

04/2017

ÖGZ

ÖSTERREICHISCHE GEMEINDE-ZEITUNG

Das Magazin des Österreichischen Städtebundes



Österreichischer
Städtebund

INTERVIEW

Mödlhammer und Häupl
im Gespräch

HIDDEN CHAMPION

DS Automotion aus Linz

ONLINEMARKTPLATZ

shöpping.at



SHOPPING IS COMING HOME

Onlinehandel

GENERALSEKRETÄR



Städte als Handelsorte

Städte waren immer Orte, wo gehandelt, wo ge- und verkauft wurde. Durch die Digitalisierung findet dieses Zusammentreffen von KäuferIn und VerkäuferIn vermehrt im virtuellen Raum statt. Dies bedeutet – neben den Einkaufszentren auf der grünen Wiese – eine weitere Herausforderung für die Innenstädte. Wichtig ist es, das Bewusstsein der KonsumentInnen zu schärfen, welche Wirkung ihr Kaufverhalten auf den Handel und die Innenstädte hat – insbesondere in Kleinstädten. Andererseits lautet eine zentrale Hypothese, dass der Onlinehandel lediglich als Trendverstärker wirkt und nur die besten Lagen gewinnen werden. Hier ist die Stadtentwicklung gefragt, Zentrumsstrategien zu erarbeiten und diese konsequent zu verfolgen. In diesem Zusammenhang möchte ich auf das „Wissensnetzwerk Innenstadt“ des Städtebundes verweisen, das derzeit ca. 40 Städte in Fragen der Innenstadtentwicklung miteinander vernetzt und durch Fachveranstaltungen unterstützt. Zudem wird es beim diesjährigen Städtetag in Zell am See einen eigenen Arbeitskreis zum Thema „Innenstadtentwicklung in Zeiten von Amazon, Zalando und Co“ geben.

Dr. Thomas Weninger
Generalsekretär Österreichischer Städtebund

04 STÄDTEBUND AKTUELL

Kurzmeldungen aus dem Städtebund

09 INTERVIEW

Helmut Mödlhammer und Michael Häupl im Gespräch

13 PERSONALIA

Personalia, Bürgermeisterwechsel und Todesanzeigen

14 KOMMUNALNEWS

Aktuelles aus den Städten



SCHWERPUNKTTHEMA ONLINEHANDEL

16

Stephanie Schwer

Onlinehandel – Entwicklungen, Auswirkungen, Strategien

23

Beate Hollbach-Grömig

Onlinehandel – Trend oder Hype?

28

Thomas Madreiter

Eine stetige Herausforderung für die Stadtentwicklung

30

Thomas Kallab

„Zukunft der Arbeit“

32

Thomas Ritt

Herausforderung für Gesellschaft und Stadtstruktur

34

Peter Wieser

Der stationäre Handel und die Digitalisierung

37

Davor Sertic

Onlinehandel und Smart City

39

Rainer Trefelik

„Handel2025“

41

Johannes Vogelhuber

„Entwicklung des KundInnenverhaltens durch den Onlinehandel“

- 43 *Gerald Gregori*
shöpping.at
- 45 *Angelika Winkler*
Wirtschaft in Fahrt
- 47 *Doris Wiederwald*
SMARTSET
- 50 *Martin Posset, Peter Rojko*
Multimodaler Allrounder an den Lebensadern der Stadt der Zukunft
- 53 *Michael Erdmann, Gregor Stratil-Sauer*
Neue Mobilität in Wiener Stadtteilen
- 56 **MAGAZIN**
Neueste Entwicklungen und Veranstaltungen
- 66 **EU-Projekte**
Auf den Spuren von EU-Mitteln im niederösterreichischen Waldviertel
- 67 **LITERATUR**
Aktuelle Rezensionen
- 68 **RECHT**
Rechtsgeschäfte mit kirchlichen Einrichtungen
- 70 **HIDDEN CHAMPIONS**
DS Automotion Linz
- 72 **FINANZEN**
Ertragsanteilsvorschüsse für April 2017
- 73 **ZU GUTER LETZT**
Kommende Termine und mehr

PRÄSIDENT

Herausforderung
Onlinehandel

Der niedergelassene Handel bringt Leben in den öffentlichen Raum und sorgt damit auch für Lebensqualität einer Stadt. Das geht weit über die reine Versorgung mit Gütern hinaus. Handelsbetriebe sind nicht nur wichtige Arbeitgeber, Handelsorte sind auch Orte der Begegnung. Natürlich muss sich auch der Handel an globale Trends wie digitale Services und neues Einkaufsverhalten anpassen. Der Onlinehandel floriert. Rund um die Uhr abrufbare Webshops und bequeme Lieferung der Ware bis vor die Haustüre überzeugen viele KundInnen. Der damit einhergehende logistische Aufwand, der verursachte Lieferverkehr oder die schlechten Arbeitsbedingungen der ZustellerInnen sind vielen KäuferInnen nicht bewusst. Es braucht daher verbesserte arbeits- und sozialrechtliche Standards und Normen. Wir müssen den öffentlichen Raum attraktiver gestalten. Im Wirtschaftsverkehr bedarf es adäquater Ladezonen. Leerfahrten müssen reduziert werden. Restriktionen und Förderungen vonseiten der Städte im Bereich City-Logistik müssen miteinander kombiniert werden. Und umweltfreundliche Transporte sollten bevorzugt werden.



Bürgermeister Dr. Michael Häupl
Präsident Österreichischer Städtebund

IMPRESSUM: ÖGZ – Österreichische Gemeinde-Zeitung, Nr. 4/2017 • 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 • Chefredakteurinnen des Österreichischen Städtebundes: Mag.^a Christina Aigner und Lisa Hammer, MA, Tel. +43(0)1/4000-89993, Fax: +43(0)1/4000-7135, Mitarbeit: DIⁿ Stephanie Schwer, Kevin Muik • Chefin vom Dienst: Carina G. Divischek, Grafische Gestaltung: Stefan Vagner, Lektorat: Carina G. Divischek, Fotoredaktion: Markus Wache, Joelle Berndt-Bullens • 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 2017: 10 Ausgaben • Coverfoto: Photocase, 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 4,70; Jahresabonnement: EUR 45; Abo-Bestellung: Tel. +43(0)1/740 32-466, abo@bohmann.at, Adressänderungen: Daniela Borka, daniela.borka@bohmann.at, Tel. +43(0)1/740 32-725 • Anzeigen: Sabine Pokorny, sabine.pokorny@schmid-verlag.at, Tel. +43(0)1/740 32-422 • Advertorials sind bezahlte Einschaltungen und unterliegen der Verantwortung der Anzeigenabteilung.



ONE BILLION RISING 2017 IN ÖSTERREICHS STÄDTEN

One Billion Rising (OBR) (Englisch für „Eine Milliarde erhebt sich“) ist eine weltweite Kampagne für ein Ende der Gewalt gegen Frauen und Mädchen. Sie wurde im September 2012 von der New Yorker Künstlerin und Feministin Eve Ensler initiiert. Die eine „Milliarde“ weist auf eine UN-Statistik hin, nach der eine von drei Frauen in ihrem Leben entweder vergewaltigt oder Opfer einer Körperverletzung wird. Die Kampagne ist eine der größten Kampagnen weltweit, um Gewalt gegen Frauen und Mädchen zu beenden. Auch in Österreichs Städten wurde getanzt.



Innsbruck tanzt. Im Getümmel mit dabei Landesrätin Dr.ⁱⁿ Christine Baur, Vizebürgermeisterin Mag.^a Sonja Pitscheider und Gemeinderätin Marcela Duftner.



Die Salzburger Frauen haben sich die Nacht erobert und gezeigt, dass ihnen sowohl die Nacht als auch die Stadt gehören.



Die One-Billion-Rising-Kundgebung vor dem Parlament war auch heuer wieder ein Riesenerfolg. Über 400 Menschen haben teilgenommen.



Tanzen, für einen Augenblick Freiheit verspüren, alles um sich herum vergessen und im öffentlichen Raum damit ein Zeichen setzen: Das ist das Ziel der getanzten Protestveranstaltung One Billion Rising, an der sich auch die Stadt St. Pölten jährlich beteiligt.



Am Neuen Platz vor dem Klagenfurter Rathaus setzten viele Frauen gemeinsam mit Stadträtin Ruth Feistritzer, dem Mädchenzentrum Klagenfurt und dem Büro für Frauen, Chancengleichheit und Generationen ein eindrucksvolles Zeichen für Gerechtigkeit für Überlebende von geschlechtsspezifischer Gewalt und die Verurteilung der Täter.



In Linz beteiligten sich Schülerinnen der Volksschule 28, der NMS 17 und 18 sowie der „Schule für dich und mich“ (ASO 6) mit einem Tanzflashmob an der Aktion. Die Schülerinnen bekundeten ihre Solidarität. „Ich bin begeistert, mit wie viel Kraft und Kreativität die Schülerinnen heute ihre klare Botschaft kundgetan haben: Der Gewalt an Frauen und Mädchen muss ein Ende gesetzt werden“, sagte Frauenstadträtin Mag.^a Eva Schobesberger.

LINZ ERHÄLT AUSZEICHNUNG FÜR VORBILDICHE GESUNDHEITSFÖRDERUNG BEI LEHRLINGEN

Die betriebliche Gesundheitsförderung der städtischen Lehrlinge ist vorbildlich. Das Programm für Motivation, Fitness, Ernährung und richtiges Verhalten der Stadt Linz wurde von einer unabhängigen ExpertInnenjury mit dem Gütesiegel für betriebliche Gesundheitsförderung ausgezeichnet. Das vom Österreichischen Netzwerk für Betriebliche Gesundheitsförderung vergebene Qualitätszertifikat wurde der Stadt Linz im Rahmen einer feierlichen Verleihung von VertreterInnen des Bundesministeriums für Gesundheit, des Fonds Gesundes Österreich sowie von VertreterInnen der Oberösterreichischen Gebietskrankenkasse überreicht.

Ausgezeichnet wurde die Stadt für ihr Engagement in den Bereichen Gesundheitsbewusstsein, Arbeitszufriedenheit, Motivation und Fitness der städtischen Lehrlinge. Das Programm der Landeshauptstadt beinhaltet zudem Maßnahmen zur aktiven Freizeitgestaltung und zum sozialen Umgang im beruflichen und privaten Umfeld.

Personalreferent Vizebürgermeister Christian Forsterleitner zeigte sich hocherfreut über die Anerkennung und betonte, wie wichtig es sei, bereits in der Ausbildung anzusetzen, um ArbeitnehmerInnen bereits im jugendlichen Alter wichtige Grundlagen für ihr späteres Berufsleben mitzugeben. „Körperliche Fitness, die richtige Ernährung und das richtige Verhalten stehen



Mag.^a Daniela Brandenberger (3. v. r.), Lehrlingsbeauftragte Katrin Kainz (Mitte) und Claudia Gratzl (3. v. l.) nahmen das vom Österreichischen Netzwerk für Betriebliche Gesundheitsförderung verliehene BGF-Gütesiegel der Stadt Linz für die betriebliche Gesundheitsförderung der Lehrlinge entgegen.

im Vordergrund. Unsere Lehrlingsausbilderinnen und -ausbilder leisten dabei hervorragende Arbeit. Wir haben dieses Programm im Juni 2015 gestartet, deshalb bin ich stolz darauf, dass wir diese Anerkennung bereits nach so kurzer Zeit erhalten haben“, so Forsterleitner.

STARTSCHUSS FÜR DIE „SAUBERSTE REGION ÖSTERREICHS 2017“

Die Umweltinitiative der ARA AG und Österreichs Wirtschaft „Reinwerfen statt Wegwerfen“ macht sich wieder auf die Suche nach der „Saubersten Region Österreichs“. Die Siegergemeinden der letzten Jahre waren Kirchham, Kufstein und Mödling. „Der Schlüssel zum Erfolg heißt Bewusstseinsbildung. Und diese setzt am besten schon auf regionaler Ebene an. Es freut mich deshalb ganz besonders, dass wir mit diesem Award allen Regionen,

Gemeinden, Bundesländern und Städten, die sich gegen das achtlose Wegwerfen von Abfällen in der Landschaft einsetzen, eine Bühne bieten können, unabhängig von ihrer Größe oder Einwohnerzahl“, so Werner Knausz, ARA-AG-Vorstand und „Reinwerfen statt Wegwerfen“-Mastermind.

Unter www.kommunalnet.at/sauberstereion können ab sofort offizielle VertreterInnen von Gemeinden, Städten, Bundesländern oder Tourismusregionen schnell, einfach und kostenlos Projekte einreichen, die sich durch besonderes Engagement für die Sauberkeit der Landschaft auszeichnen. Voraussetzung ist, dass die Projekte in den Jahren 2015 oder 2016 umgesetzt wurden oder aktuell laufen. Die Einreichfrist endet am 31. Mai 2017. Als Partner der Initiative sind auch dieses Jahr der Österreichische Gemeindebund, der Österreichische Städtebund und die Österreich Werbung an Bord.



