

4/2016

ÖGZ

ÖSTERREICHISCHE GEMEINDE-ZEITUNG

Das Magazin des Österreichischen Städtebundes



Österreichischer
Städtebund



SOZIALE INNOVATIONEN PRÄGEN NEUES LEBENSGEFÜHL IN STÄDTEN

Urbanität ist Erneuerung

GENERALSEKRETÄR



Wann ist eine Stadt urban?

Im Jahr 1933 verabschiedeten StadtplanerInnen und ArchitektInnen die Charta von Athen, dem Manifest des modernen Städtebaus. „Die funktionale Stadt“ und die Aufgaben der modernen Siedlungsentwicklung standen dabei im Mittelpunkt. Laut diesem Übereinkommen muss eine moderne Stadt folgende Kriterien erfüllen: Wohnen, Arbeiten, Erholung und Verkehr. Der deutsche Wirtschaftswissenschaftler Edgar Salin, der 1960 den Deutschen Städtetag eröffnete, machte Urbanität an zwei Bedingungen fest: BürgerInnen-tugend und Mitwirkung der BürgerInnen am Stadtregiment, also der direkten Demokratie. Mit BürgerInnen-tugend meinte Salin, dass die soziale Stellung der städtischen Bevölkerung nicht bestimmt wird von der sozialen Herkunft, sondern von Bildung und Leistung. Doch selbst, wenn es gelänge, in einer neugebauten Stadt alle genannten Elemente zu realisieren, so hätte diese Stadt noch keine urbane Qualität. Urbanität ist Ergebnis sozialer Prozesse, die Zeit brauchen, um sich zu entfalten. Urbanität ist auch Ergebnis historischer Entwicklungen, und die europäische Stadt hatte im Durchschnitt 500 bis 1.000 Jahre Zeit, um sich zu entwickeln. Urbanität ist Präsenz von Geschichte im Alltag der Menschen. Urbanität heißt aber auch unkonventionelle Veränderungen zuzulassen und neue Wege zu gehen.

Dr. Thomas Weninger
Generalsekretär des Österreichischen Städtebundes

Seite 4

STÄDTEBUND AKTUELL

Diverse Kurzmeldungen aus dem Städtebund

Seite 7

KOMMUNALNEWS

Aktuelles aus den Städten

Seite 10

SCHWERPUNKTTHEMA URBANITÄT

Urbanität – Ein Wort im steten Wandel

Mag. Johannes Luxner, freier Journalist

Seite 10

Die Dynamik der Stadt verstehen

Mag. Johannes Luxner

Seite 12

Urban-rurale Übergangszonen

Mag. Johannes Luxner

Seite 14

Das Erfolgsmodell Stadt

DI Peter Matzanetz, Journalist für Bauen, Architektur, Immobilien und Raum

Seite 16

Nachtleben als Standortfaktor: Gefahr für die nächtliche Urbanität

Jonas Gläßer, Autor beim Magazin stadtfarm

Seite 18

Barrierefrei unterwegs

Lisa Hammer, MA, Österreichischer Städtebund

Seite 21

kulturhauptstadt2024.at: Graz2003, Linz09, Rattenberg2024?

Univ.Ass.ⁿ DI.ⁿ Dr.ⁿ techn. Elisabeth Leitner, MBA, Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen, Fachbereich für Städtebau

Seite 22

Daseinsvorsorge: Privilegierte Klagerechte von Konzernen bringen öffentliche Dienstleistungen unter Druck

Mag.^a Elisabeth Beer, Arbeiterkammer Wien, Abteilung EU-Internationales

Seite 24

Urbane Städte als gesellschaftliches Produkt

Dr. Reinhard Seiß, Raumplaner, Filmemacher und Fachpublizist in Wien sowie Mitglied der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung

Seite 26

Graz und Wien: Lebens- und liebenswert

Verena Schleich, Magistratsdirektion der Stadt Graz, Abteilung für Öffentlichkeitsarbeit

Seite 28

Energieraumplanung für Städte: Städteplattform „Smart Cities“ und „Transform+“-Abschlussveranstaltung

Mag.^a Melanie Lutz, Österreichischer Städtebund

Seite 30

Workshop „Barrierefreie Städte“ im Wiener Rathaus

Lisa Hammer, MA, Österreichischer Städtebund

Seite 33

Erfahrungen mit Fahrradpiktogrammen in Wien

Em. O. Univ.-Prof. DI Dr. Hermann Knoflacher, Zivilingenieur für Bauwesen;
Ing. Franz Blaha, Radwegekoordinator der MA 46, Stadt Wien
Seite 34

In Ballungsräumen denken: Öffentlicher Personennahverkehr

Dr.ⁱⁿ Karoline Mitterer, KDZ-Zentrum für Verwaltungsforschung
Seite 38

EU-Städteagenda als Chance für eine europäische Städtepolitik

Bernhard Müller, BA, MPA, Generalsekretär des Urban Forum, Egon-Matzner-Institut für kommunalwissenschaftliche Forschung
Seite 40

Stadtgröße als Aushandlungskategorie

Univ.-Prof.ⁱⁿ Dr.ⁱⁿ Brigitta Schmidt-Lauber, Projektleiterin des FWF-Projekts
„Mittelstädtische Urbanitäten“; Mag. Georg Wolfmayr, wissenschaftlicher
Mitarbeiter im Rahmen des Forschungsprojektes, Schwerpunkt Stadt Wels
Seite 42

Seite 44

MAGAZIN

- Komplexe Lösung erforderlich
- Dornbirn bewirbt sich zur Europäischen Jugendhauptstadt 2019
- Mobilitätsverhalten in Stadt und Land gleicht sich an
- Infoabend zu neuen Förderungen für Sanierung und Heizungsumstellung in Hartberg
- Public Management als maßgeschneidertes Studium für den öffentlichen Sektor

Seite 50

LITERATUR

Rezensionen

Seite 51

FINANZEN

Ertragsanteilsvorschüsse für März 2016

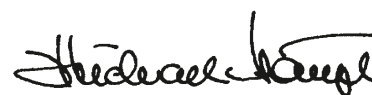
IMPRESSUM: ÖGZ – Österreichische Gemeinde-Zeitung, Nr. 4/2016 • Medieninhaber und Herausgeber: Österreichischer Städtebund, 1082 Wien, Rathaus, www.staedtebund.gv.at, oegz@staedtebund.gv.at, Tel. +43(0)1/4000-89993 • Leitung: Generalsekretär Dr. Thomas Weninger • Verleger: Bohmann Druck und Verlag Ges. 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 2016: 10 Ausgaben • Coverfoto: Markus Wache, Copyright für nicht (anders) bezeichnete Fotos: Österreichischer Städtebund • Zum Nachdruck von Veröffentlichungen aus der ÖGZ ist ausnahmslos die Genehmigung der Redaktion einzuholen. Namentlich gezeichnete Beiträge geben die Meinung der/des Verfassenden wieder, die sich nicht unbedingt mit jener der Redaktion bzw. der Position des Städtebundes decken muss. Die Redaktion der ÖGZ bekennt sich zum Einsatz einer geschlechtergerechten Sprache. • Abonnements laufen ganzjährig und müssen eingeschrieben einen Monat vor Ablauf abbestellt werden, sonst erfolgen nach Usancen im Zeitungswesen Weiterlieferung und Weiterverrechnung. Einzelheft: EUR 4,50; Jahresabonnement: EUR 42; Abo-Bestellnummer: Tel. +43(0)1/740 32-466 • Anzeigen: Sascha Kovacs, s.kovacs@schmid-verlag.at, Tel. +43(0)1/740 32-573 • Advertorials sind bezahlte Einschaltungen und unterliegen der Verantwortung der Anzeigenabteilung.

PRÄSIDENT



Wir brauchen sozial gerechte Städte

Österreichs Städte sind im Umbruch. Rasante Entwicklungen bergen neue Chancen, aber auch viele Herausforderungen. Was sind die wichtigsten Themen der Zeit? Oberste Priorität haben derzeit sichere Arbeitsplätze. Die Menschen brauchen Jobs, die Zukunft haben und genügend Einkommen bringen, um das Leben meistern zu können. Die Politik ist gefordert, die Voraussetzungen dafür zu schaffen. Es müssen so viele Menschen wie nur irgend möglich eine fundierte Ausbildung erhalten, um sich so für einen guten Arbeitsplatz zu qualifizieren. Und jene, die keinen Arbeitsplatz haben, müssen so rasch wie möglich einen bekommen. Das zweite wichtige Thema in den Städten und Stadtregionen ist leistbarer Wohnraum. Wohnen darf nicht zum Luxusgut werden. Das muss für alle Menschen gelten, nicht nur für Bewohnerinnen und Bewohner des sozialen Wohnbaus, die in Wien über 60 Prozent ausmachen. Die Politik muss dafür sorgen, dass es in Österreichs Städten auch weiterhin zu keiner Ghettoisierung kommt. Im Vergleich zu anderen internationalen Metropolen sind heimische Städte sicher und sollen es auch weiterhin bleiben. Solidarität ist in unserem Land kein leeres Wort. Auf den gesellschaftlichen Zusammenhalt und das hohe Maß an sozialer Teilhabe können wir stolz sein. In Zukunft müssen wir aber vermehrt auf soziale Gerechtigkeit achten.



Bürgermeister Dr. Michael Häupl
Präsident des Österreichischen Städtebundes



St. Pölten/Büro für Diversität

STÄDTEBUND: WELTFRAUENTAG IM ZEICHEN DER FLÜCHTLINGSKRISE

Der Internationale Frauentag wurde auch heuer wieder am 8. März 2016 begangen.

Er entstand in der Zeit um den Ersten Weltkrieg im Kampf um die Gleichberechtigung, das Wahlrecht für Frauen und die Emanzipation von Arbeiterinnen. Auch in Österreich fanden wieder vielerorts umfangreiche Informations- und Aktionskampagnen statt.

„Der 105. Frauentag stand ganz im Zeichen von Frauen und Mädchen, die sich derzeit auf der Flucht befinden – gerade sie benötigen besonderen Schutz und unsere Unterstützung. Zudem sich in unserer Gesellschaft die völlige Gleichberechtigung zwischen Männern und Frauen noch immer nicht vollständig etabliert hat. Daher ist der Internationale Frauentag weiterhin ein wichtiges Signal, um auf Interessen der Frauen aufmerksam zu machen“, so Thomas Weninger, Generalsekretär des Österreichischen Städtebundes.

IN DEN STÄDTEN FANDEN ZAHLREICHE AKTIONEN STATT:

Graz

In Graz präsentierte das Künstlerinnen-Duo Resanita anlässlich des Internationalen Frauentags am 8. März die bedeutendsten

frauenpolitischen Errungenschaften und Ziele in Form einer beeindruckenden Installation am Grazer Hauptplatz. „Macht. Emanzipation. Frauen. - Gleichstellung ist das Maß! Wir weichen keinen Millimeter!“ lautete das Motto, zu dem Martina Schröck (Bürgermeisterstellvertreterin und Frauenstadträtin), Priska Pschaid (Leitung Referat Frauen & Gleichstellung) und Gabriele Metz (Ombudsstelle für Grazer Mädchen und Frauen) sprachen.

Am 10. März las Julia Rabinowich um 17 Uhr im GrazMuseum aus ihren Büchern „Erdfresserin“, „Herznovelle“ und aus ihrem neuesten Roman „Krötenliebe“.

Klagenfurt

Klagenfurt zeigte mit dem Theaterstück „PEACE PLEASE! Ein Bertha von Suttner Journal“ ein lebendiges Porträt der österreichischen Friedensnobelpreisträgerin Bertha von Suttner (1843 bis 1914). Die Gruppe Portraittheater verfolgt ihren Weg von der Komtess zur selbstbestimmten Schriftstellerin und Friedensnobelpreisträgerin. In der erfolgreichen Inszenierung von Brigitte Pointner verkörpert die Schauspielerin Anita Zieher die leidenschaftliche Friedensaktivistin und beantwortet im fiktiven Interview mit dem Journalisten Udo Bachmair Fragen über ihr Leben und ihre Arbeit.

Linz

Seit 2012 wird in Linz jährlich der Frauenpreis der Stadt Linz vergeben, welcher mit 3.600 Euro dotiert ist. Die Preisverleihung fand im Rahmen des „talk of fem“ rund um den Internationalen Frauentag statt, heuer am Montag, den 7. März im Alten Rathaus in Linz.

Der Preis richtet sich an Vereine, NPOs, Projektinitiativen oder Einzelpersonen, die in besonderer Weise der Stadt Linz verbunden sind. Es wird ein Projekt ausgezeichnet, das sich durch herausragende Aktivitäten und besonderes Engagement für Frauen und Mädchen auszeichnet. Nähere Infos sind unter folgendem Link zu finden: www.linz.at/frauen/4927.asp

Salzburg

In Salzburg wurde am Montag, den 7. März zu einer Filmpräsentation ins Haus der Stadtgeschichte geladen. Gezeigt wurden die ersten vier Filme der neuen Filmreihe der Frauenbüros von Stadt und Land Salzburg unter dem Titel „Aus der Rolle. Feministische Protokolle Salzburg“. Anschließend gab es ein Gespräch mit den Protagonistinnen.

Am Dienstag, den 15. März organisierte das Frauenbüro der Stadt Salzburg zudem einen Abend mit Lesungen und Gesprächen mit den vier österreichischen Autorinnen Katharina Winkler, Julia Rabino-wich, Petra Piuk und Barbi Markovic. Die Veranstaltung fand im Literaturhaus Salzburg statt.

Steyr

Im Rahmen des Weltfrauentags lud die Stadt Steyr am Donnerstag, den 10. März zu einem bunten Abend im City Kino ein. Dort präsentierte sich das „Bündnis 8. März“, dem Frauen aus vielen politischen Richtungen und von zahlreichen Fraueninitiativen bzw. Frauenberatungseinrichtungen in OÖ angehören. Zudem gab es internationale Köstlichkeiten zu probieren sowie Upcycling Design, Schmuck und faire Mode aus Oberösterreich und Nepal zu bestaunen. Am Abend wurde der Kinofilm „Learning to drive“ bei freiem Eintritt gezeigt.

St. Pölten

Das Programm in St. Pölten reichte von Lesungen und Film-Abenden über Theateraufführungen bis hin zu einer Benefizveranstaltung.

Besonderes Highlight: Das Büro für Diversität St. Pölten widmete sich einer Entdeckungsreise in die Literatur beinahe vergessener Frauen und stellt im Rahmen einer Lesung mit Ger-

traud Weghuber Schriftstellerinnen vor, ohne die die Literatur um Wesentliches ärmer wäre. Bei freiem Eintritt wurden vorgestellt: Herta Kräftner, Maria Lazar und Rosa Mayreder.

Rosa Luxemburg – viele Menschen kennen nur ihren Namen.

Doch was hat diese Frau tatsächlich gedacht und gemacht? Das Portraittheater wagte sich bei freiem Eintritt an das Denken dieser umstrittenen Vordenkerin heran.

St. Valentin

In St. Valentin wurde eine Frauenkonferenz am Stadtamt abgehalten. Dazu wurde die Buchautorin Mag. Petra Ramsauer als Gastrednerin eingeladen. Am 11. März trat das Frauenkabarett „Sex Sells“ mit Susanna Hirschler und Steffi Paschke im Volksheim St. Valentin auf.

Villach

Auch die Stadt Villach bot ein umfangreiches Programm. Eine Lesung zu „Frauen-Kraft“ (Alpe-Adria-Mediathek), eine Philosophische Matinee mit Celiné Struger zu ihrer Ausstellung „Ausweitung der Kampfzone“ in der Galerie Freihausgasse oder einen Frauenhürdenlauf auf dem Hauptplatz.

Als besonderes Highlight wurde der Film „Die Tochter Indiens - das Protokoll einer Vergewaltigung“ im Stadtkino Villach gezeigt.



Reinhard Werner

Im Portraittheater St. Pölten stand Rosa Luxemburgs Denken im Mittelpunkt.

Wels

In Wels gab es am 8. März einen Frauen-Kabarettabend mit Nadja Maleh. Die Veranstaltung fand bei freiem Eintritt im Sparkassensaal statt.

Wien

Beim Frauentag im Wiener Rathaus lag der Schwerpunkt heuer auf aktiven Beratungen, wie etwa bei beruflichen Veränderungsprozessen. Zudem hat es Workshops für Mädchen und Frauen zum Thema sexistische Werbung („Blickfang - Wie erkenne ich, ob eine Werbung sexistisch ist?“) und zum Thema Zivilcourage im Öffentlichen Raum („aber sicher!“) gegeben.

Informationsinseln boten Wissenswertes zu Themen wie Arbeitsmarkt, Frauenpolitik, Gesundheit, Ausbildung oder Schutz vor Gewalt. Bei einer Rathausführung wurden die Wege der Frauen durchs Rathaus gezeigt. Einen Einblick in spannende Frauen-Biografien bekam man bei einer Führung durch die Wien-Bibliothek.

Highlight war die Eröffnung der Frauengalerie „Wien. Stadt der großen Töchter“ in den Arkaden des Rathauses. Mit ihr werden Frauen, die durch ihr Wirken für Wien wichtig waren, geehrt.

KLEINREGION EBREICHSDORF STARTET NEU DURCH

Die Kleinregion Ebreichsdorf wurde im Oktober 2015 neu aus der Taufe gehoben. Aus fünf Mitgliedsgemeinden wurden zehn. Und auch thematisch hat sich die Region neu ausgerichtet. Im Fokus stehen Breitband, Mobilität und Energie. Landesrätin Petra Bohuslav machte sich kürzlich vor Ort ein Bild. Das erfolgreiche Zusammenspiel von NÖ.Regional.GmbH und der Kleinregion Ebreichsdorf wurde dabei besprochen.

„Es ist erfreulich, dass die Gemeinden abgestimmt und auf die besonderen Bedürfnisse dieser großen Region vorgehen. Für die Wirtschaft und regionale Wertschöpfung ist es sehr wichtig, die entsprechenden Rahmenbedingungen zu schaffen. Eine gute Infrastruktur ist daher sowohl in verkehrstechnischer, als auch in mobilitätstechnischer Hinsicht wichtig. Die Kleinregion Ebreichsdorf beschreitet hier mutig neue Wege, ohne dabei die Umwelt aus den Augen zu verlieren“, gratulierte Bohuslav zum eingeschlagenen Weg.

Gleiche Probleme gemeinsam angehen

Die Kleinregion Ebreichsdorf befindet sich in einer der bevölkerungsreichsten Regionen Niederösterreichs und verzeichnete in den letzten Jahrzehnten – auch aufgrund der Nähe zu Wien – ein enormes Bevölkerungswachstum. Die neu gegründete Region mit den Mitgliedsgemeinden Blumau-Neurißhof, Ebreichsdorf, Mitterndorf an der Fischa, Oberwaltersdorf, Pottendorf, Reisenberg, Seibersdorf, Tattendorf, Teesdorf und Trumau repräsentiert rund 40.000 Bürgerinnen und Bürger im Bezirk Baden. Der im Oktober 2015 gewählte Obmann der Kleinregion und

Bürgermeister von Ebreichsdorf, Wolfgang Kocovar, erläuterte die Motive zur Neugründung der Kleinregion Ebreichsdorf: „Viele Probleme und Herausforderungen in unseren Gemeinden sind die gleichen. Daher ist es sinnvoll, diese gemeinsam und noch schlagkräftiger anzugehen. Deshalb auch die Erweiterung der Region um fünf Gemeinden.“

Die Kleinregion Ebreichsdorf will eine starke Stimme für ihre 40.000 Bürgerinnen und Bürger sein und setzt auf die zukunftsweisenden Themen Verkehr, Mobilität, Breitband, Klima und Energie. Gemeindeübergreifende Projekte und interkommunale Zusammenarbeit in der Region Ebreichsdorf werden in Zukunft forciert. Mit der Vereinsgründung – zuvor agierte man als Arbeitsgemeinschaft – will man auch ein wichtiges Zeichen setzen, um organisatorisch gefestigter und stabiler zu agieren, als das in einer losen Arbeitsgemeinschaft der Fall ist.

Bei der Neuausrichtung wurde die Kleinregion wesentlich von der NÖ.Regional.GmbH unterstützt. „Die Kleinregion profitiert von der Erfahrung der Expertinnen und Experten der NÖ.Regional und kann sich Ideen für Projekte holen“, so Landesrätin Bohuslav. „Wir freuen uns, dass die NÖ.Regional wichtiger Impulsgeber und Berater in unserer Entwicklung als Kleinregion ist, und uns auch bei der Kleinregionsstrategie unterstützen wird, die wir jetzt im Frühjahr angehen werden“, so Kocovar.

Nähere Informationen:

www.noeregional.at



Kleinregion Ebreichsdorf startet neu durch: Franz Gausterer – Büroleiter Industrieviertel NÖ.Regional.GmbH, Ök.-Rat. Franz Ehrenhofer – Bürgermeister Seibersdorf, Alfred Reinisch – Bürgermeister Tattendorf, Dr.ⁱⁿ Petra Bohuslav – NÖ Landesrätin für Wirtschaft, Tourismus und Sport, Ing. Otto Strauss – Stadtrat für Klima und Energie Ebreichsdorf, Wolfgang Kocovar – Bürgermeister Ebreichsdorf und Obmann Kleinregion Ebreichsdorf, Natascha Matousek – Vizebürgermeisterin Oberwaltersdorf, Mag. Helmut Hums – Bürgermeister Mitterndorf an der Fischa, DI Walter Kirchner – Geschäftsführer NÖ.Regional.GmbH, Hans Trink – Bürgermeister Teesdorf (v.l.n.r.)



Austausch zum Thema Inklusion: Sonderkindergartenpädagogin Christiane Hangel, Mag.^a Dr.ⁱⁿ Michelle Proyer (Institut für Bildungswissenschaft an der Universität Wien), Landesrätin Mag.^a Barbara Schwarz und die Interkulturelle Mitarbeiterin Aicha Hauke-Ouedraogo. (v.l.n.r.)

NÖ SONDERKINDERGARTENPÄDAGOGINNEN UND INTERKULTURELLE MITARBEITERINNEN VERNETZTEN SICH ZUM THEMA INKLUSION

Ende Februar 2016 hatten SonderkindergartenpädagogInnen sowie Interkulturelle MitarbeiterInnen in Niederösterreich erstmals die Möglichkeit, sich an insgesamt drei Tagen in St. Pölten auszutauschen und zu vernetzen. Thema dieser Netz-Werk-Stätten war: „Inklusion – Pädagogik der Vielfalt“. Für Bildungs-Landesrätin Barbara Schwarz ist dies eine besonders wertvolle Initiative, denn: „Gerade in Zeiten wie diesen, wo wir derzeit auch rund 350 Flüchtlingskinder in den NÖ Landeskinderärten betreuen, sind die Anforderungen an eine ‚Pädagogik der Vielfalt‘ enorm hoch. Daher ist es wichtig, dass alle in den Kindergartenteams an einem Strang ziehen. Dabei müssen auch alle von den gleichen Themen sprechen, wenn beispielsweise Begriffe wie Inklusion und Integration verwendet werden.“

Fachvortrag und Workshops

Eingeleitet wurde der elementarpädagogische Austausch durch einen Fachvortrag von Michelle Proyer, Wissenschaftliche Mitarbeiterin am Institut für Bildungswissenschaft an der Universität Wien. Sie widmete sich den verschiedenen Darstellungen und der Entwicklung von Inklusion in den letzten Jahrzehnten ebenso wie den unterschiedlichen Dimensionen wie Behinderung, Herkunft, Alter oder Geschlecht. Ganz neue Blickwinkel

eröffneten sich dabei für das interessierte Publikum durch ihre Forschungs- und Lebenserfahrungen in Asien. Anschließend ging es um praktische pädagogische Auseinandersetzungen mit Inklusion und Förderung der Vielfalt im Rahmen von unterschiedlichen Workshops.

Fähigkeiten aller Kinder stärken

„Im Zentrum der pädagogischen Arbeit in Niederösterreichs Kindergärten stehen immer die Kinder, und wie wir sie individuell in ihren Stärken und Fähigkeiten bekräftigen können. Nur durch einen positiven Zugang zu Diversität und die Förderung von lebendiger Vielfalt schaffen wir die Grundvoraussetzungen für Chancengleichheit und soziale Teilhabe. Die Sonderkindergartenpädagoginnen und -pädagogen und die Interkulturellen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter tragen täglich durch ihre hervorragende Arbeit dazu bei“, so Schwarz zur Veranstaltungsreihe.

Infos und Kontakt:

Büro LR Schwarz,
Mag. (FH) Dieter Kraus,
Telefon: 02742/9005-12655,
E-Mail: dieter.kraus@noel.gv.at



DI Hans Emrich und DIⁱⁿ Martina Reisenbichler (Raumplanungsbüro Emrich Consulting), Bürgermeister Mag. Matthias Stadler, DI Jens de Buck und Ing.ⁱⁿ Andrea Wiener (Stadtplanung).

NEUES STADTENTWICKLUNGSKONZEPT FÜR ST. PÖLTEN PRÄSENTIERT

Seit Jänner 2012 wird gemeinsam von den Fachabteilungen der Stadt St. Pölten und dem Raumplanungsbüro Emrich Consulting an der Erstellung des neuen Stadtentwicklungskonzeptes gearbeitet.

In der Landeshauptstadt St. Pölten wurde im Jahr 1992 ein Stadtentwicklungskonzept erstellt, das die Stadt in den vergangenen 25 Jahren erfolgreich in der Entwicklung begleitet hat. Nunmehr ist das Ende des zeitlichen Planungshorizontes von max. 20 Jahren erreicht. Daher ist die Überarbeitung bzw. digitale Neuerstellung des Stadtentwicklungskonzeptes erforderlich. Zudem sind auch wesentliche Änderungen der Grundlagen sowie Veränderungen der Stadtstruktur zu berücksichtigen.

Was ist das Stadtentwicklungskonzept?

Das Stadtentwicklungskonzept ist das Bindeglied zwischen Grundlagenforschung und dem Örtlichen Raumordnungsprogramm, insbesondere dem Flächenwidmungsplan. Es fasst nicht nur die einzelnen Fachkonzepte der Stadt, wie das Landschaftskonzept, Verkehrskonzept, diverse Planungsleitbilder sowie die

Ergebnisse der Grundlagenforschung zu einem Gesamtkonzept zusammen, sondern konkretisiert vor allem Ziele des Örtlichen Raumordnungsprogrammes durch eine klare räumliche Zuordnung. Der Planungszeitraum des Stadtentwicklungskonzeptes ist längerfristiger als jener des Flächenwidmungsplanes und umfasst die räumliche Entwicklungsplanung der nächsten 10 bis 15 Jahre. Im Sinne des NÖ Raumordnungsgesetzes ist der Flächenwidmungsplan die schrittweise Umsetzung des Stadtentwicklungskonzeptes.

Basis der Bearbeitung stellt eine umfassende Grundlageforschung der bisherigen Stadtentwicklung sowie der aktuellen Herausforderungen und Rahmenbedingungen dar. Zudem wurden für St. Pölten in den vergangenen Jahren verschiedene Studien und Konzepte erstellt, die die Stadtentwicklung beeinflussen und die in das Stadtentwicklungskonzept übernommen werden müssen. Hierzu zählen neben dem Landschaftsplan auch das neue Generalverkehrskonzept sowie diverse thematische Konzepte der einzelnen Fachabteilungen der Stadt. Aufgrund der Analyseergebnisse können die Leitvorstellungen, Ziele und Maßnahmen für die mittel- bis langfristige Stadtentwicklung ausgewiesen werden.

KICK-OFF FÜR „ATHLETICS LIGHT 2016“

Am 1. März 2016 fand im Wiener Rathaus die Kick-off-Veranstaltung zu „ATHLETICS light 2016“ statt, eine der größten Schulsportveranstaltungen Europas. Nachdem den teilnehmenden SchulvertreterInnen die Übungen mittels Video präsentiert und alle Fragen durch das Organisationsteam beantwortet wurden, bedankte sich Jürgen Czernohorsky, amtsführender Präsident des Stadtschulrates, bei den PädagogInnen für ihren wertvollen Beitrag zu der Initiative: „Athletics light ist eine großartige Initiative, die Kinder für Sport und Bewegung begeistert. Und das ist die beste Motivation für positive Lernerfahrungen. Wesentlich ist aber auch, dass Athletics light ein großes Gemeinschaftserlebnis für alle Kinder ist, und Schülerinnen und Schüler der Sportmittelschulen bei der Durchführung mithelfen!“

Leichtathletik für Kinder

ATHLETICS light ist eine Sportveranstaltung mit Elementen aus der Leichtathletik für die Volksschulklassen der 1. bis 4. Stufe, bei der Spiel und Freude für die gesamte Klasse im Mittelpunkt stehen. Die Teilnahmemöglichkeit besteht für alle Volksschulen Wiens, die sich rechtzeitig dafür angemeldet haben.

