rund um die Tabakfabrik in Linz entsprechend

dem Stadtentwicklungsplan in einem Umstrukturierungsprozess – von einem Industriegebiet zur Zentrumsfunktion. Dabei nimmt die ZN in der Tabakfabrik, auch durch ihre Größe und ihr architektonisches Potenzial, eine Ankerfunktion ein. „ZN im Vorbereiten einer kommenden Stadt ist so etwas wie die Humusbildung und eine Identitätsschaffung, aber auch ein Testfeld, wohin die Reise gehen könnte. ZNen fördern Potenziale zu Tage, was stark und permanent werden kann.“ (Fritz Schumacher).

Wirtschaftliche Aspekte

ZN schafft reale „Bruträume und Laboren“, um unternehmerische Ideen zu erproben und einer Prüfung zu unterziehen. Durch das Angebot von Raum zu reduzierten Nutzungskonditionen können innovative Geschäftsmodelle mit geringerem unternehmerischem Risiko erprobt werden. „Die Wiederbelebung alter Städte in Nordamerika und Europa hängt zunehmend davon ab, viele kleinere Initiativen, Gruppen und Projekte unterstützen zu können. [...] die Kunst- und Kulturbranche zu entwickeln, örtliches Unternehmertum, lokale Festivals und Tourismus zu fördern, Menschen anzulocken und zu halten. Scheinbar kleine Initiativen und Bemühungen können sich auf eine Weise addieren und ergänzen, sodass reale Vorteile für Kommunen entstehen.“ (Richard Florida, S.107ff.).

In der untersuchten ZN in Bremen decken nach einer Laufzeit von zwei Jahren 70 Prozent der NutzerInnen ihren Lebensunterhalt durch ihre Arbeit in der ZN und werden voraussichtlich im dritten



Jahr den marktüblichen Nutzungsbeitrag entrichten können.

Derzeit führt die Autorin mit Prof. Friedrich Schneider von der JKU Linz im Auftrag des Landes Oberösterreich eine Studie über die volkswirtschaftlichen Auswirkungen von Zwischennutzung durch. Im deutschsprachigen Raum sind derzeit keine vergleichbaren Studien bekannt.

Ökologische Aspekte

Durch Nutzung bereits bestehender jedoch leergefallener Räume sowie bei der Innenentwicklung durch Verdichtung nach qualitativen Kriterien kann städtische Entwicklung unter Schonung der Ressource Boden erfolgen. Im Prozess der Innenentwicklung ist ein erhöhtes Konfliktpotenzial zu erwarten. Die ZN wird dabei als integrative Etappe, als Informationsplattform sowie als Vermittler zwischen der alten und der verdichteten Nutzung vorgeschlagen.

Soziale Aspekte

Durch Erkennen und Abdecken stadträumlicher Defizite leisten ZNen einen mehrwertbildenden Beitrag in der Stadtentwicklung. Besonders in Stadtteilen, die als städtische Brennpunkte gelten, entfalten ZNen ihr integratives Potenzial. „Bei vielen Entwicklungen von Projekten reichen die bewährten Planungsmethoden aus. Aber bei Projekten, welche eine be-

sondere Aufmerksamkeit erfordern und Herausforderungen im Zusammenhang mit der Konzeptentwicklung, der Einbindung der späteren NutzerInnen – auch in sozialer und identitätsstiftender Hinsicht – darstellen, hier greifen wir zu ZN.“ (Raphael Schicker).

Mit der Reaktivierung von Gebäuden wird der individuelle Erzählstrang städtischer Geschichte aufgenommen und aktiv „weitergesponnen“. Ganz besondere Bedeutung erfährt dies in einer zunehmend globalisierten Welt, wo Individualität, Zugehörigkeit, ja auch Heimat, im Gegensatz zu Austauschbarkeit an Bedeutung gewinnen.

Umsetzung

Besonders erfolgreich zeigen sich Strategien mit ZN, die einem Gesamtkonzept folgen. ZN überzeugen durch das „Tun“. „Die Politik steht heute ZNen regelrecht euphorisch gegenüber.“ (Thomas Lecke-Lopatta).

Leerstände sind für EigentümerInnen immer mit Fixkosten verbunden und sind im besonderem Maß von Vandalismus bedroht. Neben den anfallenden Betriebskosten müssen substanzerhaltende Maßnahmen getätigt werden. Die Auswirkungen von ZN auf den Marktwert von Immobilien kann durch Studien aus der Schweiz belegt werden. Wesentlich für ZN ist die Aufbereitung gesicherter recht-

licher Rahmenbedingungen für EigentümerInnen und NutzerInnen. Aus nutzungsrechtlicher Sicht kommt bei ZN meist ein Prekariatsvertrag an Stelle eines Mietvertrages zur Anwendung. Dieser Leihvertrag kann beidseitig jederzeit aufgehoben werden. Zur Abgeltung dürfen lediglich die Betriebskosten herangezogen werden. In den von der Autorin untersuchten ZNen herrscht ein sehr gutes Einvernehmen zwischen EigentümerInnen und NutzerInnen.

Abhängig von der städtischen Verwaltungsstruktur erweist sich folgendes Modell als erfolgreich:

- Erstellung eines städtischen Lenkungs-kreises für ZN;
- Quantitative und qualitative Erhebung der Leerstandsflächen;
- Festlegung von städtischen Räumen mit besonderem Entwicklungsbedarf;
- Konzepterstellung mit Anbindung an die städtischen Entwicklungsziele;
- Einrichtung einer Organisation für ZN;
- Festlegung von aufbau- und ablauforganisatorischen Maßnahmen der ZN.

Durch die Verknüpfung wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Aspekte ist ZN ein prototypisch nachhaltiges Instrument der städtischen Entwicklung. ■

Autorin

Studium der Architektur an der Kunstuniversität Linz, Dissertation an der TU Wien, Fachbereich örtliche Raumplanung mit dem Thema „Stadträumliche Reintegration ehemaliger Industrieanlagen durch ZN - Konzeption einer unterstützenden Strategie für eine flächenschonende Innenentwicklung.“
Berufspraxis in allen Phasen der Architektur, Preisträgerin bei Wettbewerben, Autorin von Publikationen, Vorträge zum Thema ZN.

Zitatquellen

Richard Florida, *Reset*, 2010
Simone Geßner, Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, Bremen
Thomas Lecke-Lopatta, Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Bremen
Raphael Schicker, Stiftung Habitat, Basel
Fritz Schumacher, Kantonsbaumeister Basel, Leiter Städtebau & Architektur, Stadt Basel



ACTIN Park, 1220 Wien



Musiklokal Fluc, 1020 Wien

Stadt (auch) selber machen (lassen)

BürgerInnenbeteiligung ist mittlerweile Standard in der Stadtentwicklung.¹ Nun ist es an der Zeit, einen Schritt weiter zu gehen! „Stadt (auch) selber machen (lassen)“ lautet das nächste Etappenziel für die Stadtverwaltung. Das strategische Projekt „einfach-mehrfach“, bereits 1998 initiiert, geht bereits in diese Richtung.

DIⁿ Marlies Fellingner und DIⁿ Jutta Kleedorfer, MA 18 - Stadtentwicklung Wien

In den 90er-Jahren sah sich die Stadt Wien erstmals einem erneuten Bevölkerungswachstum gegenüber – nach jahrelanger Schrumpfung begann die Bevölkerungszahl wieder zu steigen. Und damit auch die Nachfrage nach Flächen für unterschiedliche Nutzungen. Vor allem für Kinder und Jugendliche, die von aufsuchender und mobiler außerschulischer Jugendarbeit betreut wurden, sollten durch Mehrfachnutzung zusätzliche „Spielräume“ geschaffen werden.

Die ursprünglichen Aufgaben der Projektkoordination waren einerseits, stadteigene Flächen wie Schulhöfe und Schulsportanlagen außerhalb der Schulzeiten für weitere NutzerInnen zu öffnen (Mehrfachnutzung), sowie unter- bzw. ungenutzte Flächen anderer Grundbesit-

zerInnen temporär beispielbar zu machen (Zwischennutzung).

Die Organisation und thematische Ausrichtung der Projektkoordination veränderte sich im Laufe der Zeit. War sie zuerst in der Magistratsdirektion-Baudirektion – einer dienststellenübergreifenden Organisationseinheit – angesiedelt, wurde sie 2002 nach einer Umstrukturierung in die MA 18 Stadtplanung und Stadtentwicklung versetzt. Sie betreibt aber keineswegs Planung im herkömmlichen Sinne. Anstatt selbst Pläne zu zeichnen, Ideen zu wälzen, Strategien zu formulieren oder Entwicklungsziele festzuschreiben, unterstützt sie (Privat-)Personen, Initiativen, Institutionen, Dienststellen der Stadt Wien oder Bezirke in ihren Ambitionen, neue Angebote zu set-

zen und vermittelt dabei zwischen den verschiedenen Interessensgruppen. Die Projektkoordination ist als Strukturförderungsinstrument zu sehen.

Die thematische Ausrichtung blieb flexibel, um auf aktuelle Entwicklungen, Bedürfnisse bzw. Konflikte reagieren und wo notwendig mit partizipativen Ansätzen und anwaltlicher Vermittlungskompetenz eingreifen zu können. Im Laufe der Jahre ergab sich neben dem Fokus auf Spielräume für Kinder und Jugendliche im Outdoorbereich die Notwendigkeit, Indoorfacilities als ganzjährige Ergänzung zur wertvollen Beziehungsarbeit draußen zu organisieren. Der aktuelle Schwerpunkt liegt bei der Unterstützung von AkteurInnen aus dem Kreativ- und Kunstbereich und temporären Raumben-



Dr. Josef Resch Platz, 1170 Wien



„Stadt-up“ ist ein Blog zum Thema Zwischennutzung

spielungen und Zwischennutzungen. Ein Beispiel für umgesetzte Projekte der Projektkoordination für Mehrfachnutzung ist die Vielzahl an Schulsportflächen, die an den Abenden, an Samstag, Sonn- und Feiertagen sowie in den Schulferien für Kinder und Jugendliche aus der Umgebung geöffnet sind. Damit nehmen Schulen neben ihrem Bildungsauftrag eine wichtige Rolle als Quartiersinfrastruktur wahr. Zusätzliche Raumangebote entspannen Konkurrenz und soziale Nutzungskonflikte. Aber auch im Sinne der Smart-City-Strategie und kommunalpolitisch gedacht, ist die effiziente Nutzung aller öffentlicher Flächen sehr wichtig. Die Dezentralisierung (Zuständigkeit der Bezirke, zum Beispiel für Schulen und Grünflächen) hat in Bezug auf die Öffnung von Schulfreiflächen sehr unterschiedliche Modelle hervorgebracht – von stundenweiser Öffnung bis hin zum Schulgelände ohne Zäune. Allen gehen jedoch lange Verhandlungen und oftmals auch bauliche Nachjustierungen voran. Für die neuen Bildungsbauten „Campus plus“, die sich derzeit in ganz Wien in Planung befinden, wurde Mehrfachnutzung bereits als ausdrückliches Ziel formuliert.

Ein ganz anderes Projekt – die Arbeit der Projektkoordination aber sehr gut beschreibendes – ist das Musiklokal Fluc. Das Fluc entwickelte sich aus einer Kulturinitiative der Künstlergruppe

[dy'na:mo] hin zu einem international bekannten und vielbesuchten Szenelokal. Vor ungefähr zehn Jahren wurden der Bahnhof Praterstern und der dazugehörige Vorplatz umgebaut. Im Zuge dessen konnte eine alte Fußgängerunterführung inklusiver ehemaliger öffentlicher WC-Anlage als Standort für das Fluc organisiert werden. Über dieser „Wanne“ stehen auf beiden Seiten der Straße spezielle Bauten, „fluctuated rooms“, die mit einer Gondel des Riesenrades gleichzeitig Werbung für den Prater machen.

Beispiele der neueren Zeit zeigen die Vielfältigkeit der Projekte und den sich wandelnden Fokus der Projektkoordination. Leerstehende Erdgeschoßzonen und ihr Einfluss auf die Aufenthaltsqualität im Straßenraum sowie auf die Attraktivität ganzer Stadtviertel gewannen mehr und mehr an Aufmerksamkeit. Gleichzeitig benötigt eine junge, aufstrebende Szene aus dem Kreativ- und Kunstbereich leistbare Räume. Die Projektkoordination unterstützte zum Beispiel die Vereine ImPlanTat und Paradocks bei der Suche nach leerstehenden Gebäuden aus dem privaten Immobilienbesitz. Dadurch entstanden die mittlerweile gut bekannten temporären Co-Working-Spaces „PopUpStudios“ in der Tautenhayngasse in Rudolfsheim-Fünfhaus und das „Packhaus“ in der Marxergasse in Landstraße. Viele der von der Projektkoordination unterstützten Projekte entwickeln neue,

kreative Lösungsansätze für aktuelle und lokale Herausforderungen und Bedürfnisse. Sei dieses Bedürfnis eines nach mehr Spielraum oder eines nach leistbarem Raum für den Kunst-, Kultur- und Kreativbereich – oder ein Vorschlag für den Umgang mit Leerstand in einer wachsenden und sich dynamisch entwickelnden Stadt. Sie entstehen oft aus einer ungewöhnlichen Idee heraus und zeigen neue Nutzungsmöglichkeiten und Organisationsformen auf.

Beteiligte AkteurInnen, die diese Projekte ermöglichen, nehmen Mehraufwand in Kauf, wagen es, über gewohnte Grenzen hinauszugehen und aus der alltäglichen Routinearbeit auszubrechen.

Manchmal bleibt es bei Einzelprojekten. Manchmal bewähren sich jedoch auch Nutzungs- oder Organisationsformen, werden standardisiert und in bewährte Programme der Stadt übernommen.

„Stadt (auch) selber machen (lassen)“ bedeutet keineswegs einen Bedeutungsverlust herkömmlicher Planung, aber einen Bedeutungsgewinn von Eigen-Engagement und von Beiträgen initiativer Personen sowie das Erkennen, dass diese zu einer positiven Stadtentwicklung beitragen können. ■

¹ Noch dieses Jahr wird der Masterplan Partizipation fertiggestellt, in dem sich die Stadt Wien zu Partizipation verpflichtet.