Die Siegerregion erhält neben einer Ortstafel, die sie als „Sauberste Region Österreichs 2017“ auszeichnet, auch eine gesponserte Siegesfeier vor Ort.

ÖSTERREICHISCHE UMWELTECHNOLOGIE GOES CHINA

Was für Spittal an der Drau gut ist, ist offensichtlich auch für Nanjing mit seinen zwölf Millionen EinwohnerInnen gut. Es sind dies die stationären Greenbox-Feinstaubfilter der Better Air GmbH. In Spittal stehen siebzehn Stück Filter, in Nanjing bislang vier der Luftreinigungsgeräte sowie ein Indoor-Gerät.

Letzten Dezember machte sich Geschäftsführer Toni Kluge – über Vermittlung einer Salzburger Agentur – mit seiner Delegation auf den Weg nach China, um seine Luftreinigungsgeräte vorzustellen: Zwei der Filter wurden in einer Schule aufgestellt, einer im Schulhof und einer im Turnsaal.



Die Feinstaubbelastung konnte mit dem mitgebrachten Innengerät im Turnsaal von 480 Mikrogramm (μg) innerhalb von vier Stunden auf 170 μg reduziert werden. „Die Schülerinnen und Schüler applaudierten jedes Mal, wenn sich die Feinstaubbelastung um 10 μg verringerte“, so Toni Kluge.

Mittlerweile sind viele Bestellungen aus China bei Better Air eingetroffen. Die Filter für China sollen aus Kostengründen auch in China gefertigt werden, wobei teilweise österreichische Bauteile verwendet werden sollen. Im Fall eines Produktionshochlaufes soll allerdings der Standort Spittal ebenfalls ausgebaut werden, vorgesehen sind die ehemaligen Gabor-Hallen.

Kommunalforum Alpenraum: „Gemeindekooperationen nicht von oben verordnen“

Freiwilligkeit als wichtige Voraussetzung für funktionierende Zusammenarbeit – grenzüberschreitende Veranstaltung lockte Bürgermeister, Gemeinderäte und Amtsleiter aus Tirol, Südtirol und Bayern nach Kundl

Gemeindevertreter aus Österreich, Südtirol und Bayern informierten sich beim Kommunalforum Alpenraum in Kundl über die Erfolgsfaktoren erfolgreicher Gemeindekooperation. Eröffnet wurde die 5. Auflage des Forums im Lindner-Innovationszentrum von Landesrat Johannes Tratter und Hausherr Hermann Lindner. „Der Prozess muss von unten starten, z.B. mit Bürgerbeteiligung, aber nicht von oben verkündet werden“, erklärte Prof. Peter Filzmaier in seinem Vortrag. Kooperationen seien keine Allheilmittel, aber besser als Insellösungen. Filzmaier: „Wichtig ist, dass die Bürgermeister als glaubwürdige Kommunikatoren auftreten.“

Die angesprochenen Bürgermeister und Vertreter der Gemeindeverbände betonten in der Talkrunde beim Kommunalforum Alpenraum den

Stellenwert der freiwilligen Zusammenarbeit. „Die Aktivitäten müssen aus den Gemeinden heraus wachsen“, sagte Andreas Schatzer, Präsident des Südtiroler Gemeindenverbandes und warnte gleichzeitig davor, „Pseudodienste zusammenzulegen“. August Voit, Bürgermeister von Amerang und Vertreter des Bayerischen Gemeindetags, plädierte für sinnvolle Kooperationen, aber gleichzeitig dazu, nicht alles aus der Gemeindehand zu geben. „Man sollte den Gemeinden wieder mehr zutrauen“, betonte Voit. Mut zur Kooperation forderten auch Forum Land-Obmann Hermann Gahr und der Brixlegger Bürgermeister Rudolf Puecher.

Herausforderung Gesundheitssystem

Gerade im Gesundheitsbereich würden auf die Gemeinden enorme Aufgaben zukommen, waren sich die Experten einig. Eine Lösung seien Partnerschaften zwischen öffentlicher Hand und privaten Unternehmen, zeigte Gerlinde Rogatsch von der Humanocare, einem Unternehmen, das Betriebe für Pflege und Rehabilitation in ganz Österreich betreibt. „Das Ge-

sundheitswesen steht vor großen Herausforderungen – vom finanziellen Druck bis zur steigenden Anforderung an die Führung.“

Über das Kommunalforum Alpenraum

Das Kommunalforum Alpenraum ist eine Initiative des Tiroler Fahrzeugherstellers Lindner, Mitveranstalter ist das Tiroler Entsorgungunternehmen DAKA. Kooperationspartner sind die IKB, der Österreichische Gemeindebund, der Tiroler Gemeindeverband, der Südtiroler Gemeindenverband, Forum Land und der Bayerische Gemeindetag.

PROF. PETER FILZ-
MAIER HIELT DIE KEY-
NOTE



Foto: Lindner



Im Rahmen der „Urban Innovative Actions“-Initiative unterstützt die EU innovative Projekte zur Lösung von städtischen Herausforderungen. Das Wiener Projekt „CoRE“ ist eines von 17 SiegerInnenprojekten.

eskema/Photocase

„CoRE“ – WIEN BÜNDELT KOMPETENZEN IN FLÜCHTLINGSINTEGRATION

Im Rahmen der „Urban Innovative Actions“-Initiative rief die Europäische Kommission die Städte der Mitgliedstaaten der EU dazu auf, Initiativen zur Lösung von städtischen Herausforderungen einzureichen. Besonders innovative Pilotprojekte zur nachhaltigen Entwicklung von Städten in den Bereichen Arbeit, Migration und Integration, demografischer Wandel und Umwelt werden durch finanzielle Mittel der EU unterstützt.

Insgesamt wurden 378 solcher Projekte bei der Kommission eingereicht. Das Projekt „CoRE – Center of Refugee Empowerment“ ging als eines von 17 SiegerInnenprojekten hervor.

Ziel von „CoRE“ ist unter anderem die Errichtung eines „Hauses der Flüchtlingsintegration“, um möglichst viel Kompetenz zu diesem Thema an einem Ort zu bündeln und eine bestmögliche Integration ab Tag eins gewährleisten zu können. Dieses soll als Zusatzangebot zu den bereits bestehenden Strukturen und Plattformen bestehen und die Zusammenarbeit mit diesen suchen.

CoRE will den Flüchtlingen, unabhängig vom Ausgang ihrer

Asylverfahren, die Aufenthaltszeit in Wien wertvoll machen. Die Flüchtlinge selbst werden bei der Gestaltung und bei inhaltlichen Angeboten des Zentrums mitwirken. Ein leer stehendes Gebäude in Wien („Hardware“) soll unter Mitwirkung der Flüchtlinge umgebaut und ausgestattet werden. Dort sollen unterschiedliche inhaltliche Angebote („Software“) zur Verfügung gestellt werden, inklusive Bildungsangeboten und Bildungsberatung.

Es handelt sich um eine Initiative der MA 17 – Integration und Diversität, welche in Kooperation mit dem Fonds Soziales Wien, dem Wiener ArbeitnehmerInnen Förderungsfonds, der Wirtschaftagentur Wien sowie dem Wiener Stadtschulrat entwickelt wurde. Das Projekt wird zu 80 % aus Mitteln der EU und zu 20 % aus nationalen Mitteln finanziert. Die Laufzeit umfasst die Jahre 2016 bis 2020.

UIA – Urban Innovative Action: Ein zweiter Call läuft noch bis 14. April 2017.

Mehr Infos unter: <http://www.uia-initiative.eu>

INTERNATIONALE EXPERTINNEN DISKUTIEREN KOMMUNALE STRATEGIEN GEGEN HASS UND INTOLERANZ

Am 2. und 3. März hat das Europäische Forum für urbane Sicherheit (Efus) in Zusammenarbeit mit der Stadt Wien und dem Haus der Europäischen Union in Wien zu einem öffentlichen Seminar mit dem Thema „Prävention von vorurteilsmotivierter Gewalt auf der lokalen Ebene“ geladen. An den Podiumsdiskussionen mit RepräsentantInnen europäischer Städte, EU-Institutionen, Universitäten und zivilgesellschaftlicher Einrichtungen haben unter anderem eine Vertreterin der Wiener Antidiskriminierungsstelle sowie der Generalsekretär des Österreichischen Städtebundes, Dr. Thomas Weninger, teilgenommen. Teil des Programmes waren auch Studienbesuche bei Wiener Präventionsprojekten, wie etwa dem Menschenrechtsbüro der Stadt Wien. Dessen Leiterin DIⁱⁿ Shams Asadi sprach mit den Teilnehmenden über die Aufgaben des Menschenrechtsbüros und skizzierte die Entwicklung Wiens zur Menschenrechtsstadt. Im Anschluss gab es eine Diskussion, bei der näher auf das menschenrechtliche Engagement der Stadt Wien und zukünftige Herausforderungen eingegangen wurde. Insgesamt haben durch Vorurteile, Hass und Intoleranz motivierte Übergriffe in mehreren EU-Mitgliedstaaten zugenommen, so Efus. Die SeminarteilnehmerInnen waren sich in dem Punkt einig, dass gerade Kommunen eine wichtige Rolle in der Prävention



Emanuela Harris

Zum Thema „Städte gegen vorurteilsmotivierte Gewalt“ diskutierten (v. l. n. r.) Elizabeth Johnston (EFUS), Shams Asadi (Menschenrechtsbeauftragte, Stadt Wien), Giuditta Lembo (Stadträtin, Region Molise, Italien, unterstützt von ihrer Übersetzerin, 3. v. l.) und Thomas Weninger (Österreichischer Städtebund).

vorurteilsmotivierter Gewalt spielen. Durch präventive Maßnahmen lokaler Behörden könne ein gesellschaftliches Klima hergestellt werden, in dem Intoleranz, Hass und Gewalt keinen Platz finden.



Was Hoffnung gibt:

Städte und Gemeinden genießen das größte politische Vertrauen in diesem Staat

Der scheidende Präsident des Österreichischen Gemeindebundes, Helmut Mödlhammer, und der langjährige Städtebund-Präsident Michael Häupl im großen ÖGZ-Doppel-Interview.

Interview: Petra Stuibner

Herr Mödlhammer, Sie verabschieden sich nun nach 28 Jahren als Bürgermeister und nach 18 Jahren als Gemeindebundpräsident ins Privatleben.

Ihre politische Hauptecken in einem Satz?

Mödlhammer: Dankbarkeit für alles, das ich erleben und alles, was wir erreichen durften.

Zwei Drittel der österreichischen Bevölkerung leben in Städten, das Land leidet unter Landflucht. Wäre es nicht Ihre politische Aufgabe, hier für Ausgleich zu sorgen?

Mödlhammer: Das ist eine nationale Aufgabe. Der städtische und der ländliche Bereich haben hier immer versucht, eine Balance zu finden – das ist uns im Europavergleich noch relativ am besten gelungen.

Wenn man sich Italien, Frankreich, teils auch die Schweiz anschaut, gibt es Räume, die aufgegeben wurden. Das heißt nicht, dass es keinen Anlass zur Sorge gäbe. Ich habe viele Schreiben von Bürgermeistern bekommen, die Einrichtungen verlieren, etwa die Banken.

Vor allem Frauen verlassen das Land – warum?

Häupl: Generell gehen Menschen dorthin, wo sie glauben, dass sich ihre Hoffnungen am ehesten erfüllen – sei es, was Berufswünsche, sei es, was Lebensentwürfe betrifft. Ich bin ja eigentlich auch ein Landflüchtling, ich bin in einem 500-Einwohner-Dorf in Niederösterreich geboren. Ich bin dann mit dem Studium in Wien picken geblieben. Andere ziehen sehr bewusst dorthin, wo sie meinen, ihre Pläne verwirklichen zu können.

Aus Studien kennt man Hauptgründe für die Landflucht: Bildungschancen, ...

Mödlhammer: ... Arbeitsplätze ...

Häupl: ... auch Lebensqualität, leistbarer Wohnraum nicht nur für Gebildete und Wohlhabende. Wir haben 280.000 Pendler, die täglich nach Wien kommen. Ich sehe das nicht nur negativ. Das bedeutet ja auch, dass das Umland von großen Städten wie Wien mit hoher Gravitationskraft erhalten bleibt. Hier geht es um Gesellschaftsstrukturen, das sind Kultur- und Ortsverschönerungsvereine, freiwillige Feuerwehr ...

Staat und Steuerzahler pumpen nicht gerade wenig Geld in den ländlichen Raum. Wäre es nicht besser, alle Agrar-, Struktur- und sonstigen Förderungen zu kappen und stattdessen in Bildung und Arbeitsplätze zu investieren?