Bei den Bewerbungen vom 25. bis 29. April und am 2. Mai im Ernst-Happel-Stadion können die SchülerInnen in vielen Disziplinen wie Schnelligkeit, Sprung- und Wurfkraft, Wendigkeit, Koordination und Ausdauer ihr Können unter Beweis stellen. Auch für Kinder mit besonderen Bedürfnissen besteht die Möglichkeit, die Bewerbe als Teil ihrer Klasse zu bestreiten. Sie werden je nach Bedürfnislage und einem unter Berücksichtigung der Situation angepassten Modus bewertet.

Zusätzlich wird durch die Initiative „Bewegung findet Stadt“ ein buntes Sport-Schnupperprogramm auf den Freiplätzen des Stadions angeboten.

Durch diese beeindruckende und motivierende Veranstaltung lernen Kinder spielerisch, dass Bewegung Spaß macht und die Gemeinschaft fördert. Auch ein großer Anreiz für einen leichten Einstieg in den Sport wird so gesetzt.

Die Veranstaltung basiert auf einem Zusammenschluss des Stadtschulrates für Wien, der Wiener Sportmittelschulen, dem Sport-



Präsident des Stadtschulrates Mag. Jürgen Czernohorsky, TeilnehmerInnen Athletics light: Anes, Caroline, Jonas und Sophie

amt der Stadt Wien, der Initiative „Bewegung findet Stadt“ sowie den Sponsoren.

Die Eckdaten zu „ATHLETICS light 2016“

Die Bewerbungstage finden von 25. bis 29. April und am 2. Mai vormittags im Ernst-Happel-Stadion statt, der 3. und 4. Mai sind als Ersatztage vorgesehen. Zur großen Siegerehrung kommen die kleinen LeichtathletInnen am 6. Juni 2016 zwischen 9 und 10 Uhr in den Festsaal des Wiener Rathauses.

Alle Infos unter:

www.athletics-light.info bzw. unter www.bewegungfindetstadt.at





**austria
glasrecycling**
www.agr.at



Drum trenne, was ewig weiterleben soll.

Glasrecycling bringt jedes Jahr rund 230.000 Tonnen Altglas wieder in den Wertstoffkreislauf zurück.

Urbanität – ein Wort im steten Wandel

So oft der Begriff der Urbanität in den unterschiedlichsten Zusammenhängen bemüht wird – er ermöglicht eine Flut an Definitionen, Deutungen und Interpretationen. Der Spielraum liegt in der Natur der Sache. Denn sich stets transformierende Städte erzeugen auch neue Parameter für das Urbane. Die Dynamik zeigt sich vor allem, was die Lebensführung der StadtbewohnerInnen betrifft. Und damit verändert sich auch das Umfeld.

Mag. Johannes Luxner, freier Journalist

Gott sei Dank hat der Schweizer Pädagoge Johann Heinrich Pestalozzi Social Media nicht mehr erleben müssen – als urbaner Mensch wäre er sehr allein. Pestalozzis Definition von Urbanität stand im direkten Zusammenhang mit einer gewissen Freiheit von Berufs- und Standesmeinungen. Er sprach von der Fähigkeit, eine gepflegte Unterhaltung führen zu können. Einseitigkeit und Enthusiasmus in den Standpunkten sollen dabei ebenso vermieden werden, wie vielseitiges Interesse und eine Unabhängigkeit von ökonomischen und finanziellen Verstrickungen vorhanden sein soll.

Pestalozzi beschäftigte sich bereits in den Achtzigerjahren des 18. Jahrhunderts mit dem Begriff der „Urbanität“, und erachtete auch einen entsprechenden Umgang mit Witz und Spott als Merkmal eines kultivierten Menschen. „Weil er immer in den Schranken der guten Lebensart bleibt und nie plump und bäurisch wird“, lautete Pestalozzis Beschreibung des intellektuellen Sollzustands eines urbanen Zeitgenossen. Damit brachte er sehr früh zum Ausdruck, dass die Urbanität immer schon das Provinzielle benötigte, um sich zu definieren – und um die eigene Identität als Konstrukt der Abgrenzung zu verstehen. Auch wenn das ländliche Gegenüber begrifflich ebenso wenig fassbar ist wie die Urbanität.

Sprache als Ausdruck von Urbanität

Pestalozzis Herleitung des Urbanen als kommunikative Gabe in Verbindung mit einer gewissen Ratio-Zentriertheit kommt nicht von ungefähr. Urbanität beschreibt die Stil- und Sprachqualität in der Rhetoriklehre von der römischen Antike bis in die Zeit der Renaissance. Urbanität hatte auch damit zu tun, eine sprachlich feine Klinge führen zu können. Subtilität war hier ebenso gemeint wie Distanz im Witz und die Verwendung pointierter Formulierungen zum richtigen Zeitpunkt. Da verwundert es wenig, dass der lateinische *urbanus homo* am besten mit Schöngest mit übersetzt ist. Und weil die Klassenunterschiede im alten Rom gigantisch waren, zeigte sich das Stadt-Land-Gefälle vor allem in sprachlicher Hinsicht. Die lateinischen Dialekte der Plebejer galten als vulgär und waren außerordentlich verpönt. Das hat entsprechende Grenzen gezogen, die sehr früh deutlich machten, dass das Städtische seit jeher zum Distinktionsgewinn taugt.

Wenn heute abseits wissenschaftlicher Zusammenhänge und strenger Begriffskorsette von Urbanität die Rede ist, scheint all das nur noch wenig Bedeutung zu haben. Wer die alltägliche und medial reproduzierte Verwendung unter die Lupe nimmt,

wird viel eher bei städtebaulichen Bezügen und in der Architektur fündig, aber genauso im Zusammenhang mit der Kultur und dabei immer stärker in der Popkultur. Und am augenfälligsten kommt der Begriff im Zusammenhang mit der Alltagskultur, mit Fragen des Lifestyles, der Lebensführung und Fragen zur Idealvorstellung des städtischen Lebens einer neuen bürgerlichen Schicht zu tragen. Die aus dem amerikanischen Raum kommende Bewegung des „New Urbanism“, die auf eine Wiederbelebung der Städte setzt und dabei vor allem planerische Aspekte anvisiert, um mit einer entsprechenden sozialen und wirtschaftlichen Durchmischung für ein vitales Leben zu sorgen, liefert längst auch für viele europäische Großstädte adäquate Denkanstöße.

Das Brechen mit alteingeübten Praktiken

Die Strapazierfähigkeit ist dem Begriff der Urbanität nicht abzusprechen – er birgt die selbe Dynamik, mit der sich das städtische Erscheinungsbild, das soziale Leben sowie generelle Gepflogenheiten und Wahrnehmungen verändern. Er war für die Club Culture der Achtziger- und Neunzigerjahre des 20. Jahrhunderts, die sich mit progressiver elektronischer Tanzmusik als äußerst urban



verstanden hat und auch immer wieder ästhetische Zusammenhänge mit Industrieromantik und dem harten Leben in den Straßen der Großstadt erzeugte, ebenso gut anwendbar, wie er heute auch im Selbstverständnis von Menschen vorkommt, die die Zukunft der Großstadt in Form von vermehrter Verkehrsberuhigung und des Schaffens von Grün- wie Freiräumen sehen.

Was alle Anwendungsbereiche gemeinsam haben, ist die deutliche Abgrenzung und das Brechen mit alteingeübten Praktiken im städtischen Alltag. Urbanität bedeutet daher auch eine andere Form des Denkens, des Lebens und des Bewusstseins. Dass solche Ansätze der alternativen Lebensführung in vielerlei Ausprägungen existieren, schafft auch eine Bandbreite des Urbanen. Ein bisschen anders ist ein jeder gern. Und weil der Begriff trotz seiner Wandlungsfähigkeit seit jeher positiv besetzt ist, versuchen es viele mit der Urbanität und haben meistens Erfolg dabei.

Die Stadt im Wandel

„Urban Gardening“ steht im Zeichen der Naturverbundenheit, das Club-Culture-Festival „Urban Art Forms“ signalisiert mit seinem Namen, dass Maschinen-

klänge und große Städte ein Paar sind, während das Wiener Unternehmen „Urban Tool“ sehr funktionale Taschen, Rucksäcke und Gürtel für den täglichen Weg durch den Großstadtdschungel entwirft. Das zeugt auch davon, dass das Mobilitätsverhalten und die Sichtweise auf die Stadtbenutzung einem offensichtlichen Wandel unterliegt. Wer sich per Rad, zu Fuß oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln durch die Großstadt bewegt, will – beginnend mit der Laptop-tasche für RadfahrerInnen – für den städtischen Alltag auch entsprechend gerüstet sein. „Urban Tool“ ist mittlerweile eine global reüssierende Marke, deren Erfolg nur bestätigt, dass der öffentliche Raum im vergangenen Jahrzehnt zunehmend zum Erlebnisraum wurde.

Und natürlich existiert eine Fülle an städtebaulichen und architektonischen Definitionen von Urbanität, die vorwiegend auf eine verdichtete und verflochtene Bauweise abzielen und so einen räumlichen Rahmen für das komplexe soziale Gefüge schaffen. Auch solche Annäherungen an das typisch Städtische sind Moden unterworfen, wie das Beispiel des aufgelockerten Stadtbaus, wie ihn die Moderne propagierte und wie er wieder fallengelassen wurde, zeigt.

Leben und leben lassen

Der wesentliche Aspekt von Urbanität bleibt die Lebensführung. Urbanität vereint heute in erster Linie Kulturtechniken, die erst einer gewissen Toleranz bedürfen, um sie zu etablieren. Die generelle Aufgeschlossenheit, die Pestalozzi in seiner Definition von Urbanität aus dem 18. Jahrhundert beschrieb, wird heute auf viele Bereiche des Lebens ausgeweitet. Sei es der Umgang mit Bildung, Multikulturalität, Diversität oder das Interesse für Kunst, Kultur und Politik, aber auch der Respekt vor anderen Lebensentwürfen bis hin zu sexuellen Präferenzen. Es handelt sich auch um ein Prinzip des leben und leben lassen. Galt Urbanität in den Zehner- und Zwanzigerjahren des 20. Jahrhunderts als eine gewisse Mentalität, als eine Geisteshaltung, die gelebte Distanz und vor allem Anonymität als wichtige Komponente beinhaltet, so hat die Urbanität in einer Welt der Nischen, Segmente und vor allem der digitalen Vernetzung vieles unter einen Hut zu bekommen. Und es darf nicht vergessen werden, dass die Urbanität historisch besonders stark mit Wissenschaft, Verwaltung und Infrastruktur verbunden ist – auch wenn sie heute vorwiegend um Fragen in einem Spannungsfeld zwischen Lebensführung und Lebensgefühl kreist. ■

Die Dynamik der Stadt verstehen

Wie entwickelt sich die Seestadt Aspern? Was bedeuten die Migrationsströme in Hinsicht auf den Wohnungsmarkt? Und was macht das Wohnen in Wiener Hochhäusern für Menschen attraktiv? Christoph Reinprechts Augenmerk als Soziologe gilt urbanen Themen. Für seine Tätigkeit könnte er sich momentan kaum eine spannendere Stadt als Wien vorstellen. Der ÖGZ hat er die Gründe dafür genannt.

Mag. Johannes Luxner, freier Journalist

Christoph Reinprechts Forschungsinteresse gilt derzeit auch der Seestadt Aspern. Der Stadtsoziologe forscht in Hinsicht auf Wohnumliebe, Wohnkulturen, Lebensstile und Nachbarschaft, und er beschäftigt sich mit den daraus resultierenden sozialräumlichen Herausforderungen im Stadtentwicklungsgebiet – dem er durchaus gute Chancen einräumt, weil die Rahmenbedingungen günstig seien. Reinprecht kennt die Situa-

tion ähnlicher Projekte der 1970er-Jahre in Paris, wo er viele Jahre lang geforscht hat, und empfindet das Wiener Stadtentwicklungsprojekt in seiner prinzipiellen Machart als sehr positiv.

Aus planerischen Fehlern wird gelernt

Die Dichte des Baubestandes trage ebenso zum nötigen Stadtcharakter bei wie die klare Struktur des Areals. Das sei von Vor-

teil. Aus planerischen Fehlern der Vergangenheit, wie die Vernachlässigung der Anbindung solcher Großprojekte an den öffentlichen Verkehr in Paris oder die späte U-Bahn-Anbindung der Wiener Rennbahnweg-Siedlung, wurde längst gelernt. Seit der Nutzung des Areals fährt auch die U2 hin und verbindet die Seestadt mit der Innenstadt.

Konkrete Ergebnisse der Studie existieren noch keine. Aus Sicht des Stadtsoziologen

Die Seestadt Aspern weckt das Interesse von StadtsoziologInnen. Schon jetzt wird positiv bemerkt, dass aus planerischen Fehlern gelernt wurde.



kommt die Seestadt Aspern dann in eine sehr spannende Phase, wenn die Kinder der ersten BewohnerInnen zu Jugendlichen heranwachsen. Und überhaupt werden sich die urbanen Qualitäten des Stadtentwicklungsgebiets erst dann zeigen, wenn die Zahl der Beschäftigungsmöglichkeiten vor Ort gestiegen ist. Reinprecht nennt es ein sehr interessantes Projekt, spricht angesichts der Dimension der Seestadt aber durchaus von einem mutigen Unterfangen.

Großflächige Aufwertung von Wohnraum

Reinprecht blickt als Stadtsoziologe bevorzugt dorthin, wo das Neue entsteht und wo die Stadt besonders viel Dynamik birgt. Insbesondere die Geschwindigkeit, mit der sich ehemals reine Marktgebiete in „Erlebnissräume für postbürgerliche Schichten“ verwandelt haben, sei besonders bemerkenswert, sagt Reinprecht über die augenfälligsten Transformationsprozesse der letzten Jahre in Wien. „In der Latenz war hier lange etwas vorhanden, das seit zehn Jahren in einer unglaublichen Weise explodiert“, beschreibt er den Boom einst wenig attraktiver Wohnviertel.

Für ihn als Soziologen sei es hochspannend zu beobachten, wie sich Player mit unterschiedlichsten Interessen in diesen Gentrifizierungsprozessen verhalten. Denn die großflächige Aufwertung von Wohnraum bedeutet letzten Endes einen Verdrängungsprozess, der anderswo neue Phänomene zeitigt – die Stadt als sensibler Organismus, der auf Veränderungen mitunter ebenso sensibel reagiert.

Die faszinierendste Transformation im Wien der vergangenen zwanzig Jahre sei die offensichtliche Multikulturalisierung der Stadt. „Man merkt es, man sieht es aber vor allem hört man es in Wien“, sagt Reinprecht: „Ich habe mein halbes Leben in Paris verbracht und in Frankreich ist das Multikulturelle vor allem visuell präsent. Durch die Kolonialvergangenheit wird vorwiegend französisch gesprochen.“ Die phonetische Multikulturalisierung und die damit einhergehende Heterogenität im Grundgeräuschpegel der Stadt sei für ihn sehr faszinierend, sagt Reinprecht.

Apropos Geräuschpegel. Mit bis dato in Wien wenig bekannten Lärmquellen war

Christoph Reinprecht im Zuge einer Studie zum Leben in Wiener Wohnhochhäusern konfrontiert. Reinprecht widmete sich Fragen zu wohnkulturellen Ansprüchen und Bedürfnissen in Bezug zur vertikalen Verdichtung von Städten, wie sie in Wien an verschiedenen Standorten vor allem Mitte der Nullerjahre geschah.

Wohnen mit Ausblick

Ein auffällig oft geäußertes Manko am Wohnen in Wohnhochhäusern war der durch den Wind verursachte Lärm in den Gebäuden. Weil die diesbezügliche Wohnpraxis in Österreich eher bescheiden ist, wurde mit spürbaren Windverhältnissen in diesem Ausmaß nicht wirklich gerechnet – ein Wermutstropfen für die an und für sich zufriedenen BewohnerInnen. In Wien herrscht aber ganz generell ein etwas anderer Zugang zum Leben in Hochhäusern wie die Beispiele in der Geiselbergstraße, am Wienerberg, an der Triesterstraße, in Simmering und am Höchstädtplatz im 20. Wiener Gemeindebezirk zeigen.

Reinprecht: „International wurden solche Hochhäuser im Zusammenhang mit dem sozialen Wohnbau errichtet und dementsprechend leben in Ländern wie Holland, Frankreich oder Schweden in diesen Bauten einkommensschwächere Schichten.“ In Wien seien es hingegen die Mittelschichten, die das Wohnen mit Ausblick reizt, erklärt Reinprecht, der erhöhte Anonymität in Wohnhochhäusern ebenso als Anreiz nennt, wie ein oft herrschendes besseres Sicherheitsgefühl und bemerkenswerterweise den durch den Ausblick resultierenden Naturkontakt.

„Ganz generell ist in den Wohnhochhäusern eine Neigung zum Individualismus zu beobachten“, beschreibt Reinprecht die dahinterstehenden Grundkonzepte zur urbanen Lebensführung. Was ebenso auffällig war: „In der Erhaltung sind Hochhäuser sehr teuer. Das ist ein langfristiger Kostenfaktor, der nicht zuletzt aus verschärften Bau- und Sicherheitsnormen resultiert, der für die BewohnerInnen womöglich noch ein Thema sein könnte.“

Leistbares Wohnen ist wichtig

Der Wohnraum in Wien ist für Reinprecht und seine Forschungsinteressen

ohnehin „der Schlüsselfall der nächsten Jahrzehnte“. Die erwähnten Aufwertungsprozesse ganzer Bezirke und die generelle Anhebung der Standards und der Qualität im Wohnbau hätten strukturell Grundlegendes geändert, weil damit ein großer Bereich des privaten Mietwohnungsmarktes, der billigen Wohnraum geboten hatte, verschwunden ist. „Jene Menschen, die im Zuge des Balkankonfliktes der Neunzigerjahre nach Wien gekommen sind, konnten in diesem Mietwohnungsmarkt, den es heute so nicht mehr gibt, problemlos unterkommen“, beschreibt Reinprecht die gewandelte Situation und spricht von einem strukturellen Problem in Wien.

Umso wichtiger sei es, das Augenmerk auf leistbares Wohnen zu legen, sagt Reinprecht, der in Hinsicht auf die enorme Beschäftigungslosigkeit und die durchaus noch herausfordernde Aufgabe der Integration einer hohen Anzahl von MigrantInnen in den Arbeitsmarkt, keine günstigen Grundvoraussetzungen sieht. „Wenn die Arbeit als Sozialintegrator an Bedeutung verliert, dann gewinnt die Wohnung umso mehr an Bedeutung. Und wenn der Zugang zum Arbeitsmarkt und zum Wohnungsmarkt schwierig ist, dann ist das ein echtes Dilemma.“

Dennoch seien die Grundbedingungen in Wien wesentlich besser als in vielen anderen Städten, relativiert Reinprecht, der auf den sozialen Wohnbau verweist. Zudem habe Wien seit jeher eine Sonderstellung: „Weil Wien nie groß industrialisiert war, gab es auch keine Deindustrialisierungsprozesse, die fast immer für einen großen gesellschaftlichen Wandel sorgen. Das ist von Vorteil.“

Denn auch die sozialen Verwerfungen und Unruhen in Paris seien mitunter ein Resultat der Schließung der großen Renault- und Citroen-Werke im Norden der Stadt gewesen, sagt Reinprecht, der vor allem die Jugendarbeitslosigkeit als weiteren entscheidenden Faktor nennt. Doch Österreich sei in dieser Hinsicht auch keine Insel der Seligen mehr, so Reinprecht. Dennoch birgt es sehr viel Symbolkraft, wenn im Wiener General-Motors-Werk, das sich direkt neben der Seestadt Aspern befindet, rege Betriebsamkeit herrscht. ■

Urban-rurale Übergangszonen

Lederhosen in der Stadt und kühne bürgerliche Architektur am Land sind ebenso längst selbstverständlich wie GroßstadtbewohnerInnen, die dörfliche Netzwerke aufbauen, und Graffitis auf Scheunenwänden. Das vermeintliche Kulturgefälle zwischen Stadt und Land zeigt sich insbesondere in der digitalen Welt als eher flache Wiese.

Mag. Johannes Luxner, freier Journalist



KaufmannZT

Metropolen eingenommen. Die Wahl des Baumaterials Holz macht die Fusion der Traditionen perfekt – auch wenn insbesondere Vorarlberg in weiten Teilen ohnehin hohe urbane Qualitäten aufweist. Wenn auch nicht aus Holz, hat auch Bregenz seine Hochhäuser – die natürlich nicht ohne begleitende Diskussionen entstanden sind.

Was heißt hier Provinz?

Kühne Architektur in einer urbanen Tradition ist längst auch in besonders ländlich geprägten Regionen des Landes zu finden, wie der Boom der Weinarchitektur der Nullerjahre in Niederösterreich und im Burgenland zeigt. Eine Vielzahl von Winzern ließen ebenso funktionale wie in ihrer Materialwahl experimentelle Wirtschaftsgebäude planen, und sorgte mit der optischen Brechung zur konservativ-soliden Bauweise für sehr viel Aufmerksamkeit. Der Winzer als Individualist, der sich Gebäude mit Signalwirkung bei Architekten bestellt, die im Normalfall edle Dachgeschoßausbauten in Wiener Innenstadtlagen entwerfen. Althergebrachte Einordnungsmuster sind hier nicht mehr anwendbar.

Der Wiener Philosoph Konrad Paul Liessmann erinnerte im Rahmen einer philosophischen Exkursion im Zuge des Stadtreigionstages im vergangenen November daran, „dass das Land lange Zeit dasjenige Gebiet war, das im Verdacht stand, kulturell rückständig zu sein“. Das könne heute niemand mehr behaupten, stellte Liessmann mit aller Deutlichkeit klar, und brachte als Beweis für den schnellen Wandel die Wahrnehmung kritischer Theoretiker der Siebzigerjahre des 20. Jahrhunderts ins Spiel, die laut Liessmann ohne zu erröten noch Formulierungen gebrauchten

Das Gebäude ragt mit seiner sachlich gegliederten Fassade sehr hoch in den Himmel hinauf – und steht damit in Widerspruch zum baulichen Umfeld. Denn nach althergebrachten Parametern betrachtet, gilt das Hochhaus an sich als ein Signal erhöhter Urbanität. Hier verdichtet sich die Nutzfläche, es spielt sich auf engem Raum mehr ab als anderswo. Der Life-Cycle-Tower, von dem hier die Rede ist, befindet sich jedoch im Vorarlberger Dornbirn, wo bisher nur selten besonders in die Höhe gebaut wurde.

Und der Turm ist vor allem aufgrund seiner Bauweise bekannt. Es handelt sich um das erste Holzhochhaus in Österreich. Ein Prestigeobjekt, das ein bürgerliches Selbstbewusstsein in bester urbaner Tradition zur Schau stellt, und das in zweierlei Hinsicht die Grenzen zwischen Stadt und Land verschwimmen lässt. Und es muss wohl auch als Zeichen der Zeit verstanden werden. Architektonische Anleihen, wie sie lange nur in sehr großen Städten zu finden waren, haben ihren Platz mit größter Selbstverständlichkeit auch abseits von

konnten, wie Theodor Adornos berühmtes „Auf dem flachen Lande brütet das dumpfe Bewusstsein der Reaktion“.

Heute herrscht vielmehr die weit verbreitete Erkenntnis, dass es sich bei Provinz womöglich um keine geografische Bezeichnung handelt, sondern dass der Begriff viel eher zur Beschreibung eines Geisteszustandes taugt. Doch der Bereich der Architektur ist lediglich das augenfälligste Beispiel für das Verschwimmen städtischer und ländlicher Kulturmerkmale.

Der Kulturtransfer beruht natürlich auf Gegenseitigkeit, wie der zunehmende Einzug ruraler Ästhetik in die urbane Alltagskultur zeigt. Die Sehnsucht nach dem Ländlichen hat viele Gesichter, die sich nicht nur durch hohe Trachtdichte im Herbst aufgrund importierter Oktoberfeste oder sonstiger Festivitäten zeigen bzw. Hirschgeweihe als betont coole Dekoration hervorbringen, sondern auch im großen Stil medial vermittelt werden. Einst im Zeichen popkulturell geprägter Lifestyle-Magazine gegründete Verlagshäuser haben ihr Portfolio um Magazine, die auf Hochglanzseiten das Landleben zelebrieren und damit vorwiegend auf ein bürgerliches Publikum ausgerichtet sind, erweitert. Hier hat sich ein Markt aufgebaut, der längst auch viele Trittbrettfahrer bedient.

Urbanität neu denken

Der Drang nach Erdung, wie sie das Landleben in der Theorie verspricht, zeitigt aber auch im Stadtbild deutlich ersichtliche Phänomene. In Wien feiert das

Urban Gardening einen neuen Höhenflug. Dem Bedürfnis der StadtbewohnerInnen, selbst neben stark frequentierten Verkehrsflächen Gemüse zu ziehen, trägt die Verwaltung Rechnung und hat in den vergangenen Jahren eine Vielzahl an Flächen zur Verfügung gestellt. Konjunktur unter den grünbedürftigen StadtbewohnerInnen haben auch Selbsterntebeete und Gemüseparzellen in Stadtnähe. Dabei soll es nicht nur ums Gemüse gehen – dahinter stecken auch Vernetzungsgedanken, wie etwa in Hinsicht auf Nachbarschaftshilfe.

Damit erodiert zunehmend die Konstruktion der städtischen Anonymität als ein Grundmerkmal von Urbanität. Die niederschwellige Nutzbarkeit von Social-Media-Kanälen lässt auch in Wien Nachbarschaftsnetzwerke boomen. „Gegenseitige Hilfeleistung statt Sozialdarwinismus“, titelte „orf.at“ einen Bericht über die stark wachsenden Plattformen. Die unmittelbare Umgebung will offensichtlich nicht nur räumlich erlebt werden. Via Internet gibt es Angebot und Nachfrage, was Nachbarschaftshilfe von Haustierbetreuung über Kinderaufsicht bis technische Fragen betrifft – das Internet als Dorfplatz.

Der Soziologe und Biologe Pjotr Kropotkin hat rund um 1900 die Theorie vertreten, dass es weniger Darwins Modell des Überlebens des Stärkeren ist, das den nachhaltigen evolutionären Erfolg steigert. Er sprach von Kooperation, Zusammenhalt und sozialem Denken als adäquate Handlungsanleitungen. Kropotkins Ansätze werden heute wieder oft zitiert. Konzepte der sozialen Lebensfüh-

rung scheinen einen großen Wandel zu erleben, der wie so vieles auch der Digitalisierung und der damit einhergehenden Virtualisierung geschuldet ist.

Örtlichkeit verliert an Bedeutung

Der Stadtplaner Alain Bourdin, der Stadtsoziologe Frank Eckardt und der Medienwissenschaftler Andrew Wood beschreiben in ihrem Buch „Die ortlose Stadt – Die Virtualisierung des Urbanen“ die Verlagerung vieler Bestandteile urbaner Lebensweisen ins Virtuelle und verorten eine dadurch entstehende ganz neue Dynamik urbaner Lebensweisen, die eigentlich keiner Ortsanbindung bedarf, um sich urban zu fühlen. Auch das ist ein Aspekt der Digitalisierung, die in alle Richtungen ausschlägt und dabei auch Nischen schafft, die den Wunsch nach mehr Dörflichkeit in der Großstadt ebenso abbilden, wie dadurch urbane Ansätze ihren Weg in ländlichere Regionen finden. Allein das Thema Online-Shopping spricht Bände darüber, dass die Örtlichkeit an Bedeutung verliert. Die Notwendigkeit der Fahrt in die nächste größere Stadt, um etwa eine technische Anschaffung zu tätigen, existiert mit dem Aufkommen von Online-Verandhäusern nicht mehr.

Die Überwindung der kulturellen Grenzen zwischen Stadt und Land sind damit nicht zuletzt eine Verlängerung der generellen Globalisierung, die eben nicht nur Ländergrenzen überwindet, sondern sehr viel tiefer geht – und auch das oft attestierte vermeintliche Kulturgefälle zwischen Stadt und Land zunehmend auflöst. ■

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 *****

Donnerstag, 28. April 2016, 17 Uhr
„Vergaberecht und Rechnungshöfe“ mit **Primig** (Rechnungshof)

Donnerstag, 19. Mai 2016, 17 Uhr
„Vergabetalk – die aktuellsten Entscheidungen“
mit **Reisner** (Bundesverwaltungsgericht)

Donnerstag, 16. Juni 2016, 17 Uhr
„BVerG 2016 – Informationen zum Begutachtungsentwurf“
mit **Fruhmann** (Bundeskanzleramt - Verfassungsdienst)

Donnerstag, 22. September 2016, 17 Uhr
„Innovationspartnerschaft und andere Möglichkeiten der Beschaffung von Innovationen“ mit **Moick** (Österr. ForschungsförderungsgmbH)

SCHRAMM ÖHLER
RECHTSANWÄLTE

Das Erfolgsmodell Stadt

Urbanität ist wieder gefragt. Die Stadt schöpft aus ihrem Kreativpotenzial und wird dank gelebter urbaner Vielfalt zum Nährboden für Erneuerung. Im Zuge der Digitalisierung werden alte städtische Strukturen neu gedacht und das Urbane erlebt eine Renaissance.