Förderung kreativer Nutzungen in Innenstadtlagen

Lange Zeit funktionierte die gründerzeitliche Baustruktur, deren Erdgeschoßzonen als Geschäftslokale oder Gewerbeflächen konzipiert sind und deren obere Etagen Wohnungen beherbergen, als Hülle für ein dynamisches urbanes Leben. Mit dem funktionalistischen Ausbau der Peripherie änderten sich seit der Nachkriegszeit aber die Voraussetzungen für die älteren Gebiete Wiens.

Ing. Gerhard Berger, Magistratsdirektion der Stadt Wien

Der Handel konzentrierte sich in immer größer werdenden monofunktionalen Einkaufszentren und/oder Gewerbeparks, die KundInnen legten immer weitere Strecken zurück. Die Konkurrenzsituation hatte in immer weiteren Teilen Wiens Leerstände der Erdgeschoßzone zur Folge.

Heute zeigt die Dynamik der baulichen, wirtschaftlichen und sozioökonomischen Entwicklung in Wien unterschiedliche Geschwindigkeiten. Ist sie im zentrumsnahen Bereich mittlerweile sehr hoch, flacht sie zu den gürtelnahen Zonen hin und darüber hinaus ab. Innenstadtnahe Lagen sind in den Immobilienangeboten und den Handelsstrukturen mittlerweile dem Hochpreissegment zuzuordnen. Dies bestätigt die Strategie der Stadt zur Aufwertung der Kernstadt und beweist auch einen seit rund fünfzehn Jahren zu beobachtenden, stetig steigenden Trend zum Wohnen in zentrumsnahen, infrastrukturell bestens ausgestatteten Stadtvierteln Wiens. Bewegt man sich stadtauswärts in Richtung des Wiener Gürtels, nimmt diese Dynamik im Vergleich etwas ab. Die hier laufenden umfassenden städtischen Erneuerungsprogramme, die Lagegunst und gleichzeitig steigende Investitionsbe-

reitschaft des Immobilienmarktes lassen mittlerweile aber auch hier einen deutlichen Aufwärtstrend erkennen. Im Vergleich zur zentrumsnahen „Kernzone“ steht hier die Forcierung von städtischen (Wohnbau- und Wirtschafts-)Förderprogrammen noch im Vordergrund. Diese Notwendigkeit verstärkt sich noch einmal deutlich entlang und außerhalb des Gürtels, wo in den nächsten Jahren weiterhin und verstärkt Schwerpunkte zu setzen sein werden.

Die Lebendigkeit von Straßen und Stadtteilen ist stark vom Zustand der Erdgeschoßzone geprägt. Die Erdgeschoßzone ist für die Stadt(planung) in vielerlei Hinsicht aber eine besondere Herausforderung. Der öffentliche Einfluss auf ihre Entwicklung ist begrenzt, ist sie doch der Grenzbereich zwischen öffentlich und privat. Dem enormen Potenzial steht ein komplexes Geflecht an baulichen, rechtlichen und ökonomischen Rahmenbedingungen gegenüber.

Derzeit wird die Zahl der Leerstände in Wien auf bis zu 5.000 Lokale geschätzt. Dabei muss aber betont werden, dass nicht jeder offensichtliche Leerstand tatsächlich einer ist. Lagernutzungen, PKW-Abstellplätze und Tiefgaragenzufahrten sind

sichtbarer Ausdruck eines Wandels in Nebenlagen. Gleichzeitig ist zu beobachten, dass seitens der Bevölkerung mitunter auch vermietete und bewirtschaftete Geschäftslokale als minderwertig erachtet werden. Dabei handelt es sich um „Billigläden“, ethnische Ökonomien, Wettbüros etc. Hier ist zwar kein Leerstand vorhanden, die Straße bzw. das Grätzl wird aber trotzdem als unattraktiv wahrgenommen. Seit den Achtzigerjahren versucht die Stadt Wien einerseits mit Anreizen durch Förderung verschiedenster Maßnahmen Aufwertungen zu initiieren. Andererseits wurde in den Arbeitsprogrammen städtischer Stadterneuerungsbüros (Gebietsbetreuung) dementsprechende Schwerpunkte durch Pilotprojekte gesetzt.

Eine der letzten Initiativen war das Projekt „Lebendige Straßen“, in dem drei ausgewählten Geschäftsstraßen neue Dynamik verliehen werden sollte. Der Umgang mit leerstehenden Erdgeschoßzonen und der damit verbundenen Verödung des angrenzenden öffentlichen Raumes war ein wesentlicher Aspekt. Neben dem Versuch, die Attraktivität der Straßen für die jeweiligen Zielgruppen zu erhöhen, sollten deshalb auch alternative Nutzungsmöglichkeiten für Erdgeschoßzonen im



Eine Studie von „departure“, Kreativabteilung der Wirtschaftsagentur Wien, hat die Thematik wissenschaftlich analysiert.

Sinne einer „lebendigen Straße“ entwickelt werden. Aufgrund der hohen Bedeutung der Kooperation mit der Wirtschaft und den HauseigentümerInnen vor Ort wurde eine enge Zusammenarbeit mit der Wirtschaftskammer Wien und ihrem Wiener Einkaufstraßenmanagement gesucht.

Im Vordergrund stand aber vor allem die verstärkte Einbindung von HauseigentümerInnen sowie UnternehmerInnen in städtische Entwicklungs-, Entscheidungs- und Umsetzungsprozesse. Dies sollte einen ausgewogenen Mehrwert zwischen öffentlichen und privaten Investitionen gewährleisten.

Die Erfahrungswerte der Stadt können in einem Evaluierungsbericht unter <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008332.pdf> als Download nachgelesen werden.

Aktuell betont die Stadt Wien in ihrem Regierungsprogramm, auf Basis eines von der Wirtschaftsagentur Wien verfassten Status-quo-Berichts zum Thema „Lebendige Straßen und Plätze“, weiterhin die Bedeutung der Thematik. Neben einer Analyse von Fakten und Strukturen aller –

zum Thema der Mobilisierung von Erdgeschosszonen und des öffentlichen Raums – in den letzten Jahren gelaufenen Projekte/Studien/Analysen etc. wird darin die Einrichtung einer geschäftsgruppenübergreifend agierenden Koordinationsstelle empfohlen. Diese Aufgabe wurde in der Zwischenzeit innerhalb der Stadtbaudirektion durch den Autor des Artikels übernommen.

Die städtische Wirtschaftsförderung soll verstärkt regionalwirtschaftliche Lenkungseffekte auslösen, um die wirtschaftliche Dynamik der vor Ort ansässigen Unternehmen zu unterstützen. Dazu wurde im Jahr 2014 die sogenannte „Geschäftsgebietsförderung“ in das Förderportfolio der Wirtschaftsagentur Wien aufgenommen, mithilfe derer es nunmehr möglich ist, seitens der Stadt Wien thematische und geografische Schwerpunktsetzungen vorzugeben respektive zu verstärken. Relevant ist auch die erstmalige Möglichkeit, „flächige“ Gebietsimpulse zusätzlich zur weiterhin bestehenden „linearen“ Geschäftsstraßenförderung zu setzen.

Die Kreativwirtschaft ist aufgrund ihrer Dynamik geeignet, bei der Belebung von Stadtteilen, Straßen und Plätzen eine große Rolle zu spielen und sollte daher

fokussiert analysiert werden. Eine Studie von „departure“, Kreativabteilung der Wirtschaftsagentur Wien, hat diese Thematik wissenschaftlich analysiert und die Bedeutung und Potenziale der Kreativwirtschaft in und für Wien bestätigt.

Der Tatsache, dass „Kreative“ in bis dato strukturschwachen Stadtteilen mit hohen Leerstandsdaten durchaus Pionierfunktion in der Aufwertung ausüben, trägt die Stadt Wien Rechnung. Seit Juli 2015 können auch kreative UnternehmerInnen für die „Reaktivierung“ von leerstehenden Erdgeschosszonen eine neue Förderung für „Geschäftsbelebung“ in Anspruch nehmen.

Sämtliche Informationen zu Wiener Wirtschaftsförderungen unter <https://wirtschaftsagentur.at/foerderungen/programme/>

„Kreative Räume“ – zur Unterstützung an der Schnittstelle von Angebot (an leerstehenden Objekten) und Nachfrage (vor allem der Kreativwirtschaft): Die Stadt Wien hat sich schließlich dazu entschlossen, dafür eine Service-Agentur einzurichten, die mit Jahresbeginn 2016 ihre Tätigkeit aufnehmen soll. ■

Vorarlberg: die landesweite Plattform „Blühende Stadt- und Ortszentren“ überzeugt

Damit Leben im Dorf und in der Stadt bleibt

Attraktive, lebendige Zentren in Städten und Gemeinden bedeuten Lebensqualität – und jeder kann dazu beitragen, um sie zu erhalten. Davon sind die Partner der neuen Vorarlberger Plattform „Blühende Stadt- und Ortszentren“ überzeugt. Erstmals haben sich dafür praktisch alle Vorarlberger Gemeinden, die Regionen und die Handels- sowie Wirtschaftsgemeinschaften mit ihren Mitgliedern zusammengeschlossen.

Mag. (FH) Alois Mätzler, MMC, Agentur für Entwicklung und Kommunikation

Wer kennt das Bild nicht: Ein fast ausgestorbenes Stadt- oder Ortszentrum, zugeklebte Schaufenster, heruntergelassene Läden, leere Straßen – und im Einkaufszentrum am Stadtrand tobt der Konsum, während sich die Autos auf den Zufahrtsstraßen stauen. Es geht aber auch anders: Ein belebter Ortskern an einem Nachmittag, im Café genießen SchülerInnen, junge Mütter und SeniorInnen Kaffee und Kuchen, nebenan wird eingekauft, auf dem Gehsteig wechseln Bekannte ein paar Worte. Wer es sich für Alltag oder Urlaub aussuchen kann, wählt wohl eher den zweiten Ort.

Außergewöhnlicher Schulterschluss

Ein lebendiges Stadt- oder Ortszentrum erfordert aber aktives Engagement – „vunünt kut nünt“, wie die VorarlbergerInnen sagen: Ohne Fleiß kein Preis. Deswegen haben sich im westlichsten Bundesland dieses Frühjahr 90 der 96 Gemeinden mit den Regionalorganisationen, den Wirtschaftsgemeinschaften und Kaufmannschaften und dem Verein „Dörfliche Lebensqualität und Nahversorgung“ zur Plattform „Blühende Stadt- und Ortszentren“ zusammengetan – ein außergewöhnlicher Schulterschluss. Eine so breite, offene Zusammenarbeit dieser Art gab es in Vorarlberg noch nie. Gemeinsam beziehen die Mitglieder der Plattform klar Position für lebendige Dorf- und Stadtzentren.

Eigene Zeitung und Blumenfenster

Sie verabschieden Petitionen an die Vorarlberger Landesregierung, in der sie diese

sprach. An Ideen, Energie und Engagement fehlt es nicht. Das Thema an sich ist in Vorarlberg wie andernorts auch schon



Partner der Plattform bei der öffentlichen Präsentation.

auffordern, keine neuen großflächigen Verkaufsflächen-Widmungen außerhalb von Orts- oder Stadtzentren mehr zuzulassen. Sie verschickten eine eigene Plattform-Zeitung an die Vorarlberger Haushalte, in der sie auf die Bedeutung lebendiger Ortszentren und die Gefahren großer Einkaufszentren an der Peripherie aufmerksam machen. Im ganzen Land werden Schaufenster mit bunten Blumen beklebt und Transparente aufgestellt, die ein Bewusstsein für die Wichtigkeit und den Genussfaktor blühender Stadt- und Ortszentren wecken. HändlerInnen und politische VertreterInnen kommen mit KundInnen und PassantInnen ins Ge-

lange aktuell. Immer wieder haben Geschäfte gerade in kleineren Ortschaften, aber auch in den Städten mit Existenzschwierigkeiten zu kämpfen. Kaufkraft fließt aus den ländlichen Regionen und den Stadt- und Ortskernen in Einkaufszentren an der Peripherie ab.

Weckruf: Größeres Einkaufszentrum

Schon bisher haben Kaufmannschaften, Gemeinden und Land viel in die Gestaltung und Belebung der Orts- und Stadtzentren oder – über Subventionen – in die Nahversorgung investiert. Anlass sich zusammenzuschließen, war für die bishe-



Die HändlerInnen setzen auf ihre Stärken: Qualität, Angebot und Beratung.

rigen „Einzelkämpfer“ in Gemeinden und Regionen Pläne, ein Einkaufszentrum am Rande von Dornbirn (der größten Stadt des Landes) bedeutend zu vergrößern. Zwar vertraue man hier auf das Raumplanungsgesetz und gemeinsame Planungen, sagt Theresia Fröwis, Obfrau der Sparte Handel in der Vorarlberger Wirtschaftskammer, selbst Händlerin und langjährige Funktionärin in Handelsorganisationen, stellvertretend für die Plattform – ein Weckruf waren die Pläne aber allemal.

Die gemeinsamen Planungen, von denen Fröwis spricht, sind Räumliche Entwicklungskonzepte und Ziele, die in mittlerweile über zehn Jahren laufenden Projekten wie Vision Rheintal oder Vision Walgau festgelegt wurden. Auch das vergangene Herbst aufgestellte schwarz-grüne Regierungsprogramm gehört dazu. Ihnen allen ist das Bekenntnis gemein, zur Wichtigkeit und zum Wert intakter Stadt- und Ortszentren zu stehen und bei der Bewilligung neuer Handelsflächen „auf der grünen Wiese“ Vorsicht walten zu lassen, besonders, wenn auf ihnen innenstadtrelevante Güter angeboten werden.