Mödlhammer: Ein revolutionärer Vorschlag! Im Ernst: Ich kann hier nicht für den Bauernbund sprechen, aber es geht ja auch um die Pflege der Landschaft. Dafür braucht es die Bauern, und das wird nicht ohne Förderung gehen. Es gibt aber einen Hoffnungsschimmer für den ländlichen Raum: Die Menschen sehnen sich nach Lebensmitteln aus ihrer Region. Diesen Trend muss man verstärken.

So könnte man Arbeitsplätze schaffen?

Mödlhammer: So ist es. Man muss Nischen finden, wo man sich in der Landwirtschaft nicht in Konkurrenz zur europäischen Massenproduktion bringt, sondern ein Alleinstellungsmerkmal hat. Da gibt es durchaus Vorbilder, etwa die steirische Vulkanlandschaft oder das oberösterreichisch-niederösterreichische Mohnland. Das sind Lichtblicke, die muss man verstärken, danach haben die Menschen Sehnsucht.

Wien hat ein Problem mit seinem Speckgürtel: tägliche Staus in und aus der Stadt, riesige Einkaufszentren am Stadtrand, riesige Einfamilienhaus-Siedlungen ohne Anbindungen an den öffentlichen Verkehr ... Sollte man die Stadtplanung nicht auf das Umland ausdehnen?

Häupl: Es gibt die Planungsgemeinschaft Ost bereits. Natürlich kann man darüber reden, ob man die nicht noch verstärkt, ihr

auch mehr Entscheidungskompetenz zuweist. Mir gefällt es auch nicht besonders gut, dass südlich von Wien die Betriebsansiedlungen funktionieren und auf der Wiener Stadtseite sind wogende Ährenfelder. Bei aller tiefen Liebe zu den Wiener Bauern: Das scheint mir in der Form verkehrt zu laufen. Auf der anderen Seite muss man auch sehen: Solange die derzeitige Struktur der Kommunalsteuer so ist, wie sie ist, sind wir alle Konkurrenten.

Aber ist das nicht kontraproduktiv?

Häupl: Ja und nein. Einerseits schon, weil man viel mehr Synergieeffekte erzielen könnte, aber andererseits werde ich ganz sicher nicht eine der letzten direkten Einnahmequellen der Gemeinden in Frage stellen.

Mödlhammer: Es gibt ja nur die Grundsteuer und die Kommunalsteuer, da sind die Gestaltungsspielräume sehr begrenzt. Wir haben jetzt bei den Finanzausgleichsverhandlungen erstmals festgelegt, dass Zusammenarbeit gefördert wird. Bei den Bedarfszuweisungen, den Ausgleichszahlungen für die strukturschwächeren Gemeinden, wird ein Teil für Zusammenarbeit reserviert. Das ist ein entscheidender Punkt, wir wollen keinen Fleckerlteppich, wo jeder Ort um „seinen“ Betrieb kämpft. Anreize sind uns sehr wichtig, aber das darf auch nicht dazu führen, dass sich die eine Gemeinde zurücklehnt und sagt, ich nehme das Geld und brauche keinen Betrieb, und die Nachbargemeinde hat dann den Schmutz, den Lärm und den Verkehr.

Ist das Rheintal in Vorarlberg diesbezüglich Vorbildregion?

Mödlhammer: Da gibt es einige Vorbilder. Obwohl auch der Bregenzer Bürgermeister in den Finanzausgleichsverhandlungen nicht ganz glücklich schien mit Aufgaben- und Finanzverteilung im Rheintal. Konkurrenz gibt es überall. Der Raum in Österreich ist begrenzt: Nicht jede Gemeinde kann alles sein. Die einen sind ideal für Tourismus, die anderen ideal gelegen für Industriebetriebe, die dritten für Verwaltung. Da ist es gut, wenn man kooperiert, da ist schon einiges im Gange, etwa in der Steiermark oder in Oberösterreich – aber das dauert alles seine Zeit.

Häupl: In der Großstadt haben wir all das gleichzeitig. Der Tourismus boomt, mit Zuwachsraten von 7 Prozent pro Jahr haben wir hier schon fast chinesische Verhältnisse. 51 Prozent aller Auslandsinvestitionen passieren in Wien, täglich pendeln rund 280.000 Menschen zum Arbeiten hierher. In Wien leben mehr Studierende als in Berlin, die Kultur hat große Anziehungskraft.



Christian Fischer

Helmut Mödlhammer, Jahrgang 1951, arbeitete jahrelang als Journalist, bevor er in die Politik ging: Zunächst war er Gemeinderat und anschließend (seit 1986) Bürgermeister seiner Heimatgemeinde Hallwang. Seit 1999 ist er Präsident des Österreichischen Gemeindebundes. 2014 trat er als Bürgermeister nicht mehr zur Wahl an, mit 29. März 2017 verabschiedete er sich auch als Gemeindebundpräsident in den politischen Ruhestand.

Und jetzt reden wir noch nicht davon, was sich Samstagnacht hier abspielt, wer aller kommt, um das Nachtleben hier zu genießen. Wir haben hier, etwa im Vergleich zu deutschen Städten, die Chancen des EU-Beitritts enorm genutzt, schon vor der EU-Erweiterung. Es ist uns gelungen, aus dem Blinddarm der westlichen Demokratie eine boomende Region zu machen.

Sie sind ja auch Landeshauptmann.

Wenn die kommunale Ebene durch den EU-Beitritt so bedeutend geworden ist – wozu braucht es dann noch Bundesländer und Landeshauptleute?

Häupl: Du meine Güte. Ich bin durchaus ein traditionsbewusster Mensch! Ich kenne diese Diskussionen, und sie haben zum Teil auch ihre Berechtigung. Ich war immer für ein Mehr an Europa, allerdings auch ein Mehr an regionaler Bedeutung. Die EU soll sich bitte nicht um jeden Schmarren kümmern, sondern besser um so wesentliche Dinge wie eine Harmonisierung der Wirtschaftssteuern. Die Regionen stellen die gesamte Diversität dieses Kontinents dar, wie es auch Jeremy Rifkin so schön beschrieben hat. Für mich ist weniger die Frage, wie notwendig sind Länder, sondern eher, wozu braucht es eine Bundesregierung?

Mödlhammer: Aus Umfragen wissen wir, die Bürger sehen sich zuallererst als Gemeindebürger. Dann aber als Landesbürger, an dritter Stelle erst als Österreicher und an vierter als Europäer. Historisch muss man auch sagen: Die Republik ist von den Bundesländern gegründet worden – und es ist auch gut so. Ein Vorarlberger ist von der Mentalität her ganz anders als ein Burgenländer.

Die Bürgermeisterinnenquote in Österreich beträgt magere 7,5 Prozent. Warum ist Kommunalpolitik immer noch Männersache?

Mödlhammer: Das stimmt ja nicht ganz. Gemeindepolitik an sich ist schon auch Frauensache. In den Gemeinderäten haben wir 30 Prozent Frauen. Ein Problem haben wir auf der ersten Ebene ...

... also gläserne Decke?

Mödlhammer: Ja, der Sprung von der zweiten Ebene auf die erste ist das Problem. Wir überlegen ständig, was wir da noch tun könnten. Als ich angefangen habe, gab es 39 Bürgermeisterinnen, jetzt haben wir knapp 160 – wenn das so weitergeht, brauchen wir noch lange für den Gleichstand. Aber die Frauen

zu finden, die sich diese Funktion zutrauen und sich das auch antun wollen, ist sehr schwierig. Auch die Vereinbarkeit dieser Funktion mit Beruf und Familie ist bei Frauen ein großes Thema. Die Bürgermeisterinnen sind meistens in einem Alter, wo die Kinder schon erwachsen sind und wo man vom Einkommen her auch nicht darauf angewiesen ist, denn Bürgermeister-Gehälter sind zumeist sehr niedrig.

Das soll Frauen abschrecken?

Kaum zu glauben, wo sie nachweislich das Gros unbezahlter Arbeit leisten ...

Mödlhammer: ... das ist auch nicht der Hauptgrund. Eher die Verantwortung, die man hat. Bürgermeister ist ein heikler Job. Man ist nicht immun, ganz auf sich allein gestellt und man kann auch bei Fehlentscheidungen vor Gericht landen – das nimmt immer mehr zu. Man hat über so viele Dinge zu entscheiden, wo man dann die Letztverantwortung trägt – etwa als Baubehörde, in allen Fragen der Sicherheit, bei Veranstaltungen. Da gibt es viele Probleme, von der Schaumparty bis zum Skirennen. Bürgermeister schleppen einen riesigen Rucksack an Haftungen und rechtlichen Verantwortlichkeiten, die es in keiner anderen politischen Funktion gibt.

Häupl: Als Wiener Bürgermeister kann ich die Frage nach den Frauen in der Politik mit einiger Gelassenheit sehen, als Städtebundpräsident nicht. Wir haben ein ganz ähnlich gelagertes Problem in den Städten. Der Schritt vom Stadtsenat zum Bürgermeister ist auch hier ein Problem.



Christian Fischer

Michael Häupl, geboren 1949, ist studierter Biologe. Er kam über die Arbeit in der Österreichischen Hochschülerschaft in die Politik. 1983 kam er als Abgeordneter in den Wiener Landtag und Gemeinderat, seit 1994 ist er Bürgermeister von Wien. In dieser Funktion wurde er von den Delegierten des Österreichischen Städtetages 1995 zum Präsidenten des Österreichischen Städtebundes gewählt.

Die Flüchtlingskrise hat das Land in den vergangenen zwei Jahren stark beschäftigt. Gemeinden haben lange keine Flüchtlinge aufgenommen, große Städte, wie etwa Wien, haben die Hauptlast geschultert. Hat die Flüchtlingskrise Städte und Gemeinden entzweit?

Mödlhammer: Im Gegenteil, wir haben einander gut ergänzt. Kleine Gemeinden haben ja nicht aus Jux und Tollerei Flüchtlinge nicht aufgenommen. Erst als es gelang, kleinere Unterbringungseinheiten zu schaffen, waren wir erfolgreich. Innerhalb eines Jahres haben wir die Unterbringungsquote der Gemeinden von einem Drittel auf zwei Drittel angehoben. Dass sich Gemeinden mit 500 Einwohnern gegen ein Haus mit 150 bis 200 Flüchtlingen gewehrt haben, verstehe ich – so ist Integration nicht möglich. Das geht nur in überschaubaren Verhältnissen.

Häupl: Ich sehe das ähnlich. Ich habe die Gemeinden zu einem erheblichen Anteil in Schutz genommen, weil sie großteils auch im Stich gelassen wurden. Wenn man in einer 2000-Einwohner-Gemeinde 200 Menschen unterbringen will, hat man ein Thema. So geht das einfach nicht. Es war schrecklich schwierig, im Innenministerium durchzusetzen, dass man hier zu einer vernünftigen Lösung kommt. Die gutwilligsten Bürgermeister waren bereit zu tun, was sie können. Aber man hat ihnen nur Probleme bereitet.

Meinen Sie die Quote oder das Durchgriffsrecht?

Häupl: Das Durchgriffsrecht konnte man sowieso nicht ernst nehmen.

Mödlhammer: Das war so unnötig wie ein Kropf.

Häupl: Es war lange tabu, über eine vernünftige Aufteilung in kleinen Quartieren zu reden. Über zwei Drittel aller Flüchtlinge, die in Wien untergebracht sind, leben in Privatquartieren und nicht in einer städtischen Einrichtung. In städtischen Einrichtungen, wie etwa einem aufgelassenen Pensionistenheim in Ottakring, sind 200 unbegleitete Mädchen sowie Frauen mit Kindern. Wir haben das gut vorbereitet, die Flüchtlinge werden vom Samariterbund betreut. Und es gibt überhaupt keinen Wirbel deswegen. Wenn Sie das Integrationsbarometer ansehen, bemerken Sie, dass der Umgang mit Flüchtlingen deutlich entspannter ist, anders als beim Thema Muslime. Insgesamt denke ich: Wir verkaufen unsere Integrationsleistungen viel zu wenig selbstbewusst, und wir gehen umgekehrt zu wenig selbstkritisch mit Fehlern um, die wir gemacht haben.

Beschäftigt hat die Gemeinden auch die Finanzkrise: Warum wollten Sie nach dem Aufkommen der Spekulationsverluste von einigen Gemeinden keine Ausweitung der Prüfkompetenzen für den Rechnungshof?

Mödlhammer: Ich war immer für eine Prüfkompetenz, nicht für vier Prüfebene gleichzeitig. Wenn sich dann vier Institutionen in einer Kleingemeinde die Klinke in die Hand geben wegen jeden Fassls Bier, dann finde ich das lächerlich.

Was muss ein Gemeindebundpräsident können?