DI Peter Matzanetz, Journalist für Bauen, Architektur, Immobilien und Raum

Österreichs Landeshauptstädte sind heutzutage und seit dem Öffnen der Ostgrenzen wachsend und Urbanisierungstrends gelten als anhaltendes, globales Phänomen. In Salzburg mit seinen rund 150.000 EinwohnerInnen versucht man die eigene Größe im globalen Kontext einzuordnen. „Mit dieser Bevölkerungszahl werden in China einzelne Boulevards und deren Nebenstraßen besiedelt“, meint Bürgermeister Heinz Schaden und lässt sich lieber mit kulturellen Werten in Verbindung bringen. TouristInnen aus aller Welt, darunter auch ChinesInnen, besuchen die Stadt Salzburg nicht wegen der Größe, sondern wegen der Bedeutung für die Hochkultur und wegen dem urbanen Charakter. Der drückt sich vor allem im barocken Siedlungsgefüge des Zentrums aus. Es ist außerdem die Kreativität eines Kindes jener Stadt, welches diese vor 250 Jahren hervorbrachte und die bis heute nachwirkt. Weit gereiste, kaufkräftige TouristInnen oder „Teilzeit-SalzbürgerInnen“ tragen ganz stark zum Weltstädtischen der ehemaligen Residenz-Stadt bei.

Alles, nur nicht monotone Einzelhandelsstrukturen

Bei „wirtschaftlich erfolgreichen Orten“ besteht immer auch die Gefahr, dass die soziale Durchmischung abnimmt und Kommerzialisierung die Authentizität bedroht. Was bleibt ist dann globale Shopping-Kultur und die lässt kaum Platz für lokale Initiativen. Die New Economic Foundation – ein nach eigenen Angaben führender „Think Tank“ in Großbritannien – ist zu diesem Ergebnis gekommen. Von diesem Think Tank wurde ein „Clone Town“-Score herausgebracht, anhand dessen Diversität im Urbanen oder auch lo-

kale Lebenswelten identifiziert werden können. Englische Mittelstädte sind im Hinblick darauf untersucht worden, ob es eine eigenständige Szene bei Gastronomie und Handel gibt oder nicht. Von 30 Fällen ist lediglich die Hälfte mit ausreichend Eigenständigkeit als „Home Town“ kategorisiert worden. Warum global agierende Handelsketten ein Problem darstellen, begründet die genannte Organisation so: „Die Widerstandskraft von bedeutenden Einkaufsstrassen ist bei wirtschaftlichen Krisen nicht ausreichend vorhanden und aus KonsumentInnen-sicht reduziert sich die Auswahl.“

Ricarda Pätzold, Stadt- und Regionalplanung an der TU Berlin, sieht das ähnlich und für sie lässt die urbane Erneuerung in vielen europäischen Städten einiges zu wünschen übrig: „Die gleichförmige Abfolge der internationalen Handelsunternehmen wird immer seltener durch lokale Händler, Dienstleister oder Gastronomen unterbrochen.“ Sie warnt auch davor, Handelszonen am Rand der Städte als gut gemeinte Förderung des Handels misszuverstehen, wo doch in erster Linie die Immobilienwerte beeinflusst werden. Die Wissenschaftlerin mahnt die Politik darum, genauer zwischen Handelsökonomie und Immobilienwirtschaft zu differenzieren.

Wiederbelebung der Zentren und Innenstädte

Der Wiener Standortexperte und Gründer der Regioplan GmbH, Wolfgang Richter, verweist auch darauf, dass die „frühen Städte“ rein stadtplanerisch geformt wurden: „Schlosser machten Lärm, Färber produzierten Gestank und daher waren diese an einem Ort konzentriert.“ Standorte entsprechend einer KundenInnenmaximierung selbst zu definieren, sei ein jün-

geres Phänomen, das zu Handelsagglomerationen, wie wir sie kennen, führt. Die großräumliche Trennung von Nutzungen, welche infolge dezentral gelegene Shopping Center mit weiten Anfahrtswegen hervorbrachte, hätte sich laut dem Wiener Planungsexperten Manfred Schrenk aber schon wieder überholt. Schrenk ist Organisator der „CORP Stadtplanungs“-Konferenz, die in Hamburg heuer zum einundzwanzigsten Mal ausgetragen wird. Er prognostiziert für die Zukunft einen anderen Umgang: „Es geht um ein wieder Durchmischen der Nutzungen: mit dem Ziel kurzer Wege in einer erweiterten Nachbarschaft.“ Viele der Jobs, die es heute gibt, könne man auch in einem Wohnviertel problemlos durchführen, und Verdichtung und Umnutzung seien Herausforderungen, denen man sich dann eben zu stellen habe, so Schrenk.

Kreative Treiber statt sterile Finanzpaläste

In den europäischen Metropolen lässt sich der Trend schon ablesen. In Londons sterilem Finanzdistrikt Canary Wharf hat man der Monotonie den Kampf angesagt. Seit heuer ruft die Verwaltung seine Nutzerschaft offen auf, kreative Ideen für den Ort einzubringen. Im Pariser La Défense sorgen dafür geplante Wohnprojekte erstmalig für Diversität bei den Nutzungen. Die durchmischte Stadt ist angesagt und beim „World Economic Forum“ ist das Umnutzen von Gebäuden zuletzt gar zur Top Innovation für 2020 ernannt worden. Eine durchmischte Innenentwicklung ist also angesagt und auch neue Quartiere wie „aspens - Die Seestadt von Wien“ sollen wandelbar sein. „Wir wollen eine gemischte Nutzung und Wohnen im Eigentum umsetzen“, sagt Gerhard Schuster,



der Vorstandsvorsitzende der *3420 aspern Development AG* über die Bebauung des nächsten Baufeldes; seine Vorstandskollegin Claudia Nutz ergänzt: „Wir suchen querdenkerische Ansätze, die aber auch Investoren finden.“

Stadtqualität durch Kultur, Individualität und soziale Innovationen

Die fortschreitende Digitalisierung in der Gesellschaft eröffnet heutzutage jedem und jeder Möglichkeiten, dezentral selbstständig beruflich tätig zu werden oder auch zu produzieren. Innovation ist fast die wichtigste gewerbliche Triebkraft geworden und gleichzeitig steigt die Verbreitung „kreativer, urbaner Zellen“. Talente mit Kreativpotenzial sind HoffnungsträgerInnen und schreiben Erfolgsgeschichten. Der amerikanische Wissenschaftler und Politikberater Richard Florida stellte dies bereits 2002 in seinem Buch „The Rise of the Creative Class“ fest und er sieht Stadtqualität zunehmend losgelöst von wirtschaftlichen Zwängen: „Der Creative Class geht es um ein Erleben unterschiedlicher Einflüsse, gerade so wie es der Regenbogen farblich repräsentiert.“ Es komme dabei nicht auf die Größe oder das Prestige eines Stadtraumes an, sondern

auf die Qualität, die ein Lebensumfeld bietet. Abwechslung bei kulturellem und gastronomischem Angebot oder auch der Austausch mit unterschiedlichsten Menschen sei willkommen. Szene-Quartiere, ausgefallene Läden oder in Kleinserien gefertigte, nicht standardisierte Produkte entsprechen dem kreativen Lebensstil. Prestigedenken bezüglich Exklusivität von Mobilität, Urlaub oder der Wohngegend hätte da keinen Platz.

Kleinstädte neu aufgesetzt

Die Wiederbelebung der Innenstädte steht auf der aktuellen Agenda des Österreichischen Städtebundes. Zur Zeit durchlaufen Innenstädte in Österreich einen massiven Veränderungsprozess, der sich je nach Lage, Größe und Positionierung der Stadt unterschiedlich auswirkt. Der Österreichische Städtebund hat sich zum Ziel gesetzt, die Städte in Innenstadtfragen untereinander zu vernetzen, gemeinsame Standpunkte zur Förderung der Innenstädte und Zentren herauszuarbeiten und die Innenstädte mit Know-how, Kontakten sowie Ideen laufend zu unterstützen. Das „Wissensnetzwerk Innenstadt“ trat im März 2015 erstmals zusammen und besteht mittlerweile aus 36 Städten.

Doch nicht nur die Städte selbst müssen „besser“ werden, auch gilt es, das Thema Innenstadt bei allen Bundespolitiken mitzudenken. Hier wurden von den Städten konkrete Maßnahmen in den Bereichen Einzelhandel, Denkmalschutz, Vertragsraumordnung, Wohnbauförderung, stadtrregionale Kooperationen und Stellplatzmanagement entwickelt. Der gesamte Maßnahmenkatalog ist als „Agenda Innenstadt“ bereits auf der Website des Städtebundes verfügbar: www.staedtebund.gv.at/services/aktuelles/aktuelles-details/artikel/wissensnetzwerk-innenstadt.html.

„Innenstädte und Stadtzentren zu beleben, schafft Aufenthaltsqualität und ist Grundlage für eine florierende Stadtwirtschaft“, streicht Thomas Weninger, Generalsekretär des Österreichischen Städtebundes, heraus. Eine Wiederbelebung der historischen Ortskerne kann nur gelingen, wenn ein Zusammenwirken von bundes-, landes- und kommunalpolitischen Maßnahmen die Ursachen der Probleme behebt. Daher setzt der Städtebund seine Hoffnungen auf eine neue Bund-Länder-Städte-Partnerschaft im Rahmen der Österreichischen Raumordnungskonferenz zum Thema „Zentren stärken“, die 2016 starten und ab 2017 richtig Fahrt aufnehmen soll. ■

Nachtleben als Standortfaktor:

Eine Gefahr für die nächtliche Urbanität

Die Figur des Nachtwächters ist heutzutage, wenn überhaupt, meist als Touristenführer anzutreffen und leitet kulturinteressierte Reisende mit historisierenden Geschichten durch europäische Altstädte. So sorgt heutzutage ironischerweise auch der Nachtwächter nicht mehr für nächtliche Ruhe, sondern trägt zu einer „24/7 Unterhaltungsmaschinerie“ bei, die an vielen Orten einen Trend in die Nacht hinein trägt, der uns tagsüber schon eine Weile begleitet: Ein Wettbewerb zwischen den Städten, eine zunehmende Kommodifizierung des öffentlichen Raums und die Ökonomisierung und Kommerzialisierung der Stadt.¹

Jonas Gläßer, Autor beim Magazin „stadtform“

Spätestens seit Saskia Sassen (2001) den Begriff der Global City geprägt hat, versuchen sich London und New York, Amsterdam und Barcelona oder Hamburg und Berlin im internationalen, europäischen oder nationalen Städtewettbewerb durchzusetzen.



Städte gründen dazu Marketinggesellschaften und Tourismus-GmbH und schalten Werbeanzeigen. Sie locken InvestorInnen, Shows werden produziert, international vermarktet und der „König der Löwen“ spielt allabendlich in New York, London und Hamburg.

Nachtleben wird gemeinhin als „nächtlicher Vergnügungsbetrieb in einem Ort, besonders einer Großstadt“ verstanden, so der Duden. Nachtleben und Stadt, wenn nicht sogar die Großstadt, sind folglich eng miteinander verbunden. Die größte Online-Enzyklopädie verweist unter dem Eintrag zu Nachtleben dann auch direkt auf „sämtliche Aktivitäten der öffentlich gelebten Freizeitgestaltung [...] in der Zeit zwischen den Abend- und Morgenstunden.“ Schon diese Kurzrecherche unterstreicht das Großstädtische und das Öffentliche als Prämissen des Nachtlebens.

Dreht man das Städtische nun in die Richtung eines Lefebvreschen Urbanitätsbegriffs, wird das Öffentliche gleichsam zum „Transmissionsriemen“ von Stadt. Denn Urbanität ist an zentrale Orte gebunden und diese Orte werden als zentral in der Gesellschaft verortet, da sie inklusiv in dem Sinne sind, dass möglichst unterschiedliche Lebensweisen und -stile hier in Kontakt geraten (Lefebvre 1972).

Industrialisierung und Liberalisierungsbewegung als Triebfedern

Nimmt man die Urbanisierung zunächst umgangssprachlich als Verstädterung, lässt sich zwischen ihr und dem Nachtleben ein direkter Zusammenhang erkennen.

Die europäischen Großstädte haben im Zuge ihrer Entwicklung neben einer flächen- und bevölkerungsmäßigen Expansion auch die zeitliche Ausweitung des städtischen Lebens in die Nacht vollzogen. Während eine Ausdifferenzierung der Lebensstile dafür sorgte, dass gewisse Bevölkerungsschichten nächtlichen Akti-

vitäten nachgingen, war es besonders die Industrialisierung und die massive Bevölkerungsentwicklung, welche die Produktion – etwa über die Schichtarbeit – und viele Versorgungsaufgaben in die späteren Stunden vorrücken ließ. Aus logistischen Gründen ging man dazu über, Warenlieferungen und Markttreiben in die nächtlichen und morgendlichen Stunden hineinzulegen, um die Nachfrage nach Lebensmitteln und anderen Gütern bewerkstelligen zu können.

Neben der Steigerung der Versorgungsleistung einer Stadt ist das aufkommende Nachtleben auch als starke Liberalisierungsbewegung zu deuten. Das erstarkende Bürgertum begann zunehmend jenen „Lastern“ zu frönen, die ehemals dem Adel vorbehalten waren.

Interessant ist, dass in der Geschichte oft die wirtschaftliche Struktur einer Stadt in direktem Zusammenhang mit ihrem Nachtleben bzw. ihrem Unterhaltungsangebot stand. Hafenstädte wie Hamburg oder Amsterdam bildeten früh große Vergnügungsviertel mit Rotlichtbezirken aus, um der Nachfrage der anlandenden Schiffsbesatzungen gerecht zu werden. Und auch heute rüsten Städte im Wettbewerb um Reisende ihre Infrastruktur auf, indem sie ihre U-Bahnen an Wochenenden rund um die Uhr fahren lassen.

Das ist etwa in Amsterdam, Berlin, Hamburg, Wien und bald auch in London der Fall. Ebenso schlägt sich die betriebswirtschaftliche Denkweise in neuen Formen der öffentlichen Verwaltung nieder: Was uns vom nachmittäglichen Shoppingbummel als Mall bekannt ist, wird zunehmend auch zur Vorlage unserer nächtlichen Ausgeh- und Vergnügungsumgebung: Halbprivate Räume, sogenannte Business Improvement Districts (BID), breiten sich aus. Hinter diesem rechtlichen Konzept entpuppen sich öffentlich zugängliche aber von den Geschäftsleuten der Umgebung gepflegte und bewirtschaftete Orte, auf deren privaten Grund eine Art Hausrecht gilt.

Beispiele für Business Improvement Districts

In Hamburg etwa ist das Herz des Partyviertels St. Pauli mit seinem Spielbudenplatz und der Reeperbahn inzwischen in einen BID umgewandelt. Für die Stadt hat es den Vorteil, dass Ausgaben für die Ausstattung und die Pflege des Gebiets von den ansässigen Geschäftsleuten bezahlt werden, was die klammen städtischen Kassen entlastet.

Schon seit Längerem ist der Trend zu beobachten, dass städtische Regierungen sich in der Anwerbung von Investitionskapital, Firmen, ArbeitnehmerInnen und zunehmend auch TouristInnen und KonsumentInnen des Einkaufs- und Gastronomieangebots der Innenstadt bedienen (Brenner/Theodore 2002; Schlaffer 2013). Folglich hat die Kommodifizierung der Stadt und ihres öffentlichen Raums einen hohen Stellenwert; der Standortpolitik werden tendenziell alle anderen städtischen Politikbereiche untergeordnet (Florida 2002; Häußermann/Siebel/Läpple 2008: S.248-253). Ein integraler Teil der lokalen Standortstrategien wird dabei auch die Vermarktung der Städte sowie die Herstellung und Pflege eines Images ganz im Sinne der Generierung einer Marke (Greenberg 2008; Harvey 1987: S.120),

wie es durch „I love NY“ vorgemacht wurde. Die Stadt Hamburg hat sich diesbezüglich als Musical-Metropole positioniert. In New York wurde mit der Revitalisierung des Time Square, wie auch in Hamburg, ein traditionelles Vergnügungsviertel in einen BID umgewandelt, allerdings in viel größerem Ausmaß. Der Unterhaltungskonzern Walt Disney hat dort zwei seiner Shows in das New Amsterdam Theater einziehen lassen und den Anstoß für die sogenannte „Disneyfizierung“ des Broadways gegeben (Roost 2000).

Die steigende Kommodifizierung öffentlicher Räume greift aber Kreativität und Urbanität in ihren Grundfesten an. Das fängt damit an, dass sich KünstlerInnen oder ClubbetreiberInnen die Mieten der Ateliers, Studios, etc. nicht mehr leisten können, da sie plötzlich in Konkurrenz zu internationalen MitbewerberInnen stehen. Auch informelle Angebote wie Straßenmusik sind unter den Regeln des BID nicht mehr so leicht möglich, da hinter den Fassaden der Theater professionelle Bezahlangebote auf die Leute warten.

Verdrängt Kommerzialisierung urbane Qualitäten?

Eine weitere Entwicklung stellt die globale Konformität der Unterhaltungsangebote dar. Ähnlich zum Shoppingangebot der

Über 45 Jahre
Innovation

50 YEARS
Besuchen Sie uns:
Halle B2,
Stand 114

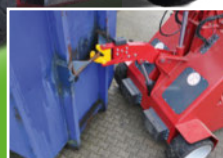
ZERKLEINERT KOSTEN UND AUFWAND!



Der Original Roll-Packer Mobil-Jumbo®

**Bis zu 60 % weniger
Entsorgungsfahrten**




Tel. 059 33 955-0 · Fax 059 33 955-294
E-Mail info@bergmann-online.com
www.bergmann-online.com



BERGMANN
Maschinen
für die Abfallwirtschaft

Die nächtliche Unterhaltungsindustrie sieht auf dem ganzen Globus immer ähnlicher aus – die finanziellen Absichten der Investoren treten zunehmend in den Vordergrund.

panthermedia

Malls sehen die Produkte der nächtlichen Unterhaltungsindustrie rund um den Globus immer ähnlicher aus. Jägermeister wird von Bangkok bis Las Vegas getrunken, Red Bull sponsert Party-Reihen überall auf der Welt und das Phantom der Oper versteckt sich in den Musicaltheatern in London, Hamburg und am Broadway. Flankiert wird das Ganze von einer starken Konsolidierung im Unterhaltungssektor. So eröffnete der Musical-Riese Stage Entertainment vorletztes Jahr sein viertes Theater in Hamburg.

Darüber hinaus nimmt die Exklusivität des Nachtlebens zu. Wer nicht ins Bild passt, der kann gemäß des Hausrechts des BID eine Art Platzverweis erhalten. Solche Maßnahmen richten sich primär gegen gesellschaftliche Randgruppen wie Obdachlose. Auch durch die hohen Eintrittspreise der Shows und Konzerte wird eine Zugangsbeschränkung erzeugt, die Geringverdienende von vielerlei Unterhaltungsprogrammen ausschließt, wobei dies nichts unbedingt Neues ist. Gerade im Nachtleben gab es wohl schon immer eine starke Segregation entlang des Einkommens. Klar ist aber auch, dass die steigenden Mieten der Szene-Kieze ihre Auswirkung auf Eintritts- und Getränkepreise haben. Letztlich ist der/die TouristIn mit hoher Kaufkraft die zentrale Zielperson international nachgefragter nächtlicher Freizeitangebote.

Werden gewisse Straßen oder gar ganze Stadtviertel zu sehr der Nutzung durch kommerziell betriebene Angebote des Nachtlebens zugeführt, führt dies zunehmend zu Konflikten zwischen AnwohnerInnen, Investoren und den TouristInnen bzw. BesucherInnen mit Vergnügensabsicht. Eine Konfliktlinie zwischen jenen, die nachts schlafen und jenen, die feiern wollen, aber auch zwischen jenen, die investieren und jenen, die dort lediglich wohnen wollen, zeichnet sich ab.

Es entsteht ein Paradoxon: Einerseits begeben sich Städte in einen internationalen Wettbewerb und kämpfen um die „Krone der Nacht“, andererseits erdrücken sie durch ihre „Politik der Attraktion internationalen Investitionskapitals“ städtisches Nachtleben und urbane Qualitäten. Nachtleben kann folglich

von vielerlei Interessen begleitet werden. Neben hedonistischen und künstlerischen Motiven treten zunehmend die finanziellen Absichten der Investoren in den Vordergrund.

Nachtleben fernab der Marktlogik

Doch Nachtleben entsteht oft außerhalb der regulierten städtischen Tourismuspolitik und fernab der Marktlogik. Ein Beispiel dafür ist die sogenannte Mediterranisierung. So diagnostiziert eine Studie der Nationalen Stadtentwicklungspolitik des Bundes eine Zunahme der Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum durch das Nachtleben. Das bedeutet zunächst, dass die Aufenthaltsdauer im öffentlichen Raum zunimmt. Schaut man an einem lauen Sommerabend auf das Hamburger Schulterblatt oder in Richtung des Brüsseler Platzes in Köln, wird schnell klar, was damit gemeint ist. Die in deutschen Großstädten weit verbreitete Kiosk-Kultur kann hier als Bastion des nicht-

kommerzialiserten öffentlichen Nachtlebens gesehen werden. Da die Kioske Getränke zu verhältnismäßig geringen Preisen anbieten, entstehen häufig zentrale Orte mit urbanen Qualitäten an denen sich unterschiedlichste gesellschaftliche Gruppen treffen und somit durch diese Art des Nachtlebens gesellschaftliche Integration leisten.

Obgleich der Wettbewerb zwischen den Großstädten sich zunehmend in den Bereich des Nachtlebens erstreckt, lassen sich Inseln der nicht-kommerziellen Nutzung ausmachen, die inkludieren und öffentlich sind, urbane Qualitäten aufweisen und sich einer Kommodifizierung bislang verschließen. Auch deutlich wurde aber, dass ökonomische Aktivität schon immer eine treibende Kraft hinter der Ausdehnung des Nachtlebens war. Wichtig ist nun, dass die Urbanität nicht erdrückt wird und öffentliche Zugänglichkeit als ihre Grundprämisse nicht zu sehr unter Beschuss gerät. Ganz besonders wichtig ist dies in der Nacht, da die Alternativen vor allem für weniger Privilegierte sonst knapp werden. Diesen Punkt darf die Stadtpolitik bei allem Konkurrenzdruck und Wettbewerb nicht außer Acht lassen. ■

¹ Erstveröffentlichung im *stadtform* band 1,
Nähere Infos: www.stadtform.at

Literatur:

- Brenner, Neil/Theodore, Nik (2002): *Cities and the Geographies of "Actually Existing Neoliberalism"*, in: *Antipode* (34:3), S. 349-379.
Florida, Richard (2002a): *The Rise of the Creative Class*. New York: Basic Books.
Greenberg, Miriam (2008): *Branding New York: How a City in Crisis Was Sold to the World*. London/New York: Routledge.
Harvey, David (1987): *Flexible Akkumulation durch Urbanisierung: Reflexion über Postmodernismus in amerikanischen Städten*, in: *Prokla* (69), S. 109-131.
Häußermann, Hartmut/Siebel, Walter/Läpple, Dieter (2008): *Stadtpolitik*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
Lefebvre, Henri (1972): *Die Revolution der Städte*. München.
Roost, Frank (2000): *Die Disneyifizierung der Städte: Großprojekte der Entertainmentindustrie am Beispiel des New Yorker Times Square und der Siedlung Celebration in Florida*. Opladen: Leske Budrich.
Sassen, Saskia (2001): *The Global City: New York, London, Tokyo*. Princeton: Princeton University Press.
Schlaßler, Hannelore (2013): *Die City: Straßenleben in der geplanten Stadt*. Springer: Zu Klampen.

Barrierefrei unterwegs

Uneingeschränkte Mobilität ist nicht für alle Menschen selbstverständlich. Auf Reisen sowie auf Alltagswegen, auf offener Straße sowie in öffentlichen Verkehrsmitteln: überall können Barrieren auftauchen, und zwar für Menschen mit Behinderung gleichermaßen wie für Eltern mit Kleinkindern, für Kinder oder ältere Menschen.

Lisa Hammer, MA, Österreichischer Städtebund

So bedeutsam Barrierefreiheit bei vielen Wohnungen und Gebäuden im Allgemeinen ist, so sehr sollte das Thema auch im öffentlichen Raum berücksichtigt werden. Die städtische Umgebung, sozusagen der erweiterte Lebensraum, muss gut zugänglich und der öffentliche Verkehr uneingeschränkt nutzbar sein. „Barrierefreie Umgebungen werden immer wichtiger. Unsere Gesellschaft wird im Durchschnitt älter, zudem steigt auch die Möglichkeit für Personen, die darauf angewiesen sind, Barrierefreiheit einzufordern“, so Maria Grundner von der Mobilitätsagentur Wien. Immerhin wurde 2006 die UN-Behindertenkonvention beschlossen und 2007 von Österreich unterzeichnet. Diese legt Grundsätze wie Inklusion, Nicht-Diskriminierung, Teilhabe an der Gesellschaft und Barrierefreiheit fest. Dieselben Ziele verfolgt das in Österreich seit 2006 geltende Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz. Zudem müssen seit 1. Jänner 2016 alle öffentlichen Gebäude laut Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz ohne Einschränkung für alle Menschen zugänglich sein.

Beispiel ÖBB

Um das Thema Barrierefreiheit stärker in den Fokus zu rücken und im Bewusstsein auch nicht Betroffener zu verankern, sind Kommunikation und Information wesentliche Aspekte. Aber auch eine Verankerung in Konzepten und Strategien ist essentiell. „Verkehrsbetriebe stehen in der Verpflichtung, sukzessive Barrierefreiheit umzusetzen“, so Maria Grundner weiter: „Manche Betriebe werden dazu noch längere Zeit benötigen. Jedenfalls sollen Kundinnen und Kunden bereits heute informiert werden, was wie angeboten wer-

den kann.“ Ein gutes Beispiel dafür ist der Etappenplan „Verkehr“ der ÖBB. Dieser wurde 2006 mit Experten und Expertinnen aus Behindertenorganisationen entwickelt und bildet sämtliche Maßnahmen des Konzerns ab. Vorbildlich bei der Erstellung war auch die Einbindung von Reisenden mit Behinderungen, deren Anliegen in die Planung miteinfließen. Sogenannte „Stakeholder Dialoge“ waren beispielsweise ein Format, um Feedback von betroffenen Kunden und Kundinnen zu bekommen.

Bisher wurden insgesamt 117 Bahnhöfe und Haltestellen der ÖBB barrierefrei umgebaut, die wenigen noch nicht umgebauten Stationen werden laufend modernisiert. Auch die Barrierefreiheit der Züge wird laufend durch Neubeschaffungen verbessert: Beim neuen ÖBB Cityjet

wurde besonderer Wert auf bequeme Niederflereinstiege, breite Portale und offene Übergänge gelegt. Stärkere Farbkontraste bieten für Sehbehinderte ein leichteres Zurechtfinden.

Bereits seit Dezember 2015 kommen die Cityjets zum Einsatz, derzeit sind 31 Züge für den S-Bahn-Verkehr in und um Wien und 70 für den Regionalverkehr in Niederösterreich, Oberösterreich und der Steiermark vorgesehen.

Je umfassender und weitreichender barrierefreie Angebote im gesamten öffentlichen Raum sowie im öffentlichen Nahverkehr sind, desto größer sind die Fortbewegungsmöglichkeiten und der Reisekomfort auch bei mobilitätseingeschränkten Personen. Desto größer ist in Folge auch ihre Teilhabe am öffentlichen Leben und ihre Lebensqualität. ■



kulturhauptstadt2024.at:
Graz2003, Linz09,
... Rattenberg2024?

Das Jahr 2024 ist näher als wir denken. Es könnte für Österreich ein besonderes sein. Die Chance dafür würde sich jedenfalls bieten – ob sie wahrgenommen wird, das entscheidet sich in den kommenden zwei Jahren, denn im Jahr 2018 beginnt der offizielle Bewerbungsprozess, um im Jahr 2024 die österreichische Kulturhauptstadt Europas zu sein.