Lebensqualität ganz nah

„Stadt- und Ortszentren sind die sozialen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Anziehungspunkte und machen eine Gemeinde für Einheimische, Gäste und Betriebe attraktiv“, fasst Lukas Schrott, Ge-

schaftsführer der Regionalplanungsgemeinschaft Bregenzerwald, eine der Initiatorinnen der Plattform, zusammen. Arbeits- und Ausbildungsplätze in der Nähe, Geschäfte, Lokale und Service-Infrastruktur ermöglichen hohe Lebensqualität mit kurzen Wegen. Dass sich dies positiv auf die Umwelt, auf die Gemeinschaft und damit wiederum auf die Lebensqualität auswirkt, liegt auf der Hand, verschwindet aber oft aus dem Blickfeld der Allgemeinheit. Dem entgegenzuwirken sieht die Plattform als eine ihrer Aufgaben.

Vor Augen führen wollen die Mitglieder auch, dass man aus den Erfahrungen anderer Regionen lernen kann und nicht die Fehler machen muss, die sich andernorts bereits als solche erwiesen haben. Beispiele dafür, wie übergroße Einkaufszentren an der Peripherie einst blühende Stadt- und Ortszentren zu „Wüsten“ werden ließen, gibt es im In- und Ausland genug.

Auf eigene Qualitäten setzen

Was die Plattform allerdings auch klarstellt: Sie sieht sich dezidiert nicht als Kämpferin gegen ein bestimmtes Einkaufszentrum, sondern hat ihr Ziel in der Stärkung der Stadt- und Ortszentren. Herausgefordert werden diese auch durch den Onlinehandel und in den ländlichen Gebieten durch eine gewisse „Landflucht“

Richtung Rheintal. Die bewusste Stärkung der Ortszentren und die gezielte Kommunikation ihrer Bedeutung für die Lebensqualität aller ist der beste Weg, diesen Herausforderungen zu begegnen. Dass KundInnen nur dann vor Ort einkaufen oder einkehren, wenn auch Qualität, Angebot und Beratung passen, ist den Plattformmitgliedern völlig klar. Hier ist man bereit, den Handel weiterzuentwickeln und mit neuen Ideen zu beleben. Dazu gehört auch das Anbieten attraktiver Alternativen: Bücher lassen sich beispielsweise ganz einfach auch beim Buchhändler oder in manchen Trafiken bestellen und können in der Regel am nächsten Tag dort abgeholt werden. Das ist bequem und bietet für die KundInnen auch den Vorteil, dass es weiterhin in der Nähe Buchhandlungen mit persönlicher Beratung gibt, die zum Stöbern einladen, und da sind, wenn spontan und kurzfristig etwas gebraucht wird.

Plattform „Blühende Stadt- und Ortszentren“

Dass man gemeinsam stärker ist und mehr Gewicht hat, versteht sich von selbst. Aber auch als Motivationsschub und Forum zur Ideenfindung tut die Plattform „Blühende Stadt- und Ortszentren“ ihren Mitgliedern gut: Sie treffen sich regelmäßig, tauschen in großer Runde Informationen aus und gestalten Lösungen – wie etwa die gemeinsame Infozeitung „Ortsgespräch“, die diesen Sommer an alle Haushalte ging und auf zwanzig Seiten Bewusstsein für das Thema weckte, oder zwei Aktionstage Anfang Juli, an denen KundInnen mit Blumen beschenkt und gezielt über die Vorteile und Stärken blühender Ortszentren informiert wurden.

Der Appell hinter all diesen Aktionen ist eindeutig: Lebendige Stadt- und Ortszentren nützen allen, brauchen aber auch die Unterstützung aller – in erster Linie durch den Einkauf im Dorf oder durch den Besuch lokaler Gaststätten. Und da diese Art der Unterstützung mit Genuss und einem direkten Gewinn an Lebensqualität verbunden ist, dürfte sie auch nicht schwerfallen. ■

Mehr Infos: www.ichkaufimwald.at



EMOBILITY WORKS: E-Mobilität wird zunehmend zur Realität!

Vom E-Bike bis zum Tesla: E-Mobilität begegnet uns heute in unterschiedlichsten Gesichtern auf Österreichs Straßen. Sie ist vielfältig, zukunftssträchtig und ermöglicht neue Formen der Mobilität. Damit wird ein wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz und zur Erhöhung der Lebensqualität in Städten geleistet.

Mmag.^a Eva Stadtschreiber, Grazer Energieagentur

Auch die Europäische Union bemüht sich um das Thema und hat wichtige Schritte mit Auswirkungen für unsere Städte gesetzt. So gibt es seit kurzem eine neue Richtlinie, die die Mindestversorgung an Ladestationen europaweit bis 2020 regelt. Auch die Vereinheitlichung von Ladesteckern gehört zu diesen Bestrebungen.

Städte spielen im Mobilitätsbereich eine entscheidende Rolle, da sie als Vorreiter und Pioniere bei der Einführung von neuen Technologien und Mobilitätskonzepten agieren können. Viele Städte und Gemeinden haben die Vorteile von Elektromobilität schon erkannt und setzen

diese zum Wohle ihrer BürgerInnen schon ein. Von Fuhrparkumstellungen über die Etablierung von Mikro-ÖV-Systemen mit Elektroautos bis hin zu E-Bikes als Diensträder und Bewusstseinskampagnen für die Bevölkerung – das Spektrum möglicher Maßnahmen ist vielfältig. Dabei ist es besonders wichtig, E-Mobilität nicht als In-sellösung zu betrachten, sondern sie strategisch und auf breiter, multimedialer Basis in kommunale Bestrebungen zu integrieren.

Ein Projekt, das diesen Ansatz der „strategischen Integration“ verfolgt, ist das von der Grazer Energieagentur koordinierte EU-Projekt EMOBILITY WORKS, an

dem drei österreichische Gemeinden (Schladming, Kapfenberg und Feldbach) teilnehmen. In diesen Stadtgemeinden wird jeweils ein sogenannter „E-Aktionsplan“ mit einem lokalen Kernteam erarbeitet. Die E-Aktionspläne sind in ihrer Grundidee an Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) angelehnt (weiterführende Informationen dazu finden Sie auf www.eltis.org/mobility-plans), mit dem Unterschied, dass der Fokus auf E-Mobilität liegt. Für diverse Handlungsfelder innerhalb der Gemeinden, wie z.B. die kommunale Flotte, MitarbeiterInnen-Mobilität oder Bewusstseinsbildung, werden konkrete Ziele unter Berücksichtigung der lokalen Bedingungen definiert. Diese umfassen unter anderem die Anschaffung von E-Fahrzeugen, den Ausbau der Ladeinfrastruktur oder zielgruppenspezifische Kampagnen für E-Mobilität. Seit Projektbeginn von EMOBILITY WORKS wurden sowohl in Österreich als auch in anderen teilnehmenden europäischen Gemeinden E-Fahrzeuge und die entsprechende Infrastruktur angeschafft. Die Grazer Energieagentur begleitet den Prozess der Aktionsplanerstellung in den teilnehmenden Gemeinden und die ersten Umsetzungsmaßnahmen bis Mitte 2016. Erste Erfahrungen zeigen, dass besonders Kooperationen mit lokalen Betrieben (z.B. Tourismus- oder Industriebetriebe) die Einsatzmöglichkeiten für E-Mobilität in einer Kommune stark erweitern. ■



Matej Kastelic / Shutterstock.com

Weitere Informationen zum Projekt EMOBILITY WORKS finden Sie unter www.emobilityworks.com/at und unter www.grazer-ea.at.



100 Jahre
Österreichischer
Städtebund

www.staedtebund.gv.at

Wir verbinden Städte!



Der Österreichische Städtebund verbindet rund 250 Städte und Gemeinden in ganz Österreich. In unseren Mitgliedsgemeinden leben mehr als vier Millionen Menschen. Städte setzen Impulse und gestalten das Leben vieler Menschen, sie bieten Freiraum und Vielfalt, die auch international sehr geschätzt wird. Stadtregionen sind wirtschaftliche Eckpfeiler des Landes, denn sie investieren intensiv in den Ausbau ihrer Infrastruktur, davon profitieren auch die umliegenden Gemeinden.

Die Lebensqualität in unseren Städten ist enorm hoch, seien es der Öffentliche Verkehr, qualifizierte Arbeitsplätze, Kinderbetreuung, die Vollzeitarbeit ermöglicht, Betreuungsdienste für Senioren, Kultureinrichtungen, eine serviceorientierte Abfallentsorgung und viele weitere Angebote.

Wir sind Impulsgeber

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

Wir vertreten Städteinteressen

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

www.staedtebund.gv.at

Was uns bewegt: Mobilität in Wien

80/20 – das sind nicht nur zwei Zahlen. Es handelt sich um ein Ziel, das die Stadt Wien anstrebt. 80/20 bedeutet, dass bis zum Jahr 2025 80 Prozent der Wege in Wien mit Öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem Rad und zu Fuß zurückgelegt werden sollen. Die Mobilitätsagentur Wien trägt mit Kommunikation und Marketing dazu bei, dieses Ziel zu erreichen.

Kathrin Ivancsits, MA, Mobilitätsagentur Wien, Pressearbeit und Kampagnen

Es gab Musik, Tanz, Action, Speis und Trank, ein großes Straßenfest bei strahlendem Sonnenschein. 100.000 Menschen sind am 1. August 2015 gekommen und haben gefeiert. Unter ihren Füßen 348.915 Granit- und Betonpflasterplatten, 38.770 Quadratmeter FußgängerInnen- und Begegnungszone: die Mariahilfer Straße. Die Mariahilfer Straße ist vieles: Diskussionsthema, ein Vorzeigeprojekt im In- und Ausland, eine Einkaufsstraße, eine Flaniermeile, ... In erster Linie aber ist sie ein wichtiger Meilenstein auf dem Weg der Stadt Wien zu mehr Klimaschutz und Lebensqualität.

Lebenswerte Städte respektieren das „menschliche Maß“

Der renommierte dänische Stadtplaner Jan Gehl wird häufig gefragt, was die Lebensqualität in Städten ausmacht. Laut Gehl gibt es einen simplen Anhaltspunkt. „Schauen Sie, wie viele Kinder und alte Menschen auf Straßen und Plätzen unterwegs sind. Das ist ein ziemlich zuverlässiger Indikator. Eine Stadt ist nach meiner Defi-

nition dann lebenswert, wenn sie das menschliche Maß respektiert. Wenn sie also nicht im Tempo des Automobils, sondern in jenem der Fußgänger und Fahrradfahrer tickt. Wenn sich auf ihren überschaubaren Plätze und Gassen wieder Menschen begegnen können. Darin besteht schließlich die Idee einer Stadt.“¹

Wien belegt in weltweiten Rankings zur Lebensqualität regelmäßig Spitzenplätze. Damit dieses Niveau auch bei starkem Bevölkerungswachstum noch ausgebaut werden kann, hat sich die Stadt im Stadtentwicklungsplan STEP 2025 und in der Smart-City-Strategie unter anderem das Ziel gesteckt, den Anteil von Zu-Fuß-Gehen, Radfahren und Öffentlichem Verkehr am Stadtverkehr deutlich zu steigern. Die Richtung ist klar: weg vom Auto als dominantes Verkehrsmittel im öffentlichen Raum, hin zu multimedalen Lebensstilen. „Dieser Wandel benötigt schrittweise neue Infrastruktur, vor allem Geh- und Radwege, verkehrsberuhigte und belebte Plätze und ein noch besseres Angebot an Öffentlichem Verkehr, sowie Leute, die diesen Wandel in der Stadt auch auf unterschiedlichen Ebenen vorantreiben und begleiten. Dafür wurde die Mobilitätsagentur gegründet“, erklärt der Geschäftsführer der Mobilitätsagentur, Martin Blum.

Radfahren und Zu-Fuß-Gehen fördern

Die Mobilitätsagentur Wien wurde im Jahr 2012 als Radfahragentur gegründet, 2013 folgte die Erweiterung um das Zu-Fuß-Gehen. Bewusstseinsbildung zur Stärkung von Zu-Fuß-Gehen, Radfahren und Öffentlichem Verkehr ist die Hauptaufgabe der

Mobilitätsagentur. Die Bandbreite reicht dabei von Kursen und Workshops – etwa für Kinder oder MigrantInnen – über das Verteilen von Infomaterialien bis hin zu Service-Aktionen. Mit dem RadJahr 2013 wurde die erste integrierte Bewusstseinsbildungskampagne zum Radfahren in Wien konzipiert und umgesetzt. Heuer, im Jahr des Zu-Fuß-Gehens, beleuchtet die Mobilitätsagentur ein Jahr lang die positive Wirkung des Zu-Fuß-Gehens auf Mensch, Stadt und Gesellschaft.

Maßnahmen, um das Radfahren und Zu-Fuß-Gehen zu fördern, sind kein Selbstzweck. Aktive Mobilität fördert den Einzelhandel und die Gesundheit – beugt beispielsweise Zivilisationskrankheiten wie Fettleibigkeit, Bluthochdruck oder Diabetes vor. Weiters steigert Zu-Fuß-Gehen die Lebensqualität in der Stadt, ermöglicht Begegnungen, Kommunikation und soziale Sicherheit. Nicht zuletzt sind Radfahren und Zu-Fuß-Gehen umweltschonend: es werden kaum bis gar keine Emissionen ausgestoßen.

Dem Klimawandel entgegensteuern

Das Jahr 2015 war eines der heißesten Jahre seit Beginn der Temperaturobserverungen. Der Klimawandel war für jede und jeden direkt spürbar, die extreme Hitze ein Zeichen, dass es höchst an der Zeit ist, etwas zu unternehmen. Der Kfz-Verkehr ist eine der Hauptursachen für die Klimaerwärmung. Der Klimawandel wird in Österreich bis 2050 jährlich rund 8,8 Milliarden Euro an Schäden verursachen. Um eine Verbesserung im Klimaschutz zu erreichen, muss man daher dort ansetzen, wo



Sebastian Philipp



das größte Potenzial besteht. Dieses liegt im Verkehr.

Mit ihren zahlreichen Aktivitäten und tausenden Teilnehmerinnen und Teilnehmern leistet die Europäische Mobilitätswoche einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz. Die weltweite Kampagne für sanfte Mobilität fand in Österreich heuer zum 16. Mal statt. Über 500 Gemeinden beteiligen sich daran. Auch Wien unterstützt die Kampagne seit einigen Jahren. Die Mobilitätsagentur Wien koordiniert die Aktivitäten in Wien.