Mödlhammer: Er braucht ein riesiges Herz für die Gemeinden und muss deren unterschiedliche Vorstellungen bündeln. Und er muss Partner suchen, um diese Interessen dann auch durchzusetzen. Wenn man unser Stärkeverhältnis bei Finanzausgleichsverhandlungen ansieht, sind wir ein Sechstel. Da kriegt man nie eine Mehrheit, wenn man keine Partner findet. Das zu schaffen ist entscheidend.

Häupl: Plus: Man braucht entsetzlich viel Geduld.

Sie beide haben eine ähnlich lange politische Vita. Was war Ihre größte Enttäuschung und worauf sind Sie stolz?

Häupl: Zweiteres ist relativ leicht zu beantworten. Stolz bin ich darauf, wie Städte und Gemeinden den EU-Beitritt gemeistert haben. Bundesregierungen neigen dazu, auf die Interessen der Kommunen zu vergessen. Das Subsidiaritätsprinzip im Acquis Communautaire der Union war ausschließlich die Arbeit und das Verdienst der europäischen Kommunalverbände. Die zweite große Herausforderung, die wir gemeistert haben, war die Wirtschaftskrise 2008. Das hat uns in den Euro-Ländern besonders getroffen, weil wir mit den Maastricht-Kriterien mit einer Wirtschaftsordnung zu leben hatten, die in ganz anderen Zeiten erarbeitet worden war. Da stand die Stabilität öffentlicher Haushalte im Vordergrund – nicht zu Unrecht. Heute ist aber die Investitionskraft der öffentlichen Haushalte entscheidend. Ich war nie für schrankenloses Geldausgeben. Aber das nachhaltige Investieren in Bildung, Gesundheit, Infrastruktur muss man machen dürfen, weil es das Dreifache an privaten Investitionen nach sich zieht. Das bringt Wirtschaftswachstum und damit den Arbeitsmarkt in Ordnung. Das ist eine zentrale Zukunftsfrage – und wir brauchen eben nachhaltige Lösungen.

Mödlhammer: Ich beginne mit der Enttäuschung. Uns ist nicht gelungen, eine vernünftige Aufgabenreform in dieser Republik zu realisieren. Das war immer mein Traum: Wir brauchen nicht 15 Stellen, die für Kinderbetreuung zuständig sind. Da wäre unglaublich viel Geld und Effizienz drinnen. Das Positive ist, dass diese Gemeinden europaweit Vorbild sind, auch, was das Durchstehen der Wirtschaftskrise betrifft. Wir erwirtschaften Überschüsse, bauen Schulden ab. Und die Gemeinden haben das höchste politische Vertrauen in diesem Staat, vor allem bei den jungen Menschen. Das ist meine größte Freude.



„Guggi“, wie ihn die KlagenfurterInnen nannten, lenkte 24 Jahre lang die Geschicke der Kärntner Landeshauptstadt. Er verstarb im Alter von 98 Jahren.

KLAGENFURTER ALTBÜRGERMEISTER GUGGENBERGER VERSTORBEN

Am 22. Feber ist Klagenfurts legendärer Langzeit-Bürgermeister Leopold Guggenberger im Alter von 98 Jahren verstorben. Der ÖVP-Politiker stand 24 Jahre lang, von 1973 bis 1997, an der Spitze der Kärntner Landeshauptstadt. Leopold Guggenberger wurde am 8. September 1918 in Niederösterreich geboren und besuchte das Schottengymnasium in Wien. Von 1936 bis 1942 studierte er Rechtswissenschaften und schloss mit dem Titel „Referendar“ ab. Während des Zweiten Weltkrieges bekleidete er die Position des Oberstleutnants. Sein Ziel sei es gewesen, „keinen der mir unterstellten 800 Soldaten Hitler zu opfern“, wie er 2011 erzählte. Nach Kriegsende war Guggenberger in der Gewerkschaft öffentlich Bediensteter sowie als Personalvertreter beim Amt der Kärntner Landesregierung tätig. Nach einer vierjährigen Tätigkeit als Abgeordneter zum Nationalrat wurde Guggenberger bei den Kommunalwahlen 1973 zum Bürgermeister von Klagenfurt gewählt, was er beinahe ein Vierteljahr-

hundert blieb. Im Jahr 1997 legte Guggenberger – im Alter von 78 Jahren – sein Amt nieder.

In seiner Amtszeit kam es zum Ausbau von Schulen und Kindergärten, zum Bau der Autobahnumfahrung von Klagenfurt und der Neuen Stadtgalerie. Zudem schloss „Guggi“, wie er in Klagenfurt genannt wurde, zahlreiche Städtepartnerschaften.

Leopold Guggenberger war Mitglied in der Geschäftsleitung und im Hauptausschuss des Österreichischen Städtebundes sowie viele Jahre in der Landesgruppe Kärnten des Österreichischen Städtebundes tätig.

Bereits im Jahr 1993 wurde er für seine Verdienste mit dem Goldenen Ehrenzeichen der Republik Österreich geehrt. Auch der Österreichische Städtebund verlieh ihm die Ehrenmitgliedschaft.

Gemeinsam mit seiner ersten Frau, die 1979 bei einem Verkehrsunfall ums Leben kam, hatte er acht Kinder. Mit seiner zweiten Frau lebte er in Klagenfurt.

ÖFB-FRAUEN FAHREN ZUR EM IN DEN NIEDERLANDEN

Erstmals ist es dem österreichischen Frauen-Nationalteam gelungen, sich für ein Großereignis zu qualifizieren. Die Mannschaft von Trainer Dominik Thalhammer konnte in der Qualifikationsgruppe 8 den zweiten Platz hinter Vizeuropameister Norwegen belegen und sicherte sich damit das Ticket für die Endrunde in den Niederlanden. Ausschlaggebend für die Qualifikation war die beeindruckende Konstanz des ÖFB-Teams. In den letzten 22 Spielen gab es nur eine Niederlage und 16 Siege. Österreichs Fußballfrauen bekommen es nun in den Niederlanden mit Frankreich, Island und der Schweiz zu tun. Vor allem die Französinnen zählen zu den großen Mitfavoritinnen auf den EM-Titel.



Die großen Erfolge des A-Teams sind vor allem auf die gute Jugendarbeit der letzten Jahre zurückzuführen. So konnten auch die U19- und U17-Auswahlen bereits auf internationaler Ebene aufzeigen. Erfolgstrainer Thalhammer lobt diesbezüglich vor allem das Kompetenzzentrum St. Pölten, macht jedoch auch auf die mangelnde Breite im internationalen Vergleich aufmerksam. ÖFB-Sportdirektor Willi Rutensteiner würde sich ein größeres Engagement der Bundesligavereine der Männer wünschen. So haben beispielsweise beide Wiener Großclubs keine Frauenmannschaft.

In der geschafften EM-Qualifikation sieht der ÖFB-Sportdirektor einen möglichen Anschubfaktor. „Ich hoffe, dass es ein Turbo ist, dass dieser Erfolg im Sinne des Frauenfußballs genutzt werden kann und dass die Mädchen vielleicht auch Vorbilder und Stars bekommen“, so Rutensteiner.

Erstmals ist es dem österreichischen Frauen-Nationalteam gelungen, sich für ein Großereignis zu qualifizieren. Ein 0:0 in Wales im letzten Gruppenspiel reichte aus, um den zweiten Gruppenplatz zu fixieren. Die Europameisterschaft in den Niederlanden startet am 16. Juli.

MAZZUCATO GRÜNDET INSTITUTE FOR INNOVATION AND PUBLIC PURPOSE

Die renommierte Ökonomeprofessorin Mariana Mazzucato wechselt von der Universität Sussex nach London ans University College (UCL), um dort ein neues „Institute for Innovation and Public Purpose“ zu gründen.

Mazzucato war Festrednerin am 65. Städtetag in Wien 2015, wo sie über die Rolle des Staates im Zusammenhang mit Innovation und Wachstum referierte. Ihre These, nur der Staat sichere wirtschaftlichen Fortschritt, sorgte international für Aufsehen. Auch an ihrem neuen Arbeitsplatz wird sich Mazzucato ihrem bisherigen Forschungsschwerpunkt widmen. Nämlich wie der Staat ökonomisches Wachstum nicht nur generieren kann, sondern vielmehr auch, wie ein solches zum Wohle der Gesellschaft gesteuert werden kann. Unter anderem forscht Mazzucato in den Bereichen Gesundheit, Energie, Weltraum und Öffentliche Finanzen.

Mehr zur spannenden Arbeit Mazzucatos ist in ihrem neuen Buch „The Value of Everything“ nachzulesen, das noch dieses Jahr erscheinen soll. Ihr im Jahr 2013 veröffentlichtes Buch „The Entrepreneurial State: debunking public vs. private sector myths“ wurde von der Financial Times mit der Auszeichnung „Buch des Jahres“ geehrt.

Mehr Infos unter: <http://marianamazzucato.com/>



Mariana Mazzucato trat am 65. Städtetag in Wien als Festrednerin auf. Ihre Thesen sorgen international für großes Aufsehen.



Bundespräsident Alexander Van der Bellen und Justizkommissarin Vera Jourova würdigten den hohen Stellenwert der EU-Menschenrechtsagentur in derzeit schwierigen Zeiten. Im Symposium wurde die Frage gestellt: „Stehen wir einer Grundrechtskrise in der EU gegenüber?“.

EU-GRUNDRECHTEAGENTUR FEIERT ZEHNJAHRESJUBILÄUM

Am 1. März 2007 nahm die EU-Agentur für Grundrechte mit Sitz in Wien ihre Arbeit auf. Die Geburtstagsfeier im Haus der Europäischen Union im 1. Wiener Gemeindebezirk sollte jedoch gar keine sein, wie der Direktor der Agentur, Michael O’Flaherty, dort mitteilte. Zu feiern sei ihm nicht zumute, bei alledem, was falsch läuft da draußen. Auch Bundespräsident Alexander Van der Bellen fand anlässlich des Festaktes mahnende Worte: „Es scheint, dass dies nicht die Zeit der Menschenrechte ist.“ Der Bundespräsident betonte jedoch zugleich den großen und unverzichtbaren Stellenwert der im Jahr 2007 geschaffenen Agentur.

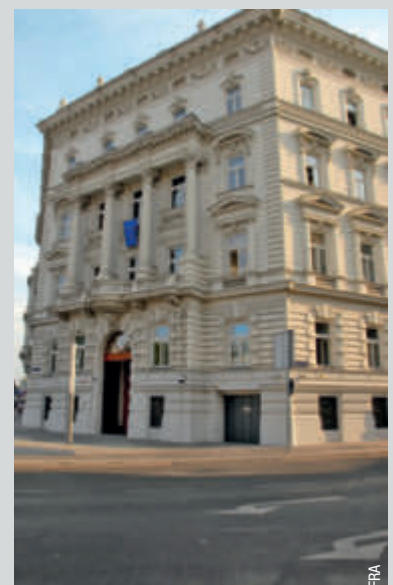
Am Nachmittag beschäftigte man sich auf der „Geburtstagsfeier“ im Rahmen eines Symposiums mit der Frage: „Stehen wir einer Grundrechtskrise in der EU gegenüber?“ Der Tenor der Veranstaltung war ein einheitlicher. Sämtliche RednerInnen kritisierten derzeitige Entwicklungen und populistische Tendenzen scharf. Der österreichische Menschenrechtsexperte Dr. Manfred Nowak sah derartige Tendenzen als „die größte Herausforderung für die Demokratie und die Rechtsstaatlichkeit seit dem Zweiten Weltkrieg“. Auch der frühere EU-Vizekommissionspräsident Franco Frattini, in dessen Amtszeit als Justizkommissar die EU-Grundrechteagentur gegründet wurde, kritisierte protektionistische, egoistische und gelegentlich auch nationalistische Reaktionen mancher Mitgliedstaaten im Hinblick auf Wirtschafts- und Flüchtlingskrisen. Die derzeitige EU-Justizkommissarin Vera Jourova schloss sich dem an. Sie sah im gegenwärtigen Klima „die Gelegenheit für nationalistische Führer, die jetzt Hymnen auf eine Vergangenheit singen, die es nie gab – und Versprechungen auf eine Zukunft, die es nie geben wird“.

Tätigkeitsbereich der Grundrechteagentur

Hauptaufgabe der EU-Grundrechteagentur ist die Beratung des Europäischen Parlaments, der Kommission und des Rates in

Grundrechtsfragen. Zudem haben alle EU-Mitgliedstaaten die Möglichkeit, sich in Fragen der Grund- und Menschenrechte an die Agentur zu wenden. Die Grundrechteagentur deckt das gesamte Spektrum der in Europa relevanten Grundrechte ab. Hier sind vor allem die Europäische Menschenrechtskonvention (EMRK), die EU-Grundrechtecharta und die gemeinsamen Verfassungstraditionen der Mitgliedstaaten zu nennen. Die Agentur arbeitet zudem intensiv mit Menschenrechtsorganisationen außerhalb der EU – wie dem Europarat – zusammen.