Univ.Ass.ⁱⁿ DI.ⁱⁿ Dr.ⁱⁿ techn. Elisabeth Leitner, MBA, Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen, Fachbereich für Städtebau

Das erfolgreichste Kulturprogramm der Europäischen Union wurde 1985 von Melina Mercouri ins Leben gerufen. Seit damals haben 54 Städte den begehrten Titel getragen und Österreich ist schon bald zum dritten Mal an der Reihe, den BürgerInnen Europas eine kulturelle Hauptstadt zu präsentieren. Seit einigen Monaten kommt die nationale Diskussion dazu ins Rollen – das war und ist das vordergründige Ziel der Diskussionsplattform kulturhauptstadt2024.at. Grund dafür ist die Tatsache, dass sich die Entscheidungskriterien und auch die Rahmenbedingungen des Auswahlprozesses geändert haben, kaum jemand davon weiß und somit die damit verbundene Chance droht, ungenutzt zu bleiben.

Als vor Jahren die Entscheidung für Graz anstand, wurden die Kulturhauptstädte noch von den jeweiligen nationalen KulturministerInnen ernannt. Dies hatte sich einige Jahre später, als die Entscheidung für Linz anstand, zwar bereits zugunsten eines Wettbewerbs geändert, ein solcher fand jedoch nicht statt, da die damals interessierten Städte aus unterschiedlichen Gründen bereits vorab von einer Bewerbung Abstand nahmen. So wurde Graz 2003 und Linz 2009 Kulturhauptstadt Europas. Zum Erfolg oder Misserfolg dieses Ausnahmejahres in beiden Städten gibt es vielfache Pro- als auch Contra-Stimmen. Offen ist, welche Chancen und Risiken ein erneuter Bewerbungsprozess bieten würde.

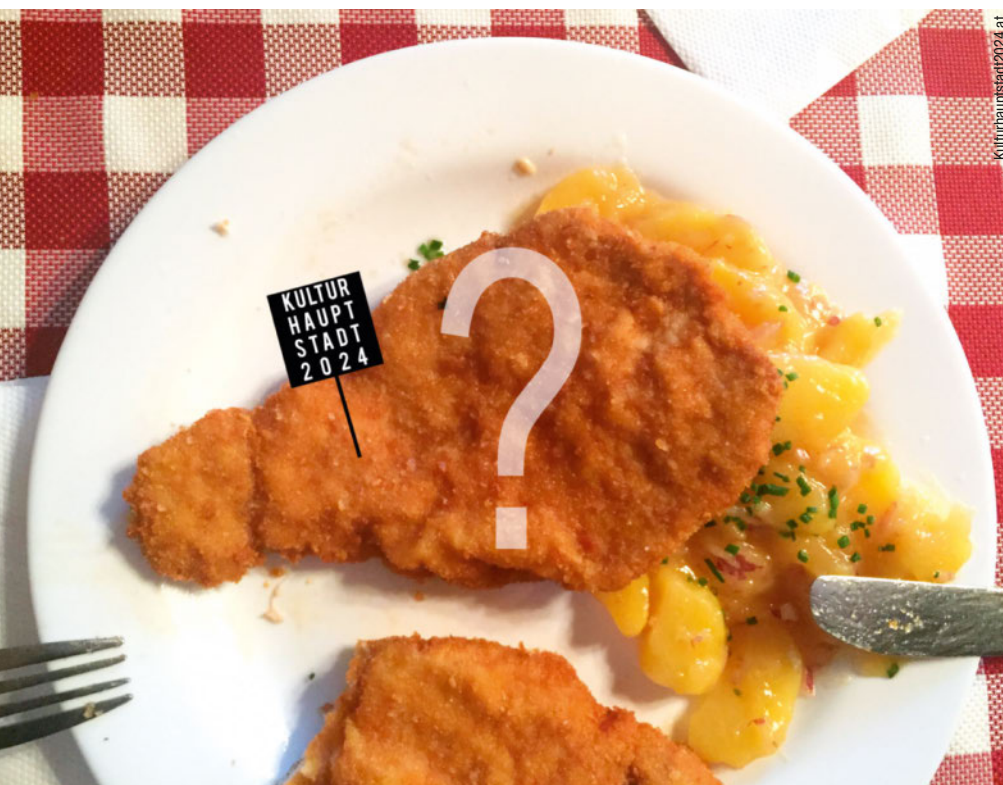
Hinter den Kulissen

Man könnte diese Diskussion kritisch mit der Frage beginnen, wie reizvoll es noch sein kann, im Jahr 2024 die 72. Stadt Europas mit diesem Titel zu sein? Ebenso sollte darüber nachgedacht werden, ob es Ziel sein muss, dieses Veranstaltungsjahr ebenso zu denken und zu planen, wie das bisher der Fall war? Das Regelwerk der Europäischen Union für die Bewerbung zur Kulturhauptstadt Europas ist im Laufe der vergangenen 31 Jahre der Initiative deutlich umfangreicher und präziser geworden als dies 1985 der Fall war. Jedoch lässt es immer noch ausreichend Raum, um die europäischen Vorgaben zu interpretieren und für sich zu nutzen. Klar ist, dass sich eine Stadt bewerben muss: diese kann „jedweder Größe“ sein und die Einbindung der umliegenden Region wird zur Vergrößerung des Wirkungsgrades gewünscht. Bereits diese Vorgaben sollten Anlass genug sein, die nationale Debatte zu befeuern. Geht es nach der Stadtgröße, wäre wohl Salzburg an der Reihe, den Titel zu tragen. Deren PolitikerInnen zeigen jedoch aktuell kein Interesse, einen lokalen Diskussionsprozess zu unterstützen. Nicht nur durch das mögliche Desinteresse der nächstgrößten Städte Österreichs erwächst die Frage nach der möglichen und sinnhaften „Kleinheit“ einer Kulturhauptstadt. Die Antworten darauf fallen sicherlich anders aus, wenn zuerst einer zeitgemäßen Definition von „Stadt“ nachgegangen wird – und jenen Faktoren, die „Stadtkultur“

heute ausmachen. Das ursprüngliche Ziel der Initiative, „den Reichtum und die Vielfalt der europäischen Kulturen sowie die Gemeinsamkeiten dieser Kulturen herauszustellen und einen Beitrag zum besseren gegenseitigen Verstehen der europäischen BürgerInnen zu leisten“, wurde im Laufe der Zeit in den Richtlinien der EU um die Dimension ergänzt, dass die Städte „die mit der Veranstaltung verbundene Hebelwirkung“ nutzen sollten, „um ihre Entwicklung im weiteren Sinne entsprechend ihrer jeweiligen Strategien und Prioritäten anzukurbeln“. Dies besagt ganz klar, dass der Titel kein Marketinginstrument ist, sondern dieses besondere Jahr Teil einer langfristigen Strategie der Stadt- und Regionalentwicklung sein soll. Wichtig dabei ist außerdem die Einbindung der BürgerInnen, sowohl in den Vorbereitungsprozess wie auch in das Veranstaltungsjahr. Die europäische Dimension und die Qualität des geplanten Programms sind ebenfalls Schlüsselfaktoren einer erfolgreichen Bewerbung. Die europäische Dimension umschreibt dabei die Relevanz des Projektes für Europa sowie die Spiegelung der europäischen Geschichte in dem Programm. Dies führt zum Kern einer solchen Auseinandersetzung interessierter Bewerberstädte.

Begriffsdefinition

Ganz zu Beginn des Prozesses muss sich jede Stadt die Frage stellen, was „Kultur“ für sie bedeutet. Der Kulturbegriff ist so



- Wie viele Wunden verträgt unsere Kulturlandschaft und wie ist unser Umgang mit „verbrauchter Landschaft“?
- Was bedeutet die demografische Entwicklung für unsere Städte und was bedeutet sie vor allem für „das Land“ und seine Kultur?
- Ist es unsere Aufgabe, kulturelle Tourismusattraktionen auf immer und ewig einzufrieren? Und wer entscheidet, wann der zu konservierende Zeitpunkt ist?
- Wie ist der Umgang mit unseren natürlichen Ressourcen und welche (Un-)Kulturen gäbe es dabei zu thematisieren?
- Welche Grenzen definieren uns und unser Land? War das schon immer so und warum lässt sich das nicht ändern?

All diese Fragen verlangen Antworten. Ist es nicht spannender, die Notwendigkeit einer Bewerbung zur Kulturhauptstadt Europas anhand solcher und ähnlicher Fragestellungen zu diskutieren, anstatt diese Zukunftsdiskussion mittels EinwohnerInnenzahlen, Nächtigungszahlen und Budgethöhen bereits im Keim zu ersticken?

Entwicklungspotenziale ausschöpfen

Um sich für den Titel zu bewerben, gilt es auf maximal 80 Seiten Fragen zu sechs Themenschwerpunkten zu beantworten.

Diese lassen sich mit drei Fragen zusammenfassen:
Brauchen wir es?
Können wir es?
Wollen wir es?

Interessierte Städte (und Regionen) sollten also darüber nachdenken, weshalb und wie der Titel zur Kulturhauptstadt Europas ihre zukünftige Entwicklung unterstützen würde. Dies ist – meines Erachtens – in Kombination mit der Antwort auf die Frage, wer sich dieser Aufgabe stellen will, die essentielle Frage. Wird nämlich die Bewerbung von vielen getragen, so finden sich auch Antworten für die operative Machbarkeit einer solchen Großveranstaltung.

Viele spannende Fragen, die einen zukunftsweisenden Prozess anstoßen könnten. Noch ist offen, welche Städte (und Regionen) sich ihnen stellen werden. ■

breit gefächert wie der Mensch selbst. Er beschreibt das „wie“ unserer Lebensgestaltung und drückt damit den jeweiligen Zeitgeist eines geografischen und/oder zeitlichen Abschnittes aus. Dabei ist neben der Frage, welche Kultur es zu repräsentieren gilt, die Frage nach unserer angestrebten Lebenskultur im Jahr 2024 (und danach) ebenso wichtig. Denn für diese Entwicklung sollten der Bewerbungsprozess sowie der Titel Kulturhauptstadt Europas Katalysator sein.

Der Frage, welche Stadt oder Region von einem solchen Prozess am meisten profitieren würde bzw. diese Chance ergreifen sollte, sind mehr als 100 Studierende (fast) aller Architektur-, Landschaftsarchitektur- und Planungsuniversitäten nachgegangen. Ergebnis dieser Auseinandersetzung sind 44 Projekte, die theoretische, städtebauliche, regionalpolitische, architektonische sowie künstlerische Antworten geben. Diese Projekte wurden in einer Ausstellung aufbereitet und wandern seit Herbst 2015 durch Österreich, um die Diskussion über die Potenziale und Chancen eines Bewerbungsprozesses anzuregen. Die Studierenden schlagen dabei 14 Projekte für unterschiedliche Regionen Österreichs vor, darunter das Rheintal, Innsbruck mit

dem Brenner, mehrere Regionen in Kärnten und angrenzender Bundes- und Nachbarländer, das Salzkammergut, Wels bis Linz, die Region um den Erzberg sowie Eisenstadt mit umliegender Region und angrenzenden Nachbarn.

Kritischer Diskurs

Die Themen, die von den Studierenden aufgegriffen wurden, sind jedoch durchwegs Fragen, die vielerorts diskutiert werden könnten und sollten:

- Sind es heutzutage nicht jene Räume zwischen den Städten, die unsere (auto-basierte) Freizeit- und Alltagskultur prägen, und dienen unsere Stadtkerne (im besten Fall) nicht nur als pittoreske Kulisse für gastronomische und touristische Angebote?
- Wer hat Anspruch auf unsere Städte und ihre Kulturen? Sind diese nicht Abbild einer langen, vielfach wechselhaften Geschichte? Und welchen Einfluss sollte dieses Wissen auf unsere aktuelle Situation haben?
- Wie laufen stadtplanerische Entscheidungsprozesse ab und wie könnte (die allerorts geforderte) BürgerInnenbeteiligung im Zusammenhang mit Kulturhauptstadt aussehen?

Daseinsvorsorge: Druck durch Klagerechte von Konzernen

Privilegierte Klagerechte von Konzernen bringen öffentliche Dienstleistungen unter Druck. Die geplanten Investitionsschutzbestimmungen und privilegierten Klagerechte für Konzerne sind für die Daseinsvorsorge verhängnisvoll, weil sie wirtschaftliche Interessen über jene des Gemeinwohls stellen.

Mag.^a Elisabeth Beer, Arbeiterkammer Wien, Abteilung EU-Internationales

Investitionsschutz in europäischen Freihandelsabkommen

Der in Freihandels- und Investitionsabkommen wie TTIP, CETA & Co. verwendete Begriff der Investition erfasst weit mehr, als man gemeinhin annehmen würde. Jede Investition, die direkt oder indirekt gehalten oder auch nur kontrolliert wird, egal ob sie vor oder nach Inkrafttreten des Abkommens getätigt wurde, gilt als geschützt. Darunter werden auch Vermögenswerte wie Firmenanteile und Portfoliobeteiligungen, aber auch Interessen, die sich aus Konzessionen und sonstigen vertraglichen Vereinbarungen ergeben, verstanden. Dieser weite Anwendungsbeereich kann öffentliche Dienstleistungen massiv unter Druck setzen, denn die Investitionsschutzbestimmungen räumen dem ausländischen Investor das Recht ein, gegen den Gast-Staat Schadensersatzansprüche wegen sogenannter „unfairer Behandlung“ geltend zu machen, so er eine direkte oder indirekte Enteignung argumentieren kann. Als indirekte Enteignung kann die Schmälerung von Gewinnerwartungen aufgrund neuer Gesetze, Regulierungen, etc. ausgelegt werden. Ob die Schadensersatzforderung gerechtfertigt ist, beurteilt ein privates Ad-hoc-Schiedsgericht.

Gefahr ist in Verzug am Beispiel Wasserver- und -entsorgung

Wie sich der Investitionsschutz auf öffentliche Dienstleistungen auswirken kann, soll am Beispiel des Rechts jedes

Menschen auf Zugang zu sauberem und auch leistbarem Wasser dargelegt werden. Multinationale Konzerne machen insbesondere in den letzten Jahren exzessiv vom Klagerecht Gebrauch. Eine Datenbank der UNCTAD listet alle bekannt gewordenen Investitionsstreitigkeiten auf und kommt auf weltweit knapp 700 Klagen. Davon sind allein 36 Streitfälle dem sensiblen Sektor der Wasserver- und -entsorgung sowie der Abfallwirtschaft zuzuordnen.

Zahlreiche multinationale Konzerne, die im Auftrag der öffentlichen Hand die Wasserversorgung der Bevölkerung einer Stadt oder Provinz übernommen haben, haben den jeweiligen Staat mittels des machtvollen Investor-Staat-Streitverfahrens ISDS geklagt, wenn in der Vertragslaufzeit ihre Profiterwartungen enttäuscht wurden. Möglich machen dies bilaterale Investitionsschutzabkommen sowie europäische Freihandelsabkommen der neuen Generation, die ausländischen Investoren bei Regulierungen im Interesse der Öffentlichkeit die privilegierten Klagerechte einräumen. Trifft der Investor unrealistische Annahmen über zukünftige Preiserhöhungen, Wirtschaftsentwicklung, etc. und kann er glaubhaft machen, dass seine Erwartungen frustriert wurden, hat er gute Chancen Schadenersatzansprüche unter dem Titel indirekter Enteignung im Schiedsverfahren durchzusetzen.

Auch haben die SchiedsrichterInnen – meist aus großen Anwaltskanzleien – ein Eigeninteresse an erfolgreichen Streitfäl-

len mit hohen Entschädigungssummen, weil sich ihre Entlohnung daran orientiert.

Re-Kommunalisierung kann viel Steuergeld kosten

Dem legendären „Wasser-Krieg“ von Cochabamba, Bolivien, folgte die erste ISDS-Klage in der Daseinsvorsorge. Ende 1990 hat Cochabamba auf Druck der Weltbank die Wasserversorgung privatisiert und diese der US-Tochterfirma Aguas del Tunari mit einer 40-jährigen Konzession übertragen. Innerhalb kurzer Zeit kam es zu massiven Wasserpreiserhöhungen und Versorgungsproblemen. Der lautstarke Protest der Bevölkerung wurde gewaltsam unterdrückt. Als Folge der Ausschreitungen, die auch ein Menschenleben kosteten, floh das Management aus dem Land: ein Erfolg für die Zivilgesellschaft. Doch Aguas del Tunari klagte Bolivien auf Schadenersatz. NGOs und Menschenrechtsorganisationen wollten im Verfahren Parteienstellung, weil das private Ad-hoc-Tribunal erstmals über weitreichende öffentliche Belange befinden sollte, doch wurde das Anliegen abgewiesen. Im Fall Cochabamba wurde die Klage eingestellt.

Bei vergleichbaren Streitfällen gegen Argentinien waren die Wasserkonzerne durchaus erfolgreich. Ende der 90er-Jahre hat Argentinien als Folge der großen Finanzkrise umfangreiche Privatisierungen vorgenommen. Allein in der Wasserver- und -entsorgung wurden insgesamt 18



Dienstleistungen der Daseinsvorsorge gehören in die öffentliche Hand und sind vom Geltungsbereich der Handels- und Investitionsschutzabkommen gänzlich auszunehmen.

Konzessionsverträge abgeschlossen, wobei bis 2008 die Hälfte wieder aufgelöst wurde. Sechs der neun Investoren haben Argentinien verklagt. Darunter sind die französischen Wasserversorger SAUR und SUEZ, der US-Konzern ENRON und der spanische Konzern Agbar. Die ISDS-Klagen wurden alle mit unzureichenden Wasserpreiserhöhungen begründet, die die Regulierungsbehörden in der Wirtschaftskrise aus Rücksicht auf die prekäre soziale Situation nicht durchsetzen. Dies wurde als Vertragsbruch und Zwangsentziehung gesehen.

In allen entschiedenen Klagen hat das Schiedsgericht dem ausländischen Investor Recht gegeben. Argentinien hat Schadensersatzzahlungen in hunderten Millionen US-Dollar zu leisten. 2015 hat das Schiedsgericht für die Re-Kommunalisierung der Wasserversorgung von Buenos Aires im Jahr 2006 SUEZ 405 Mio. US-Dollar zuerkannt. Diese Summe ergibt sich aus dem Marktwert der Investition zuzüglich entgangener zukünftiger Gewinne und Zinsen vom Zeitpunkt der vermeintlichen Enteignung bis zur Auszahlung der Entschädigungssumme. Aber nicht nur ferne Länder, sondern auch EU-Mitgliedstaaten werden ver-

klagt. 2014 hat ein niederländischer Investor, der sich an einem Joint Venture zur Privatisierung der Wasserversorgung von Tallinn beteiligt hat, Estland auf entgangene Gewinne in der Höhe von 90 Mio. Euro geklagt, weil die Behörde die Wasserpreise nicht einem Antrag entsprechend erhöht hat.

Sicheres Geschäft für ausländische Investoren

Der Interessenskonflikt zwischen dem Gemeinwohl und privatwirtschaftlicher Profitmaxime ist insbesondere bei Leistungsvereinbarungen in der Daseinsvorsorge vorprogrammiert. Die Regulierungsbehörden, die die Preissetzung für z.B. das öffentliche Gut Wasser genehmigen, haben sozio-ökonomische Kriterien zu berücksichtigen, dass Wasser auch leistbar bleibt. Entwickelt sich die gesamtwirtschaftliche Situation im Laufe der meist langfristigen Konzessionslaufzeiten nicht wie erwartet, können sich die Konzerne auf die einseitigen, investorenfreundlichen Schutzbestimmungen berufen, die weit über den Eigentumsschutz, den das österreichische oder EU-Recht garantiert, hinausgehen. In der Streitbeilegung urteilen dann die SchiedsrichterInnen, ob die

staatlichen Ziele legitim waren, wobei die völkerrechtlichen Verpflichtungen einen großen Interpretationsspielraum zulassen, der wiederum in der Vergangenheit sehr restriktiv ausgelegt wurde. Mit den Investitionsschutzverpflichtungen übernimmt somit – wie oben dargelegt – der Staat das wirtschaftliche Risiko des Konzessionsnehmers vor sozio-ökonomischen Krisen. Wollen wir das wirklich?

Ausnahme für öffentliche Dienstleistungen

Die Kontroverse, inwieweit investitionsschutzrechtliche Verpflichtungen die Regulierungsfreiheit einschränken, kann am Beispiel der öffentlichen Dienstleistungen eindeutig beantwortet werden: Staaten und BürgerInnen haben bei privilegierten Klagerechten nichts zu gewinnen, diese sind ausschließlich im Interesse von Konzernen, um ihre Profite abzusichern und wirtschaftliche Risiken auf die Allgemeinheit abzuwälzen. Im Interesse des Allgemeinwohls ist daher kompromisslos zu fordern: Dienstleistungen der Daseinsvorsorge gehören in die öffentliche Hand und sind vom Geltungsbereich von Handels- und Investitionsschutzabkommen gänzlich auszunehmen. ■

Urbane Städte als gesellschaftliches Produkt

Der PlanerInnentag 2016 thematisierte das Wechselspiel von Raumplanung, Gesellschaft und Politik – und kam zu dem Schluss: Erfolgreiche Planung ist ein Produkt gesellschaftlicher Prozesse. Aber umgekehrt braucht auch unsere Gesellschaft Planung.

Dr. Reinhard Seiß, Raumplaner, Filmemacher und Fachpublizist in Wien sowie Mitglied der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung.

Wir wollten einen urbanen Stadtteil mit entsprechender Dichte, ohne Trennung von Wohnen und Arbeiten, mit dezentraler Nahversorgung sowie gemeinschaftlichen Grünflächen in den Blockinnenbereichen, mit reichhaltiger öffentlicher Infrastruktur, sanfter Mobilität und energetischer Effizienz – und das alles für eine heterogene Bevölkerung,“ umriss Klaus Siegl die Ziele von Anfang der 90er-Jahre für das stadteigene Entwicklungsgebiet Rieselfeld in Freiburg im Breisgau. Siegl war von 1992 bis 2010 Leiter der ämter- und dezernatsübergreifenden Projektgruppe zur Planung und Realisierung des 70 Hektar großen Neubauviertels mit 4.200 Wohnungen und 1.000 Arbeitsplätzen – und einer der Refe-

renten am diesjährigen PlanerInnentag der Bundesfachgruppe Raumplanung, Landschaftsplanung und Geografie der Bundeskammer der ArchitektInnen und IngenieurkonsulentInnen sowie der Kammer der ZiviltechnikerInnen für Steiermark und Kärnten, unterstützt von der Abteilung Umwelt und Raumordnung des Landes Steiermark sowie der Tagungsstadt Leoben. Bis Ende der 80er-Jahre litt Freiburg unter der Abwanderung junger Familien ins Umland, verursacht durch fehlende leistbare Wohnungen im Stadtgebiet. Mit der Folge, dass die Stadt nicht nur SteuerzahlerInnen und KonsumentInnen verlor, sondern durch die zusätzlichen EinpendlerInnen mit wachsender Verkehrs- und Umweltbelastung konfrontiert war. „Daher versuch-

ten wir mit dem neuen Quartier, einen Teil dieser Menschen wieder nach Freiburg zurückzuholen“, berichtete der heute pensionierte Planer. Und tatsächlich ist ein Viertel der 10.000 BewohnerInnen des Rieselfelds aus dem suburbanen Umland wieder ins Zentrum zurückgezogen, was wohl das untrüglichs-te Zeichen für die hohe Lebensqualität ist.

Von der Planung für Betroffene zum Management von AkteurlInnen

Hinter dieser Qualität stehen zum einen eine modellhafte Stadtteilplanung und, was Siegl für viel wesentlicher hält, ein dauerhaftes Stadtteilmanagement – sowie zum anderen ein permanenter Informations-, Diskussions-, Bewusstseinsbildungs- und Beteiligungsprozess: mit den politischen Parteien, den involvierten Behörden, mit InvestorInnen und BauträgerInnen sowie natürlich auch mit den BewohnerInnen. Schon im Vorfeld erkundete das Stadtplanungsamt mit Fragebögen die Wünsche der Bevölkerung für den neuen Stadtteil. Der Oberbürgermeister berief einen regelmäßig tagenden Bürgerrat mit RepräsentantInnen aller relevanten Gruppen der Stadt ein. Und nicht zuletzt bildeten VertreterInnen sämtlicher Fraktionen im Freiburger Gemeinderat ein Gremium, das 70 Mal zum Thema Rieselfeld zusammentrat. „Wir achteten darauf, dass die Gemeinderäte zunächst nur informiert wurden und diskutierten, und erst etwas beschlossen, nachdem sie den Entwicklungsprozess wirklich verstehen konnten“, betonte Klaus Siegl die Wichtigkeit, politische Entschei-



Urbanes Wohnen am Rieselfeld heißt auch: große gemeinsame Innenhöfe statt Filetieren des Grüns durch Maschendrahtzäune.



Stadtentwicklung braucht Zeit: 20 Jahre nach Einzug der ersten BewohnerInnen ist aus dem Rieselfeld ein vitales, Nutzungsdurchmischtes Quartier geworden.

dungen von parteipolitischen Motiven wegzubringen und auf sachliche Argumente zu gründen. „Von 100 Vorlagen, die ich in 18 Jahren zum Rieselfeld in den Gemeinderat eingebracht habe, sind 98 einstimmig angenommen worden.“

Freilich waren nicht alle AkteurInnen anfangs gewillt, von der herkömmlichen Stadtentwicklung abzugehen. „Auch Freiburger Investoren wollen entweder Wohn- oder Bürobauten realisieren, und das in möglichst großen Einheiten“, stellte Klaus Siegl klar. Demgegenüber stand der planerische Anspruch, eine kleinteilige Struktur mit möglichst unterschiedlichen Funktionen zu schaffen: Die Parzellen am Rieselfeld haben Breiten von 16 bis 24 Metern, kaum ein Wohnbau hat mehr als 40, 50 Wohnungen – und kein Baublock ist von nur *einer* Nutzung bestimmt. „Wir fragten jeden Investor, was er bauen wolle, und schlugen ihm dann vor, wo sein Projekt am besten hinpasse“, verriet Siegl einen weiteren Grund für die hohe Urbanität im Neubauviertel – und gab damit ein Beispiel dafür, was der Raumplaner Kurt Puchinger, von 2006 bis 2012 Planungsdirektor von Wien, in seinem Referat als zeitgemäße Planung postulierte: nämlich durch öffentliche Maßnahmen private Investitionen dorthin zu lenken, wo sie am meisten zur Erreichung urbanistischer Ziele beitragen.

Durch die Suche nach dem jeweils passenden Projekt vergingen bei manchen Baublocken vom ersten bis zum letzten Gebäude gut zehn Jahre, was der Qualität des Ganzen aber nur zuträglich war: „Stadt ist ein Organismus, der sich entwickeln können und auch immer wieder etwas verändert werden muss. Mit der Strategie der kleinen Schritte konnten wir auf erste Erfahrungen in jedem einzelnen Baublock reagieren“, beschrieb Klaus Siegl das Freiburger Prinzip der „lernenden Planung“.