Die Europäische Mobilitätswoche in Wien

„Die Europäische Mobilitätswoche hat zum Ziel, das Bewusstsein für die Bedeutung umweltfreundlicher Verkehrsmittel zu stärken“, erklärt Petra Jens, Beauftragte für Fußverkehr und Koordinatorin der Mobilitätswoche in Wien: „Die vielen Aktionen und Veranstaltungen machen nachhaltige Mobilität erlebbar. Mit dem Rad ins Büro zu fahren oder den Weg zur Schule zu Fuß zu erledigen, ist plötzlich nicht mehr abwegig.“ Mehr als vierzig Veranstaltungen boten heuer im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche in Wien die Gelegenheit, das Unterwegssein in der Stadt neu zu erleben. Das Spektrum der beteiligten Organisationen reichte von der Wirtschaftskammer und Geschäftstreibenden über Bezirke,

Gebietsbetreuung, Agendagruppen bis zu Schulen und Privat-Initiativen. So vielfältig wie die Beteiligten präsentierte sich auch das Programm der Mobilitätswoche 2015. Spielstraßen und Kinderfeste, Geh-Cafés, City Walks, Fahrradtouren und -expeditionen, Mobilitäts- und Straßenfeste u.v.m. Bei der schon traditionellen Veranstaltung „Rasen am Ring“ lud die „Plattform Autofreie Stadt“ am 22. September, dem „autofreien Tag“, dazu ein, die Wiener Ringstraße zum Flanieren, Picknicken, Radfahren und Musikmachen zu nutzen.

Streetlife Festival. Straße ist Lebensraum

Dass sich das Thema „umweltfreundliche Mobilität“ durchaus spektakulär präsentieren kann, bewies zum zweiten Mal das Streetlife Festival zu Beginn der Europäischen Mobilitätswoche: Die Babenbergerstraße zwischen Ring und Mariahilfer Straße verwandelte sich ein Wochenende lang in Wiens buntestes Wohnzimmer. Die Mobilitätsagentur zeigt mit dem Event auf, dass die Straße mehr ist als Transitfläche. Die Straße ist Lebensraum für Bewohnerinnen und Bewohner. Wir leben im Zeitalter der Städte, mehr als die Hälfte der Menschen leben derzeit in urbanen Räumen. Sie wollen in Städten nicht nur wohnen, arbeiten und ihre Kinder zur Schule schicken, sondern sich auch erholen, soziale

Kontakte pflegen und das Leben genießen. Der öffentliche Raum spielt dabei eine wichtige Rolle.

Über 60 Initiativen aus Kunst, Kultur, Sport und Musik, aber auch caritative Organisationen und vor allem Mobilitätsanbieter beteiligten sich aktiv am Festival. Mehr als 20.000 Besucherinnen und Besucher haben mitgefeiert.

Initiatorin Petra Jens: „Überall dort, wo Menschen zu Fuß, mit dem Fahrrad und den Öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind, wird Raum frei für Begegnungen. Ein buntes, vielfältiges Straßenleben kann dabei entstehen.“

Aktuell legen die Wienerinnen und Wiener 72 Prozent ihrer Wege mit Öffentlichen Verkehrsmitteln, Zu-Fuß und mit dem Rad zurück. Um dieses hohe Niveau zu halten bzw. noch zu steigern, benötigt es weiterhin umfangreiche Maßnahmen, sowohl im Bereich der Infrastruktur als auch bei der Kommunikation. Durch Aktivitäten wie die Europäische Mobilitätswoche rückt das Ziel 80/20 näher. ■

Zusatzinfos und Webtipps:

www.wienzufuss.at
www.fahrradwien.at
www.mobilitaetswoche.wien.at
www.streetlife.festival.at

¹⁾ <http://www.brandeins.de/archiv/2014/genuss/Jan-gehl-im-interview-die-menschen-in-bewegung-setzen/>

Drei Jahre Mobilitätsagentur Wien – Eine Bilanz

Die heutige Mobilitätsagentur wurde vor drei Jahren als Radfahragentur gegründet. Das ist Anlass für eine Bilanz.

Martin Blum, Radverkehrsbeauftragter, Mobilitätsagentur Wien



Jan Gehl, der weltweit wohl renommierteste Stadtplaner, wird oft gefragt, was die Qualität von Städten ausmache. Hohe Lebensqualität in Städten sei daran erkennbar, wie viele ältere Menschen und Kinder auf den Straßen zu sehen seien, antwortet Jan Gehl dann meist, und daran, wie sehr die Stadt zum Zu-Fuß-Gehen und Radfahren einlade. Das sei ein zuverlässiger Indikator für die Lebensqualität von Städten und Stadtvierteln.

Über die Lebensqualität ergibt sich auch die Verbindung zu Wien und zur Mobilitätsagentur. Wien belegt in weltweiten Rankings zur Lebensqualität regelmäßig Spitzenplätze. Damit dieses Niveau auch bei starkem Bevölkerungswachstum noch ausgebaut werden kann, hat sich die Stadt im Fachkonzept Mobilität – STEP 2025 und Smart-City-Strategie – unter anderem das Ziel gesteckt, dass der Anteil von Zu-Fuß-Gehen, Radfahren und Öffentlichem

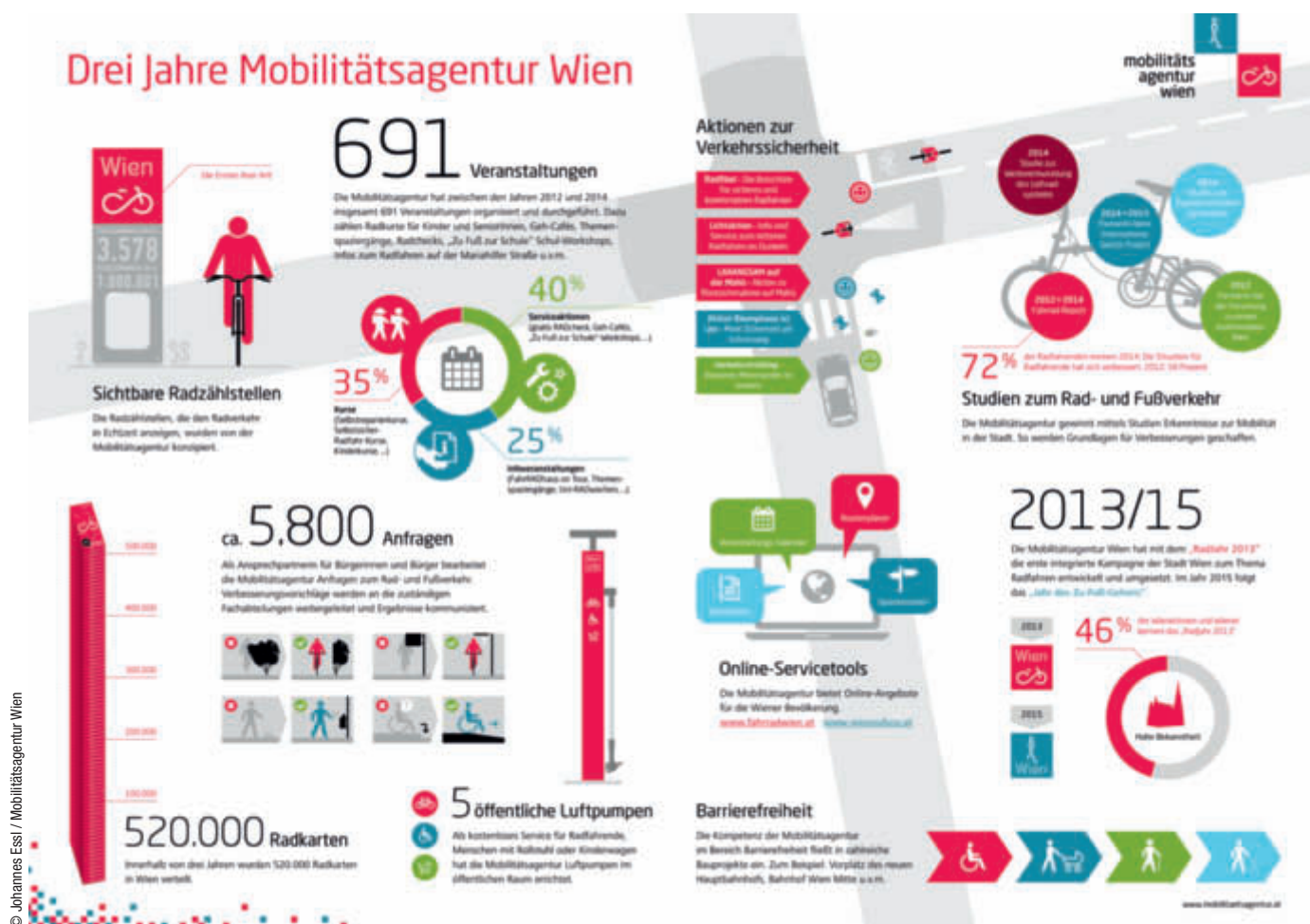
Verkehr am Stadtverkehr deutlich steigen soll. Die Richtung ist klar: weg vom Auto als dominantes Verkehrsmittel im öffentlichen Raum hin zu multimedialen Lebensstilen. Dieser Wandel benötigt schrittweise neue Infrastruktur, vor allem Geh- und Radwege, verkehrsberuhigte und belebte Plätze und ein noch besseres Angebot an Öffentlichem Verkehr, sowie Leute, die diesen Wandel in der Stadt auch auf unterschiedlichen Ebenen vorantreiben und begleiten. Dafür wurde die Mobilitätsagentur gegründet.

Die Mobilitätsagentur ist in ihrem dreijährigen Bestehen quasi ein städtisches Start-up-Unternehmen. Gegründet als Radfahragentur Wien mit drei MitarbeiterInnen, erfolgte im Jahr 2013 die logische Erweiterung um das Zu-Fuß-Gehen und die Umbenennung in „Mobilitätsagentur Wien“. Ende des Jahres 2014 wurden erstmals eigene Büroräumlichkeiten bezogen, die

künftig mehr Dialog und Austausch mit den Wienerinnen und Wienern ermöglichen.

Bewusstseinsbildung für Gehen und Radfahren

Bewusstseinsbildung zur Stärkung von Zu-Fuß-Gehen, Radfahren und Öffentlichem Verkehr ist eine der Hauptaufgaben der Mobilitätsagentur. Innerhalb von drei Jahren wurden 691 Einzelveranstaltungen organisiert und umgesetzt. Die Bandbreite reicht dabei von Kursen und Workshops – etwa für Kinder oder MigrantInnen – über das Verteilen von Infomaterialien bis hin zu Service-Aktionen. Mit dem RadJahr 2013 wurde die erste integrierte Bewusstseinsbildungskampagne zum Radfahren in Wien konzipiert und umgesetzt, die mit 46 Prozent einen hohen Bekanntheitsgrad in der Wiener Bevölkerung erreichte (Evaluierungsbericht). Am 1. Jänner 2015 begann



nun das Jahr des Zu-Fuß-Gehens. Im Jahr 2015 wurden auch wieder die beliebten Geh-Cafés und geführte Spaziergänge durch verschiedene Grätzle fortgesetzt und neue Produkte zum Zu-Fuß-Gehen entwickelt.

Neues Wissen und Innovation für Wien

An zahlreichen Studien oder Konzepten hat die Mobilitätsagentur in den vergangenen Jahren mitgewirkt oder diese selbst in Auftrag gegeben. So wurden etwa die Radzählstellen am Praterstern und am Karlsplatz von der Mobilitätsagentur entwickelt. Zur Evaluierung der Radverkehrsmaßnahmen der Stadt wurde der „Fahrrad Report Wien“ konzipiert und zweimal durchgeführt. Weitere Untersuchungen widmen sich intermodalen Navis für Radfahren und der Weiterentwicklung des Wiener Citybike-Systems. Aktuell werden mit der Mobilitätsagentur als Partnerin in einem internationalen Forschungsprojekt Erkenntnisse

gewonnen, wie Menschen bei Wohnungswechsel oder Krankheiten zum Gehen und Radfahren bewegt werden können. Die Ergebnisse sollen in die Aktivitäten der Stadt in den nächsten Jahren einfließen.

Service und BürgerInnen-Anliegen

Die Mobilitätsagentur ist Ansprechpartnerin für Bürgerinnen und Bürger in Sachen Zu-Fuß-Gehen und Radfahren. Das wurde in den vergangenen drei Jahren ca. 5.800 Mal in Anspruch genommen, unter anderem über die Wunschbox. Anfragen werden von der Mobilitätsagentur direkt oder über die jeweils zuständigen Fachabteilungen des Magistrats beantwortet und es wird nach Lösungen für das jeweilige Anliegen gesucht. Die Mobilitätsagentur bietet zudem mit dem Spaziergangskalender oder dem Radroutenplaner im Internet Services an. Bei zahlreichen Serviceaktionen vor Ort wie den Radl-Checks oder den Selbstreparierkursen war der Andrang so groß, dass sich Schlangen bildeten. Von der Radkarte

Wien wurden 520.000 Stück innerhalb von drei Jahren verteilt.

Einsatz für Barrierefreie Mobilität

Mit Maria Grundner arbeitet in der Mobilitätsagentur eine profunde Expertin für Barrierefreiheit. Als Mitglied in Normungsgremien und als Beraterin bei Bauprojekten in Wien stellt sie die Weichen dafür, dass Menschen mit dauernden oder zeitweisen Mobilitätseinschränkungen in Wien noch besser unterwegs sein können. Gemeinsam mit den Kolleginnen und Kollegen des Magistrats wird laufend an der Weiterentwicklung der Infrastruktur gearbeitet. In den ersten drei Jahren der Mobilitätsagentur wurde einiges erreicht und Aufbauarbeit geleistet. Doch darauf ruhen wir uns nicht aus. Um Wien noch lebenswerter und attraktiver für Zu-Fuß-Gehen und Radfahren zu machen, gibt es noch viel zu tun.

www.mobilitaetsagentur.at



Die Wiener Mariahilferstraße ist Vorzeigeprojekt für eine Stadtentwicklung, die auf die Förderung des Fußverkehrs setzt.