Weitere Informationen über die EU-Grundrechteagentur sowie über vergangene und bevorstehende Veranstaltungen sind der Homepage der Agentur zu entnehmen: fra.europa.eu.



Die EU-Grundrechteagentur hat ihren Sitz am Schwarzenbergplatz in Wien. Ihre Hauptaufgabe ist die Beratung von EU-Organen und Mitgliedstaaten in Grundrechtsfragen.



Bericht zur Tagung vom 26. 1. 2017

Onlinehandel – Entwicklungen, Auswirkungen, Strategien

Am 26. 1. 2017 veranstaltete der Österreichische Städtebund gemeinsam mit der Stadt Wien, der Wiener Arbeiterkammer und der Wiener Wirtschaftskammer eine Tagung zum Thema „Onlinehandel Entwicklungen, Auswirkungen, Strategien“. Dabei wurden bereits merkbare Effekte im Bereich der Stadtentwicklung und der Handelslandschaft, aber auch im Hinblick auf die Zukunft der Beschäftigung dargestellt und mit den Teilnehmenden breit diskutiert. Arbeitsgruppen am Nachmittag dienten der Erarbeitung gemeinsamer Handlungsansätze.

DIⁱⁿ Stephanie Schwer, Österreichischer Städtebund

Der Ausgangspunkt für die Veranstaltung war eine aktuelle Studie des Deutschen Instituts für Urbanistik (DIFU) zu räumlichen Auswirkungen des Onlinehandels. Die wichtigsten Ergebnisse dieser Studie wurden von der Studienautorin – Dr.ⁱⁿ Beate Hollbach-Grömig – bei der Fachtagung auch in Form einer Keynote vorgestellt (einen umfassenden Bericht dazu finden Sie ebenfalls in dieser Ausgabe der ÖGZ).

Danach erfolgten Kurzpräsentationen zu bereits gesetzten Aktivitäten (bis auf den Beitrag von Christian Bartik finden Sie einen Artikel zu jedem Thema ebenfalls in diesem Heft):

- Wiener Strategien der City-Logistik
Angelika Winkler, MA 18, Stadt Wien
- Logistik Wien Niederösterreich 2030
Davor Sertic, Wiener Wirtschaftskammer, Sparte Transport und Verkehr
- City-Logistik-Strategien des Wiener Hafens
Peter Rojko, Wiener Hafen
- Wiener E-Commerce-Plattform
Christian Bartik, Wirtschaftsagentur
- Onlineplattform „shöpping“
Gerald Gregori, Post Logistik Services
- Szenarien Handel 2025
Rainer Trefelik, Wiener Wirtschaftskammer, Sparte Handel

Die wichtigsten Ergebnisse der DIFU-Studie zu den räumlichen Auswirkungen des Onlinehandels können keine/-n StadtplanerIn „kalt“ lassen:

- Fast jedes 10. Geschäft ist bis 2020 von Schließung bedroht (Onlinehandel und Bevölkerungsrückgang als wichtigste Treiber)
- Auswirkungen zwischen den Städtetypen sind unterschiedlich (Großstädte und periphere Kleinstädte können länger widerstehen, gravierende Umbrüche für Kleinstädte im ländlichen Raum)
- Steigende Leerstände in B-Lagen über alle Städtetypen
- Entwicklung der Umsätze wirkt sich nicht mehr unmittelbar auf die Handelsflächenentwicklung aus
- „Nicht jedes Zentrum wird überleben“

Dementsprechend rege und emotional erfolgten danach die Diskussionen im Penal-Gespräch, an dem der Wiener

Planungsdirektor Thomas Madreiter, der Generalsekretär des Österreichischen Städtebundes, Thomas Weninger, Thomas Ritt, der Leiter der Abteilung Kommunalpolitik, und Rainer Trefelik, Spartenobmann für den Wiener Handel, teilnahmen. Thomas Ritt (AK Wien, Leiter der Abteilung Kommunalpolitik) verwies auf die negativen Auswirkungen des Onlinehandels, die politisch behandelt werden müssten (Zerstörung belebter Viertel, Anstieg des Lieferverkehrs, Veränderungen und Dequalifizierung bei Arbeitsverhältnissen in Logistik und Handel). Gerade die Frage der Steuergerechtigkeit für Onlinehandel und stationären Handel wäre hierbei auf EU-Ebene zu lösen. Schließlich kommt es zu Wettbewerbsverzerrungen, wenn die Gewinne von Onlineanbietern an Wahl-Standorten versteuert werden können. Als zusätzliches Problem wird die „Digital Divide“ genannt: Darunter wird das Phänomen subsummiert, dass manche Waren oder Dienstleistungen fast nur mehr online bestellt werden können. Das ist ein Problem für jene, die nicht online einkaufen können oder wollen.

Thomas Ritt verweist weiters darauf, dass flexible Öffnungszeiten nicht unbedingt eine Maßnahme zur Verringerung des Onlinehandels sind, wie die Beispiele England und USA zeigen.

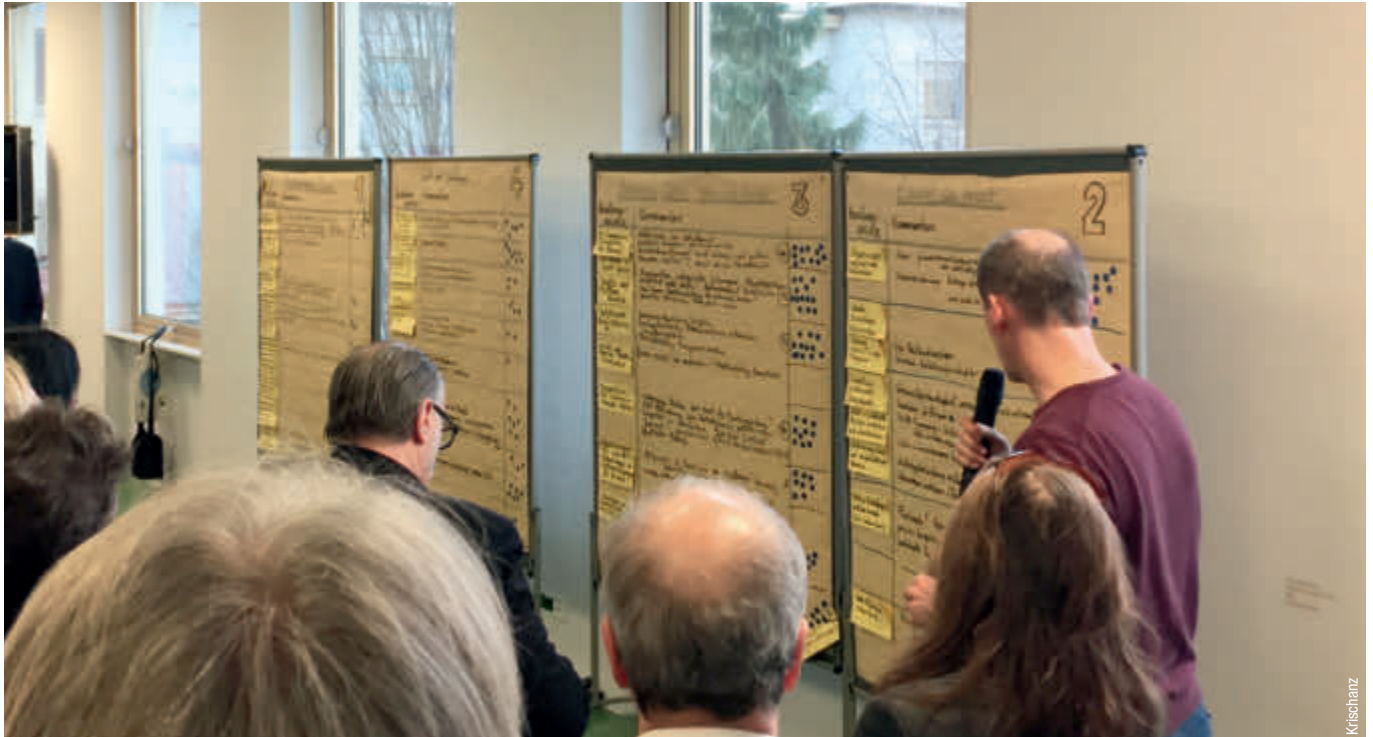
Thomas Madreiter, Planungsdirektor der Stadt Wien, möchte, dass die Stadt-

planung eine „Kontaminierung“ des öffentlichen Raumes mit Abholboxen nicht zulässt. Eine Mindestforderung wären hier z. B. betreiberunabhängige Boxen. Auch sprach er mit der Standortsteuerung des großflächigen Einzelhandels ein Kernthema der Stadtplanung an. Derzeit wird in Kooperation mit Sozialpartnern ein neues Betriebsflächenkonzept für Wien entwickelt, u. a., um Betriebsflächen für produzierende Betriebe zur Verfügung zu stellen. Außerdem wird in Kürze mit den Bearbeitungen zu einem Wiener Zentrenkonzept gestartet, welches von entsprechenden Zielsetzungen des STEP 2025 zur polyzentralen Stadt abgeleitet wurde. Wichtig bei der Unterstützung des stationären Handels sind Maßnahmen zur Attraktivierung des öffentlichen Raums, optimale Mobilitätslösungen sowie die Ermöglichung, unterschiedliche Gewerbe (z. B. Buchhandel + Café) miteinander zu kombinieren.

Es braucht ein produktives Miteinander

Rainer Trefelik (WKW, Spartenobmann Wiener Handel) forderte ein produktives Miteinander von stationärem Handel und Onlinehandel. Im Bereich der Logistik ist mehr Kooperation gefragt, so gibt es beispielsweise bei den Einkaufsstrassen Überlegungen zur gemeinsamen Zustellung mit Fahrrädern etc. Die Grundvorausset-





zung für Aktivitäten besteht darin, dass alle im Handel Tätigen über den Tellerand des eigenen Betriebes schauen müssen. Die HändlerInnen müssen bereit sein, mehr gemeinsam zu machen.

Thomas Weninger strich die Verantwortung der mündigen KonsumentInnen in dieser Frage heraus: So braucht es ein Bewusstsein für den entsprechenden Umgang mit Technologie und für das richtige Einkaufsverhalten. Der/die KonsumentIn trifft Entscheidungen, die immer auch den Handel und die Wirtschaft beeinflussen. Weiters verwies Thomas Weninger auf das „Wissensnetzwerk Innenstadt“ des Städtebundes, das derzeit ca. 40 Städte in Fragen der Innenstadtentwicklung miteinander vernetzt und durch Fachveranstaltungen unterstützt. Auch verwies Thomas Weninger auf einen Arbeitskreis beim Städtetag 2017 in Zell am See, der am 18. 5. zum Thema „Innenstadtentwicklung in Zeiten von Amazon, Zalando und Co.“ von 9 bis 16:30 in der Wirtschaftskammer Salzburg tagen wird.

Am Nachmittag wurden in vier thematischen Workshops Handlungsansätze zum Umgang mit dem Onlinehandel definiert.

Workshop 1 Handlungsebene Raum

ImpulsgeberInnen:

- Kurt Mittringer, MA 18, Stadt Wien
- Beate Hollbach-Grömig, DIFU, Deutsches Institut für Urbanistik

Handlungsansätze (gewichtet)

- Erarbeitung und konsequente Verfolgung von Zentren-Strategien
- Attraktivierung des öffentlichen Raumes
- Business Improvement Districts
Alle GeschäftsinhaberInnen bzw. EigentümerInnen verpflichten sich zu einem gemeinsamen Management und Leistungen. Im Gegensatz zu Deutschland fehlt in Österreich dazu aber eine gesetzliche Grundlage.
- Raumverträglichkeitsprüfungen inkl. Einzelhandels-Konzepten und Ideen zum Onlinehandel
Um die positiven Effekte der erzwungenen Strukturveränderung durch den Onlinehandel nicht durch „konventionelle“ Konkurrenzsituationen (FMZ/EKZ) am Stadtrand wieder zunichte zu machen, muss künftig durch viel aufmerksamere RVP-Prüfung (eventuell auch mit Einzelhandelskonzepten mit Onlineideen) eine bessere Steuerung der

EZH-Einrichtungen erfolgen.