Mündige BürgerInnen verlangen Beteiligung

Lernen könne die Planung auch von der Bevölkerung, zeigte sich Virna Bussadori in ihrem Referat am PlanerInnentag von der Notwendigkeit der Partizipation überzeugt. Denn wer kenne eine Stadt, eine Region besser als die, die sie bewohnen? Die Direktorin des Amtes für Landesplanung der Autonomen Provinz Südtirol konstatierte, dass sich die BürgerInnen ihrer Rechte und Rollen immer bewusster werden und damit auch mehr urbanistische Qualität in ihrem Lebensraum einfordern: mehr Grün, weniger Lärm, bessere Infrastruktur – aber auch mehr Klarheit über Planungsentscheidungen. Daher müsse anstelle der bisher reaktiven Teilnahme der Bevölkerung an Planungsprozessen in Form von Einsprüchen

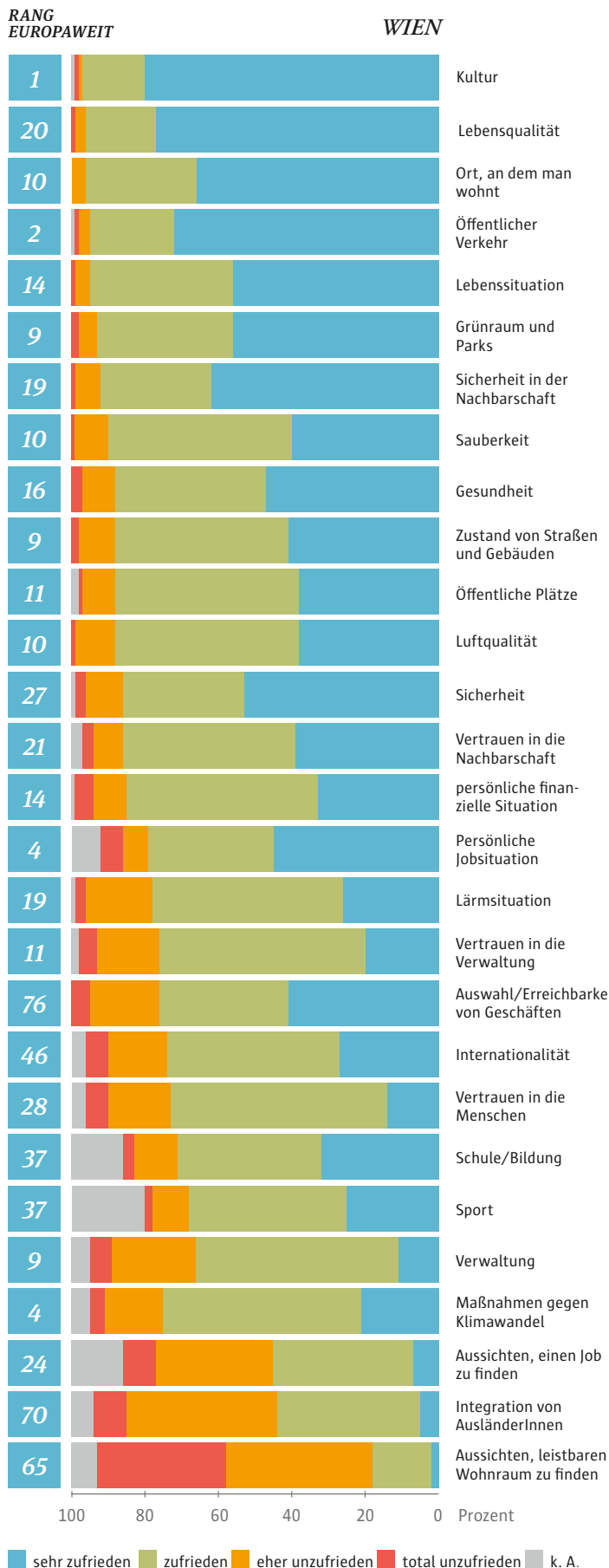
gegen meist weit gediehene Vorhaben alsbald eine proaktive Einbindung der BürgerInnen erfolgen, und zwar von Anfang an. „Ich bin überzeugt, dass man heute ohne Partizipation keine gute Kommunal- oder Regionalentwicklung mehr zu Wege bringt“, resümierte Bussadori in Leoben: „Man kann zwar auch ohne Partizipation richtige Pläne machen, ihre Wirksamkeit wird in den meisten Fällen aber nicht sehr hoch sein.“

Ebenfalls, so die Bozner Landesplanerin, habe man in Südtirol erkannt, dass die meisten Probleme der Gemeinden nicht zu lösen sind, wenn diese nur für sich selbst planen. Daher gingen immer mehr Kommunen, wie beispielsweise die drei Gemeinden des Grödnertals, dazu über, eine gemeinsame Regionalentwicklung zu betreiben. Auf diesem Weg sind bereits auch die meisten steirischen Städte und Gemeinden. So sprach Leobens Bürgermeister Kurt Wallner am PlanerInnentag ganz selbstverständlich von der „obersteirischen Stadtregion“, die sich von Trofaiach über Leoben, Bruck und Kapfenberg bis Kindberg erstreckt, als er eine Verbesserung des für die Vitalität und Prosperität des Ballungsraums essenziellen Schienenverkehrs einforderte.

Wie sehr die Obersteiermark nach wie vor unter dem wirtschaftlichen Strukturwandel leidet, zeigte der Grazer Soziologe Rainer Rosegger in seinem Vortrag, wobei er die Ausdünnung des Siedlungsraums, insbesondere der Zentren, in Zusammenhang mit dem Schwinden des gesellschaftlichen Zusammenhalts – der Fragmentierung in einzelne Milieus – stellte. Genauso könne es aber gelingen, durch räumliche Verdichtung die Gemeinschaft in den Orten wieder zu stärken, wie er dies am Beispiel Eisenerz veranschaulichte. Dafür brauche es neben planerischen Ideen und dem Engagement der BürgerInnen allerdings auch politische, sprich finanzielle Unterstützung – etwa für sozialen Wohnbau zur Neunutzung und Wiederbelebung brach gefallener Zentren. ■

INFO

Die Vorträge und Diskussionen zum PlanerInnentag 2016 finden sich unter www.arching.at/planerinnentag



Lebens- und liebenswert

Ein positiver Blick – das eint die GrazerInnen und WienerInnen, wie eine aktuelle EU-Studie bestätigt. 97 (!) Prozent sind mit ihrem Leben zufrieden.

Verena Schleich, Magistratsdirektion der Stadt Graz, Abteilung für Öffentlichkeitsarbeit

Der Blick von außen ist es oftmals, der einem dabei hilft, die Dinge wieder ins rechte Licht zu rücken. Die vermeintliche Lust der ÖsterreicherInnen, zu raunzen oder über die Unbill, die einem das Leben so beschert, zu lamentieren, spiegelt nämlich den Ist-Zustand in unseren Städten keinesfalls wider. Wien und Graz haben es nun sogar Schwarz auf Weiß, dass die Lebensqualität absolut top ist. Das ist die erfreuliche Schlussfolgerung aus der aktuellen Eurobarometer-Umfrage „Quality of Life in European Cities“. Dafür wurden jeweils 500 BürgerInnen in 83 europäischen Städten gebeten, ihrer Kommune in einzelnen Bereichen ein Zeugnis auszustellen. Sowohl bei Lebensqualität als auch persönlicher Lebenssituation wurden in den beiden in Österreich untersuchten Städten Wien und Graz absolute Spitzenwerte erreicht (siehe Grafiken).

In den Medaillenrängen

In drei Bereichen schaffte es die Mur-Metropole im Städtevergleich sogar aufs Stockerl. Auf die Frage: „Wie zufrieden



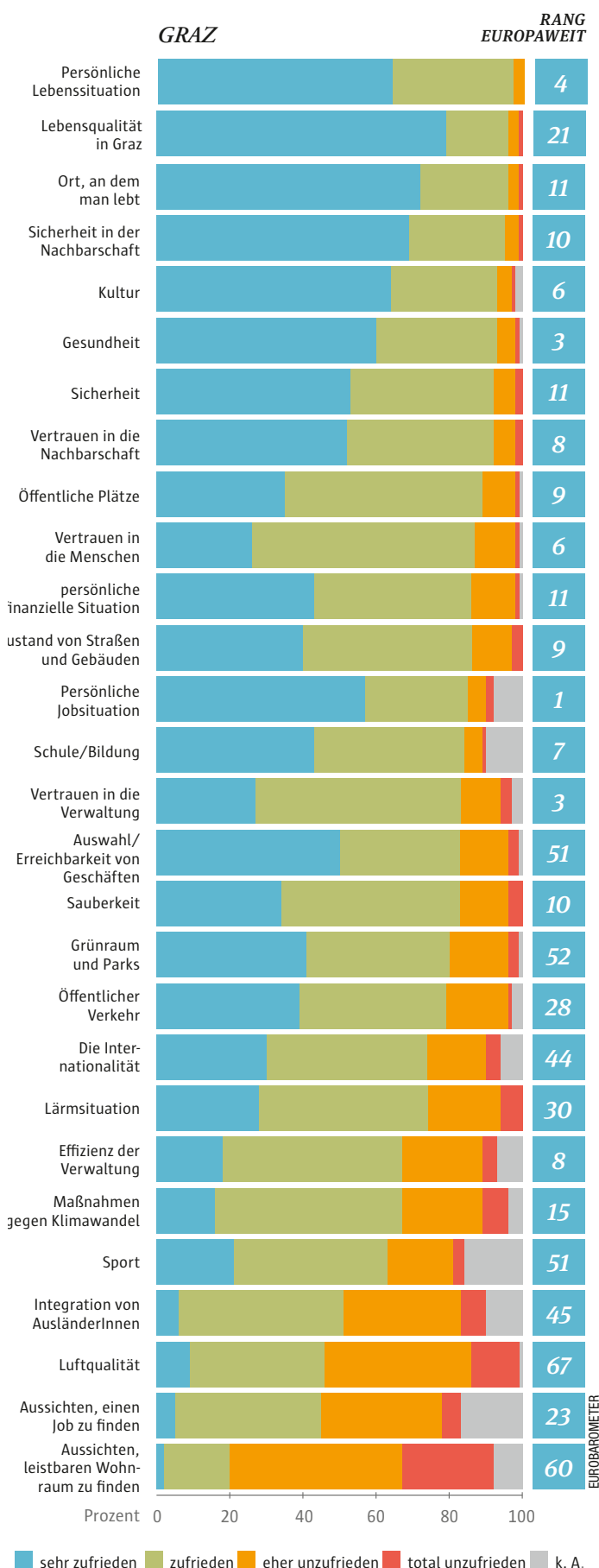
sind Sie mit ihrer persönlichen Jobsituation?“, gaben 85 Prozent eine positive Antwort. Nirgendwo sonst in der EU ist die Tätigkeit sowie das Arbeitsumfeld so befriedigend wie bei uns. Ex aequo den dritten Platz belegte Graz bei den Themen Gesundheit sowie Vertrauen in die Verwaltung. Beides Bereiche, in denen Graz europaweit führend ist. Die Bundeshauptstadt holte hingegen in der Sparte Kultur EU-weit Gold sowie bei der Zufriedenheit über die Qualität des öffentlichen Verkehrs Silber. Noch eins drauf setzte die Stadt an der Donau bei der sogenannten Mercer-Studie, die 230 Städte beurteilte. Wien wurde zum siebenten Mal in Folge zur lebenswertesten Stadt der Welt gekürt.

Top-Ten Europas

Zurück zum Eurobarometer: In den Top-Ten Europas findet sich Graz auch bei persönlicher Lebenssituation, Kultur, Schule, Vertrauen in Menschen, Effizienz der Verwaltung, öffentlichen Plätzen, Zustand von Straßen und Gebäuden sowie hinsichtlich Sicherheit in der Nachbarschaft und Sauberkeit (siehe Grafik rechts). In der europaweiten Rangliste liegt Wien dafür bei Grünraum und Parks, Sauberkeit, beim Zustand von Straßen und Gebäuden, der Luftqualität, persönlicher Jobsituation sowie der Effizienz der Verwaltung unter den Top Ten.

Handlungsbedarf

Schlechtere Beurteilungen als andere Städte bekam Graz im Befragungszeitraum Mai-Juni des Vorjahres bei Luftqualität und der Aussicht, leistbaren Wohnraum zu finden. Hier gibt es Aufholbedarf. Die Wienerinnen und Wiener zeigten sich hingegen bei der Integration von AusländerInnen sowie ebenfalls bei der Aussicht, leistbaren Wohnraum zu finden, deutlich unzufriedener als die BewohnerInnen anderer europäischer Städte. ■



Energieraumplanung für Städte

Austausch und Ausblick bei der Städteplattform „Smart Cities“ und „Transform+“-Abschlussveranstaltung

Für die Smart City der Zukunft ist Klimaschutz eine der größten Herausforderungen. Dabei ist das Thema der Energieraumplanung (integrierte räumliche und Energieplanung) für Städte und Gemeinden einer der Schlüsselfaktoren auf dem Weg zu einer smarten Stadtentwicklung.

Am 16. Februar 2016 luden der Österreichische Städtebund, der Klima- und Energiefonds sowie die Stadt Wien, MA 18 (Stadtentwicklung und Stadtplanung) und MA 20 (Energieplanung) zu einer gemeinsamen Veranstaltung mit dem Schwerpunktthema Energieraumplanung ein.

Mag.^a Melanie Lutz, Österreichischer Städtebund

Städteplattform Smart Cities zum Thema Energieraumplanung

Der Vormittag war ganz dem Thema der Energieraumplanung gewidmet. Den österreichischen Bemühungen und ihren rechtlichen und instrumentellen Rahmenbedingungen wurden Beispiele und Erfahrungen aus dem Ausland gegenübergestellt: Christina Salmhofer, Nachhaltigkeitsmanagerin der Stadt Stockholm, berichtete von den Erfahrungen in ihrem Projektgebiet, dem Royal Seaport – einem Modell für nachhaltige Stadtentwicklungspolitik. Felix Schmid, Energiebeauftragter der Stadt Zürich, veranschaulichte die Erfolgsfaktoren für die Durchführung und Umsetzung der Energieraumplanung am Beispiel seiner Stadt, die auf vergleichsweise hilfreiche gesetzliche Vorbedingungen aufbauen kann. Das Energiegesetz des Kan-

tons Zürich schreibt z.B. vor: „Die Energieversorgungsunternehmen und die Verbraucher sind zur Mitwirkung an der Energieplanung verpflichtet. Sie liefern die für die Energieplanung erforderlichen Auskünfte und Daten.“

Aus Österreich wurden die nachhaltigen Energiekonzepte der Stadt Wien von Bernd Vogl, Leiter der MA 20 (Energieplanung), sowie abschließend die Ergebnisse des „Stadt der Zukunft Projekts – ProBates“ vorgestellt. Verena Madner, WU Wien (Forschungsinstitut für Urban Management and Governance) und Ernst Gebetsroither (AIT – Austrian Institute for Technology GmbH, Energy Department) untersuchten in diesem Projekt mit ihren Teams das Bau- und Raumordnungsrecht in Österreich auf Potenziale für energetisch nachhaltige Stadtstrukturen.

Analyse in Workshops

Die Beiträge ermöglichten einen ersten Vergleich aktueller Umsetzungsstrategien und Instrumente, des Stands der Forschung und der rechtlichen Rahmenbedingungen zwischen Österreich, der Schweiz und Schweden. Die Diskussion drehte sich insbesondere um Potenziale der erneuerbaren Energieerzeugung, energetisch nachhaltiges Bauen und Wohnen, die Einbeziehung der Bevölkerung oder den Umgang mit energiebezogenen Daten. Wie es gelingen kann, die Ziele der Energieraumplanung in „Smart Cities und Regions“ zukünftig umzusetzen, wurde anschließend in drei Workshops zu den „offenen Fragen in der Energieraumplanung“ gemeinsam mit den eingeladenen Expertinnen und Experten weiter analysiert:

- Rechtliche Rahmenbedingungen & Governance;
- Energiedaten & Monitoring;
- Infrastruktur & Versorgungsoptionen für Wärme.

Obwohl Wien das Bestreben hat, eine ähnliche Energieraumplanung wie Zürich aufzusetzen, sind Raumordnungsgesetz, der liberalisierte Strom- und Gasmarkt und die mangelnde Datenqualität Hemmschuhe für eine (rasche und einfache) Umsetzung. In den letzten Jahren wurde in Österreich festgestellt, dass man schlicht



Plenum zum Thema Energieraumplanung der Städteplattform „Smart Cities and Regions“



DI Kai-Uwe Hoffer (2.v.r.) reflektiert beim Abschlussplenum den Tag.

kein Tool für Energie(raum)planung entwickeln kann, solange die Datenqualität sich nicht bessert. Die Schweiz wird dementsprechend als Schlaraffenland gesehen. Darüber, dass man mittel- und langfristig (insbesondere im Neubau) bestimmte Energieträger ausschließen muss, herrschte in allen Arbeitsgruppen grundsätzliches Einvernehmen. Dabei stehen bereits verschiedene Ansätze zur Verfügung (z.B. Widmungsfestlegungen). Allzu starre Vorgaben können die Kreativität der AnwenderInnen jedoch einschränken. Bezüglich Öl- und Gasheizungen mag das zwar eine Sondersituation sein. Anstatt gewisse Technologien explizit auszuschließen, wären Zielvorgaben (etwa CO₂-Vorgaben) eher geeignet, einen Wettbewerb um die beste Energielösung anzuregen.

Der internationale Vergleich sowie die Ergebnisse der Workshops machten aber sicher: Um Energieraumplanung auch in Österreich erfolgreich zu betreiben, erfordert es noch ein politisches Commitment auf höchster Ebene, einen strategischen Überbau und auch die verbindliche Einbindung der Wirtschaft, um adäquate Rahmenbedingungen zu schaffen. Ein neues Rollenverständnis zwischen Stadtverwaltung und Energieversorgungsunternehmen wäre dringend nötig. Der gemeinsame Tenor lautete jedenfalls: Paris ernst nehmen!

„Transform+“ - Abschlussveranstaltung

Am Nachmittag fanden sich die TeilnehmerInnen zur Abschlussveranstaltung des „Transform+“-Projekts der Stadt Wien zusammen. Stadtentwicklung und die Transformation bestehender Systeme im Hinblick auf die Klimaziele stehen im Zentrum dieses Projekts, in dem es um konkrete Lösungsansätze für eine dynamisch wachsende Stadt wie Wien geht.

Auch in diesem Projekt war die Energieraumplanung zentraler Bestandteil der Rahmenstrategie der Smart City Wien. Weiters wurde das Energiekonzept für den Stadtteil „asperrn – Die Seestadt“ präsentiert sowie die im Rahmen des Projekts erarbeiteten Pilotaktionen „e-delivery“ und „Smart Citizen Assistant“ vorgestellt. Die Schlussrunde bildete eine Publikumsdiskussion zum Thema Vorbildcharakter von Transform+ für andere Smart Cities bzw. die Frage „Was können Österreichs Städte und urbane Regionen von dem Projekt lernen?“. Kai-Uwe Hoffer, Graz, sah einen „common sense“ aller an Energieraumplanung interessierten Städte in Europa sowie den gemeinsamen Fokus auf der Verfügbarkeit von akkordiertem Datenmaterial. Die offenen Fragen müssten nun weiter im kleinen Rahmen diskutiert und Wirkungen anhand konkreter Projekte beobachtet und diskutiert werden, um so zu den passenden In-

dikatoren und einem sinnvollen Monitoringprozess zu gelangen. Bernd Vogl sah den Austausch mit anderen Städten „gerade im Entstehen“, aber wesentlich, um sich gegenseitig zu motivieren und auch die notwendigen politischen Schritte durch die Beispielfunktion aus anderen Städten einzuleiten: „Wir treiben uns gegenseitig an.“

Smarte Planung

Auch wenn die Beispiele an diesem Tag von großen Städten erzählten, so sind doch auch Klein- und Mittelstädte bzw. jedenfalls Gemeinden im urbanen Raum Adressaten für Stadtplanung im Sinne einer Smart City, und Energieraumplanung ist eine kommunale Schlüsselaufgabe. Eine besondere Herausforderung hat z.B. die Stadt Ebreichsdorf zu bewältigen, in deren Gemeindegebiet ein neuer Bahnhof „auf der grünen Wiese“ errichtet wurde. Die damit einhergehende, zukünftige Entwicklung gilt es heute bereits vorausszusehen, „smart“ zu planen und im Sinne der Ziele der Energieraumplanung zu lenken. Heinrich Humer, Stadt Ebreichsdorf, und Thomas Dillinger, TU Wien, unterstrichen dabei die Bedeutung der Einbindung der Bevölkerung in diese Entwicklungen.

Stefan Müllechner, stadtland, vertrat die Stadt Gmunden und konstatierte, dass die Smart City-Themen in Städten aller Grö-



Referent Felix Schmid ist stv. Energiebeauftragter der Stadt Zürich.



Univ.-Prof.ⁱⁿ Dr.ⁱⁿ Verena Madner, WU Wien, und Mag.^a Waltraud Schmid, tinavienna, beim Workshop zu „Recht und Governance“.

Benordnungen ähnlich sind – die Lösungswege jedoch auf unterschiedliche Weise erarbeitet werden müssen. Jedoch ist genau diese koordinierte, übergreifende Betrachtungs- und Herangehensweise der Vorteil des Smart City-Ansatzes in Hinblick auf die städtischen Abstimmungs- und Entscheidungsprozesse. Dies unterstrich auch Christof Schremmer, der die Einrichtung einer Steuerungsgruppe (CORE-Group) mit dem „richtigen Mix aus Leuten“ als wesentlich sieht, um die Smart City-Initiativen bzw. Projekte langfristig umzusetzen. Gmunden selbst hat mit der Regiotram ein hervorragendes Beispiel für die Mobilitäts-Komponente der Energieraumplanung bereits umgesetzt und möchte insbesondere kleinen Städten Mut zusprechen, sich an die aktuellen Herausforderungen einer nachhaltigen, smarten Stadtentwicklung zu wagen. In Korneuburg stehen derzeit vor allem die Themen Nachverdichtung, Energieau-

tonomie und leistbares Wohnen auf der Tagesordnung, wie Thomas Zelger, IBO, erläuterte. Im Smart Cities-Projekt „Way2Smart Korneuburg: Start Up in eine sozial verträgliche, energieautonome Smart City“ werden die Schwerpunktthemen Gebäude (Sanierung auf Plusenergiestandard inkl. Mobilität, leistbar und sozial verträglich) und Kommunikation (mit MieterInnen „auf Augenhöhe“, mit BürgerInnen und Bauträgern) eng verknüpft, um den vorgezeichneten Way2Smart (Korneuburgs Weg in die Energieautonomie) zu beschreiten.

Ina Homeier, MA 18, betonte die Bedeutung von Projektteilnahmen, um einerseits öffentliche Gelder im Interesse der Städte und Gemeinden einzusetzen, und andererseits als Möglichkeit, insbesondere mit der Industrie auf Augenhöhe zu diskutieren. Abschließend unterstrichen Graz und Wien den bereits von ihnen beschrittenen Weg, durch städtebauliche

Über das Projekt Transform+

Impuls für Transform+ war das EU-weite Forschungsprojekt TRANSFORM („Transformation Agenda for Low Carbon Cities“), in dem die Stadt Wien gemeinsam mit den Städten Amsterdam, Kopenhagen, Hamburg, Lyon und Genua an der städtischen Zukunft ohne fossile Energieträger arbeitete. Ziel des Projekts war es, Städte durch die Entwicklung von übergeordneten Smart-City-Strategien sowie von konkreten Projekten zu unterstützen. Dazu wurden gesamtstädtische Strategien und Transformationsagenden erarbeitet und mit Umsetzungsplänen für ausgewählte Stadtteile kombiniert. Aufbauend auf den Erkenntnissen des TRANSFORM-Projekts erarbeitete eine eigens eingerichtete Smart-City-Arbeitsgruppe, zusammengesetzt aus ProjektpartnerInnen und VertreterInnen unterschiedlicher Abteilungen und Unternehmen der Stadt Wien, im Projekt Transform+ übergeordnete Ziele für Wien sowie Grundlagen für deren Umsetzung auf lokaler Ebene. Nähere Informationen sowie der Empfehlungsbericht zum Download auf www.transform-plus.at

Über die Städteplattform Smart Cities & Regions des Österreichischen Städtebundes

Das Format „Städteplattform Smart Cities & Regions“ wurde 2013 auf Initiative des Österreichischen Städtebundes ins Leben gerufen, um den Städten und Gemeinden eine Gelegenheit zum Erfahrungsaustausch untereinander ebenso wie mit relevanten AkteurInnen aus Wirtschaft, Forschung und übergeordneter Verwaltung zu bieten. Die Tagungen widmen sich den unterschiedlichen Herausforderungen der „Smart Cities and Regions“ – bisher waren dies EU-Fördermöglichkeiten, Verkehr und das Thema Wohnen. Das Thema der Energieraumplanung (integrierte Energieplanung) ist für Städte und Gemeinden einer der Schlüsselfaktoren auf dem Weg zu einer energie- und CO₂-sparenden, ressourcenschonenden und damit smarten Stadtentwicklung.

www.staedtebund.gv.at/services/veranstaltungsergebnisse/veranstaltungsergebnisse-details/artikel/staedteplattform-smart-cities-regions.html

Verträge die gesetzten Ziele auch tatsächlich festzuschreiben und so die Smart City langfristig und gemeinsam mit der Privatwirtschaft umzusetzen. ■

Workshop zur Barrierefreiheit im Wiener Rathaus

Am 26. Februar fand im Wiener Rathaus im Rahmen des Arbeitskreises „Barrierefreie Städte“ ein Workshop zum Thema „Ziele und Etappenpläne für die Umsetzung des Bundes-Behinderten-Gleichstellungsgesetzes“ statt. Der TeilnehmerInnenkreis war bunt gemischt mit Vertreterinnen und Vertretern aus den Fachbereichen Bauangelegenheiten, Soziales, Mobilität, Stadtentwicklung, Recht, Gleichstellung und Diversität.

Lisa Hammer, MA, Österreichischer Städtebund

Schon beim Einstieg in den Workshop wurden viele Anwesende mit einer Barriere konfrontiert. Alfred Luger, der gemeinsam mit Eva-Maria Speta vom BHW Niederösterreich den Vortrag hielt, begrüßte die TeilnehmerInnen in Gebärdensprache, die für viele nicht verständlich war. Dies veranschaulichte, wie es umgekehrt einer gehörlosen Person ergeht, wenn sie bei einer Veranstaltung keine Übersetzung bekommt. Das Beispiel zeigte auch sehr gut, dass wir es nicht nur mit baulichen Barrieren zu tun haben, sondern mit kommunikativen, intellektuellen und sozialen Barrieren. Barrierefreiheit ist demnach auch im Sinne von Verständigung, Sprache, Design sowie Umgang mit und Wertschätzung von Menschen mit Behinderung zu sehen. Im Laufe des Workshops wurde der Bogen gespannt von Definitionen unterschiedlicher Begrifflichkeiten, über rechtliche Rahmenbedingungen bis hin zu Beispielen aus der Praxis sowie Empfehlungen, was Städte tun können, um barrierefrei zu werden. Es hat sich gezeigt, dass nicht in allen Fällen eine allgemein gültige Lösung gefunden werden kann, denn die meisten Fragestellungen können nur individuell beantwortet und beurteilt werden – etwa, ab wann eine Diskriminierung vorliegt oder wo die Grenze der Zumutbarkeit von Maßnahmen liegt, die die Situation der betroffenen Personen im Sinne der Gleichbehandlung verbessert. Dasselbe gilt auch für Schlichtungsverfahren.

Barrierefreiheit wird zusehends wichtiger

Für Städte werden daher jeweils eine Evaluierung der eigenen Standorte und Ange-

bote, eine entsprechende Kommunikation, eine Schulung der MitarbeiterInnen sowie ein Etappenplan für die nächsten Jahre empfohlen. Betont wurde von den beiden Vortragenden jedoch, dass es praktisch unmöglich sei, hundertprozentige Barrierefreiheit zu erreichen. Viel wichtiger ist eine möglichst weite Annäherung, eine Schritt-für-Schritt-Umsetzung, aber auch die Einbindung von betroffenen Personen bei der Planung und Gestaltung von baulichen Vorhaben sowie Veranstaltungen. Barrierefreiheit darf nicht als „unwichtig“ und soll nicht als „schwerer Rucksack“ gesehen werden. Immerhin haben österreichweit 1,7 Mio. Menschen Beeinträchtigungen im engeren und weiteren Sinn. Mit dem demografischen Wandel und der zunehmenden Alterung unserer

Gesellschaft wird auch Barrierefreiheit zusehends wichtiger.

Barrierefreiheit ist also nicht zu unterschätzen, denn sie ist

- für 15% der Gesellschaft zwingend notwendig
 - für 40% der Gesellschaft notwendig
 - für 100% der Gesellschaft komfortabel
- Ziel des Bundes-Behinderten-Gleichstellungsgesetzes ist daher, „die Diskriminierung von Menschen mit Behinderungen zu beseitigen oder zu verhindern und damit die gleichberechtigte Teilhabe von Menschen mit Behinderungen am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen.“ Nur so kann Inklusion auch gelebt werden. ■



Erfahrungen mit Fahrradpiktogrammen in Wien

Die jahrzehntelangen Erfahrungen mit dem Radverkehr in Europa haben nicht nur in der Praxis zu neuen Lösungen unter den spezifischen Umständen urbaner Straßenraumorganisation geführt, sondern auch ihren Niederschlag in Fachbüchern und Richtlinien gefunden. Der Erfolg dieser Maßnahmen ist in vielen Städten am zunehmenden Anteil des Radverkehrs nachweisbar.