Walk21-Konferenz bringt Wien einen Schritt weiter

Zu-Fuß-Gehen ist die Lebensader einer Stadt. Die Möglichkeiten des Zu-Fuß-Gehens werden derzeit weltweit (wieder) entdeckt, um Städte lebenswerter zu gestalten. Einblicke in diesen Trend gab es jüngst bei der internationalen Fachkonferenz „Walk21 Vienna“.

Mag. Florian Lorenz, Walk21 Vienna Management Team

Diesen Oktober traf sich in Wien zum 16. Mal die internationale Fachwelt, um über neueste Entwicklungen im Fußverkehr und in der Gestaltung öffentlicher Räume zu diskutieren. Die Walk21-Konferenz wurde von der Wiener Stadtplanung (MA 18) in Zusammenarbeit mit der NGO Walk21 organisiert und reiht Wien mit Städten wie Sydney, München, London, New York, Kopenhagen, Zürich, Barcelona, Vancouver oder Mexico City als Gastgeberin der Konferenzreihe.

Das Jahr des Zu-Fuß-Gehens

Die Walk21-Konferenz beinhaltete ein reiches Rahmenprogramm, das bereits am Wochenende vor der Konferenz mit ei-

nem öffentlichen Festival für das Zu-Fuß-Gehen begann. Von 16. bis 18. Oktober konnten KonferenzteilnehmerInnen und die Wiener Bevölkerung am Wiener Rathausplatz im „Urban Village“ der Wiener Mobilitätsagentur verschiedene Nutzungsvarianten für den öffentlichen Raum genießen, wie zum Beispiel einen temporären Markt, interaktive Installationen oder Diskussionen mit EntscheidungsträgerInnen.

„Walk21 Vienna“-Erlebnisse

Am Tag der offiziellen Eröffnung der Konferenz wurden Walk-Shops und UrbanLabs angeboten, bei welchen ExpertInnen Einblicke in die Stadt gaben und auch interaktive Workshops im öffentlichen Raum stattfanden.

Am 20. Oktober wohnten Delegierte aus mehr als 40 Ländern im Festsaal des Wiener Rathauses der feierlichen Konferenzöffnung bei. Im Anschluss bot das Panel „Transforming Vienna into a Walking City“ Einblicke in die historischen und aktuellen Bestrebungen und Strategien, um Wien freundlicher für den Fußverkehr zu machen.

In den drei Tagen der Konferenz wurde ein abwechslungsreiches und akademisches Programm angeboten, das aus insgesamt 260 Diskussionsrunden, Seminaren und Workshops bestand. Die 230 vortragenden Fachleute brachten ihre Perspektiven aus den Bereichen Städteplanung und -entwicklung, Politik und Verwaltung, Gesundheit, Architektur, Social-Marketing, Wissenschaft, Industrie und Wirtschaft, sowie das Engagement von NGOs und AktivistInnen ein.



Fußverkehr und gut ausgebauter Öffentlicher Verkehr sind elementare Bausteine einer lebenswerten Stadt.

Die abwechslungsreiche Liste an Plenar-RednerInnen der Walk21 veranschaulichte den interdisziplinären Charakter des Gehens. Die indische Verkehrsplanerin Geetam Tiwari brachte ihre Erfahrungen mit Mobilitäts- und Verkehrsplanung fürs Gehen, Radfahren sowie mit sicheren und effizienten Bussystemen in Entwicklungsländern ein.

Der deutsche Aktivist und Berater für Inklusion und Barrierefreiheit Raúl Krauthausen berichtete von der Arbeit seiner Organisation „SOZIALHELDEN e.V.“, die Internetplattformen erarbeitet, um die Barrierefreiheit für Menschen im Rollstuhl zu verbessern. Charles Montgomery, Autor („The Happy City“) und Urbanist aus Kanada, zeigte Zusammenhänge zwischen Stadtplanung und Glücksforschung auf. Der Schweizer Gesundheitsexperte Brian Martin verdeutlichte die Bedeutung des Fußverkehrs für Städte, die für BewohnerInnen sowohl gesund als auch lebenswert sind. Eine aktivistische Note bekam die Konferenz während des Auftritts von Peatónito, dem Held der FußgängerInnen in Mexico City, der seine Aktionen für mehr Sicherheit und Raum für aktive Mobilität lebhaft darstellte.

Einen besonderen Beitrag brachte der 92-jährige Plenarredner Fred Bondi ein, der vor wenigen Jahren aus Paris in seine Hei-

Die neue Preis-/ Leistungsklasse für PLC & Motion Control.

Embedded-PC-Serie CX5100:

Kompakt-Steuerungen mit Intel®-Atom™-
Mehrkern-Prozessoren.



www.beckhoff.at/CX51xx

Mit der Embedded-PC-Serie CX5100 etabliert Beckhoff eine neue kostengünstige Steuerungskategorie für den universellen Einsatz in der Automatisierung. Die drei lüfterlosen, hutschienenmontierbaren CPU-Versionen bieten dem Anwender die hohe Rechen- und Grafikleistung der Intel®-Atom™-Mehrkern-Generation bei niedrigem Leistungsverbrauch. Die Grundausstattung enthält eine I/O-Schnittstelle für Busklemmen oder EtherCAT-Klemmen, zwei 1.000-MBit/s-Ethernet-Schnittstellen, eine DVI-I-Schnittstelle, vier USB-2.0-Ports sowie eine Multioptionsschnittstelle, die mit verschiedensten Feldbussen bestückbar ist.

IPC			
I/O			
Motion			
Automation	CX5120: Intel®-Atom™- CPU, 1,46 GHz, single-core	CX5130: Intel®-Atom™- CPU, 1,75 GHz, dual-core	CX5140: Intel®-Atom™- CPU, 1,91 GHz, quad-core

New Automation Technology **BECKHOFF**

matstadt Wien zurückkehrte, um die besonders für SeniorInnen bedeutsame Lebensqualität und gute Fußläufigkeit Wiens nützen zu können. Höhepunkte des Programms waren unter anderem Vorträge zur Neuverteilung von öffentlichen Räumen mit Schwerpunkt auf den Fußverkehr und aktive Mobilität sowie zur Ausgestaltung von Straßenräumen mit Bedacht für alle VerkehrsteilnehmerInnen (Stichwort: „Complete Streets“).

Mehrere Vortragende präsentierten Einblicke in neue Evaluierungstools zum Gesundheitsnutzen des Fußverkehrs sowie zu den (immer besser fassbaren) positiven Auswirkungen des Fußverkehrs auf die Wirtschaft sowie die Qualität von Wohnstandorten. Ein wichtiger Aspekt des Diskurses widmete sich innovativen und wirksamen Ansätzen für die Öffentlichkeitsarbeit, um den Fußverkehr noch attraktiver zu machen.

Die insgesamt 40 PreisträgerInnen des Wettbewerbs „Walking Visionaries Awards“ wurden in einer emotionalen Zeremonie am ersten Konferenztag ausgezeichnet. Während der Walk21-Konferenz konnten die PreisträgerInnen ihre Arbeit mit den TeilnehmerInnen der Konferenz diskutieren. Dies erfolgte etwa durch einen Plenarvortrag der Preisträgerin Farah Makki oder durch spannende Beiträge bei den Round Tables.

Ein Höhepunkt der Konferenz war das große Speed Dating im Festsaal des Wiener Rathauses mit mehr als 70 Präsentatorinnen und Präsentatoren. Dieses Format bot Gelegenheit zum direkten und individuellen Austausch mit Vortragenden aus verschiedensten Disziplinen und Ländern und war ein idealer Einstieg für weiteres Networking während des Galadiners am selben Abend.

Nach drei intensiven Konferenztagen fand die Walk21 mit einer zweiten Tranche an WalkShops und UrbanLabs einen gebührenden Abschluss. Das Angebot beinhaltete unter anderem eine spaziergangswissenschaftliche Erkundung der Stadt, Ausflüge in das Wiener Vorzeigeprojekt „Seestadt Aspern“ oder Einblicke in den Wiener Brunnenmarkt (Europas längste Marktstraße).

Learning from Walk21 Vienna

Die Konferenz in Wien bedeutete für die internationale Fachwelt eine interessante Chance, um Know-how aus Wien kennenzulernen, wie Bronwen Thornton, Direktorin von Walk21, bestätigte:

Wien ist eine „can-do“ Stadt. Bereits eine weltweit führende Rolle einnehmend strebt Wien nach mehr, will das Leben für Menschen verbessern, die zu Fuß gehen und damit die Stadt lebenswerter gestalten. Wir sind begeistert, dass Vertreter der Wiener Stadtverwaltung, Universitäten und Privatwirtschaft ihre Expertise zum Thema urbane Lebensqualität mit internationalen Delegierten diskutierten und erwarten, dass Wiener Ideen und Ansätze an verschiedenen Orten auf der Welt in einer adaptierten Form eine Umsetzung finden können.“

Die gesammelten Konferenzbeiträge können ab November 2015 auf der Webseite der Walk21 Vienna eingesehen werden und bieten einen großartigen Einblick in den Diskurs, der auf der Walk21-Konferenz stattgefunden hat. ■

www.walk21vienna.com



Ein neues Stadtentwicklungsprojekt mit fußläufig erschlossenem öffentlichen Raum: Campus der Wirtschaftsuniversität Wien.

Graz: Neue Antworten auf traditionelle Fragen

Seit anderthalb Jahrzehnten wächst die steirische Landeshauptstadt Graz kontinuierlich. Verdichtung statt Ausweitung des Siedlungsraums lautet die Strategie – und dabei beschreitet man innovative Wege.

Stadtbaudirektion Graz

Mit dem richtungsweisenden Konzept einer Smart City hat die Stadt Graz mit ihren Partnern zahlreiche Auszeichnungen und Förderungen an Land gezogen. Doch das Konzept dahinter, die Entwicklung einer energieeffizienten, ressourcenschonenden und emissionsarmen Stadt, möchte man nicht nur auf den in der Nähe des Hauptbahnhofs entstehenden neuen Stadtteil beschränken, hält Stadtbaudirektor Bertram Werle fest: „Die Strategie der Smart City wollen wir umfassend bei unseren Entwicklungsprojekten verfolgen, egal ob es sich um Neuentwicklungen oder Bestandssanierungen handelt!“ Nur so ließen sich wachsende Städte auf Dauer nachhaltig gestalten. Für Graz ist das ein Gebot der Stunde, weist doch die steirische Landeshauptstadt seit anderthalb Jahrzehnten stabile Bevölkerungszuwächse von jährlich rund 1,5 Prozent auf.

Graz wächst durch Verdichtung

Ein Prinzip steht für Werle und für Stadtplanungsamtsvorstand DI Bernhard Inninger außer Streit: „Graz wächst durch innere Verdichtung und nicht durch eine Ausweitung des Siedlungsraumes!“ Das sei auch durch eindeutige politische Beschlüsse manifestiert. Die dazu notwendigen Flächen rekrutiert man durch Konversionsflächen – also die Umwidmung von Industriebrachen und nicht genutzten Eisenbahn-Arealen –, durch die Entwicklung gewidmeter, aber noch nicht konsumierter Baulandflächen sowie durch einen behutsamen Umbau ausgewählter Quartiere, die derzeit



PENTAPLAN ZT GmbH

Die Pläne für das „Baufeld Süd“ waren in einer eigenen Ausstellung zu sehen.



Atelier Thomas Pucher ZT GmbH

„Reininghaus“: Passiv-Holzbauweise und innovative Konzepte zur Energienutzung.

schlecht genutzt werden. Und auch dabei gibt es klar abgesteckte Strategien: Verdichtet wird dort, wo ein leistungsfähiges Netz an Öffentlichen Verkehrsmitteln bereits besteht oder geschaffen werden kann, und durch Entwicklung einer urbanen Mischnutzung, Wohnen, Arbeiten, Freizeit in Form von öffentlichem Grünraum und Kultur- sowie Sporteinrichtungen, Bildung und Kinderbetreuung auf engem Raum fußläufig oder per Fahrrad erreichbar – diese Mischung vermeidet die Produktion zusätzlicher Individual-Verkehrsströme und auch die Notwendigkeit der Anschaffung von Autos. Ein wichtiges Anliegen ist Werle und Inninger zudem die hochwertige Gestaltung der zukunftsbeständigen Stadt. Als Instrumente dazu dienen die Förderung von Architekturwettbewerben, die Gestaltungsqualität in der „City of Design“, die Forcierung einer ökologischen Gestaltung sowie die Schaffung von Orten

der Kommunikation und Begegnung mit hoher Aufenthaltsqualität. Letzteres sichert man durch fußläufig erreichbare öffentliche Räume, wobei Parkanlagen ebenso forciert werden wie Platzgestaltungen. Alle genannten Strategien wendet Graz nicht nur auf neue Entwicklungsgebiete an, sondern nach Möglichkeit auch bei Sanierungen im Bestand.

Abgestimmte Mobilitätsstrategien

Eine wesentliche Rolle bei der nachhaltigen Gestaltung der Stadt spielt das Thema Verkehr – und da gehen Werle und Inninger Hand in Hand mit dem Vorstand der städtischen Abteilung für Verkehrsplanung, DI Martin Kroißbrunner, der auf der anderen Seite auch auf die Einigkeit der Stadt mit dem Land Steiermark verweist: „Wir verfolgen abgestimmte und integrierte Stadtentwicklungs- und Mobilitätsstrategien sowohl auf Seiten der Politik als auch

Die Stadtplanung setzt auf innovative Technologien: wie Erdwärme, Fotovoltaik oder Energiegewinnung durch Tiefenpfähle.