- Anpassungsfähige, hohe Erdgeschoßzonen

Workshop 2 Zukunft der Arbeit

Impulsgeber:

- Peter Wieser, MA 23, Stadt Wien
- Thomas Kallab, Team Arbeitsrecht/AK Wien

Handlungsansätze (gewichtet)

- Einhaltung und Verbesserung bestehender arbeits- und sozialrechtlicher Standards und Normen
- Abgabenoptimierungsmöglichkeiten reduzieren (Steuergerechtigkeit)
- Bildungsmaßnahmen

Workshop 3 Online-/Stationärer/Kombinierter Handel

Impulsgeber:

- Gerald Gregori, Post AG
- Herbert Gänsdorfer, WKW (Vertretung für Johannes Vogelhuber)

Handlungsansätze (gewichtet)

- Eine gemeinsame Plattform bündelt Onlinehandel-Traffic

- USP und intelligente Zusatzservices, um Preisdruck standzuhalten
- E-Commerce-Kompetenz aufbauen
- Bewusstsein für stationären Handel fördern
- Zentrale und dezentrale Zustell-Infrastruktur

Workshop 4 Logistik

ImpulsgeberInnen:

- Doris Wiederwald, Forschungsgesellschaft Mobilität Graz
- Davor Sertic, WKW

Handlungsansätze (gewichtet)

- Lokale, nationale und internationale Netzwerke (private, öffentliche und wissenschaftliche AkteurInnen) aufbauen
 - Positives Beispiel „Logistik Wien Niederösterreich 2030+“
- Bewusstsein bei KundInnen herstellen
- Anreize für Firmen setzen, dass professionelle Logistikfirmen beauftragt werden, die Warenströme bündeln können (z. B. gemeinsame Gesellschaft, neutrale Stelle einsetzen)
- Datenerhebungen zu Warenflüssen und AkteurInnen in der eigenen Stadt
- Konsolidierungszentren und Abholstellen in neuen und alten Stadtquartieren errichten (Vorbild z. B. Göteborg)
- Restriktionen und Unterstützung der Stadt im Bereich City-Logistik kombinieren
 - Restriktionen müssen vorhersehbar sein
 - Wer umweltfreundlich transportiert, sollte Vorteile davon haben
- Adäquate Ladezonen für Wirtschaftsverkehr zur Verfügung stellen
 - Ladezonen für Paketzustellungen
 - Buchbare Ladezonen
 - Multifunktionsstreifen wie im Fachkonzept Mobilität vorgeschlagen
- Lastenräder stärker einsetzen (Beispiel Berlin)
 - Derzeit sind Lastenräder für die Firmen vielfach zu teuer in der Anschaffung, Förderungen wären notwendig
 - Abstellmöglichkeiten schaffen (z. B. Abstellplätze in leer stehenden Geschäftslokalen)
- Mit großen Zustellerfirmen verhandeln
 - Z. B. über Zustelldaten oder über die Zusammenfassung von Zustellungen

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.

Die ganzheitliche Automatisierungslösung von Beckhoff:



Flexible
Visualisierung/
Bedienung



Skalierbare Steuerungs-
technik, modulare I/O-
Busklemmen



Modulare
Software-
Bibliotheken

MIT DEM VIRTUELLEN AMT GEHT'S SCHNELLER

Das Virtuelle Amt der Stadt Wien hat alle Infos von der Betriebsgründung bis zum Reisepass und ermöglicht es, viele Amtswege online zu erledigen.



INFORMIEREN UND DURCHSTARTEN:
DAS VIRTUELLE AMT DER STADT WIEN
UND DIE PROJEKTSPRECHTAGE IN
DEN BEZIRKSÄMTERN HELFEN BEI
UNTERNEHMENSFRAGEN WEITER.

2017 WERDEN VIELE
REISEPÄSSE ABLAUFEN. STELLEN
SIE JETZT DEN NEUANTRAG –
ALLE INFOS ZUM WIE UND WO IM
VIRTUELLEN AMT.

Sie wollen ein Gewerbe anmelden, den Reisepass verlängern oder brauchen ein Parkpickerl für Ihren Wohnbezirk? Ein mühevolleres Zusammensuchen der Voraussetzungen können Sie sich ersparen. Denn ausführliche Informationen zum Wie, Wann und Wo bieten die Amtshelferseiten der Stadt Wien, auch Virtuelles Amt genannt. Sie erleichtern, erklären oder ersparen unter Umständen sogar städtische Behördenwege. Mehr als 250 Amtswege können nämlich bereits online erledigt werden. Insgesamt befinden sich auf dem kommunalen Serviceportal wien.at derzeit rund 600 Amtshelferseiten. Praktisch gegliedert nach Kategorien wie Gesellschaft und Soziales, Gesundheit, Freizeit und Sport oder persönliche Dokumente sind die gewünschten Infos schnell gefunden. Ein weiterer Zugang

ist die Suche in einer Liste, in der alle Amtshelferseiten alphabetisch aufgelistet sind. Oder Sie probieren es über die gezielte Stichwortsuche.

WIEN FÖRDERT UNTERNEHMENSGEIST

Welche Gewerbeberechtigung oder Konzession ist für mein Vorhaben notwendig? Wo melde ich mein Gewerbe an? Worauf muss ich bei der Eröffnung oder Übernahme einer Betriebsstätte achten? Besonders interessant ist das Virtuelle Amt der Stadt Wien auch für Gewerbetreibende oder solche, die es werden wollen. Je reibungsloser und schneller die sogenannten „bürokratischen Hürden“ erledigt werden können, desto mehr Zeit bleibt, um sich voll und ganz auf das neue Unternehmen zu konzentrieren. UnternehmerInnen erfahren im Virtuellen Amt kurzerhand, welche Voraussetzungen zur Betriebsgründung bestehen und welche Behördengänge notwendig sind. Vertiefend dazu werden im Virtuellen Amt auch Links anderer österreichischer Verwaltungseinrichtungen (help.gv.at, Ministerien) angezeigt. Viele der notwendigen Amtswege können bereits direkt über das Virtuelle Amt rasch und einfach online erledigt werden. So zum Beispiel die Gewerbebeantragung beziehungsweise das Konzessionsansuchen. Voraussetzung dafür ist die Verwendung der Handy-Signatur oder Bürgerkarte.

TIPP: PROJEKTSPRECHTAGE DER BEZIRKSÄMTER

Ein weiterer Service der Stadt Wien für Klein- und Mittelbetriebe sind die Projektsprechstage in den Bezirksämtern. UnternehmerInnen finden dort kompetente AnsprechpartnerInnen: JuristInnen des Bezirksamtes, MitarbeiterInnen der Abteilung Technische Gewerbeangelegenheiten, behördliche Elektro- und Gasangelegenheiten, Feuerpolizei und Veranstaltungswesen (MA 36), MitarbeiterInnen der Wirtschaftskammer, MitarbeiterInnen des Arbeitsinspektorates und MitarbeiterInnen der Wirtschaftsagentur Wien. Gewerbetreibende erfahren hier aus einer Hand alle für die Betriebsgründung oder die Veränderungen des Betriebes notwendigen Informationen.



Fotos: Masterfile, Bohmann/Rene Wallentin



DAS ELEKTRONISCHE PARKPICKERL KÖNNEN SIE PER ONLINEFORMULAR BESTELLEN. DER AMTSHelfER ZEIGT WIE.



Passservice der MA 62 zuständig. Der Antrag auf Ausstellung eines neuen Reisepasses muss persönlich gestellt werden. Die Prüfung der Identität, die Abgabe der Fingerabdrücke und die Unterschriftsleistung vor der Passbehörde sind unbedingt erforderlich. Auf den Amtshelferseiten des Virtuellen Amtes erfahren Sie im Detail, welche Voraussetzungen zu erfüllen und welche Dokumente vorzulegen sind. Dort können Sie auch online einen Termin reservieren oder die aktuellen Wartezeiten in den Passservicestellen in Echtzeit verfolgen.

Die Projektsprechtage finden an vier zusammengefassten Betriebsanlagenzentren in den Magistratischen Bezirksämtern (MBA) statt:

- MBA 1/8 f. d. Bezirke: 1, 3 bis 8, Wipplingerstraße 8, 1010 Wien, Tel. 01 4000/01210
- MBA 10 f. d. Bezirke: 2, 10, 11, 23, Laxenburger Straße 43-45, 1100 Wien, Tel. 01 4000/10521 (2. Bezirk), 01 4000/10522 (10. Bezirk), 01 4000/10526 (11. Bezirk), 01 4000/10528 (23. Bezirk)
- MBA 12 f. d. Bezirke: 12 bis 17, Schönbrunner Straße 259, 1200 Wien, Tel. 01 4000/12210
- MBA 21 f. d. Bezirke: 9, 18 bis 22, Am Spitz 1, 1210 Wien, Tel. 01 4000/21520

Um telefonische Voranmeldung beim angegebenen Bezirksamt wird gebeten. Beratungszeit ist jeweils an einem Donnerstag von 8 bis 13 Uhr. Alle Termine: www.wien.gv.at/mba/projekt.html

JETZT REISEPASS ERNEUERN!

JedeR WienerIn braucht irgendwann einen neuen Reisepass und viele benötigen ein Parkpickerl für ihren Wohnbezirk. Auf den Amtshelferseiten finden Sie auch dazu alle wichtigen Informationen und sparen sich unter Umständen unnötige Behördenwege. Aufgrund der Einführung des Sicherheitspasses mit Chip vor zehn Jahren laufen im ersten Halbjahr 2017 doppelt so viele Reisepässe wie in einem durchschnittlichen Jahr ab. Das Wiener Passservice empfiehlt deshalb, neue Reisepässe bereits vor dem Sommer 2017 zu beantragen und damit längere Wartezeiten zu vermeiden. In der Regel dauert es rund fünf Arbeitstage, bis die/der AntragstellerIn das amtliche Reisedokument in Händen hält. Für besonders Eilige gibt es die Möglichkeit, einen Expresspass oder Ein-Tages-Expresspass zu beantragen. Ein neuer Reisepass kann übriges bei jeder Passbehörde in ganz Österreich, unabhängig vom Wohnort, beantragt werden. In Wien ist dafür das Passservice in den Magistratischen Bezirksämtern oder das zentrale

ONLINE ZUM PARKPICKERL

In vielen Bezirken gibt es flächendeckende Kurzparkzonen, welche jedoch die AnrainerInnen mit dem Parkpickerl unbegrenzt benutzen können. Seit September 2016 wird das bisherige Parkpickerl schrittweise durch das elektronische Parkpickerl ersetzt. Es wird Ihnen automatisch nach einem Verlängerungs- oder einem Neuantrag zugesandt. Zwar muss es wie das alte Pickerl an der Windschutzscheibe angebracht, aber bei Bezirks- oder Kennzeichenwechsel nicht mehr zurückgebracht werden. Der integrierte Chip enthält eine eindeutig zuordenbare Identifikationsnummer. Der Antrag auf ein Parkpickerl kann auch mit dem Onlineformular mit Handy-Signatur oder Bürgerkarte gestellt werden. Alle Infos rund ums Parken in Wien und die Links zum Onlineantrag auf das Parkpickerl finden Sie natürlich ebenfalls im Virtuellen Amt – den Amtshelferseiten der Stadt Wien.

www.amtshelfer.wien.at

Und was heißt das für Städte und Gemeinden?

Onlinehandel – Trend oder Hype?

Städte sind immer Zentren wirtschaftlicher, sozialer und kultureller Aktivitäten gewesen. Unter den verschiedenen städtischen Funktionen kam und kommt dem Handel eine besondere Rolle zu.

Dr.ⁱⁿ Beate Hollbach-Grömig, Deutsches Institut für Urbanistik, Berlin

Stadt und Handel

Neben seiner Kernfunktion der Versorgung mit Gütern übernimmt der Handel inzwischen zunehmend Freizeit- und Erlebnisfunktionen. Darüber hinaus haben die Handelsorte als Begegnungsorte der Stadtgesellschaft eine soziale Aufgabe. Zugleich sind Handelsbetriebe wichtige Arbeitgeber.

Seit etwa 15 Jahren wird über die Auswirkungen des Onlinehandels diskutiert. Mittlerweile zeigt sich, dass der Trend zum Onlinehandel eine weit größere Dynamik entfalten und sich damit sehr vielschichtig auf Stadt und Raum auswirken könnte. Folgen können zunehmender Leerstand in klassischen Geschäftsstraßen, kürzer werdende Nutzungszyklen von Handelsimmobilien, die Verödung öffentlicher Räume oder die schlechter werdende Versorgung in Teilräumen sein. Zunehmend spürbar werden die logistischen Veränderungen in den Städten und Gemeinden durch Lieferverkehre, Paketboxen u. a. m. Diese Entwicklung fügt sich in eine wachsende Digitalisierung und Vernetzung in vielen Lebensbereichen ein. Die Grenzen zwischen online und offline sind durchlässig. Handelsunternehmen aus dem stationären Bereich erproben schon geraume Zeit Onlinekonzepte. Ebenso bauen reine OnlinehändlerInnen zunehmend stationäre Geschäfte auf. Der weiter wachsende Onlinehandel zeigt, dass die reale Stadt bereits durch digitale Strukturen überlagert ist.