Em. O. Univ.-Prof. DI Dr. Hermann Knoflacher, Zivilingenieur für Bauwesen;

Ing. Franz Blaha, Radwegekoordinator der MA 46, Stadt Wien

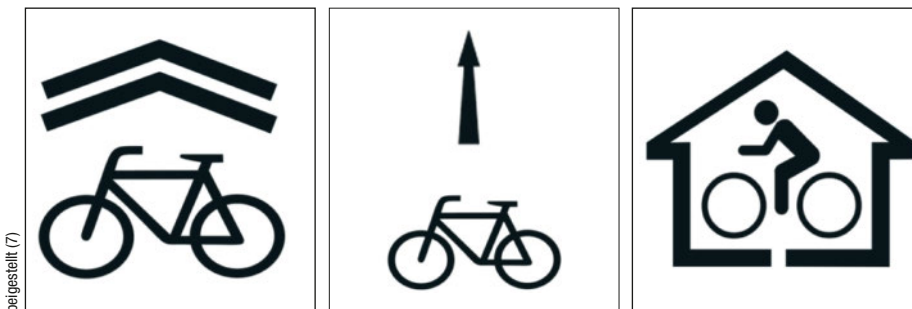


Abb. 1: In den USA werden diese drei Formen von Fahrradpiktogrammen als Sharrows bezeichnet. Links: Bike-and-Chevron-marking, Mitte: Bike-and-separate-arrow-marking, Rechts: Bike-in-house-marking

In den letzten Jahren tauchte ein scheinbar neuer Begriff aus dem Fundus der Fahrradpiktogramme auf, die sogenannten „Sharrows“. In den USA¹ versteht man unter Sharrows eine Fahrradmarkierung (ohne und mit Radfahrer mit Helm) kombiniert mit unterschiedlichen Symbolen, wie in Abb.1. Die Version „Bike- and-Chevron-marking“ (Sparren-Markierung) ist am häufigsten anzutreffen. Die Fahrbahnen sind in den meisten US-Städten deutlich breiter als in den oft historischen europäischen Städten. Besonders entlang parkender Fahrzeuge soll die Gefahr von Kollisionen durch plötzliches Öffnen von Autotüren und das Abdrängen des Radverkehrs durch überholende Fahrzeuge vermieden werden. Im Wesentlichen handelt es sich auch bei diesen, wie bei allen optischen Informationen, um eine Strukturän-

derung, die von den BenutzerInnen in Verhaltensweisen umgesetzt wird, die beobachtet werden kann. Von der „Radlobby Österreich“² werden die verfügbaren Studien zu dieser Form der Piktogramme ausgewertet und zusammengefasst. Die Studien selbst stammen vorwiegend aus den USA und Australien. Aus Europa liegen keine vergleichbaren Arbeiten vor. In mehreren österreichischen Städten und Gemeinden hingegen wurden Piktogramme dieser Art bereits angebracht, wie etwa in Reutte.

Zu Studien aus den USA ist anzuführen, dass dort etwa die internationalen Formen der Verkehrszeichen, wie sie in den StVO in Europa und den meisten Ländern verwendet werden, keineswegs üblich sind, sondern je nach Staat mit eigenen Entwürfen von Symbolen und Zusatzbeschriftungen experimentiert wird. Über diesen aus europäischer Sicht verwunderlichen Brauch wird dann in den Sitzungen des TRB (Transport Research Board) in Washington berichtet. Bei zukunftsorientierten Verkehrslösungen sind die USA eher ein Entwicklungsland, das von Europa nur lernen kann. Die unkritischen Übernahme von US-Vorbildern im Verkehr hat in unseren Städten nachhaltigen Schaden angerichtet. Es geht daher

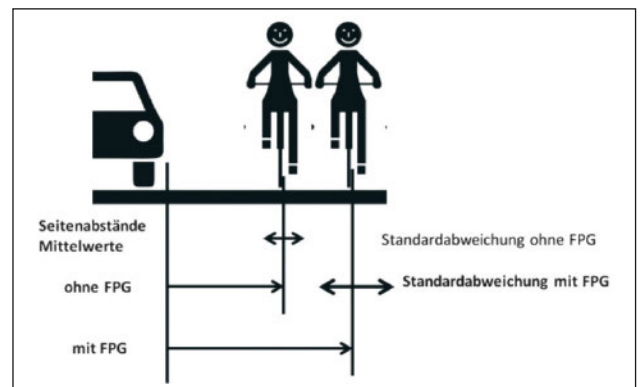


Abb. 2: Veränderungen der Seitenabstände nach Aufbringung der Fahrradpiktogramme

ums Kopieren und nicht Kopieren. Die Umsetzung der Informationen in das Verhalten hängt von den Assoziationen der VerkehrsteilnehmerInnen ab – wie diese diese neuen Strukturen „lesen“ und interpretieren – und wird auch durch die bestehenden Regelungen und äußeren Randbedingungen beeinflusst. So spielt dabei der Bekanntheitsgrad, in dem Fall der Symbole und der praktischen Erfahrung mit diesen, eine nicht zu vernachlässigende Rolle. Beim Einsatz neuer Formen ist darauf Bedacht zu nehmen.

Randbedingungen

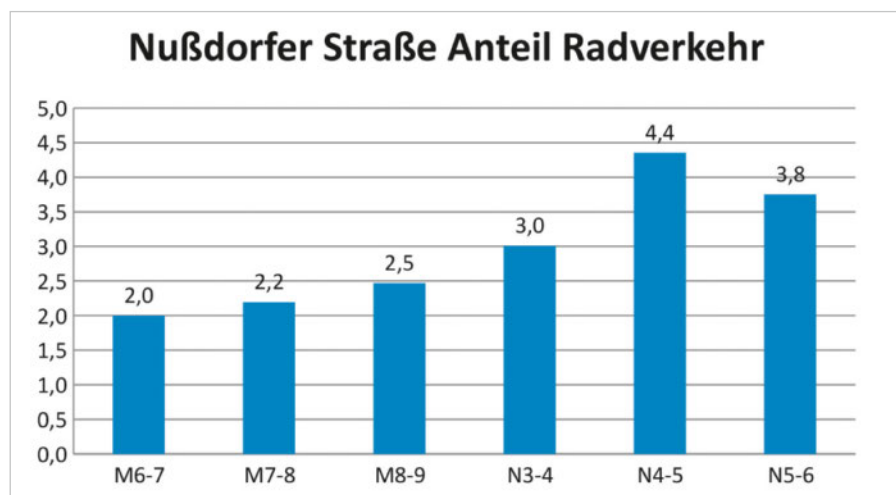
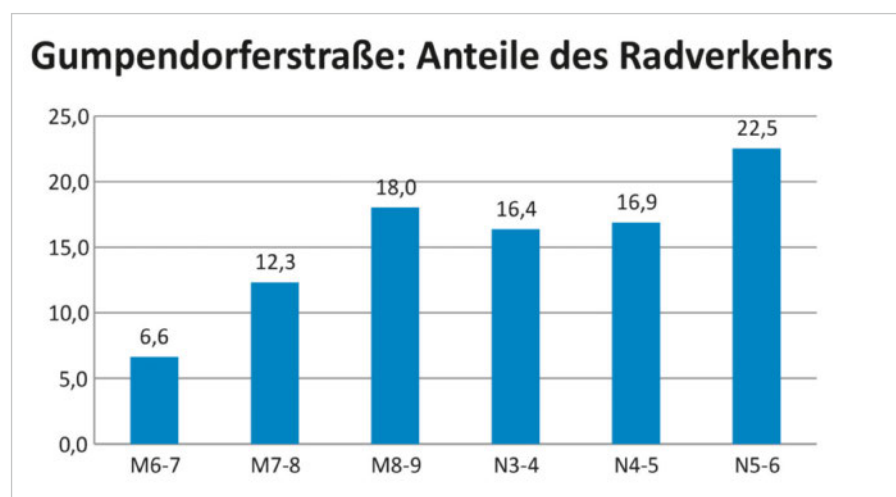
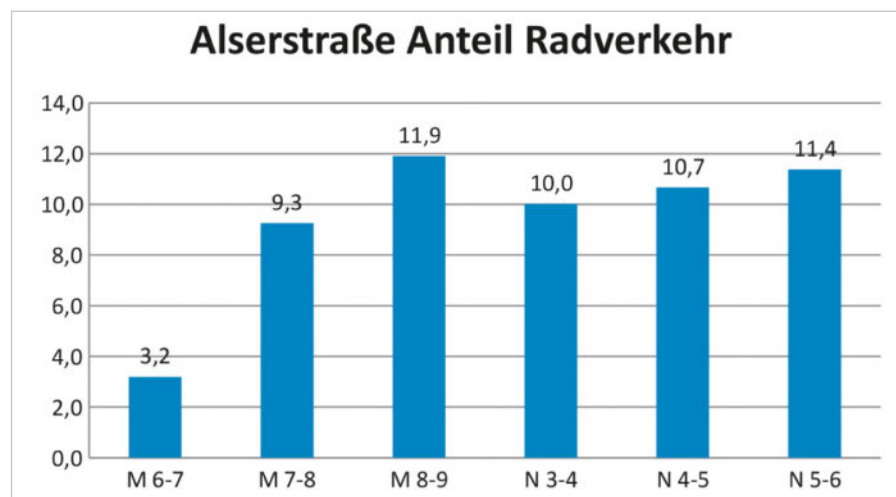
In Wien ist diese Art der Bodenmarkierung – nach US-Diktion würde man von Sharrows sprechen – in Analogie zur RVS³ seit Jahren in Verwendung.

Diese Piktogramme werden auch erfolgreich für den Radverkehr gegen die für den Autoverkehr eingerichtete Einbahn eingesetzt. Diese Markierung hat sich in der Praxis gut bewährt und wurde auch in einer Diplomarbeit untersucht⁴.

Ausgangssituation in Wien

Die Radfahrfrequenzen nehmen in Teilbereichen der Stadt stetig zu. Das klassische Angebot für den Radverkehr – wie Radwege, Geh- und Radwege, Radfahrstreifen oder Mehrzweckstreifen – ist aufgrund des Radverkehrsaufkommens oder des Platzmangels nicht immer und überall realisierbar oder aufgrund der gültigen Richtlinien nicht zwingend erforderlich. Daher müssen bei der Förderung und Leitung des Radverkehrs neue Wege beschritten werden, die einerseits in die bestehende Ordnung sowie Organisation des motorisierten Individualverkehrs eingreifen und andererseits den Bedürfnissen aller RadfahrerInnen entgegenkommen. Besonders die Führung auf der Fahrbahn – Mehrzweckstreifen oder Radfahrstreifen und Radrouten – verursacht bei den NutzerInnen Ängste. Aufgehende Autotüren beeinträchtigen und beeinflussen die individuelle Fahrlinie negativ und somit die Aufenthaltsqualität auf der Fahrbahn. Auch der von motorisierten KraftfahrzeuglenkerInnen gewählte Seitenabstand beim Überholen verursacht bei vielen nichtmotorisierten Einspurigen Unbehagen.

Anteile des Radverkehrs nach Tagesstunden:

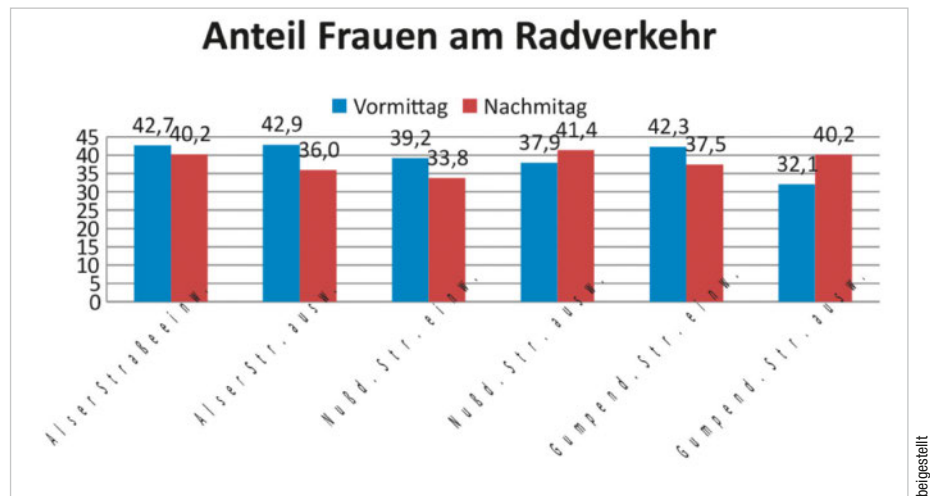


Der Anteil des Radverkehrs ist zwischen 6 und 7 Uhr auf allen Straßen niedrig.

Derzeit werden mittig im Radfahrstreifen bzw. Mehrzweckstreifen die Fahrradsymbole und die Richtungspfeile auf die Fahrbahnoberfläche markiert. Der Abstand beträgt je nach Nutzung des Fahrbahnrandes 0,60m bis 0,85m. Die Radfahrerinnen und Radfahrer fahren nahezu spurtreu auf diesen Fahrbahnmarkierungen und fühlen sich gefährdet, da der seitliche Abstand zu den parkenden Kraftfahrzeugen oder zum Fahrbahnrand als zu gering beurteilt wird. Des Weiteren wird der Abstand zwischen Kraftfahrzeug und der/des zu überholenden Radfahrerin oder Radfahrers als zu gering eingeschätzt.

Um in Zukunft neue Maßnahmen setzen und auf fachlicher Ebene über diese Problematik zielorientiert diskutieren zu können, wurde eine empirische Erhebung über das reale Verkehrsverhalten an drei Stellen im Wiener Straßennetz in Auftrag gegeben. Diese drei Straßenabschnitte sind für die Erreichbarkeit von zentralen Einrichtungen sowohl für den Radverkehr als auch für den motorisierten Individualverkehr von essentieller Bedeutung. Das Verhalten ohne Markierung und nach der Aufbringung von Richtungspfeilen und Symbolen wurde erhoben und nach standardisierten Methoden analysiert. Besonderes Augenmerk wurde auf die abgeänderte Positionierung der Informationen – Piktogramme und Richtungspfeile – für den Radverkehr gelegt. Der Abstand der Markierungen zum rechten Fahrbahnrand bzw. zu abgestellten Fahrzeugen ist gegenüber der bisherigen Praxis verändert worden, sodass der Konflikt mit aufgehenden Autotüren vermieden werden kann.

Die gewonnenen Erkenntnisse sollen in weiterer Folge bei der Markierung von



Radfahrstreifen oder Mehrzweckstreifen sowie beim Radfahren gegen die Einbahnstraße in die Planung einfließen und damit die Aufenthaltsqualität des Radverkehrs verbessern.

Methode⁵

Vorher-Nachher-Vergleich

Videoaufnahmen + Beobachtung vor Ort;
Erfassungszeiträume: 6 bis 9 Uhr sowie 17 bis 19 Uhr an jeweils zwei Wochentagen.

Erfasste Variablen:

- Menge des Auto- und Radverkehrs;
- Radverkehr nach männlich und weiblich;
- Abstände des Radverkehrs zu geparkten Fahrzeugen bzw. zum Gehsteigrand an vier Querschnitten;
- Auffällige Besonderheiten, wie Abdrängen des Radverkehrs, Durchschlingeln bei Stau, etc.;
- Geschwindigkeiten.

Ergebnisse:

DTV in den untersuchten Abschnitten:
10.000 bis 11.000 Kfz/24h

85% Geschwindigkeiten 35 bis 40 km/h

Grundgesamtheit

Für die statistischen Tests ist die absolute Zahl der Beobachtungen von Bedeutung. Erfasst wurden in der Vorher-Serie im Mittel 1460, in der Nachher-Serie im Mittel 870 RadfahrerInnen an jeweils drei bzw. vier Querschnitten.

Geprüft wurde die Wirkung auf

- die Wahl der Abstände der Radfahrer-

Innen zum Fahrbahnrand bei unbehinderter Fahrt;

- die Abstände bei Überholvorgängen durch Autos;
- die Abstände zwischen Radverkehr und Auto beim Überholen.

Als Zusatzindikatoren wurden die Standardabweichungen berechnet.

Als Testverfahren wurde der „t-Test“ herangezogen, mit einem Konfidenzintervall von 95%.

Hauptergebnisse:

Die Hauptergebnisse der Untersuchung sind in den folgenden Tabellen zusammengefasst:

Prüfung auf Signifikanz

Diese erfolgte detailliert nach den Vormittags- und Nachmittagswerten, also mit einer entsprechend geringeren Beobachtungszahl. In praktisch allen Vergleichen ist der Unterschied zwischen den mittleren Abständen zum Fahrbahnrand vor und nach dem Aufbringen der FPG signifikant.

Zusammenfassung:

Durch die Fahrradpiktogramme an drei systemtypischen Abschnitten innerstädtischer Straßen konnten folgende Veränderungen im Systemverhalten der VerkehrsteilnehmerInnen beobachtet und nachgewiesen werden:

- der Anteil des Radverkehrs in den untersuchten Straßen liegt zwischen 3% und 15%;

Mittelwerte der Seitenabstände in cm			
Straße	ohne FPG	mit FPG	Differenz
Alser Straße	63,5	83,3	+19,8
Gumpendorfer Straße	76,3	90,3	+14,0
Nußdorfer Straße	68,8	89,3	+20,5

Standardabweichungen der Seitenabstände in cm			
Straße	ohne FPG	mit FPG	Differenz
Alser Straße	32	40	+8
Gumpendorfer Straße	34	33	-1
Nußdorfer Straße	23	26	+3

Seitenabstände beim Überholen in cm			
Straße	ohne FPG	mit FPG	Differenz
Alser Straße	40	49	+9
Gumpendorfer Straße	33	68	+35
Nußdorfer Straße	26	60	+34

Abstände zum überholenden Fahrzeug in cm			
Straße	ohne FPG	mit FPG	Differenz
Alser Straße	84	96	+12
Gumpendorfer Straße	90	93	+3
Nußdorfer Straße	98	115	+18

- der Anteil weiblicher Teilnehmer am Radverkehr liegt zwischen 32% und 42%;
- die RadfahrerInnen halten gegenüber parkenden Fahrzeugen einen größeren Abstand ein;
- der Abstand zum Fahrbahnrand wird durch die Fahrradpiktogramme im Durchschnitt um 20 cm vergrößert, selbst bei engen Verhältnissen wie in der Gumpendorfer Straße immer noch um 14 cm;
- die RadfahrerInnen folgen in ihren Fahrlinien den Pfeilen der Fahrradpiktogramme. Die Mittelwerte der Seitenabstände stimmen mit den Markierungen überein, bzw. liegen innerhalb der Standardabweichungen von den Mittelwerten;
- die Standardabweichung der Seitenabstände hat zugenommen, was darauf schließen lässt, dass der Radverkehr das Gefühl eines größeren Freiraumes durch die Fahrradpiktogramme bekommen hat;
- die Umstellung des Verhaltens erfolgte

sofort nach Aufbringung der Piktogramme;

- der Anteil von Überholungen durch den Autoverkehr ist signifikant zurückgegangen – um ein bis zwei Drittel;
- beim Überholen halten AutofahrerInnen einen größeren Abstand zum Radverkehr ein. Der Unterschied liegt zwischen 3 cm bis 18 cm;
- RadfahrerInnen, die überholt werden, halten nach dem Aufbringen der FPG größere Abstände zum Fahrbahnrand (3 cm bis 12 cm) ein;
- auch wenn sich keine RadfahrerInnen im Abschnitt befinden, halten die meisten AutofahrerInnen den Streifen mit den Fahrradpiktogrammen frei;
- gefährliche Ausweichmanöver, aggressives Verhalten von AutofahrerInnen oder plötzliches Öffnen von Autotüren konnte weder in der Vorher- noch in der Nachher-Beobachtungsperiode festgestellt werden;
- Hupen, wie in den US-amerikanischen Studien beschrieben, wurde nicht beobachtet. Vielleicht auch eine Folge ei-

ner anderen Verkehrskultur durch das in Wien geltende Hupverbot;

- alle beobachteten Indikatoren weisen aber darauf hin, dass sich durch diese Fahrradpiktogramme die Randbedingungen für den Radverkehr verbessert haben;
- bei dieser Verkehrsbelastung sollte eine Radfahranlage angeboten werden.

Vergleich mit bekannten Studien und Empfehlungen

- die Ergebnisse der Wirkungsanalyse von Fahrradpiktogrammen in Wien sind praktisch identisch mit den Ergebnissen der „Sharrow-Studien“;
- daraus ist zu schließen, dass der Aufmerksamkeitsgrad bei Rad- und AutofahrerInnen im gleichen Ausmaß verändert wurde wie durch die Sharrows;
- eine Verbesserung der Wirkung durch andere Markierungsformen ist daher nicht zu erwarten;
- es wird empfohlen, diese Form der Piktogramme beizubehalten und die bestehenden Synergieeffekte auszunutzen;
- die Studie wurde knapp vor und nach dem Aufbringen der Fahrradpiktogramme durchgeführt und liefert damit auch einen Bezugswert für mittelfristige Veränderungen durch diese Strukturänderung, falls man diese später erfassen will. ■

¹ Erstmals 2009 im Regelwerk „Manual on Uniform Traffic Control Devices (MUTCD)“ aufgenommen.

² Sharrow Studies: Ein Internationaler Vergleich. Radlobby Österreich

³ RVS 3.2.2013

⁴ DA, Richter Peter: Analyse der Interaktionen zwischen Radfahrenden und anderen Verkehrsteilnehmern. Konfliktsituationen anhand ausgewählter Beispiele im Wiener Radwegenetz

⁵ Knoßlacher H.: Untersuchung der Wirkungen von Fahrradpiktogrammen auf das Verhalten von Rad- und AutofahrerInnen, Magistratsabteilung 46 der Stadt Wien, 2015

Öffentlicher Personennahverkehr: In Ballungsräumen denken

Die Städte übernehmen im Rahmen des städtischen Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) eine wichtige regionale Versorgungsfunktion und erbringen somit überregionale Leistungen. Dies bedeutet, dass der städtische ÖPNV nicht nur den gemeindeeigenen Bürgerinnen und Bürgern, sondern sämtlichen Bewohnerinnen und Bewohnern einer ganzen Region zur Verfügung steht. Insofern ist die Abstimmung der Angebote von wesentlicher Bedeutung.

Dr.ⁱⁿ Karoline Mitterer, KDZ-Zentrum für Verwaltungsforschung

Städtischer ÖPNV wirkt über die Gemeindegrenzen hinaus

Das städtische ÖPNV-Angebot richtet sich nicht nur an die Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt, sondern es bestehen zahlreiche Verflechtungen mit dem Stadt-Umland. In Abbildung 1 zeigt sich, dass neben den BinnenpendlerInnen auch ein bedeutender Anteil an Ein- und AuspendlerInnen die öffentlichen Verkehrsmittel nutzt.

Damit übernehmen die Städte eine wesentliche regionale Versorgungsfunktion, welche sie derzeit in hohem Maße aus eigenen Mitteln decken.¹ Gleichzeitig sind Städte damit ein wichtiger Partner innerhalb des Verkehrsverbundes.

Besondere Herausforderung Stadtregion

Insbesondere Stadtregionen stehen dabei vor besonderen Herausforderungen. So ist in Ballungszentren mit deutlichen Bevölkerungszunahmen zu rechnen. Diese führen dazu, dass neue Siedlungsräume im Stadtgebiet erschlossen werden müssen. Andererseits nehmen auch die Pendlerverflechtungen innerhalb der gesamten Stadtregion zu, weshalb eine Stärkung des ÖPNV (gegenüber dem Individualverkehr) notwendig ist.

Insgesamt ist daher ein massiver Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur zu erwarten. Geht man davon aus, dass der Stadtgrenzen überschreitende Verkehr im Verhältnis

zur Bevölkerungsdynamik steigt, so ist für Wien und das Umland mit einer Steigerung von 20 Prozent bis zum Jahr 2030 (gegenüber 2010) auszugehen. Bei einem Anteil des öffentlichen Verkehrs von 45 Prozent entspricht dies im Vergleich zum Jahr 2012 einer Steigerung um rund 30 Millionen zusätzlicher Fahrgäste aus dem Wiener Umland.²

Die Stärkung des ÖPNV ist auch vor dem Hintergrund der Standortsicherung als wichtiger wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Motor für die gesamte Region von Bedeutung. Dabei bedarf es einer Abstimmung zwischen politischen Rahmenbedingungen und längerfristigen Entwicklungen.

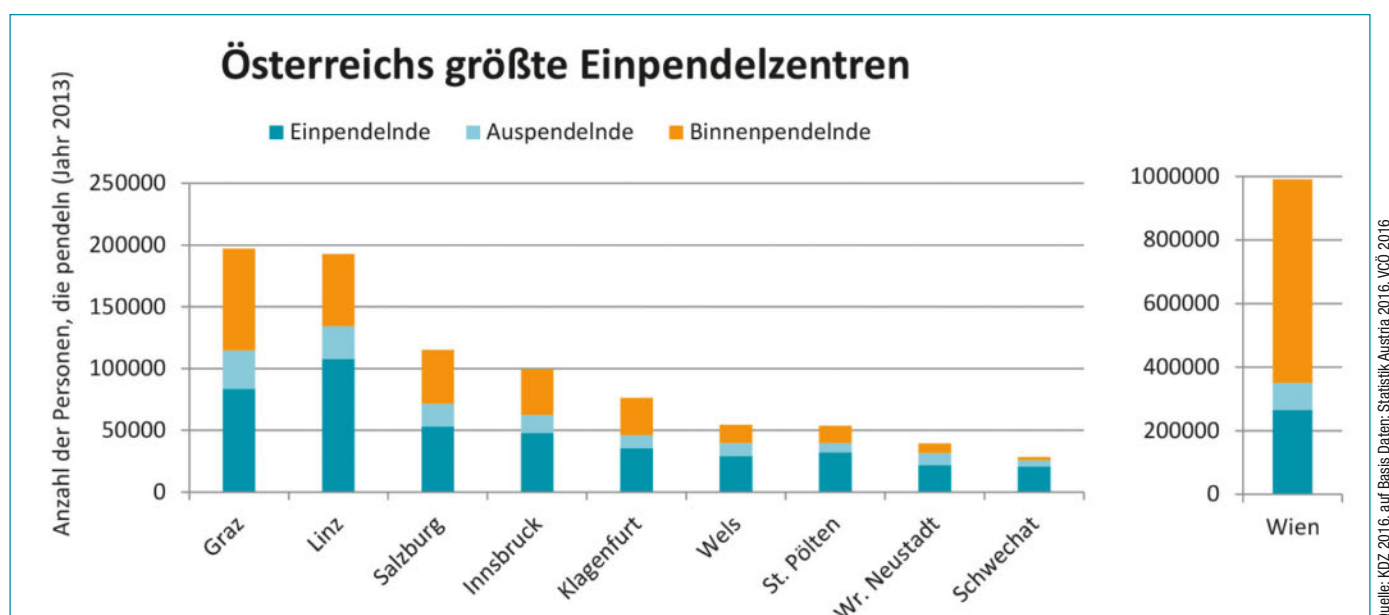


Abbildung 1: Ein- und AuspendlerInnen der großen Städte

Komplexe Organisation und Steuerung

Im Zentrum der Verkehrsplanung stehen häufig die Verkehrsverbünde, welche eng mit den Städten kooperieren. Zwischen Verkehrsverbünden und den Gebietskörperschaften bestehen zahlreiche vertragliche Beziehungen. Einem Verkehrsverbund liegen einerseits privatrechtliche Verträge zwischen den Gebietskörperschaften Bund, Ländern und Gemeinden und der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft zugrunde (Grund- und Finanzierungsverträge, Finanzierungsvereinbarungen). Andererseits regeln privatrechtliche Verkehrsdienstverträge zwischen den Gebietskörperschaften beziehungsweise der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft und den Verkehrsunternehmen die zu erbringenden Verkehrsleistungen.³

Die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften schlossen im Auftrag von Land, Gemeinden oder Dritten (z.B. Tourismusverbände) Verkehrsdienstverträge mit den Verkehrsunternehmen ab, die Teil des Verkehrsverbundes sind. Der Bund nahm für die Bestellung des Grundangebotes Schiene die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG) in Anspruch. In Abbildung 2 sind die einzelnen Akteure dargestellt.