Stadt Graz Verkehrsplanung

in der Verwaltung!“

Gemeinsames Ziel sei die Senkung des Anteils der Autos am gesamten Verkehrsaufkommen bei gleichzeitiger Förderung des Öffentlichen Verkehrs sowie des Rad- und FußgängerInnenanteils. Dabei setzt man zusehends auf Multimodale Knoten, die den Umstieg von einem umweltfreundlichen Verkehrsmittel auf ein anderes ermöglichen, je nachdem welches für die anstehenden Wege das jeweils geeignetste ist. An diesen Schnittstellen stehen dann Öffentliche Verkehrsmittel ebenso zur Verfügung wie Carsharing – das im Vergleich zur vielgepriesenen E-Mobilität den Vorteil großer Platzersparnis aufweist –, Fahrradabstellplätze oder Gehwege. Kroißbrunner stellt jedoch klar: „Die Straßenbahn bleibt das Rückgrat der Grazer Mobilität, auch der multimodalen Mobilität. Deshalb laufen die Vorbereitungen für die Straßenbahn-Erschließungen der großen Stadtentwicklungsgebiete.“

Vertragsraumordnung im Kommen

Ein immer häufiger angewandtes Instrument der Grazer Stadtentwicklung ist laut Baudirektor Bertram Werle die Vertrags-

raumordnung: „Der Abschluss zivilrechtlicher Verträge sorgt dafür, dass Investoren einen Teil ihres Gewinns durch die Umwidmung der Bebauungsflächen in eine entsprechende Infrastruktur vor Ort investieren. So gewinnen beide Seiten.“ Stark im Kommen sind auch Mobilitätsverträge mit den Bauträgern, bei denen laut Kroißbrunner die Zahl der Kfz-Stellplätze bei Neubauten reduziert und stattdessen in Alternativen investiert wird: „Wir haben Modelle, bei denen etwa jeder Haushalt beim Bezug einer neuen Wohnung eine Jahreskarte für den Öffentlichen Verkehr erhält. Daneben sorgen wir für Radabstellplätze, Carsharing, fußläufige Verbindungen und viel Information, etwa auch durch Anzeigen von Abfahrzeiten der Öffentlichen Verkehrsmittel in den Häusern.“ Die Elektromobilität ist für den Vorstand der Grazer Verkehrsplanung nur dort ein Fortschritt, wo sie Kraftfahrzeuge mit fossilen Brennstoffen ersetzt – ansonsten liegt die Priorität eindeutig bei der Sanften Mobilität. Insgesamt lautet das ehrgeizige Ziel der Stadt Graz, den Anteil des Motorisierten Individualverkehrs von derzeit 47 Prozent bis zum Jahr 2021 auf 37 Prozent zu reduzieren.

Wertvoller Grünraum

Ein wesentlicher Beitrag zur Vermeidung von Verkehrswegen ist für Baudirektor Werle auch die Vorsorge für öffentlich nutzbare Grünflächen und Parks in den verdichteten Gebieten mit urbaner Nutzungsmischung. Aber das Grün hat auch andere Vorzüge, wie der Vorstand der städtischen Abteilung für Grünraum und Gewässer, DI Robert Wiener, hinzufügt: „Grünflächen wirken sich positiv auf das Mikroklima und die Luftqualität der Stadt aus. Wir bemühen uns, wo es möglich ist – beispielsweise in unseren gründerzeitlichen Vorgärten – Versiegelungen aufzuheben und diese Flächen wieder zu begrünen. Dadurch ermöglichen wir Versickerungen von Wasser. Und auch die Beschattung von Gebäuden durch Grün-Elemente ist spätestens nach dem heurigen Hitzesommer für viele Menschen ein zunehmend wichtiges Thema.“

Energiekonzept zugunsten der Luftqualität

Im Zusammenhang mit der Qualität der Grazer Luft, die durch die Kessellage der Stadt bei Inversionswetterlagen besonders in der kalten Jahreszeit leidet, verweist



Stadtplanungsamtsvorstand Bernhard Inninger auch auf andere Gegenmaßnahmen: „In Kooperation mit dem Land Steiermark und in Zusammenwirken mit unserem Umweltamt der Stadt Graz sowie den Energieversorgungsunternehmen setzen wir auf leitungsgebundene Energieträger, vor allem auf Fernwärme. Dabei drängen wir die belastenden Festbrennstoffe auf dem Verordnungsweg zurück – auf Basis des Kommunalen Energiekonzepts KEK, das für jedes Grundstück den geeigneten Energieträger ausweist.“

Für manche Gebiete der Stadt wurde ein Fernwärme-Anschlusszwang verfügt – laut Inninger aber mit langen Übergangsfristen, um eventuelle soziale Härten abzufedern.

In den großen neuen Stadtentwicklungsgebieten wie „Smart City“ oder „Reininghaus“ – allein im zweiten genannten Gebiet sollen rund 12.000 Menschen leben – setzt die Stadt Graz überhaupt sehr stark auf innovative Technologien. Neben der optimalen Nutzung von Solarenergie rücken auch Themen wie Erdwärme oder

die Verwertung der Abwärme eines Stahlwerks immer mehr in den Vordergrund. Und im richtungsweisenden Projekt „Haus der Zukunft“ in Reininghaus-Süd setzt man bei einer energieeffizienten Siedlung in Holzbauweise auf einen Energieverbund: In dem Vorzeigeprojekt mit Mischnutzung wird Energie zu einem erheblichen Teil durch Fotovoltaik und Tiefenpfähle gewonnen und zwischen den einzelnen Gebäuden hin und her transferiert – je nachdem, wo gerade am meisten benötigt wird. ■

VERGABE JOUR FIXE

Mit den Top-Vergabeexperten Österreichs

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

Info & Anmeldung: news@schramm-oehler.at

www.schramm-oehler.at

***** KEINE TEILNAHMEGEBÜHR *****

SCHWERPUNKT
Kleine
B VergG-
Novelle

Donnerstag, 12. November 2015, 17 Uhr
„Neues zur Auswahl und Eignung“
mit **Horvath** (ANKÖ)

Donnerstag, 03. Dezember 2015, 17 Uhr
„Nicht prioritäre / soziale Dienstleistungen:
Alles neu macht die Richtlinie“ mit **n.n.**

Donnerstag, 21. Jänner 2016, 17 Uhr
„Vergaberecht und Lohn- und Sozialdumping,
Subunternehmen“ mit **Wiesinger** (WK Österreich)

SCHRAMM ÖHLER
RECHTSANWÄLTE

AUS DEM STÄDTEBUND

Innsbruck verändert sich: Tiroler Landeshauptstadt gestaltet Lebensraum aktiv

Besonders für urbane Ballungsräume sind Visionen wichtig. Gestaltung muss langfristig gedacht werden, um den Ansprüchen und Veränderungen des täglichen Lebens gerecht zu werden. Entwicklungspotenziale gibt es viele, jedoch kommen Zusammenleben und die Entwicklung einer Stadt nicht ohne Regeln aus.

Stadtplanung groß gedacht heißt nicht nur Planung der Gebäudeeinheiten, Ortsbildschutz und ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Wohnen und Arbeiten. Wenn man nicht nur formal über den Rand des Themas hinausdenkt, beinhaltet Stadtplanung auch Integration. So wird es in Innsbruck auch seit 2012 gemacht. Die Integrationsstelle ist organisatorisch bei der Stadtplanung angesiedelt, was die Tiroler Landeshauptstadt österreichweit zu einem Vorzeigemodell macht. Insgesamt bedeutet dies, dass Barrieren abgebaut werden können und auf die Bedürfnisse der Menschen näher eingegangen werden kann. Global betrachtet beinhaltet dies auch das Zukunftsdenken in Bezug auf Mobilität und Energie.

Kreative Lösungen analog zu den vielbeschriebenen „Smart Cities“ sind hier gefordert.

Stadtplanung eine Herausforderung

Dass dabei viel Fingerspitzengefühl vonnöten ist, zeigt ein Blick auf die demografische Situation der Alpenstadt, wo Raum eine beschränkte Ressource ist. Während die Stadtbevölkerung stetig wächst, bieten sich durch Innsbrucks geografische Lage kaum Möglichkeiten des Randwachstums. Verdichtung ist das Gebot der Stunde. Flächenwidmungs- und Bebauungspläne sind für die Stadtentwicklung essentielle Werkzeuge, ebenso wie das 2002 in Kraft getretene Raumordnungskonzept ÖROKO.

Innsbruck ist eine Hochburg der Wettbewerbe, auch was den Städtebau betrifft: Seit 1985 wurden mehr als 180 Wettbewerbe ausgeschrieben – durchschnittlich sechs pro Jahr. „Durch die beschränkten räumlichen Möglichkeiten musste dabei so manches Mal sprichwörtlich um die Ecke gedacht werden: Lösungen wie das Bundesrealgymnasium in der Au, das neben einer topmodernen Schule auch ein

komplettes Einkaufszentrum beinhaltet, oder das neu errichtete SeniorInnenheim O-Dorf, bei dem sich der öffentliche Bereich der Inn-Promenade gekonnt mit dem privaten des Wohnheims verflochten, sind nur zwei Beispiele“, wie Planungsrat Gerhard Fritz mit Blick auf die Liste der jüngst realisierten Großprojekte betont.

Pionierstadt mit Smart Districts

„Sinfonia“ – österreichweit das größte Smart-City-Projekt – hat sich zum Ziel gesetzt, in den Pionierstädten Bozen und Innsbruck durch hochqualitative Sanierungen sowie innovative Energiekonzepte den Energiebedarf um 50 Prozent zu senken, den Anteil an erneuerbaren Energien um 30 Prozent zu heben und den CO₂-Ausstoß um 20 Prozent zu reduzieren. Gefördert wird das Projekt mit 12,1 Mio. Euro durch die Europäische Union. Weitere Investitionen in Höhe von rund 100 Millionen Euro sollen regional ausgelöst werden.

Im Osten des Innsbrucker Stadtgebietes entsteht der sogenannte „Sinfonia-District“, wo bis Ende 2017 ca. 70.000 m² Wohn- und Nutzfläche energieeffizienter gestaltet werden. In ausgewählten Wohnungen dieses „Smart Districts“ sollen über einen gewissen Zeitraum Temperatur, Energieverbrauch und Luftqualität gemessen werden, um den MieterInnen ihr ideales Kälte-, Wärme- und Strom-Profil zeigen zu können. Die Installation von Fotovoltaikanlagen und die Verwendung von Wärmepumpen sollen in der Folge den Heizwärmebedarf auf durchschnittlich 30 kWh pro m² pro Jahr senken. Im Mai 2015 wurde mit den ersten energie- und kosteneffizienten thermischen Sanierungen begonnen.

Ein weiterer wesentlicher Teil des Projektes ist der geplante Ausbau der Kläranlage Rossau zur Energiezentrale Innsbruck. Schwerpunkte bilden hier vor al-



AUS DEM STÄDTEBUND

lem die Erzeugung von Wärme und Elektrizität, sowie Aktivkohle, Phosphor und Ersatzbrennstoffe. Die erzeugte Energie soll nicht nur die Kläranlage selbst, sondern auch ein naheliegendes Hallenbad und ein Restaurant versorgen.

Die Ergebnisse werden vorerst als Musterbeispiele auf die sogenannten „Adopter Cities“ – Rosenheim (D), La Rochelle (F), Sevilla (ES), Paphos (CY) und Borås (SE) – umgelegt.

Öffentlicher Verkehr als Thema der Zukunft

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist ein zentrales Thema in der Landeshauptstadt. Ziel ist es, den Bürgerinnen

ein so gut ausgebautes Netz zur Verfügung zu stellen, dass das Privatauto immer öfter in der Garage bleiben kann. Auch den Veränderungen im Mobilitätsverhalten wird Rechnung getragen. Letztlich verbessert die Attraktivität des Öffentlichen Verkehrs die Bedingungen für das Zu-Fuß-Gehen. Barrierefreie Zugänge zu Haltestellen, wettergeschützte Sitzgelegenheiten, Niederflurfahrzeuge und der Ausbau des Radwegnetzes bieten ein entsprechendes Angebot. Überdachte Fahrradparkplätze oder die kostenlose Radmitnahme in Bus und Tram steigern den Komfort. Von 2009 bis 2014 wurden rund 4 Mio. Euro in Maßnahmen für den Radverkehr investiert. Im Rahmen

des „klima-aktiv mobil“-Förderungsprogramms erhielt Innsbruck dafür eine Förderung in Höhe von 1,1 Mio. Euro.

„Insgesamt werden deshalb Investitionen in den Öffentlichen Verkehr als Investitionen in die Lebensqualität und Umweltfreundlichkeit gesehen“, sieht die für Umwelt und Mobilität zuständige Vizebürgermeisterin Sonja Pitscheider Innsbruck auf dem richtigen Weg. Unter diesem Aspekt ist auch das aktuell größte Projekt, die Tram/Regionalbahn, zu sehen. Ab 2018 kann nicht nur der äußerste Westen der Stadt mittels Tram angepeilt werden, auch der Osten der Stadt wird via Straßenbahnschiene erschlossen.

Mag.^a Katharina Rudig



Jetzt für die Zukunft planen: die Tiroler Landeshauptstadt hält Schritt mit neuen Entwicklungen, zum Beispiel beim Thema Mobilität.

AUS DEM STÄDTEBUND

Feldkirchs nachhaltige Entscheidungen für künftige Generationen

Die vergangenen Jahre in Feldkirch waren geprägt von Großprojekten, die auch für künftige Generationen von Nutzen sein werden. Nachhaltigkeit und Energieeffizienz sind die Grundlagen für viele Entscheidungen, die in der Stadt getroffen werden.

Feldkirch ist die energieeffizienteste Stadt Österreichs. Diese Auszeichnung kommt nicht von ungefähr, sondern wurde 2010 im Rahmen der e5-Zertifizierung ermittelt. Eine erneute Beurteilung steht unmittelbar bevor und die Ziele Feldkirchs sind klar gesteckt, wie Bürgermeister Wilfried Berchtold bestätigt: „Wir haben in den vergangenen fünf Jahren viele Maßnahmen gesetzt, um die hohen Ansprüche als e5-Gemeinde zu erfüllen. Gleichzeitig sind die Anforderungen stetig gewachsen. Doch ich bin zuversichtlich, dass wir auch bei der Zertifizierung im Herbst 2015 ein gutes Ergebnis erzielen werden.“

Smartes Montforthaus

Dass sich dieser Weg lohnt, zeigt sich unter anderem am Montforthaus, dem neuen Veranstaltungszentrum in Feldkirch, das 2015 eröffnet wurde. Automatische Aufzeichnungen des Energieverbrauchs geben Aufschluss zur Analyse und Kostensteuerung. Das ist auch für die BesucherInnen

am Smart-Data-Screen im Foyer ersichtlich. Bei den technischen und materiellen Entscheidungen während der Bauphase wurden die Lebenszyklen der Produkte in den Mittelpunkt gestellt. Das bedeutet, dass nicht die kurzfristige oder vermeintlich günstigste Variante gesucht wurde, sondern es wurde Wert auf langlebige, regionale und ökologische Lösungen gelegt, wie die Energieversorgung mit Hilfe des Grundwassers, die Natursteinfassade, die Holzverkleidungen im Innenbereich oder die Dachbegrünung.