Strukturwandel im Handel

Der Einzelhandel befindet sich seit Jahrzehnten in einem Strukturwandel. Sichtbar wird dies beispielsweise im Rückgang der Marktanteile der Warenhäuser, der Zunahme von Shoppingcentern oder dem Wachstum von Fachmarkttagglomerationen.

Auch die Nahversorgung verändert sich, selbst in größeren Städten werden längere Wege in der Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs erforderlich. Zu diesen Veränderungen gehört auch das starke Wachstum des Onlinehandels, der ein Trendverstärker, jedoch nicht der Auslöser für Probleme des stationären Handels ist. Dazu haben beispielsweise auch die überdimensionierten Flächenausweisungen der vergangenen Jahr(zehnt)e beigetragen. Neben den Standortkategorien Innenstadt und Grüne Wiese wirkt der Onlinehandel wie eine zusätzliche Standortkategorie, ein „virtueller Standort“, der erhebliche Umsatzverluste an den bisherigen stationären Standorten erzeugen kann. Weitere verstärkende Rahmenbedingungen sind der demografische Wandel, Wertewandel, Dynamiken des Immobilienmarktes etc.

Trends im Onlinehandel

Der Onlinehandel wächst weiter. Laut der Daten des Handelsverbands Deutschland lag der Gesamtumsatz 2016 im Onlinehandel bei etwa 44 Milliarden Euro, ein Plus von 11 Prozent gegenüber dem Vorjahr. In einigen Kategorien ist die Wachstumsdynamik geringer geworden (z. B. Unterhaltungselektronik, Bücher). Gerade im Buchhandel wird beobachtet, dass mit neuen Ladenkonzepten KundInnen zurückgewonnen werden. In anderen Warengruppen beginnt die Nachfrage im Onlinehandel gerade erst (z. B. Heimwerkerbedarf, Autozubehör)¹. Weitgehend offen ist die Frage, wie sich der Onlineeinkauf von Lebensmitteln entwickeln wird. Zu beobachten ist, dass eine Reihe reiner OnlinehändlerInnen stationäre Ladengeschäfte plant. Prognosen zur weiteren Entwicklung des Onlinehandels sind schwierig. Je nach Branche werden die Entwicklungen

sehr unterschiedlich verlaufen. Wie auch immer dies im Detail aussieht: Die HändlerInnen müssen die KundInnen dort abholen, wo sie gerade einkaufen wollen. Die Zukunft liegt – nach Meinung vieler ExpertInnen – eindeutig in der intelligenten Verknüpfung von Online- und Offlinehandel – dem Multichannel-Handel².

Raumwirkungen

Der Strukturwandel im Handel schlägt sich im Raum nieder. Städte unterschiedlicher Größe, Funktion (Metropolen/Großstädte, Klein- und Mittelstädte) und Lage im Raum (verstädterter Raum, ländlicher Raum) sind unterschiedlich betroffen. Dies gilt sowohl für die Veränderungen im stationären Handel als auch im Onlinehandel. Es gibt jedoch erhebliche Unterschiede zwischen den Städten, die eine eindeutige Bewertung erschweren. So können individuelle Ausgangslagen dazu beitragen, dass eine Großstadt im Handelsbereich nicht „richtig funktioniert“ oder eine Mittelstadt ein vitaler Handelsstandort bleibt.

In der Tendenz werden Großstädte, die das vielfältigste und differenzierteste Handelsangebot aufweisen, auch zukünftig „feste Anker der Handelslandschaft“ sein. Dies gilt bis zu einem gewissen Grad auch für stagnierende bis schrumpfende Großstädte, die Trading-Down-Prozessen – infolge der Abwanderung von Handelsbetrieben und der Ausdünnung der Handelslandschaft – zumindest im innerstädtischen Kern eine gewisse Zeit widerstehen werden. Sie können aufgrund ihrer Größe von mehr „Substanz“ zehren. Wichtig ist ein möglichst breit gefächertes und vollständiges Branchenprofil, das ein attraktives Einkaufserlebnis verspricht. Die 1A-Lagen werden noch interessanter, die Nachfrage nach Flächen steigt dort kontinuierlich

Der Trend zum Onlinehandel könnte sich zukünftig noch stärker auf Stadt und Raum auswirken.




WWW.LEIPZIGERPLATZ12.COM



**SHOPPING
IS COMING
HOME.**

Ein Projekt der

HGHI



HIGH GAIN HOUSE INVESTMENT

BADENBB
HOCHLEIPZIGER PLATZ 12/13H
ALBRECHTER STRASSE 12 • 04109 LEIPZIG
TEL: 0341 - 804 90 00 • FAX: 0341 - 804 90 01
E-MAIL: HIGHGAIN@DE INTERNET: WWW.HIGHGAIN.DE

an, dafür „bröckelt“ es an den Rändern der City.

Über keine Stadtkategorie gehen die Einschätzungen so weit auseinander wie über die Mittelstädte: Für die einen sind sie die klaren Verlierer des Strukturwandels³, für die anderen bieten sie gute Wachstumschancen für den Handel, da sie in einem weitgehend gesättigten Markt noch Expansionsmöglichkeiten bieten⁴.

Aufgrund des steigenden Wettbewerbs durch den Onlinehandel und den allgemeinen Trend zur Reurbanisierung werden in Kleinstädten, die bereits heute ein oft unzureichendes Handelsangebot haben, mehrheitlich weitere Nachfrageverluste und Leerstand erwartet. Onlineangebote können hier möglicherweise eine Alternative in der Versorgung darstellen⁵.

Handlungsmöglichkeiten für die unterschiedlichen AkteurInnen

Grundsätzlich müssen sich Städte und Gemeinden mit den analogen und digitalen Veränderungen auseinandersetzen: Ohne Anpassungen an sich verändernde Rahmenbedingungen werden die Städte, unabhängig von ihrer Größe und Zentralität, sukzessive an Attraktivität verlieren. Städte und Gemeinden sind in vielfältiger Art und Weise aktiv, um die Rahmenbedingungen für attraktive Innenstädte und Stadtteilzentren positiv zu gestalten. Die Handlungsansätze umfassen regulativ-planerische, investive ebenso wie eher weiche, kooperativ-kommunikativ angelegte Instrumente. Sie reichen von der Erarbeitung von Einzelhandels- und Zentrenkonzepten über Marketingaktivitäten, die Verbesserung der Erreichbarkeit und die Gestaltung des öffentlichen Raums bis hin zur Entwicklung von Online-Stadtportalen. Vor allem Maßnahmen im öffentlichen Raum, die dazu beitragen, Innenstädte, Stadt- und Ortsteilzentren attraktiv zu machen, sodass Menschen sich dort gerne aufhalten, gelten als notwendig und wichtig. Das Stärken des Wohnens in den städtischen Zentren ist ein wichtiger Ansatz, um Innenstädte attraktiver zu gestalten. Auch andere Nutzungen, jenseits des Handels, werden zunehmend diskutiert. Forderungen richten sich auch an den Einzelhandel. Hier geht es vor allem um eine attraktivere Gestaltung der Laden-

fronten und Schaufenster, aber auch um mehr Service, geschultes Personal und eine aktivere Nutzung der Chancen der Digitalisierung, etwa im Hinblick auf Prozessverbesserungen in der Warenwirtschaft, Webseiten, Onlinemarketing oder KundInnenbindung. Auf den veränderten Wettbewerb (u. a. durch den Onlinehandel) reagieren viele EinzelhändlerInnen mit intensiverer Kooperation und inhaltlich veränderten Maßnahmen. Dazu gehören beispielsweise virtuelle Regalverlängerungen, bei der die Vorauswahl auf der Verkaufsfläche durch weitere Produktvarianten im Lager ergänzt wird, gemeinsame Lager- und Lieferservices oder großzügige Umtauschregelungen.

Der Immobilienbereich durchläuft gegenwärtig grundlegende Veränderungen. Durch den Markteintritt internationaler InvestorInnen geht die lokal traditionell gegebene Einheit von Investition, Eigentum und Nutzung verloren. Die Immobilienwirtschaft ist zugleich ein wichtiger Akteur in Fragen der Innenstadtgestaltung, der mit seinen spezifischen Interessen oft nicht einfach einzubinden ist. Instrumente wie Business Improvement Districts, die darauf zielen, auch Immobilien-eigentümerInnen zu einer anteiligen Mitfinanzierung von Maßnahmen der Stadtgestaltung zu verpflichten, können ein wichtiges Instrument sein.

Überwiegend handelt es sich nicht um grundlegend neue und am Onlinehandel ausgerichtete Handlungsmöglichkeiten. Neu sind allerdings der Handlungsdruck für bestimmte AkteurInnen, ihre Rolle in der Gestaltung von Stadt und Handel und eine intensivere Kooperation. Die vorhandenen Instrumente müssen anders gedacht werden und um Bausteine, die die aktuellen Herausforderungen berücksichtigen, erweitert werden.

Gewerberecht und Planungsrecht bestimmen den rechtlichen Rahmen, an den sich der stationäre Handel, aber auch der Onlinehandel halten muss. Für die öffentliche Hand wird immer wieder ein großer Handlungsbedarf im Planungsrecht auf einem bisher kaum bearbeiteten Handlungsfeld wahrgenommen. Festgestellt wird allerdings auch: E-Commerce entzieht sich der kommunalen Steuerung. Andere Rechtsbereiche wie das Gewerbe-

recht (Ladenschlussgesetz, Europarecht mit einem Abbau von Hürden im grenzüberschreitenden Handel) sind für den Abbau der Unterschiede zwischen stationärem und Onlinehandel mindestens ebenso entscheidend.

Das komplexe Wirkungsgefüge und die damit verbundenen Herausforderungen können nach allen Erfahrungen nur durch Strategien einer integrierten Stadtentwicklungspolitik mit dem Ziel der Gewährleistung einer gemeinwohlorientierten Zukunft für die Städte erfolgreich bewältigt werden, in denen das Thema „Einzelhandel“ seiner zentralen Bedeutung entsprechend gewürdigt werden muss. Das gilt für die Ebene des Bundes, der Länder und der Kommunen gleichermaßen. ■

¹ HDE-Prognose, GfK, November 2016

² Vgl. u. a. Accenture und GfK (2010): *Non-Food Multichannel-Handel 2015. Vom Krieg der Kanäle zur Multichannel-Synergie*; pwc – PricewaterhouseCoopers (2014): *Total Retail – Wie der Multi-Channel-Konsum das Geschäftsmodell des Handels von morgen verändert*; Roland Berger und ECE – 2013: *Dem Kunden auf der Spur. Wie wir in einer Multichannel-Welt wirklich einkaufen. Chancen für Handel und Hersteller*, München

³ Vgl. u. a. BearingPoint und IHD | Institut (2015): *Strukturwandel im deutschen Einzelhandel. Warum gerade Klein- und Mittelstädte von den Folgen des Strukturwandels im Einzelhandel besonders betroffen sind. Red Paper | Retail & Consumer N° 8*, Frankfurt/Main

⁴ Vgl. GfK (2016): *GfK Einzelhandelsumsatz 2016. Bruchsal*

⁵ Vgl. Roland Berger und ECE – 2013

WEITERE INFORMATIONEN:

Mögliche räumliche Auswirkungen von Onlinehandel auf Innenstädte, Stadtteil- und Ortszentren (2017); bearbeitet vom Deutschen Institut für Urbanistik und BBE Handelsberatung München; Studie im Rahmen des Experimentellen Wohnungs- und Städtebaus (ExWoSt), im Auftrag des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) und des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (Online-Publikation in Vorbereitung)



IM APRIL IST BAUSTART FÜR DDE ALL-IN99
WOHLNAGE IN BAD GOISERN MIT 21 NEUEN
LEISTBAREN WOHNUNGEN

all-in99: Leistbares Wohnen im Salzkammergut

Vor einem Jahr sind in Bad Ischl die ersten Mieter in die all-in99 Wohnanlage, errichtet von der Welser Firma wert.bau, eingezogen. all-in99 ist ein neues, innovatives Konzept, das in Kommunen leistbaren Wohnraum schafft. Die Projekte werden jenseits von sozialen Wohnbau gemeinnütziger Wohnungsgesellschaften und weitgehend privat und abgekoppelt von öffentlichen Wohnbauförderungen finanziert und errichtet. Im April ist nun Baustart für das Projekt all-in99 in Bad Goisern.