Schnittstellenprobleme

Derzeit bestehen zahlreiche Kompetenzverflechtungen sowie unklare Kompetenzregelungen. Das Öffentliche Personen- und Regionalverkehrsgesetz 1999 (ÖPNRV-G 1999), welches die Zuständigkeit für die Nah- und Regionalverkehrsplanung den Ländern und Gemeinden zuweist, betrachtet diese beiden Gebietskörperschaften gemeinsam. Es unterbleibt jedoch eine Kompetenzzuteilung zwischen Ländern und Gemeinden. Unklar ist auch, welche Kompetenzen nach wie vor beim Bund angesiedelt sind. Er

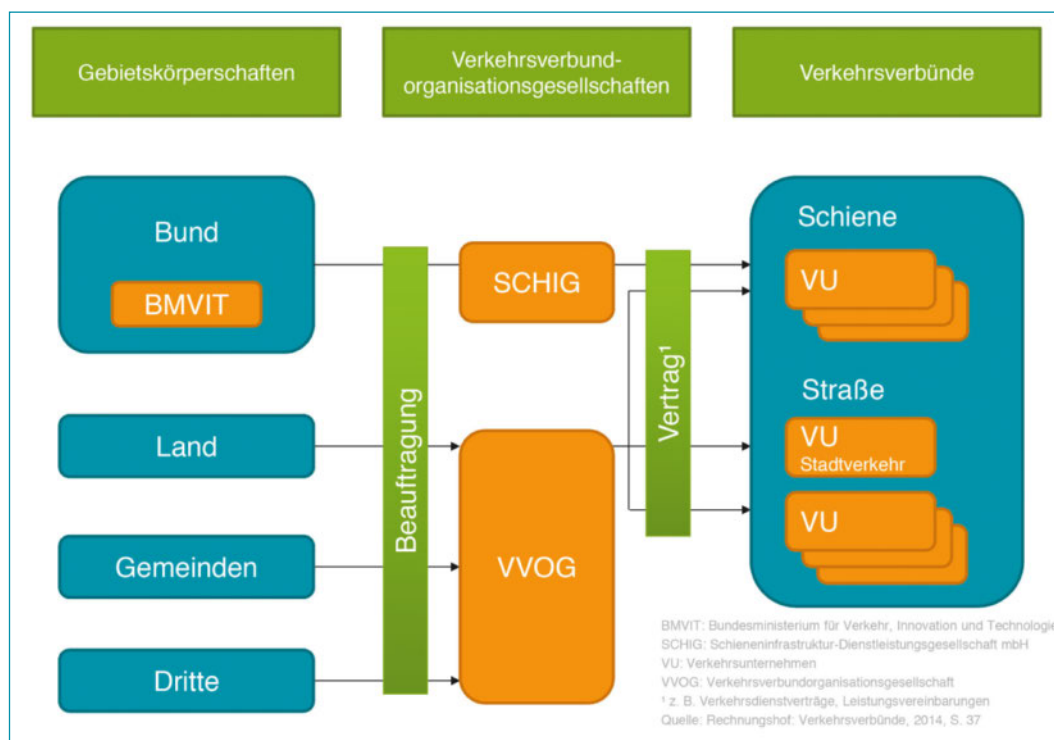


Abbildung 2: Akteure im Verkehrsverbund

übernimmt im Rahmen des Finanzausgleichs auch eine gewisse Finanzierungsverantwortung für den städtischen ÖPNV. Daneben bestehen vielfältige Schnittstellenprobleme. Zu nennen ist hier beispielsweise die Schnittstelle Land zu Stadt, welche je nach Bundesland sehr unterschiedlich ausgestaltet ist. Probleme bestehen jedoch auch bei der Schnittstelle Stadt zu Nah- und Regionalverkehr des Stadt-Umlandes ebenso wie zwischen Stadt- und Regionalverkehr.

Hinzu kommen Schnittstellenprobleme zu anderen Politikbereichen, wie insbesondere zwischen Verkehrsbereich und Raumordnung.

Mehr Transparenz notwendig

Ein weiterer großer Themenbereich ist, dass sich die Finanzierung, Steuerung und Organisation im Öffentlichen Verkehr je nach Bundesland unterscheidet. Außerdem wird auf besondere Herausforderungen der Stadtregionalität in unterschiedlichem Ausmaß reagiert.

Vor diesem Hintergrund erscheint es notwendig, die Transparenz in diesem Bereich zu erhöhen, um in weiterer Folge voneinander lernen zu können. Es gilt zu klären, welche Akteure involviert sind und welche

Aufgaben diese haben. Von besonderem Interesse ist dabei, wie die Zusammenarbeit zwischen den Akteuren funktioniert, oder ob Schnittstellenprobleme bestehen. Schließlich gilt es, einen verstärkten Fokus auf Handlungserfordernisse und mögliche Lösungsansätze zu legen.

Verstärkt in Regionen denken

Insgesamt kann festgehalten werden, dass derzeit keine ausreichende Ballungsraum-sicht (im Sinne einer koordinierten Agglomerationspolitik) besteht und es deshalb zu Koordinationsschwierigkeiten innerhalb des Ballungsraums kommt. Durch ein Denken in Ballungsräumen könnte jedoch das Problem des Auseinanderklaffens von Leistungserbringern und Leistungsnehmern im städtischen ÖPNV gemildert werden, da das städtische ÖPNV-Angebot derzeit ausschließlich von den Städten finanziert wird, es jedoch zu einer Mitnutzung durch die Bewohnerinnen und Bewohner der gesamten Region kommt. ■

¹ Siehe hierzu auch eine Studie des KDZ: Mitterer et.al.: Finanzierungsströme im städtischen ÖPNV, 2016.

² VCO: Urbaner Verkehr der Zukunft, VCO – Mobilität mit Zukunft 1/2016, S. 27.

³ Vgl. Rechnungshof: Verkehrsverbünde, 2014, S. 35



Städte sind Motoren der europäischen Wirtschaft und werden mit Kreativität und Innovation assoziiert.

EU-Städteagenda als Chance für eine europäische Städtepolitik

Auf der englischsprachigen Internetplattform „Regional Policy – InfoRegio“ der Europäischen Union beginnen viele Positionspapiere mit den Worten „The urban dimension of the EU“, um dann wahlweise mit „transport policy“, „environmental policy“ o.ä. fortzusetzen. Angesichts der Tatsache, dass 70 Prozent der europäischen Bevölkerung in Städten lebt und arbeitet, stellt sich eine zentrale Frage: Wie stark ist die städtische Dimension der Europäischen Union?

Bernhard Müller, BA, MPA, Generalsekretär des Urban Forum, Egon-Matzner-Institut für kommunalwissenschaftliche Forschung

Wie der Deutsche Städte- und Gemeindebund in einer Stellungnahme richtigerweise festgestellt hat, verfügt die EU über „keine Kompetenzen auf dem Gebiet der Stadtentwicklung. Ihre Einwirkungsmöglichkeiten auf dieses Politikfeld müssen sich daher auf eine Koordinationsfunktion und eine Erfahrungsaustauschfunktion beschränken“.¹ Wiewohl die Europäische Union seit Langem, im Gegensatz zu vielen Nationalstaaten, die Bedeutung der Regionen (auch länderübergreifend!) begriffen hat und diesen auch beispielsweise durch den beratenden Ausschuss der Regionen (AdR) oder durch die Existenz eines eigenen Kommissars für Regionalpolitik Bedeutung beimisst, kann im Gegensatz dazu nicht von einer stringenten

europäischen Städtepolitik gesprochen werden, weil es keine explizite gibt. Ein Lösungsansatz, um der stets steigenden Bedeutung der urbanen Zentren Rechnung zu tragen, könnte eine – lang geforderte – EU-Städteagenda sein.²

Städte als Wirtschaftsmotor

Im Juni 2015 hatte die Europäische Kommission im Rahmen des zweiten europäischen CITIES-Forums die „Ergebnisse der öffentlichen Konsultation“ zum Thema Städteagenda vorgestellt und dabei „unsere Städte“ als „Motor der europäischen Wirtschaft bezeichnet“, die „Arbeitskräfte und Dienstleistungen“ bieten und als „zentrale Katalysatoren für Kreativität und Innova-

tion“ fungieren.³ Unter der Ratspräsidentschaft der Niederlande soll im ersten Halbjahr 2016 die EU-Städteagenda „entscheidend“ vorangetrieben werden.⁴ Diese soll „eine bessere Koordinierung der Politik und eine bessere Integration der Stadtentwicklungsziele in eine größere Zahl von Politikfeldern sicher[...]stellen, die Prioritäten der europäischen Investitionsprogramme besser aus[...]balancieren, den Dialog zwischen den Städten und der Kommission [...] stärken und dem für Regionalpolitik zuständigen Kommissionsmitglied eine stärkere Koordinierungsrolle [...] übertragen.“⁵

Klein und Mittelstädte als Rückgrat

Nicht unerheblich – und keineswegs Wortklauberei – ist in diesem Zusammenhang die Klärung der Frage „Was ist urbaner Raum im Sinne der EU?“. Dies ist insofern von Bedeutung, als die Auseinandersetzung mit Metropolregionen und Megacities nicht den Blick dafür trüben darf, dass viele Menschen in europäischen Klein- und Mittelstädten leben, die für gesamte – auch ländliche – Regionen zentralörtliche Funktionen wahrnehmen und somit der unverzichtbare „Nah- und Daseinsversorger“ für die Bürgerinnen und Bürger sind. Richtigerweise wird im Papier „Kernpunkte einer EU-Städteagenda“⁶ vom September 2014 darauf hingewiesen, dass neben der Wichtigkeit von Metropolregionen sowie Groß- und Hauptstädten die „Klein- und Mittelstädte [...] das Rückgrat des europäischen Territoriums“ bilden und „für die territoriale Entwicklung und den territorialen Zusammenhalt sehr wichtig“ sind.⁷

Städtische Dimension der EU wichtig

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass eine stärkere städtische Dimension der EU auch ein höheres Maß an Durchlässigkeit von Demokratie und sozialer Prägung sowie verstärkte Hinwendung zu Bildung und zum Kampf um Arbeitsplätze bedeuten würde. All dies wäre in Zeiten von Bankenkrise, Rekordarbeitslosigkeit, Flüchtlingsströmen mit humanitären Katastrophen sowie hoch-autoritären Nationalstaatstendenzen dringend notwendig. Nicht nur für die europäischen Städte. ■

¹ Stellungnahme des DStGB zur Konsultation der EU-Kommission „Die urbane Dimension der EU-Politik: Schlüsselaspekte der EU-Städteagenda“, 25.09.2014, S. 1.

² Bereits im Jahr 2011 nahm das Europäische Parlament eine „Entschließung an, in der für eine Stärkung der städtischen Dimension der EU-Politikfelder und der zwischenstaatlichen Zusammenarbeit in der Stadtentwicklungspolitik geworben und zu einem gemeinsamen Arbeitsprogramm oder einer Europäischen Städteagenda aufgerufen“ wurde. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A52014DC0490&qid=1429515590530> (12.02.2016)

³ http://europa.eu/rapid/press-release_IP-15-5096_de.htm (12.02.2016)

⁴ <http://orf.at/stories/2314560/2314558/> (12.02.2016)

⁵ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A52014DC0490&qid=1429515590530> (12.02.2016)

⁶ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen. Die städtische Dimension der EU-Politikfelder – Kernpunkte einer EU-Städteagenda, September 2014

⁷ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A52014DC0490&qid=1429515590530> (12.02.2016)

Das Gebäude der Zukunft kann auch so aussehen.

Ideal für Modernisierungen: Die offene, PC-basierte Gebäudeautomation von Beckhoff.



www.beckhoff.at/building

So wird wertvolle Bausubstanz nicht nur erhalten, sondern zukunftsfit gemacht: Mit der integralen Gebäudeautomation von Beckhoff implementieren Sie alle Möglichkeiten der Kommunikations- und Steuerungstechnik – angepasst an die individuellen Bedürfnisse der Immobilie. Alle Gewerke werden von einer einheitlichen Hard- und Softwareplattform gesteuert: Ganz gleich, ob es um die nutzungsgerechte Beleuchtung, die komfortable Raumautomation oder die hocheffiziente HLK-Regelung geht. Für alle Gewerke stehen vordefinierte Softwarebausteine zur Verfügung, die das Engineering enorm vereinfachen. Funktionserweiterungen oder -änderungen sind jederzeit möglich. Das Ergebnis: Durch die optimale Abstimmung aller Gewerke werden die Energieeinsparpotenziale voll ausgeschöpft und die Effizienz der Bewirtschaftung deutlich erhöht.

	 HANNOVER MESSE
IPC	
I/O	
Automation	
Halle 9, Stand F06	

Stadtgröße als Aushandlungskategorie

Das Forschungsprojekt „Mittelstädtische Urbanitäten. Ethnografische Stadtforschung in Wels und Hildesheim“ widmet sich aus alltagskulturwissenschaftlicher Perspektive der ethnografischen Erforschung zweier zentraleuropäischer mittelgroßer Städte. Es läuft von 2011 bis 2016 unter Leitung von Brigitta Schmidt-Lauber am Institut für Europäische Ethnologie der Universität Wien und wird vom FWF gefördert.

Univ.-Professorin Dr.ⁱⁿ Brigitta Schmidt-Lauber, Projektleiterin des FWF-Projektes „Mittelstädtische Urbanitäten“; Mag. Georg Wolfmayr, wissenschaftlicher Mitarbeiter im Rahmen des Forschungsprojektes, Schwerpunkt Stadt Wels

Ziel des Forschungsprojektes ist es, die Aufmerksamkeit auf bislang weithin ausgeblendete Dimensionen urbanen Lebens zu richten und damit das Verständnis von Stadt und urbanem Leben zu erweitern. Die interdisziplinäre Stadtforschung konzentrierte sich bislang vorwiegend auf Großstädte und Metropolen, in denen das „Städtische“ bzw. Urbanität in besonderer Weise verortet wird. Aus dem Blick geriet dadurch die Lebensrealität einer Vielzahl von Menschen: So lebt in Europa ein großer Teil der Bevölkerung in Städten mit einer EinwohnerInnenzahl zwischen 20.000 und 250.000 und eben nicht in Großstädten und Metropolen.

Ausgangshypothese des Projektes

Die beiden im Projekt untersuchten Städte werden aus der lebensweltlich-ethnografischen Perspektive der Europäischen Ethnologie untersucht. Die Ausgangshypothese des Projektes lautet, dass Stadtgröße keine statische Kategorie ist, sondern von verschiedenen AkteurInnen laufend hergestellt oder transformiert wird –

und dies in relationalem Bezug zu anderen (urbanen und nicht-urbanen) Orten. Dabei gehen wir davon aus, dass Städte in unterschiedlichen sozialen Feldern verschiedene Positionen einnehmen. Die beiden untersuchten Städte stellen Orte dar, die sich im Gegensatz zu Metropolen und den „Buzz-Cities“ nicht an den oberen Positionen der Felder befinden. So fragen wir, welche Alltagspraxen und Erfahrungsmodi mit den „unteren“ Positionen von Städten verbunden sind und wie diese laufend verhandelt werden. Damit wird der weitgehend normativ ausgelegte und allein auf große Städte ausgerichtete Begriff von „Urbanität“ einer kritischen Reflexion unterzogen und durch die Erforschung von städtischem Leben jenseits der Metropolen und Großstädte pluralisiert.

Stadtgröße untersuchen wir somit aus einer praxeologischen Perspektive und fragen nach den Praktiken der Produktion von Größe. Im Zentrum stehen damit symbolische Klassifikationspraktiken (etwa Rankings), materielle scaling devices (etwa Stadtkronen oder Prestigebauten) und soziale scaling practices (etwa die Reichweite

von Netzwerken). So wurde auch die Kategorie „Mittelstadt“ selbst einer kritischen Reflexion unterzogen. Dafür analysieren wir unter anderem Typologien – wie die Einteilung als Klein-, Mittel- oder Großstadt – als diskursive Praktiken, die Stadtgröße selbst herstellen.

Wels und Hildesheim

Wie Stadtgröße und -position gemacht werden, haben wir im FWF-Projekt am Beispiel zweier Städte untersucht: der Bildungs- und Kulturstadt Hildesheim im norddeutschen Bundesland Niedersachsen sowie der ehemaligen Industriestadt Wels in Oberösterreich. Die mikroanalytischen Fallstudien basierten auf gleichem Forschungsdesign und umfassten jeweils mehrmonatige Feldforschungsaufenthalte in Wels und Hildesheim. Über ein vielfältiges methodisches Instrumentarium aus teilnehmender Beobachtung, informellen Gesprächen und ethnografischen Interviews mit BewohnerInnen und ExpertInnen sowie weiteren Verfahren (wie Wahrnehmungsspaziergänge, Mapping-Methoden, Analyse schriftlicher, bildlicher und



In Europa lebt ein großer Teil der Bevölkerung in Städten mit einer EinwohnerInnenzahl zwischen 20.000 und 250.000.

Fotolia

dinglicher Quellen) wurden die beiden Städte untersucht. In Bezug auf die Stadt Wels wird Größe vor allem vor dem Hintergrund einer Stigmatisierung und Marginalisierung der Stadt im Rahmen einer generellen Kulturalisierung von Städten analysiert. Nachdem Wels in den 1960er- und 70er-Jahren einen Aufschwung und eine Euphorie erlebt hat, die an dem Ideal einer großstädtischen Moderne (Hochhäuser, Autobahn, Industrie und Handel) ausgerichtet waren, dominiert heute ein Niedergangsnarrativ. Zwar hat die Stadt aus ökonomischer und finanzieller Perspektive kaum Abstriche zu machen; symbolisch hat der Ort in den letzten Jahrzehnten aber an Relevanz verloren. So wurden die mit postindustriellen Produktionsweisen verbundenen, für viele Metropolen typischen Entwicklungen hin zu Zentren in kulturellen und symbolischen Ökonomien kaum umgesetzt.

Wie groß(städtisch) soll Wels sein?

Die Symbole der Größe, die zuvor noch Aufschwung markieren konnten, sind heute verschwunden, wie im Fall der vie-

len leer stehenden Geschäftslokale in der Innenstadt, oder gelten als entwertet, wie sich an den negativen Diskursen rund um die Hochhaussiedlungen der 1960er- und 70er-Jahre erkennen lässt. Neue Marker und Zeichen in einer Ökonomie der Symbole fehlen dagegen weitgehend. Vor diesem Hintergrund wird gegenwärtig breit diskutiert, was Wels sein soll, welche Art von Stadt Wels sein kann und vor allem auch wie groß(städtisch) Wels sein soll. Hildesheim eröffnet ein ganz anderes Tableau an Stadtsymbolik und -repräsentation. Hildesheim ist Teil der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg und besitzt zugleich eine Eigenständigkeit als ökonomisch und infrastrukturell wichtiger Ort in der Region. Nicht erst seit der Gemeindereform in den 1970er-Jahren ist die Stadt als Bildungs-, Wohn-, Wirtschafts- und Einzelhandelsstandort mit dem weiteren Umland eng verflochten. Zudem ist Hildesheim Universitäts- und Fachhochschulstandort mit insgesamt rund 10.000 Studierenden. In der Selbstpositionierung der Stadt wird auf Tradition und Ge-

schichte und dabei auch auf gängige Bilder von Mittelstädten rekurriert. Die Bedeutung des „alten Hildesheim“ findet Ausdruck in einer kontrovers verhandelten Erinnerungskultur rund um religiöse Orte wie den Hildesheimer Dom oder den Zweiten Weltkrieg sowie in städtebaulichen Projekten wie dem Wiederaufbau des historischen Marktplatzes Ende der 1980er-Jahre oder den umfassenden Sanierungsmaßnahmen einzelner Bauten, die als UNESCO-Weltkulturerbe gelten. Gerade mit diesen Zuschreibungen vermag die Stadt im Wettbewerb der Städte zu punkten und sich Alleinstellungsqualitäten zuzuschreiben.

Die Ergebnisse des Projektes werden in Form von Publikationen, Vorträgen bei Workshops und Kongressen sowie in Diskussionsrunden publik gemacht. Im Rahmen des Forschungsprojektes werden eine Dissertation, diverse Artikel in Fachzeitschriften sowie zwei Masterarbeiten entstehen. ■

Weitere Informationen unter:
<http://middletownurbanities.com>

Komplexe Lösung erforderlich

Was hat die Mindestsicherung gebracht und wie soll es mit ihr weitergehen? Sind wir auf dem Weg zum Rückschritt, ehe noch ein Fortschritt erfolgt ist?

In der ÖGZ-Märzausgabe des Jahres 2008 erschien ein aus Sicht des Sozialamtes Graz verfasster Beitrag zur damals bevorstehenden Einführung der Mindestsicherung als existenzsichernde Ablöse der bis dahin geltenden Sozialhilfe. Damals ging es um die Frage, was denn die Mindestsicherung im Vergleich zur Sozialhilfe bringe, welche Verbesserungen für die Betroffenen damit verbunden seien und ob eine Reform der Sozialhilfe angesichts dessen, was zum damaligen Zeitpunkt über die Mindestsicherung bekannt war, nicht ebenso zielführend sein könne.

Mittlerweile sind acht Jahre vergangen; die den bundesländerspezifischen Mindestsicherungsgesetzen zugrunde liegende „Artikel 15a B-VG“-Vereinbarung wird neu verhandelt, die Ausgaben haben sich aufgrund steigender Anträge und Gewährungen erhöht und dies sorgt im Rahmen dieser Verhandlungen dafür, dass Verschärfungen, ja im Grunde ein sozialpolitischer Paradigmenwechsel, im Gespräch sind.

Fordern ohne Fördern

Die Bewerbung des neuen Mindestsicherungsgesetzes, das in der Steiermark letztendlich mit 1. März 2011 in Kraft getreten ist, erfolgte damals unter Hinweis auf Schutz vor Armut, auf die erstmalige Einbeziehung von Anspruchsberechtigten in die gesetzliche Krankenversicherung, auf Hilfe zur Selbsthilfe und ein Sprungbrett zurück in den Arbeitsmarkt sowie eine generelle sozialpolitische Verbesserung, die das System „armutsfester“ machen wollte. Die Einbeziehung in die Krankenversicherung, die Festlegung von Mindeststandards, die nicht unterschritten werden dürfen sowie die etwas später erfolgte Einrichtung von unabhängigen Landesverwaltungsgerichten als Beschwerdeinstanz stellten ohne Zweifel eine sozial- und rechtspolitische Verbesserung dar. Die Hilfe zur Selbsthilfe hingegen war zumin-

dest in Graz kein in Zusammenhang mit dem Mindestsicherungsgesetz stehendes Novum – ist sie doch seit Langem Prinzip der professionellen Sozialarbeit.

Nicht nachvollziehbar ist auf jeden Fall, in welcher Hinsicht die Mindestsicherung ein Sprungbrett in den Arbeitsmarkt sein soll, zumal sich ja mit Inkrafttreten des Gesetzes keine zusätzlichen fördernden



Angebote entwickelt haben, die dem steigenden Bedarf gerecht werden könnten; dort, wo man wo hinspringen soll, muss auch etwas sein, etwas, das einen Fuß fassen lässt, eine gute Unterlage darstellt. Vielmehr scheint es, dass Sanktionen, Kürzungen und verpflichtende Maßnahmen mit fördernden Angeboten und Motivierung verwechselt werden, und es letztendlich auch um Disziplinierung in Richtung der Akzeptanz jedes noch so schlechten Arbeitsverhältnisses geht.

Ist das Recht auf Existenzabsicherung verhandelbar?

Der sozialpolitische Paradigmenwechsel vollzieht sich entlang der Frage, ob es für Menschen ein Recht auf Existenzsicherung ohne Gegenleistung gibt. Selbstverständlich war auch bislang legitimes Ziel,

dass primär ein Arbeitseinkommen die Lebensgrundlage darstellen soll, und alle anderen Leistungen nur im Bedarfsfall, aber mit Rechtsanspruch, gewährt werden. Die Forderung nach einer direkten Gegenleistung für den Bezug der letzten existenzsichernden Geldmittel, die auch unter dem Titel „Schutz vor Armut“ firmieren, ist nicht ganz neu, aber in ihrer wiederholten Vehemenz doch deutliches Anzeichen für einen scharfen Wind, der zudem auch ständig suggeriert, es gäbe Möglichkeiten und Angebote für alle Anspruchsberechtigten, wenn diese nur wollten; da dies aber viele nicht täten, müsse man sie eben zwingen.

Bedauerlicherweise wird nicht mit derselben Energie und Beharrlichkeit darüber nachgedacht, wie man dem Umstand begegnen kann, dass jeder technische Fortschritt meist menschliche Arbeitskraft überflüssig macht, dass Menschen von Unternehmen, die Gewinn machen, gekündigt werden, dass Anforderungen an vielen Arbeitsplätzen unverschämter werden und wie man Bildung und Ausbildung möglichst gut fördern kann und eben möglichst viele Arbeitsplätze schafft, die ein ausreichendes Einkommen sichern, anstatt die Verantwortung primär an den einzelnen Menschen festzumachen und ihre Notlage ihren persönlichen Defiziten und ihrem Scheitern zuzuschreiben.

Falsches Bild zurechtrücken

Die Mindestsicherung trägt wesentlich dazu bei, dass Menschen mit Geldleistungen nach Mindeststandards – die zwar unter der EU-SILC-Armutsgefährdungsschwelle liegen – ihre Existenz absichern können und krankenversichert sind. Sie schafft keine Arbeitsplätze, keine zusätzlichen arbeitsmarktpolitischen Maßnahmen, keine zusätzlichen Bildungsangebote, und bereits jetzt stellt das Finden einer leistbaren Wohnung für viele Anspruchsberechtigte eine massive Hürde dar. Die Mindestsicherung ist in Graz nur für ca. 25 Prozent aller BezieherInnen die einzige Einkommensquelle, für die Mehrheit gleicht sie zu geringe Einkommen, Arbeitslosen- oder Notstandsgeldbezüge

aus – das tut sie für Menschen, die im Erwerbsleben stehen bzw. standen. Sie ist nicht, wie gerne zynisch dargestellt, einzige Lebensgrundlage für Massen von Arbeitsunwilligen, die mit den gemessen an den Lebenshaltungskosten ohnehin bescheidenen Geldbeträgen genüsslich vor sich hin schaukeln.

Die Mindestsicherung und ihre BezieherInnen tragen auch nicht Schuld daran, dass die Forderung „Leistung muss sich lohnen“ nicht quasi anagrammatisch in „Leistung muss ordentlich entlohnt werden“ umgeschrieben und damit die Verantwortung dort verankert wird, wo sie hingehört.

Menschen und ihre Notlagen lösen sich nicht in Luft auf

Jegliche Verschärfung im Bereich der Mindestsicherung, die die Höhe von

Geldleistungen reduziert, wird an anderer Stelle auf die Kommunen wirken, unter anderem im Bereich von Delogierungen, von Wohnungslosigkeit, von vermehrtem Bedarf nach Sachspenden und nicht zuletzt im Gesundheitsbereich. Der Umstand, dass man in diesem Kontext offenbar nicht ertragen kann, dass Menschen Geldmittel ohne Gegenleistung erhalten, damit sie überleben können, was man bei ProfiteurInnen von Finanzprodukten allerdings sehr gut kann, wird dafür sorgen, dass es den Zahlen auf dem Papier gut geht, den Menschen aber nicht.

Sollten die geplanten Kürzungen Wirklichkeit werden und Menschen unter allen Umständen und um jeden Preis irgendeiner Erwerbstätigkeit nachgehen müssen, ehe sie das Recht auf das Überleben sichernde Geldleistungen haben, wird man nach weiteren acht Jahren an

dieser Stelle lesen können, dass die Kommunen vor der immensen Herausforderung stehen, die stark gestiegene Anzahl von Wohnungs- und Obdachlosen zu versorgen, notwendige Sachspenden und Essensausgabestellen zu organisieren und erstmals mit der Entstehung slum-artiger Stadtgebiete konfrontiert zu sein – als Ergebnis eines sozialpolitischen Rückschritts.

Dieser wird in unser aller Interesse hofentlich nicht auch dafür sorgen, dass Explosionen im eigentlichen Wortsinn stattfinden werden und nicht mehr nur im Rahmen einer völlig unangebrachten Metaphorik, wenn es um statistische Kurvenzeichnungen geht.

*Mag.^a Barbara Laminger,
Magistrat Graz, Sozialamt*



Die Mindestsicherung ist für die Mehrheit der BezieherInnen ein Ausgleich zu ihren geringen Einkommen - nicht wie so oft zynisch dargestellt, die einzige Lebensgrundlage.

AUS DEM STÄDTEBUND

Dornbirn bewirbt sich zur Europäischen Jugendhauptstadt 2019

Dornbirn möchte seine internationale Ausrichtung der vielfältigen Aktivitäten insbesondere im Jugend-, Bildungs-, Kultur- und Sportbereich sichtbar machen und stärken. Somit bewirbt sich erstmals eine österreichische Stadt für den Titel der „Europäischen Jugendhauptstadt“.*

Am 23. Februar erfolgte mit der Versendung der Bewerbungsunterlagen der offizielle Startschuss zur Bewerbung. Durch das Projekt sollen Jugendliche aus der Region Dornbirn Europa positiv wahrnehmen und stärker in deren Lebensmittelpunkt rücken. Von beispielhaften Projekten anderer europäischer Städte will die größte Stadt Vorarlbergs lernen und die Jugendliche miteinander in Kontakt bringen.