Stabilität bei umweltfreundlicher Stromversorgung

Geht es um zukunftsweisende, energiepolitische Entscheidungen, stellt der Bau des Kraftwerks Illspitz ein ganz wesentliches Projekt der letzten Jahre dar. Mehr als 7700 Feldkircher Haushalte können alleine heuer mit Strom aus diesem städteeigenen Kraftwerk versorgt werden. „Die Rahmenbedingungen am Strommarkt werden immer unwägbarer. Mit der Entscheidung, in ein neues Kraftwerk zu investieren, können wir in den nächsten Jahrzehnten für Stabilität in diesem Bereich sorgen“, erklärt Bürgermeister Berchtold.

Altgeräte wieder tüchtig machen

Auch beim 2014 eröffneten Altstoffsammelzentrum in Feldkirch-Gisingen stehen



Mag. Wilfried Berchtold, Bgm. Feldkirch

die Zeichen auf nachhaltiges Handeln. Neben der Rückgabemöglichkeit von mehr als 45 unterschiedlichen Altstoffen, von denen 35 kostenlos entsorgt werden können, werden auch gut erhaltene, also Re-use-fähige Elektrogeräte angenommen und nach eingehender Prüfung in den carla-Shops der Caritas wieder zum Verkauf angeboten. „Jedes Elektrogerät, das länger verwendet wird, hilft Ressourcen zu schonen. Die Wiederverwertung stellt damit einen wichtigen Beitrag zur Schonung der Umwelt dar“, ist Berchtold überzeugt.

Energiemasterplan als Basis für konsequente Energiepolitik

Das Montforthaus, das Kraftwerk Illspitz und das Altstoffsammelzentrum stellen wichtige Säulen in der Energiepolitik der Stadt Feldkirch dar. Mit der Umsetzung des Energiemasterplans, der in den letzten zwei Jahren erarbeitet wurde und österreichweit beispielgebend ist, können künftig die Hebel noch konsequenter angesetzt werden. „Schlussendlich geht es aber auch darum, die Bevölkerung mit ins Boot zu holen. Jede und jeder Einzelne kann persönlich einen Beitrag leisten, damit nachkommende Generationen in einer lebenswerten Stadt aufwachsen und alt werden können. Die Stadt bietet die entsprechende Infrastruktur an, und die Menschen sind herzlich eingeladen, diese zu nutzen“, sagt Bürgermeister Berchtold abschließend.

Mag.^a Martina Podgornik



Hightech-Neubau: Kultur Kongress Zentrum Montforthaus in Feldkirch

AUS DEM STÄDTEBUND



Städtebund tagte in Dornbirn

Entwicklung des Sports und Auswirkungen für die Kommunen

Die Städte und Gemeinden sind überwiegend die Träger der sportlichen Infrastruktur und Dienstleistungen in Österreich. Veränderungen bei der Entwicklung des Sportverhaltens der Bürgerinnen und Bürger oder bei den Strukturen im Vereinswesen sind hier rasch spürbar.

Der Fachausschuss für Sport des österreichischen Städtebundes beschäftigte sich bei seinem Treffen in Dornbirn kürzlich mit diesen Fragen. Der Vorsitzende dieses Fachgremiums, Vizebürgermeister Horst Karas aus Wiener Neustadt, zur Aufgabenstellung dieses Treffens: „Immer mehr Menschen drängen zum Individualsport und individueller Freizeitgestaltung außerhalb von Vereinen. Dieser Herausforderung müssen sich die Sportverantwortlichen in den Städten stellen, da diese Entwicklung oft mit der Forderung nach geeigneter Infrastruktur Hand-in-Hand geht.“

In den Fachausschüssen des österreichischen Städtebundes, die in der Regel zweimal jährlich in verschiedenen Städten tagen und neben der Abstimmung der laufenden Aufgaben auch zukünftige Entwicklungen und deren Auswirkungen auf die Kommunen diskutieren, sind die

Fachleute aus den österreichischen Städten und Gemeinden vertreten. Die zukünftige Entwicklung des Sports gerade in Dornbirn zu besprechen, war naheliegend, da hier gerade an einer neuen Sportstrategie für die Stadt gearbeitet wird. Sportstadträtin Marie-Louise Hinterauer: „Ergänzend zur Betrachtung der Entwicklung in Dornbirn konnten wir bei dieser Fachtagung österreichweite Trends und Veränderungen besprechen. Dass Dornbirn die neue Sportstrategie gemeinsam mit der Bevölkerung entwickelt, fand Beachtung. Das Ziel dieser Tagun-

gen, dass die Städte in der Diskussion voneinander lernen und profitieren können, wurde erreicht.“

Bei der Sitzung des Fachausschusses „Sport“ wurde unter anderem versucht, eine Definition „Sport in der Zukunft“ zu finden und die damit verbundenen Maßnahmen für die österreichischen Städte zu diskutieren. Der Input der Sportspezialisten aus den Städten war dafür von großer Bedeutung. Die Ergebnisse dieser Tagung werden in weiterer Folge mit den höchsten Gremien des Sports in Österreich sowie des Städtebundes weiter diskutiert.



TTIP jenseits des Chlorhühnchens

Dieser Beitrag zeigt auf, was hinter so sperrigen Begriffen wie „Investor-Staats-Klagen“ und „kooperative Regulation“ steht. Hierbei handelt es sich um besonders heikle Aspekte des geplanten TTIP-Abkommens, weil sie demokratische Gesetzgebung und rechtsstaatliche Gerichtsverfahren auszuhebeln drohen.

Worum geht es bei TTIP? Aus z.T. geleakten Dokumenten ist bislang von Beispielen berichtet worden, auf die sich die Angleichung von Standards bezieht, nämlich auf die viel zitierten Chlorhühnchen, auf den Verzicht von Datenschutz nach europäischem Maßstab, auf die Reduzierung von Kulturgütern zu Waren. Die europäische Bevölkerung würde ungekennzeich-

nete Gentechnik-Lebensmittel auf den Teller bekommen, die AmerikanerInnen wären nicht mehr vor hochriskanten europäischen Finanzprodukten geschützt. In der Logik von TTIP werden Gesetze ebenso wie staatliche Subventionen als Handelshemmnisse verstanden, die abgeschafft werden müssen.

Investor-Staats-Klagen und kooperative Regulierung

Die eigentliche Ebene, auf der TTIP spürbar zu werden droht, ist aber nicht die der Änderungen einzelner Regelungen und Prinzipien. Noch weitaus wirkmächtiger sind die im Zuge von TTIP entstehenden Werkzeuge, mit denen Unternehmen alle Arten von bestehenden Gesetzen angreifen und das Entstehen neuer Gesetze verhindern können. Mit regulatorischer Koope-

ration und Investor-Staats-Klagen sollen multinationalen Unternehmen Werkzeuge in die Hand gegeben werden, um demokratische Gesetzgebung schon im Vorfeld zu beeinflussen und nachträglich rückgängig zu machen. Lobbyismus alter Schule hätte dann ausgedient. Diese Werkzeuge tragen bürokratisch klingende Namen, die jedoch erstaunlich ehrlich und erschreckend zutreffend sind, wenn man einmal begriffen hat, was damit bezeichnet wird: Investor-Staats-Klagen und kooperative Regulierung.

Investor-Staats-Klagen: Sonderklagemöglichkeiten eigens für multinationale Unternehmen

Die ursprüngliche Idee hinter Investor-Staats-Klagen war, Anreize für Investitionen in Entwicklungsländern zu schaffen,



Wird die demokratische Rechtsstaatlichkeit durch TTIP (Transatlantische Handels- und Investitionspartnerschaft) ausgehebelt?

in denen das Justizsystem als zu langsam oder zu korrupt galt. In einer solchen Situation sollten neutrale Schiedsgerichte mit externem Personal zuverlässigen Schutz für Investoren bieten. Sie sollten insbesondere das Risiko verringern, dass Unternehmen durch diktatorische Regimes im Ausland enteignet werden.

Es geht allerdings schon lange nicht mehr um Enteignungen im engeren Sinne (ein Diktator schließt eine Fabrik), sondern um die Frage, ob ein Investor im Gaststaat „billig und gerecht“ behandelt worden ist – eine so dehnbare Formulierung, dass alle möglichen Interessen darunter fallen können. Bei TTIP geht es zudem darum, solche Klagen zwischen Staaten zuzulassen, die über voll funktionsfähige Justizsysteme von hoher Qualität und Rechtssicherheit verfügen. Es scheint also überflüssig, solche Klagen im transatlantischen Raum zu ermöglichen, kann doch ein Unternehmen sicheren Rechtsschutz vor den staatli-

chen Gerichten suchen. Ein Schiedsgericht für Investor-Staats-Klagen ist in der Regel mit drei SchiedsrichterInnen besetzt. Die SchiedsrichterInnen stammen oft aus internationalen Großkanzleien oder aus Aufsichtsräten großer Unternehmen. Sie werden von den Parteien ausgewählt: Der Staat und das Unternehmen bestellen je einen der RichterInnen, die/der dritte wird von beiden Parteien gemeinsam bestimmt. Aufgabe dieser von den Parteien bezahlten SchiedsrichterInnen ist die Entscheidung darüber, ob die Profitinteressen des klagenden Unternehmens die öffentlichen Interessen etwa an Umweltschutzregelungen überwiegen.

Solchen Schiedsverfahren gehen so grundlegende rechtsstaatliche Verfahrensprinzipien wie Öffentlichkeit und Kontrolle ab. Die Verhandlungen laufen unter Ausschluss der Öffentlichkeit ab. Selbst das Ergebnis, der Schiedsspruch wird nicht immer veröffentlicht. In diesen Verfahren gibt es auch keine Möglichkeit, Rechtsmittel zur Kontrolle des Schiedsspruchs einzulegen. Die Entscheidung der SchiedsrichterInnen wirkt also wie ein letztinstanzliches Urteil. Der verurteilte Staat muss entweder die in Rede stehende gesetzliche Regelung zurücknehmen oder unverzüglich eine erhebliche Entschädigung für ein demokratisch zustande gekommenes Gesetz zahlen. Nur in den seltensten Fällen können Staaten die Vollstreckung eines Schiedsspruchs verhindern. Ein wirkungsvoller Schutz vor solchen Klagen ist die – derzeit von einigen südamerikanischen Staaten praktizierte – Aufkündigung der internationalen Verträge, mit denen sich die Staaten zu dieser Form des Investitionsschutzes verpflichten.

Aushöhlung demokratischer Rechtsstaatlichkeit

Ein noch direkterer Angriff auf demokratische Rechtsstaatlichkeit ist kaum denkbar, aber bereits in Planung. Im Zuge von TTIP soll eine Stelle zur regulatorischen Kooperation eingerichtet werden. Einmal im Jahr soll diese Stelle, das sog. Regulatory Cooperation Council, über alle staatlichen Regulierungsabsichten beiderseits des Atlantiks informiert werden. Daraufhin soll diese Stelle die geplanten Gesetze

daraufhin prüfen, ob sie „wirtschaftsverträglich“ sind und den Freihandel fördern, und zwar noch bevor sie ins Parlament eingebracht werden. Besonders brisant dabei ist, dass im Zuge dieser Prüfung InteressenvertreterInnen auf beiden Seiten des Atlantiks – Unternehmenslobbyisten wie Gewerkschaftsmitglieder – noch vor dem eigentlichen, parlamentarischen Gesetzgebungsprozess Zugang zu den Plänen erhalten und das Vorhaben gegenüber den staatlichen Behörden kommentieren dürfen. Während die Regulierungsabsicht beim Regulatory Cooperation Council vorliegt, können Staaten und vor allem auch Unternehmen Wünsche an das geplante Gesetz äußern, Wünsche, deren Nichtberücksichtigung begründet werden muss. Auf Wunsch sollen auch gemeinsame Verhandlungen stattfinden, d.h. die Gesetzgebungsorgane können zum Dialog mit der Industrie gezwungen werden.

Regulatorische Kooperation bedeutet also, dass (ausländische) Staaten und Unternehmen bei der Gesetzgebung zusammenarbeiten. Europäische Staaten und Unternehmen können die Gesetzgebung in den USA beeinflussen und umgekehrt. Damit besteht das Risiko, dass Handel und wirtschaftliche Interessen bei der Erarbeitung von Gesetzen im Vordergrund stehen und zwar auf Kosten anderer Bereiche wie etwa Gesundheit oder Chancengleichheit.

WEB-TIPPS:

Entwurf für die Regelung von kooperativer Regulierung in TTIP abrufbar unter:
http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2015/february/tradoc_153120.pdf

BEISPIEL EINER SCHIEDSGERICHTSORDNUNG:

<http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/arbitration/arb-rules/arb-rules.pdf>

Weitere solcher Verfahrensordnungen finden sich u.a. auf den Seiten der International Chamber of Commerce (ICC), der Deutschen Institution für Schiedsgerichtsbarkeit e. V. (DIS) oder des Vienna International Arbitral Centre (VIC).

Dr.ⁱⁿ Kiyomi v. Frankenberg, Rechtsanwältin in Hannover und wissenschaftliche Hilfskraft an der Universität Köln

Interview mit Dr.ⁱⁿ Maria-Luise Mathiaschitz

Zeitaufwand und rauer Umgangston schrecken viele Frauen ab

Die Klagenfurter Bürgermeisterin Maria-Luise Mathiaschitz (SPÖ) über den geringen Frauenanteil auf den Chefesseln der Rathäuser.