Gemeinsame Entwicklung und Umsetzung

Der Stadtrat der Stadt Dornbirn hat im April 2015 einstimmig beschlossen, sich für die „Europäische Jugendhauptstadt 2019“ zu bewerben. Dieses einhellige Votum war der Startschuss für einen aktiven Beteiligungsprozess mit sämtlichen Einrichtungen des Jugendbeirates der Stadt Dornbirn. Mehr als 50 Personen aus 43 Einrichtungen sowie 100 Jugendliche zwischen 14 und 16 Jahren haben an diesem Beteiligungsprozess mitgewirkt. Dabei wurde unter anderem das „Rahmenprogramm“ entwickelt. Als Grundhaltung für sämtliche diesbezügliche Aktivitäten wurde deren europäische Ausrichtung, die Berücksichtigung

aller Dialoggruppen wie Mädchen und Burschen (mit und ohne Migrationshintergrund) sowie die Beteiligung und Teilhabe an der Entwicklung und Umsetzung des Programms mit jungen Menschen herangezogen. Die verschiedenen Aktivitäten wurden in acht Handlungsfelder der Europäischen Jugendstrategie eingeteilt.

Warum bewirbt sich Dornbirn?

Dornbirn möchte das Jahr der Europäischen Jugendhauptstadt dahingehend nutzen, möglichst innovativ neue Wege und Möglichkeiten in der Zusammenarbeit vor Ort, national und international zu beschreiten. Bürgermeisterin Andrea Kaufmann: „Dornbirn möchte mit vielfältigen Projekten Jugendliche und Erwachsene gleichermaßen bewegen: für ein starkes Europa, für Dornbirn, für eine hohe Lebensqualität. Weil Dornbirn im Juli 2019 die 16. Weltgymnaestrada mit ca. 25.000 großteils jugendlichen Teilnehmerinnen und Teilnehmern ausrichten wird, wurde „Dornbirn move 2019“ als Motto für die Europäische Jugendhauptstadt 2019 gewählt.“ Österreich hat im ersten Halbjahr 2019 den Vorsitz im Rat der Europäischen Union. Dornbirn wäre die erste deutschsprachige Europäische Jugendhauptstadt. Vielfältige Synergien könnten daraus genutzt werden.

Erfolgreiche Jugendarbeit

Grundlage für die verbandliche und offene Jugendarbeit ist die im Oktober 1992 beschlossene „Rahmenplanung zur Entwick-

lung der verbandlichen und offenen Jugendarbeit“. Diese findet seit Jahren nationale und internationale Beachtung. Viele Städte und Gemeinden im deutschsprachigen Raum haben sich Dornbirn bereits zum Vorbild genommen. In den vergangenen Jahren wurden vielfältige beispielhafte Projekte umgesetzt, die weit über die Grenzen Vorarlbergs hinaus Beachtung finden:

- offene und mobile Jugendarbeit: zwei Jugendzentren mit offenen Sportangeboten;
- Jugendinformationszentrum „aha“ in Kooperation mit dem Land Vorarlberg; das „aha“ ist auch Regionalstelle für die Abwicklung der „Erasmus“-Projekte in Vorarlberg;
- Dornbirner Jugendwerkstätten: ein soziales Unternehmen gegen Jugendarbeitslosigkeit in Kooperation mit dem AMS Vorarlberg, der Stadt Dornbirn und dem Land Vorarlberg;
- Mitbestimmungsprojekte über „JugendDornbirn – meine Stimme zählt“;
- für die pionierhafte Entwicklung von kontinuierlichen Jugendbeteiligungsprojekten wurde Dornbirn im Jänner 2015 vom Österreichischen Parlament mit dem „Demokratiepreis der Margaretha Lupac Stiftung“ ausgezeichnet;
- mehr als 100 Jugendliche holen derzeit ihren Pflichtschulabschluss nach und steigern damit ihre Chancen auf einen Ausbildungs- oder Arbeitsplatz;
- junge Menschen finden vielfältige Freizeit- und Möglichkeiten des Engagements in der Musik, in der Kultur, im Sport und im sozialen Engagement vor; jeder zweite Jugendliche gibt an, in einem Verein aktiv zu sein;
- internationale Ausrichtung vielfältiger Jugendaustauschangebote über „Erasmus+“.



Jugendstadtrat Guntram Mäser sieht in der Bewerbung die Möglichkeit „über den Tellerrand zu schauen. Im Jahr der Europäischen Jugendhauptstadt sollen unterschiedliche Einrichtungen aus Bildung,

Sport, Jugend und Kultur regionale, nationale und internationale Projekte gemeinsam organisieren. Dadurch soll die Zusammenarbeit gestärkt, Synergien genutzt und neue Möglichkeiten eröffnet werden.“ Das Kennenlernen neuer und zusätzlicher Netzwerke soll dabei helfen, Dornbirn „europäischer“ zu gestalten. Dornbirn soll

in Europa als jugendfreundliche und lebenswerte Stadt und Region wahrgenommen werden. Im öffentlichen Raum werden vielfältige Bewegungs-, Sport- und Spielräume entstehen.

Ende April 2016 fällt die Entscheidung, welche fünf Städte in die nächste Runde „Europäische Jugendhauptstadt 2019“ ge-

wählt werden. Die finale Entscheidung, welche Stadt 2019 den Titel „Europäische Jugendhauptstadt“ tragen darf, wird bereits im November 2016 fallen.

** Bei Redaktionsschluss wurde bekannt, dass sich Villach und Graz ebenso beworben haben.*

Mobilitätsverhalten in Stadt und Land gleicht sich an

In Vorarlbergs Städten werden mehr umweltfreundliche Verkehrsmittel genutzt als in den Regionen. Aber in Vorarlberg sind die Mobilitätsunterschiede zwischen Stadt und Land kleiner als im Rest von Österreich, wie eine aktuelle VCÖ-Analyse zeigt. Land Vorarlberg, Verkehrsclub Österreich (VCÖ) und ÖBB haben am Montag, 29. Februar 2016 den Startpunkt für den „Mobilitätspreis Vorarlberg 2016“ gesetzt.

Gesucht werden vorbildliche Projekte für eine umweltfreundliche Mobilität in den Städten und in den Regionen. „Ich freue mich auf viele kreative Ideen rund um die Themen: Zu Fuß gehen, Radfahren, Öffentlicher Verkehr, Carsharing, E-Mobilität“, sagte Mobilitätslandesrat Johannes Rauch. „Wir wollen das – nach der Millionenstadt Wien – beste öffentliche Verkehrsnetz in Österreich anbieten“, sagte der Landesrat: „Bisher ist man auf einem guten Weg dahin. Im Zuge der Bahnhofsoffensive werden mehrere Bahnhöfe, Haltestellen und Bahnhofsvorplätze in Vorarlberg umgebaut und neugestaltet. Moderne und barrierefreie Zugänge, die ein stufenloses Einsteigen in die Züge ermöglichen, tragen zum Komfort der Fahrgäste bei.“ Die Bahn ist das Rückgrat des Öffentlichen Verkehrs im Land, führte Rauch weiter aus: „Wer aus dem Zug oder der S-Bahn aussteigt, soll bequem das Fahrrad auf dem Fahrradabstellplatz, den Bus in die Region oder das Auto auf dem Carsharingparkplatz erreichen können.“

Gute Zusammenarbeit zwischen Land und ÖBB

„Das Mobilitätsverhalten wird stark vom bestehenden Angebot und von der Qualität der Leistung beeinflusst. Hier spielen das Land Vorarlberg und die ÖBB wie bei einem guten Doppelpass im Fußball eng und gut zusammen. Vorausschauende Verkehrspolitik gepaart mit qualitativ guter Leistung bringt die KundInnen auf Schiene, deshalb haben sich seit 2007 unsere Fahrgastzahlen mehr als verdoppelt. Heute sitzen jeden Tag rund 46.000 Personen in den S-Bahn-Zügen, Tendenz steigend“, so Gerhard Mayer, Regionalmanager des ÖBB-Personenverkehrs in Vorarlberg.

Mobilitätsverhalten

Die Unterschiede zwischen dem Mobilitätsverhalten in den Städten und den dünner besiedelten Regionen sind vorhanden, aber in Vorarlberg nicht so groß wie in anderen Bundesländern, stellte VCÖ-Experte Markus Gansterer fest. Der VCÖ hat vorhandene Mobilitätsdaten von Statistik Austria und dem Land Vorarlberg analysiert. In den peripheren Gemeinden Vorarlbergs werden 42 Prozent der Alltagswege umweltfreundlich zu Fuß, mit dem Rad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt, in Feldkirch sind es 55 Prozent und in Bregenz 60 Prozent.

VCÖ-Mobilitätspreis 2016

Der VCÖ-Mobilitätspreis Vorarlberg steht unter dem Motto „Mobil in Stadt und Land“ und wird in Kooperation mit dem Land Vorarlberg und den ÖBB durchge-



führt und von Rhomberg Bau und dem Verkehrsverbund Vorarlberg unterstützt. Privatpersonen können mit Ideen für eine umweltfreundliche Mobilität in Stadt oder Land teilnehmen. Betriebe, Unternehmen, Gemeinden, Verkehrsunternehmen, Schulen und Fachhochschulen sowie Vereine sind aufgerufen, umgesetzte Projekte einzureichen. Die Lösungsmodelle sind vielfältig und können von Projekten zur Förderung des Gehens und Radfahrens über Verbesserungen beim Öffentlichen Verkehr, der Umsetzung von Carsharing oder Bike-Sharing bis zur Elektro-Mobilität gehen. Auch Projekte für eine verkehrssparende Siedlungsentwicklung und zentrumsnahe Einkaufsmöglichkeiten sind wichtig, den Verkehr auf Klimakurs zu bringen und können beim VCÖ-Mobilitätspreis Vorarlberg eingereicht werden. Zudem gibt es eine eigene Kategorie für Güterverkehr und Logistik.

INFO:

Einreichunterlagen gibt es beim VCÖ unter Tel. (01) 8932697 oder www.vcoe.at, Einreichschluss ist der 5. Juni 2016.

Infoabend zur neuen Förderung für Sanierung und Heizungsumstellung in Hartberg

Mit dem neuen Jahr gibt es auch Neuerungen bei den Umwelt- und Sanierungsförderungen von Bund, Land und Gemeinden. Im Rahmen eines Informationsabends am 10. März wurden der regionalen Bevölkerung Tipps zum Sanieren gegeben und aktuelle Förderungen vorgestellt.

Am 26. Februar 2016 hat der Umweltminister die neue Sanierungsförderung des Bundes vorgestellt. Diese beträgt bis zu 8.000 Euro und kann ab 3. 3. 2016 beantragt werden. Das Land Steiermark fördert die thermische Sanierung von Gebäuden in der „Umfassenden und Kleinen Sanierung“. Der Fördersatz in der „Umfassenden Sanierung“ ist 30% als Annuitätenzuschlag bei einem Darlehen oder 15% als einmaliger Förderungsbetrag. In der „Kleinen Sanierung“ ist die Förderung 15% als Annuitätenzuschlag bei einem Darlehen.

Förderung Heizungsumstellung bis zu 4.900 Euro

Die Stadtgemeinde Hartberg fördert die Umstellung einer Öl-, Gas- oder Stromheizung auf eine Biomasse- oder Erdwärmeheizung mit 600 Euro. Das Land Steiermark hat die Förderung auf bis zu 2.200 Euro erhöht. Zusätzlich fördert der Bund die Umstellung mit 2.000 Euro. Inklusive eines Pellets-Gutscheines (100 Euro) des Lagerhauses Hartberg für jede Umstellung stehen für die Hartbergerinnen und Hartberger somit in Summe 4.900 Euro zum Abholen bereit.

Informationsabend „Richtig sanieren und kostengünstig heizen“

HausbesitzerInnen wollen das Haus oft thermisch sanieren und verschönern, wissen aber nicht, womit sie beginnen sollen. Beim Info-Abend am 10. März informierten die Stadtgemeinde und das Lagerhaus

Hartberg über die richtige Vorgehensweise beim Sanieren. Referent hierbei war der Vor-Ort-Energieberater Günter Gollner von der Firma Plankreis in Hartberg. Anton Schuller vom Referat für Umwelt und Energie stellte die Umweltförderungen von Bund, Land und Gemeinde vor.

Vor-Ort-Gebäudecheck

Wer eine Expertin oder einen Experten zu sich nach Hause kommen lassen möchte, ist mit dem Vor-Ort-Gebäudecheck bestens beraten. Für einen Selbstbehalt von 99 Euro erhält man eine umfassende Analyse und Beratung im Wert von 500 Euro. Alle BeraterInnen finden sich auf „www.ich-tus.steiermark.at“.

„Der Erdölpreis ist zwar niedrig, aber unberechenbar; Energiesparen ist immer ein Gebot der Stunde. Mit der Veranstaltung „Richtig sanieren und kostengünstig heizen“ konnten wir der regionalen Bevölkerung die wichtigsten Tipps zum Sanieren geben und sie dabei unterstützen, alle verfügbaren Förderungen zu lukrieren“, erklärte Hans Rieger, Obmann des Ausschusses für Umwelt und Energie der Stadtgemeinde Hartberg.

Pellets sind umweltfreundlich und gut für die regionale Wirtschaft

Durch die Umstellung eines Haushaltes mit einem Jahresölbedarf von 2.500 Litern können knapp neun Tonnen CO₂ pro Jahr eingespart werden. Dies entspricht in etwa den Emissionen von 40.000 PKW-Kilometern. Außerdem ist die regionale Wertschöpfung durch Pellets höher. Österreich ist aktuell ein Netto-Pellets-Exportland. Für weiterführende Fakten und nützliche Unterlagen steht Anton Schuller vom Referat für Umwelt und Energie der Stadtgemeinde Hartberg zur Verfügung.

INFOS UND KONTAKT:

DI (FH) Anton Schuller
Stadtgemeinde Hartberg,
Referat Umwelt und Energie,
anton.schuller@hartberg.at,
03332/603-175



Marketingleiter DI Hermann Klapf, Obmann Hans Rieger und Referatsleiter DI (FH) Anton Schuller stellten der regionalen Bevölkerung die neuen Sanierungsförderungen vor. (v.l.n.r.)

Public Management als maßgeschneidertes Studium für den öffentlichen Sektor

Public Management an der FH Campus Wien ist ein auf die moderne Verwaltung und die öffentliche Wirtschaft zugeschnittenes Studium.

Es bildet bedarfsgerecht, fächerübergreifend und praxisnah mit akademischem Abschluss aus. Das Studium schafft eine fundierte Grundlage für effizientes Verwalten und Wirtschaften mit gesellschaftlicher Verantwortung. Es ist dem Gemeinwohl verpflichtet.

Hohe fachliche Kompetenz

Den Studierenden eröffnet Public Management die Chance, gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Strukturen im öffentlichen Sektor mitzugestalten. „Das Studium kombiniert Wirtschaft, Recht, Politik und Verwaltung und unterstützt den Wandel in Richtung modernes, effizientes und nachhaltiges Management öffentlicher Aufgaben“, erklärt Studiengangsleiter Alfred Hödl den Nutzen für Studierende und DienstgeberInnen gleichermaßen.

Hohe gesellschaftliche Verantwortung

Entwicklungen wie der demografische Wandel, das steigende Umweltbewusstsein, die Technologisierung, mehr Transparenz und eine beständige Budgetknappheit verlangen rasche, kundennahe und nachhaltige Lösungsansätze. Zur Erfüllung dieser wichtigen Anforderungen und Aufgaben benötigen die MitarbeiterInnen im öffentlichen Bereich eine exzellente Ausbildung. Der Studiengang Public Management an der FH Campus Wien bietet diese Ausbildung seit einigen Jahren sehr erfolgreich an.



Seit 1. Februar leitet Mag. Dr. Alfred Hödl den Studiengang Public Management an der FH Campus Wien.

Höherqualifizierung ist gefragt

Der öffentliche Bereich ist ein großer Arbeitsmarkt mit Zukunft. Zu diesem Arbeitsmarkt gehören die öffentlichen Unternehmen der Daseinsvorsorge ebenso wie Bund, Länder, Gemeinden, europäische Institutionen und internationale Organisationen, Interessensvertretungen und Sozialversicherungsträger. Die Nachfrage des öffentlichen Sektors nach interdisziplinär ausgebildeten ExpertInnen und Führungskräften ist groß und wächst weiter.

INFO UND KONTAKT:

FH Campus Wien, Public Management
Schloss Laudon – Oktogon
1140 Wien
Mauerbachstraße 43
Tel.: +43 1 606 68 77 - 3800
publicmanagement@fh-campuswien.ac.at
www.fh-campuswien.ac.at
Bewerbungsfrist noch bis 15. Mai 2016!

Bachelorstudium Public Management

Im Bachelorstudium werden umfangreiches Fachwissen sowie Management- und Handlungskompetenzen für die Anforderungen eines innovativen öffentlichen Sektors erworben. Das Gemeinwohl steht dabei als Handlungsleitlinie im Vordergrund. Zusätzlich können die Studierenden einen persönlichen Schwerpunkt auf Wirkungsorientierung, Finanzmanagement, Partizipationsprozesse mit BürgerInnen und StakeholderInnen oder International Relations setzen. Wissenschaftliche Kompetenzen und persönliche Weiterentwicklung runden das Studium ab.

Studium: berufsbegleitend,
6 Semester, 180 ECTS
Studienplätze/Studienjahr: 50
Studienbeitrag: 363,36 Euro
+ ÖH-Beitrag/Semester
Abschluss: Bachelor of Arts in Business (BA)

Masterstudium Public Management

Das Masterstudium bereitet darauf vor, Modernisierungs- und Änderungsprozesse in der Verwaltung und in öffentlichen Unternehmen zu gestalten und Führungsverantwortung zu übernehmen. Im Masterstudium vertiefen die Studierenden ihr Wissen über den öffentlichen Sektor und erarbeiten aktiv Lösungsansätze. Vermittelt werden systemische Zusammenhänge, rechtliche und strukturelle Rahmenbedingungen sowie Managementkompetenz. Daneben entwickeln die Studierenden wissenschaftliche Kompetenzen und Methoden sowie ihre Fähigkeit zur Selbstreflexion weiter.

Studium: berufsbegleitend,
4 Semester, 120 ECTS
Studienplätze/Studienjahr: 40
Studienbeitrag: 363,36 Euro
+ ÖH-Beitrag/Semester
Abschluss: Master of Arts in Business (MA)

KONSUMENT-Buch: Erben ohne Streit



Patricia E. Davis
6. aktualisierte Auflage, Wien 2015
Verein für Konsumenteninformation (VKI) (Hrsg.)
€ 19,90
ISBN 978-3-99013-053-7
176 Seiten, Paperback

Streit unter Erben ist keine Seltenheit. Wer rechtzeitig klare Regelungen trifft, kann dem aber vorbeugen. Die neu bearbeitete sechste Auflage des vom Verein für Konsumenteninformation (VKI) herausgegebenen

Bestsellers „Erben ohne Streit“ informiert über wichtige Grundlagen, aber auch die jüngsten Gesetzesänderungen. Eine kostenlose Leseprobe gibt es ab sofort online unter www.konsument.at/erben.

Die Steuerreform 2015 und das Erbrechtsänderungsgesetz 2015 bringen in den nächsten Jahren einige Neuerungen rund um das Thema Erben und Vererben. Die wesentlichen – und heute noch gültigen – Regeln des österreichischen Erbrechts stammen aus dem Westgalizischen Gesetzbuch aus dem Jahr 1797. Eine sanfte Anpassung an die Gegenwart ist also immer wieder ratsam. In der sechsten Auflage des Buches werden die aktuellen Änderungen vorgestellt und wird die seit 17. August 2015 geltende EU-Erbrechtsverordnung thematisiert. Neu in dieser Auflage ist zudem ein ergänzendes Kapitel zum digitalen Nachlass.

Abseits von Neuerungen bleiben manche Fragen jedoch stets gleich, wie etwa: „Was passiert nach meinem Ableben mit meinem Hab und Gut? Bei wem ist es in den besten Händen? Wer soll versorgt sein? Wie verhindere ich die Missachtung meiner Anordnungen? Unter welchen Voraussetzungen wird mein Testament als gültig anerkannt?“ Bei all diesen Fragen begleitet das Buch „Erben ohne Streit“ und erklärt, worauf es aus juristischer Sicht ankommt. Zahlreiche Praxistipps zeigen auf, wie Stolpersteine umschifft werden können. Erhältlich im Buchhandel und beim VKI unter 01/588 774 bzw. unter www.konsument.at/erben.

„Wenn Nachbarn nerven ...“: Rechte und Pflichten

Martin Kind
3. aktualisierte Auflage, Wien 2015
Verein für Konsumenteninformation (VKI) (Hrsg.)
€ 16,90
ISBN 978-3-99013-045-2
196 Seiten, Paperback

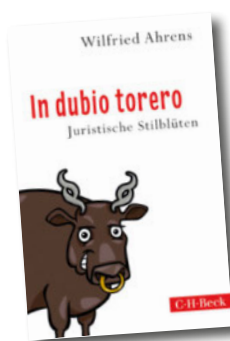


Nachbarschaftskonflikte können die Lebensqualität erheblich einschränken. Am häufigsten ist es Lärm, der die Gemüter erregt: Partys, Kindergeschrei, Klavierspiel oder Baulärm. Aber auch Grillgeruch oder Äste, die über Grundstücksgrenzen ragen, geben regelmäßig Anlass für Streit und Auseinandersetzungen. Nicht selten landen solche Angelegenheiten schließlich vor Gericht bzw. bei den zuständigen Behörden. Wo Grenzen überschritten werden und was man dagegen unternehmen kann, darüber informiert die dritte aktualisierte Auflage des KONSUMENT-Buchs „Wenn Nachbarn nerven ...“. Eine kostenlose Leseprobe gibt es unter www.konsument.at/nachbarn.

Was muss man tolerieren – wogegen kann man sich wehren? Klavierspiel beispielsweise ist – in der Regel – zu dulden, solange es nicht während der üblichen Ruhestunden (in der Mittagszeit und in den Nachtstunden) geschieht. Genauso müssen AnrainerInnen auch einen Kindergarten akzeptieren. Hundegebell wiederum kann ungebührlich und ortsunüblich sein. Recht haben und Recht bekommen sind oft zweierlei Dinge, und bis eine gerichtliche oder behördliche Entscheidung getroffen ist, kann es Jahre dauern. In dieser Zeit entstehen unter Umständen erhebliche Kosten, aber in der Sache ist den Betroffenen noch nicht geholfen. „Schlichten vor richten“ lautet daher auch die Devise des Gesetzgebers, der den Versuch einer außergerichtlichen Streitbeilegung vor Anrufung eines Gerichts verbindlich vorschreibt. Das Buch beschreibt verschiedene Möglichkeiten zur Schlichtung und gibt Tipps zur Konfliktbeilegung. Erhältlich im Buchhandel und beim VKI unter 01/588 774 bzw. unter www.konsument.at/nachbarn.

In dubio torero – Neue juristische Stilblüten

Wilfried Ahrens, Verlag C.H. Beck, € 9,95, ISBN: 978-3-40668215-5, 157 Seiten, Taschenbuch



Man muss JuristInnen nicht immer verstehen. Manchmal verstehen sie sich aber auch selbst nicht – oder reden schlicht Unsinn. Diesen Unsinn zu sammeln, hat sich seit einigen Jahren der Göttinger Oberstaatsanwalt Wilfried Ahrens zur Aufgabe gemacht. Er hat aktuell eine neue Sammlung mentaler Fehlleistungen von oder gegenüber JuristInnen vorgelegt, die ich lustig finde: „In dubio torero“ lautet der Titel und der Autor verspricht, dass sich darüber sogar „Skinheads in die Haare kriegen“. Was kein Wunder ist, wenn man „zu Hause eingetroffen, etwa 300 l Mariacron zu sich genommen“ hat. Es wird aber noch absurder.

Wilfried Ahrens nimmt die Leserinnen und Leser mit auf einen vergnüglichen Trip durch den juristischen Sprachkosmos. Er berichtet über Sternstunden sprachlicher Minderleistung ebenso wie über schwarze Löcher amtlichen Sprachgebrauchs und die Unendlichkeit privater Schreibanfänge, führt die Tücken von Spracherkennungs-Programmen und Online-Übersetzungen vor und rundet das Ganze ab mit einer Fülle (aber)witziger Fallbeispiele:

Ein Zeuge darf seine Staatsangehörigkeit unwidersprochen mit „evangelisch“ angeben – und auch der Staat verzichtet offenkundig manchmal auf seine Neutralität, zum Beispiel, in dem er durch Gerichtsbeschluss qualitative Vorgaben für Schokoladenweihnachtsmänner macht. So wurde laut Wilfried Ahrens einem Angeklagten aufgegeben, „der Geschädigten bis spätestens zum 15. Dezember einen Schokoladen-Weihnachtsmann – mindestens von der Fa. Lindt – zukommen zu lassen“. Schokolade als Mittel – mit entsprechenden Folgen: „Körpergewicht: 186 kg. Körperlänge: 110 cm“, findet der Oberstaats-

anwalt anderswo. Oder gibt man die Körperlänge doch besser in Euro an? Das hängt vom eigenen Zustand ab: „Zur Größe befragt, antwortet der Beschuldigte nach der Blutprobe dem Arzt mehrfach, er sei einen Euro siebzig groß. Erst nach Korrektur durch Polizeikommissar Schmidt erinnert sich der Beschuldigte an das Wort Meter“. Allerdings bleibt unklar, ob es der gleiche Beschuldigte war, der den „Daihatsu wegen Fahrens unter BMW-Einfluss“ stehen lassen muss.

Laut Ahrens nehmen solche Fehlleistungen übrigens einerseits ab, seit weniger von Mensch zu Mensch diktiert wird. Andererseits Sorge (fehlerhafte) künstliche Spracherkennung für neue Stilblüten ... Kurzum: Wer glaubt, bei diesem Oberstaatsanwalt hätte man nichts zu lachen, befindet sich auf dem Holzdampfer.

Dr. Johannes Schmid

Ertragsanteilsvorschüsse für März 2016

(Beträge in 1.000 EURO)

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

	Ertrag für 03/2016 ¹⁾	Veränderung ggü. 03/2015	Ertrag für 01-03/2016	Veränderung ggü. 01-03/2015
	in 1.000 EURO	in %	in 1.000 EURO	in %
GBA mit einheitlichem Schlüssel	5.150.747	-20,7%	22.389.787	5,3%
davon:				
Veranlagte Einkommensteuer	-132.274		1.002.938	3,5%
Lohnsteuer	2.459.106	5,6%	7.831.847	6,5%
Körperschaftsteuer	-59.399		1.471.371	-10,5%
Umsatzsteuer	2.107.174	3,7%	6.670.118	1,5%
Mineralölsteuer	338.983	4,1%	1.208.966	15,2%
Abgeltungssteuern Schweiz	0		1.560	
Abgeltungssteuern Liechtenstein	-7		-9	-102,1%
GBA mit speziellen Schlüsseln	193.471	19,3%	563.049	13,9%
davon:				
Bodenwertabgabe	101		1.402	-9,0%
Werbeabgabe	11.049	19,1%	32.450	4,3%
Grunderwerbsteuer	98.698	35,9%	281.558	26,5%
GBA gesamt	5.344.217	-20,0%	22.705.197	5,5%

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

b) Gemeindeertragsanteile

	Vorschuss für 03/2016	Veränderung ggü. 03/2015	Vorschuss für 01-03/2016	Veränderung ggü. 01-03/2015
	in 1.000 EURO	in %	in 1.000 EURO	in %
Burgenland	16.908	7,5%	64.881	4,9%
Kärnten	41.159	8,3%	156.502	5,4%
Niederösterreich	112.358	9,1%	421.865	5,8%
Oberösterreich	102.784	4,6%	398.791	4,4%
Salzburg	45.688	7,2%	175.034	5,9%
Steiermark	81.674	4,8%	317.847	4,2%
Tirol	59.158	7,7%	224.371	7,2%
Vorarlberg	31.332	8,5%	118.861	4,2%
Wien	177.887	8,3%	672.762	7,1%
Summe	668.947	7,3%	2.550.914	5,7%

SO SCHMECKT WIEN

Die *A la Carte*-Bookazines vereinen die Aktualität eines Magazins mit der Hochwertigkeit eines opulenten Buches. Sie präsentieren kulinarische Spezialthemen inklusive aller Geheimtipps der Stadt. Plus: Die *English summaries* machen die Ausgaben auch für internationale Leser interessant.



A LA CARTE-BOOKAZINE – EIN MAGAZIN WIE EIN BUCH

Immer für eine Überraschung gut. Bestellen Sie ein A la Carte-Bookazine und lernen Sie die Stadt Wien auf neue Art kulinarisch kennen. Jedes Bookazine kostet € 16,- Im Buchhandel oder E-Mail an: bestellen@alacarte.at oder Tel.: +43/(0)1/740 77-838 www.alacarte.at