Sie haben sich am 15. März dieses Jahres in der Bürgermeisterstichwahl deutlich mit 53,31 Prozent der Stimmen gegen ihren Vorgänger Christian Scheider von der FPÖ (46,7 Prozent) durchgesetzt. Welche Rolle spielte bei Ihrem Sieg, dass Sie eine Frau sind.

Maria-Luise Mathiaschitz: Die Tatsache, dass ich die erste Bürgermeisterin in der Geschichte unserer Stadt und zudem die erste sozialdemokratische Bürgermeisterin einer österreichischen Landeshauptstadt bin, macht mich natürlich stolz, ich will sie aber auch nicht überbewerten. Was am Ende des Tages zählt, ist die Leistung, die man oder frau für die Menschen erbringt.

Neigen Parteien dazu, Frauen dann aufzustellen, wenn sie keinen geeigneten männlichen Bewerber haben und die Ausgangslage ungewiss bis aussichtslos ist?

Maria-Luise Mathiaschitz: Ich glaube eher, dass der Zeitaufwand und der oftmals raue Umgangston viele Frauen abschrecken. Im politischen Wettbewerb wird ja immer wieder mit harten Bandagen, teilweise leider unter der Gürtellinie, gekämpft. Als Ärztin bin ich da vielleicht etwas abgebrühter.

Auf dem Weg zu Ihrem neuen Amt hatten Sie es mit Ihrer eigenen Partei, der SPÖ, nicht immer leicht. Was müssen die Parteien ändern, damit mehr Frauen Spitzenpositionen in der Kommunalpolitik anstreben.

Maria-Luise Mathiaschitz: Die Vereinbarkeit von Familie und Politik ist sicher verbesserungswürdig.

Der Frauenanteil in Gemeinderäten liegt im Österreichschnitt bei etwa 17 Prozent. Laut einer Studie im Auftrag des Landes Burgenland können sich nur rund 20 Prozent der weiblichen Gemeinderäte vorstellen,

einmal das Amt des Bürgermeisters zu übernehmen. Bei ihren männlichen Kollegen sind es immerhin 30 Prozent. Trauen sich Frauen den „Job“ nicht zu?

Maria-Luise Mathiaschitz: Das ist keine Frage des Trauens: Politik ist ein intensives Geschäft. Vor allem in Führungspositionen. Und Frauen sind oft nicht bereit oder in der Lage, sich das anzutun. Das ist zu verstehen und zu respektieren.

1948 wurde Zenzi Hölzl in Gloggnitz zur ersten Bürgermeisterin Österreichs gewählt und übte dieses Amt zehn Jahre lang aus. Sie sagte einmal, dass sie sich bei ihrer Arbeit immer von dem Grundsatz leiten ließ, „nicht allein für die klaglose Führung der Gemeindegeschäfte zu sorgen, sondern alles daran zu setzen, dass die Leistungen der Frauen öffentlich anerkannt werden“. Gilt das auch heute noch?

Maria-Luise Mathiaschitz: Selbstverständlich. Auch wenn sich zwischenzeitlich doch einiges getan hat.

Das Bürgermeisteramt ist eine der letzten politischen Männerbastionen in Österreich. Von insgesamt 2354 Gemeinden wurden bis zum Jahresende 2014 nur 141 von Frauen regiert. Das sind sechs Prozent. Wie erklären Sie sich dieses Missverhältnis? Trauen sich Frauen den Job nicht zu? Oder haben Sie angesichts ihrer familiären Verpflichtungen zu wenig Zeit dafür?

Maria-Luise Mathiaschitz: Wie schon gesagt: Politik ist eine zeitaufwändige Sache. Und die Hauptlast in Sachen Haushalt und Familie liegt trotz aller Verbesserungen nach wie vor auf weiblichen Schultern.

Lässt sich die scheinbar fest zementierte männliche Dominanz in den Rathäusern auf absehbare Zeit ändern, und wenn ja, wie?



Dr.ⁱⁿ Maria-Luise Mathiaschitz ist 58 Jahre alt und Bürgermeisterin von Klagenfurt. Die Ärztin ist verheiratet und hat zwei Kinder.

Maria-Luise Mathiaschitz: Die Verbesserung der Vereinbarkeit von Familie und Politik ist sicher ein wichtiger Punkt. Trotzdem wird sich da so schnell nicht viel ändern, fürchte ich.

Werden Sie als Bürgermeisterin einer Landeshauptstadt mit knapp hunderttausend Einwohnern von Ihren männlichen Gesprächspartnern auf Landes- und Bundesebene anerkannt?

Maria-Luise Mathiaschitz: Diese Frage stellt sich fast 70 Jahre nach der Wahl von Zenzi Hölzl Gott sei Dank nicht mehr.

Interview von Manfred Hummel, freier Journalist

RICHTIGSTELLUNG:

„In unserer Oktoberausgabe ist uns ein Fehler unterlaufen. Elisabeth Blau, Bürgermeisterin von Lienz, gehört nicht der ÖVP, sondern der SPÖ an. Wir bitten um Entschuldigung.“

Abschlusskonferenz des Forschungsprojekts SPRINKLE

Am Dienstag, den 15. Dezember 2015 von 9 bis 17 Uhr findet am WU Campus Wien die Abschlusskonferenz des Forschungsprojekts „SPRINKLE - Smart City Governanceprozesse in kleinen und mittleren Städten“ statt.

Das Programm der Abschlusskonferenz bietet Beiträge des SPRINKLE Forschungsteams sowie weiterer Forschungsprojekte aus dem Programm „Stadt der Zukunft“ (BMVIT). Die Forschungsergebnisse werden ergänzt von konkreten Erfahrungen aus der Umsetzungspraxis in Österreich, Deutschland und der Schweiz. Eine spannende Diskussion zum Thema Schlussfolgerungen und Forderungen zur Smart-City-Entwicklung aus der Perspektive kleiner und mittlerer Städte rundet die Konferenz ab.

Die Inhalte des Forschungsprojekts SPRINKLE: Der Fokus des Projekts liegt auf Ansätzen für die Koordination und Steuerung einer Smart-City-Entwicklung in kleinen und mittleren Städten. Dabei werden in der Bearbeitung unterschiedliche Perspektiven eingenommen: eine energiebezogen-planerische (Ausrichtung der Umsetzung), eine organisatorisch-institutionelle (Kompetenzen, Steuerungsinstrumente, Ressourcenverteilung) und eine handlungsorientiert-prozessuale Perspektive (Akteurskonstellationen, Prozesse der

Entscheidungsfindung). Die Ergebnisse des Projekts sollen dazu beitragen, Einblick in die aktuelle Smart-City-Umsetzung zu erhalten und Optionen für die Weiterentwicklung aus Sicht von kleinen und mittleren Städten zu formulieren. Anmeldung zur Konferenz unter oir@oir.at erbeten.

INFOS: www.hausderzukunft.at, www.oir.at

SPRINKLE



emotion 2016

Anwenderorientierte E-Mobilität für KMU und kommunale Betriebe in Österreich
Fachkongress, 27. & 28. Jänner 2016, Wien

Weitere Informationen und Anmeldungen unter www.elmotion.net



Equal Pay Day fiel 2015 auf den 11. Oktober

Frauen sollen endlich gleichen Lohn für gleiche Leistung erhalten!

Frauen verdienen immer noch nicht das, was ihre Arbeit wert ist! Das Ungleichgewicht zwischen Frauen und Männern sowohl beim Einkommen als auch bei der unbezahlten Arbeit ist Thema des „Equal Pay Day“. Österreichweit fällt der Tag, an dem Männer das Jahresgehalt von Frauen erreicht haben bzw. ab dem Frauen statistisch gesehen gratis arbeiten, auf den 11. Oktober 2015 und hat sich somit um einen Tag „verbessert“.

Die zahlreichen Aktionen rund um den Equal Pay Day sollen die Diskussion um Lohnungleichheit anregen und sie im Bewusstsein aller Personen in Österreich verankern. Dazu sind ArbeitnehmerInnen und UnternehmerInnen gleichermaßen gefordert. „Wie wir wissen, wirken sich Einkommensunterschiede auf Konsum und Investitionen aus und vermindern damit auch in weiterer Sicht die Vorsorge. Dies wirkt sich indirekt auch auf die wirtschaftliche Entwicklung unseres Landes aus“, macht Städtebund-Generalsekretär Thomas Weninger deutlich.

Berechnung des Equal Pay Day (EPD)

Bei der Berechnung des EPD werden die Bruttogehälter ganzjährig Vollzeitbeschäftigter beider Geschlechter verglichen. Würden die Teilzeitbeschäftigten hinzuge-

nommen, würde der Vergleich noch stärker zugunsten der Männer ausfallen. Dieses Jahr arbeiten die Frauen ab 11. Oktober „gratis“, 2010 war es noch der 29. September gewesen.

EQUAL PAY DAY

Jahr 2014: 10. Oktober

Jahr 2013: 8. Oktober

Jahr 2012: 6. Oktober

Jahr 2011: 4. Oktober

Jahr 2010: 29. September

Jump'n'Run um Geld und Anerkennung

Der Frauenausschuss des Österreichischen Städtebundes verarbeitet dieses Thema auch heuer wieder mit dem erfolgreichen Computerspiel-Spot „Anerkennung für Frauen“, der im Oktober sowohl in den Kinos, im Lokal-TV als auch auf Info-screens in den größeren Städten gezeigt wird. Der Spot zeigt die einzelnen Stationen, die die beiden Figuren zu bewältigen haben und weist 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 gesellschaftlicher Anerkennung als dies bei Frauen der Fall ist. Bei Frauen wird es sogar als Standard angesehen, wenn sie

Doppel- und Dreifachbelastungen bewältigen.

„Die Chancen im Beruf für Frauen sind immer noch schlechter als für Männer. Die ungerechte Verteilung von bezahlter und unbezahlter Arbeit ist dabei ein entscheidender Faktor. Der Spot soll dazu anregen, sich mit den Gehaltsunterschieden auseinanderzusetzen und Männer dazu motivieren, ihren Beitrag bei Kinderbetreuung und Pflege zu übernehmen“, so die Vorsitzende des Frauenausschusses und Wiener Frauenstadträtin Sandra Frauenberger.

Situation in Städten besser

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 ist der EPD in Tirol am 1. Oktober, in Innsbruck fällt er allerdings auf den 20. 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 13. Oktober EPD, in Klagenfurt hingegen erst am 26. Oktober. Die mit Abstand größte Stadt Österreichs – Wien – liegt darum auch in der Bundesländerwertung auf Platz 1. Hier fällt der EPD auf den 27. Oktober.

Städtebund für gerechte Verteilung

„Gleicher Lohn für gleiche Leistung muss eine Selbstverständlichkeit werden. Es ist ungerecht, wenn Frauen für die gleiche Arbeit fast um ein Viertel weniger Geld erhalten“, so Generalsekretär Weninger, der selbst vor fast 20 Jahren als einer der ersten Männer im Wiener Magistrat in Karenz gegangen ist.

INFOS:

Spot unter: <https://youtu.be/Sk4JJRy71U8>

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

Alle Informationen unter: www.staedtebund.gv.at



Ertragsanteilsvorschüsse für Oktober 2015

(Beträge in 1.000 EURO)

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

	Ertrag für 10/2015 ¹⁾	Veränderung ggü. 10/2014	Ertrag für 01-10/2015	Veränderung ggü. 01-10/2014
	in 1.000 EURO	in %	in 1.000 EURO	in %
GBA mit einheitlichem Schlüssel	8.183.983	7,6%	63.962.275	2,5%
davon:				
Veranlagte Einkommensteuer	961.269	0,3%	2.447.373	7,0%
Lohnsteuer	2.272.895	6,2%	23.319.665	4,7%
Körperschaftsteuer	1.427.385	8,0%	5.290.917	6,1%
Umsatzsteuer	2.270.048	7,0%	21.675.280	2,6%
Mineralölsteuer	416.469	7,1%	3.455.710	1,0%
Abgeltungssteuern Schweiz	-15	-105,3%	-47	-100,1%
Abgeltungssteuern Liechtenstein	-10.994	-142,1%	2.601	-98,9%
GBA mit speziellen Schlüsseln	186.390	18,8%	1.701.865	7,2%
davon:				
Bodenwertabgabe	1.310	-5,3%	5.804	-7,7%
Werbeabgabe	8.398	-4,5%	94.564	-0,7%
Grunderwerbsteuer	92.985	40,5%	804.384	12,9%
GBA gesamt	8.370.373	7,9%	64.867.027	2,6%

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

b) Gemeindeertragsanteile

	Vorschuss für 10/2015	Veränderung ggü. 10/2014	Vorschuss für 01-10/2015	Veränderung ggü. 01-10/2014
	in 1.000 EURO	in %	in 1.000 EURO	in %
Burgenland	26.163	9,8%	204.050	3,1%
Kärnten	61.596	9,2%	486.638	3,4%
Niederösterreich	167.551	9,3%	1.308.033	4,5%
Oberösterreich	159.349	9,9%	1.245.061	4,3%
Salzburg	70.181	10,3%	545.051	4,4%
Steiermark	127.070	9,1%	998.375	4,0%
Tirol	87.008	11,0%	694.067	5,6%
Vorarlberg	47.687	9,2%	373.734	5,7%
Wien	267.289	11,0%	2.086.174	4,6%
Summe	1.013.893	10,0%	7.941.182	4,5%



TRAVEL IN STYLE.



Verbrauch: 4,0–7,2 l/100 km.
CO₂-Emission: 105–164 g/km.

Der neue ŠKODA Superb Combi.

„Travel in Style. Travel in Space.“ – Die perfekte Kombination aus Form, Funktion und Technik. Die Erfolgsgeschichte des ŠKODA Superb geht weiter: der Superb Combi präsentiert sich im neuen Design mit innovativen Infotainment- sowie Assistenzsystemen und effizienten Motoren. Darüber hinaus bietet er für Fahrer und Passagiere sowie auch deren Gepäck im Kofferraum ausgesprochen viel Platz. Überzeugen Sie sich selbst vom neuen ŠKODA Superb Combi – am besten bei einer Probefahrt. **Jetzt bei Ihrem ŠKODA Betrieb.**