„Bereits vor vielen Jahren wurde in Bad Goisern die Wichtigkeit der Schaffung von Wohnraum erkannt. Moderne und vor allem leistbare Wohnungen sind für eine stabile Bevölkerungsentwicklung und die gesamte Ortsgemeinschaft besonders wichtig,“ kennt der Bad Goiserer Bürgermeister Peter Ellmer die Problematik. In Bad Goisern, einer Nachbargemeinde von Bad Ischl, wird gerade mit dem Bau von 23 all-in99 Wohnungen begonnen. Geplanter Fertigstellungstermin ist März 2018. Die Wohnungsgrößen pendeln zwischen 48 und 69 m². Ellmer: „Gerade in so touristisch geprägten Regionen wie dem Inneren Salzkammergut sind die Immobilienpreise sehr hoch. Gleichzeitig ist das Wohnungsangebot für junge Familien oder beispielsweise ältere Singels nicht besonders groß.“

Das kann auch Patrick Zürrer von Remax bestätigen, denn in Bad Ischl waren die Wohnungen bereits weit vor dem Fertigstellungstermin vermietet: „Für Neubauwohnungen dieser Art und mit der angebotenen Ausstattung gibt es eine große Nachfrage, nicht zuletzt auch deswegen, weil für die Wohnungen Wohnbeihilfe beantragt werden kann. Und wenn Mieter aufgrund sich ändernder Lebensumstände kurzfristig ausziehen, ist eine nahtlose Nachvermietung problemlos gewährleistet.“

Was verbirgt sich hinter all-in99?

Die wert.bau Errichtungs GmbH ist ein privater Investor, der mit seinem all-in99-Konzept durchschnittliche Bruttomieten (inkl. Heizung, BK, eingerichtete Küche/Bäder/Vorräume) von 9,90 Euro anbietet. „Unser Modell basiert auf

drei Säulen: Erstens die Grundstückspacht auf Baurechtsbasis, die uns teure Grundstückskosten erspart, zweitens eine standardisierte Bauweise und drittens ein ökologischer Massivholzbau mit optimalen bauphysikalischen Werten,“ erläutert wert.bau-Geschäftsführer Mario Deuschl. Finanziert werden die Mietwohnungen über Privatinvestoren, die sich damit langfristig ein arbeitsfreies Zusatzeinkommen sichern.

Bundesforste als Baurechtsgeber

Bei den beiden Projekten im Salzkammergut sind die Österreichischen Bundesforste Baurechtsgeber, die bei ausgewählten Grundstücken schon immer auf diese Form der langfristigen Verwertung setzen. „Bei anderen Wohnanlagen, wie beispielsweise im Niederösterrei-



NEBEN DER KÜCHE VERFÜGEN DIE ALL-IN99 WOHNUNGEN NOCH ÜBER VOLL AUSGESTATTETE BÄDER UND VORRÄUME

chischen Stadt Haag haben wir das 99-jährige Baurecht von einem privaten Grundstückseigentümer erhalten," so Deuschl. Das Baurecht hat den Vorteil, dass Grundbesitzer mit ungenutzten Flächen langfristig Erlöse erwirtschaften ohne die Liegenschaft verkaufen zu müssen. Gleichzeitig fallen erhebliche Kosten für den Grundstückskauf weg.

Eine weitere Säule ist die standardisierte und systematische Planung der Gebäude und Wohnungen. Es gibt Anlagen mit 12 oder 21

Wohneinheiten. Auch die ökologische Massivholzbauweise mit Holzweichfaserdämmung bringt bei der Errichtung eine Fülle von Vorteilen. Mit dem Holzbauspezialisten Pointinger aus Grieskirchen wurde ein innovatives Konzept entwickelt, das über beste bauphysikalische Werte verfügt und die Errichtung einer Wohnanlage – vom Spatenstich bis zum Einzug der Mieter – in nur 10 Monaten ermöglicht. Aber auch der laufende Betrieb der Wohnanlage erweist sich als sehr effizient. Claudia Wimmer von der gleichnamigen Hausverwaltung kann eine erste positive Jahresbilanz ziehen: „Wir liegen mit den prognostizierten Kosten genau im Plan. Die all-in99 Bauweise und die verwendete Haustechnik erweisen sich als sehr wirtschaftlich und besonders wartungsarm. Und sollte doch einmal eine Reparatur anfallen, wird diese von der Firma Pointinger prompt erledigt. Alles Gründe, weshalb die Betriebskosten sehr niedrig sind.“

„ALS BÜRGERMEISTER DER MARKTGEMEINDE BAD GOISERN FREUT ES MICH, DASS WIR MIT DEM PROJEKT „ALL-IN 99“ PREISWERTE MIETWOHNUNGEN IN UMWELTFREUNDLICHER HOLZBAUWEISE ANBIETEN KÖNNEN.“

PETER ELLMER, BÜRGERMEISTER BAD GOISERN



MARIO DEUSCHL MBA
GESCHÄFTSFÜHRER
WERTBAU

WIN-WIN-Situation für alle Beteiligten

Die Kommunen profitieren davon, dass sie für ihre Bürger leistbaren Wohnraum schaffen und somit die eigene Gemeinde nachhaltig attraktiv und lebenswert machen. Investoren und Wohnungseigentümer veranlagen in ein ökologisch wertvolles und werthaltiges Wohnbauprojekt und schaffen damit über Generationen ein arbeitsfreies Zusatzeinkommen. Und die Wohnungsmieter freuen sich aufgrund günstiger Grundkosten und einer standardisierten Planung und Errichtung über sehr günstige Mietpreise ohne auf Komfort zu verzichten.

All-in99 am Städtetag 2017

Alle interessierten Kommunen können sich am Österreichischen Städtetag vom 17. bis 19. Mai in Zell am See von all-in99 überzeugen. „Wir freuen uns, Städte- und Gemeindevertreter von unserem Konzept für leistbares Wohnen zu begeistern. Vor allem hoffen wir auf viele Baurechtsgrundstücke,“ sagt Deuschl.

INFOS:

wert.bau

wert.bau Errichtungs GmbH
Pfarrgasse 15/107
4600 Wels
Tel.: 07242 55 666 – 33
www.wert-bau.net



Wandel im Handel

Eine stetige Herausforderung für die Stadtentwicklung

Die Digitalisierung, der demografische Wandel, die Veränderung des Einkaufs- und Mobilitätsverhaltens der KundInnen haben Auswirkungen auf den (stationären) Handel und auch auf die Stadtstruktur. Welche Lösungsansätze verfolgt die Stadt Wien?

DI Thomas Madreiter, Planungsdirektor der Stadt Wien

Wie halten wir es mit dem Einkaufen? Der Onlinehandel zeigt uns eindrücklich, dass das Einkaufen aufgrund gesellschaftlicher, wirtschaftlicher und technischer Entwicklungen immer im Wandel war. Und das hatte und hat entsprechenden Einfluss auf die Stadtstruktur. Der Onlinehandel dürfte wohl eher als Verstärker und nicht als eigentliche Quelle von aktuellen Problemen des stationären Handels zu sehen sein. Ursachen von Umstellungsschmerzen des niedergelassenen Handels in der Stadt ergeben sich durch ein geändertes Einkaufsverhalten, demografische Veränderungen, sich wandelnde sozioökonomische Rahmenbedingungen, aus dem Wettbewerb der Betriebsformen und auch teilweise einer mangelnden Anpassung an neue Wünsche der KundInnen. Lösungsstrategien müssen daher auch beim stationären Handel ansetzen. Das Motto muss lauten: Stärken stärken und vom Onlinehandel lernen. Die Stadtplanung muss gemeinsam mit dem Handel die Geschäftsstraßen sowie Stadtteilzentren attraktiver machen. Der niedergelassene Handel muss seine Kernkompetenzen forcieren – wie etwa eine perfekte Beratungsleistung – und das nach Möglichkeit mit der Bequemlichkeit des Onlinehandels – etwa Zustellung – verknüpfen. Das Internet werden wir durch Jammer nicht aus der Welt schaffen. Es wäre ja auch schade darum.

Was sind die Herausforderungen für die Stadtentwicklung?

Sowohl die möglichen Auswirkungen des Onlinehandels (laut DIFU: Anstieg des Marktanteils am Einzelhandel von etwa

10 % derzeit auf 20 % um 2025 in Deutschland) als auch andere Ursachen für Probleme im stationären Handel, die sich in Leerständen in klassischen Geschäftsstraßen, in kürzer werdenden Zyklen der Immobiliennutzung mit Einfluss auf das Umfeld, im Erscheinungsbild und in der Einschränkung der Funktion von betroffenen öffentlichen Räumen als Begegnungsorte und Erlebnissräume, teilweise auch in der Beschränkung der Versorgungsqualität niederschlagen, sind nach Raum- und verschiedenen Zentrenstypen unterschiedlich ausgeprägt. Sie bedürfen daher je nach Funktion und Branchenmix unterschiedlicher Maßnahmen und Strategien.

Eine wesentliche Herausforderung ist auch eine umweltfreundliche Lösung der Lieferverkehre – das Weißbuch der Europäischen Kommission postuliert dazu eine CO₂-freie City-Logistik bis 2030. Wien versucht als Smart City hier auch eine Vorreiterrolle einzunehmen.

Wo setzt die Wiener (Stadt-)Planung an?

Zur Schaffung entsprechender Rahmenbedingungen, die den stationären Handel indirekt fördern sowie attraktive Zentren und Geschäftsstraßen sicherstellen, wird in Wien ein Bündel von Maßnahmen gesetzt bzw. ist zukünftig geplant. Diese sind auch vor dem Hintergrund zu sehen, dass der Trend in Richtung intelligenter Verknüpfung von Online- mit dem stationären Handel geht. Der Bogen kann sich dabei von E-Commerce-Lösungen (auch regionaler Art), kooperativen Zusatzservices und Lagerhaltung bis hin zu einem

gemeinsamen Beratungs- und Lieferservice spannen.

Folgende Handlungsebenen lassen sich ohne Anspruch auf Vollständigkeit benennen:

Im Wiener Stadtentwicklungsplan 2025 wird das klare Bekenntnis zur polyzentrischen Stadt unter Beachtung neuer Rahmenbedingungen definiert – mit dem Ziel, urbane Nutzungen und Funktionen an die richtigen Standorte zu bekommen. Auf dieser Ebene der Standortsteuerung befindet sich ein neues Fachkonzept für Betriebszonen in finaler Bearbeitung und die Erstellung eines Zentrenkonzepts wurde eingeleitet. Damit werden Rahmenbedingungen bzw. Maßnahmen entwickelt, die als positive raumbezogene Voraussetzungen für die Schaffung bzw. Erhaltung von Arbeitsplätzen dienen sollen. Ferner wird auch an den Stellschrauben zur noch besseren Lenkung des großflächigen Einzelhandels nach dem Grundsatz gearbeitet, diesen nur dort zu ermöglichen, wo vorhandene Einzelhandels- und Dienstleistungsstrukturen bzw. -zentren gefördert werden. Die Flexibilisierung von Erdgeschoßzonen in Form der Festlegung von Mindestraumhöhen in bestimmten Zonen von Neubaugebieten bietet auch dem Einzelhandel entsprechende Spielräume (z. B. Nordbahnhof und Seestadt Aspern).

Attraktive öffentliche Räume sind eine wesentliche Voraussetzung für funktionierende Zentren und Geschäftsstraßen. Vor allem die Rückgewinnung von Straßenraum zur Steigerung der Aufenthaltsqualität hat eine hohe Priorität. Wien hat hier in den letzten Jahren, in Kooperation mit den relevanten AkteurInnen, durchaus



viele konkrete Aktivitäten für die attraktive Gestaltung von Geschäftsstraßen, beispielsweise Mariahilfer Straße, Herrngasse, Landstraßer Hauptstraße, Meidlinger Hauptstraße, Ottakringer Straße gesetzt.

Eine Kontaminierung der Straßen etwa durch Lieferboxen ist zu vermeiden. Lösungen müssen funktional, gestalterisch ansprechend und dürfen idealerweise nicht proprietär sein. Zukünftig ist die Aufwertung von Geschäftsvierteln verstärkt in einer verantwortungsvollen Partnerschaft von Stadt, ImmobilieneigentümerInnen, Handel und Bevölkerung zu lösen.

Eine große Bedeutung hat die gute Erreichbarkeit der Zentren und Geschäftsstraßen, vor allem über das öffentliche Verkehrsnetz, attraktive Fußweg- und

Fahrradverbindungen bzw. Angebote aus dem Bereich der E-Mobilität und des Car-sharings.

Ein wichtiges Ziel ist es auch, gemeinsam mit der Wirtschaftskammer Wien, Unternehmen und der Logistikbranche, Strategien und Lösungen für einen kostengünstigen, effizienten und ressourcenschonenden Wirtschaftsverkehr zu entwickeln. Die Stadt Wien etabliert hier zukunftsweisende Lösungen durch entsprechende Vernetzung der AkteurInnen, etwa über die Abstimmungsplattform City-Logistik bzw. die Plattform Wirtschaftsverkehr in der Stadtbaudirektion oder durch maßgebliche Beteiligung am regionalen Projekt „Logistik Wien Niederösterreich 2030+“. Initiativen der City-Logistik kommen sowohl dem stationären als auch dem Onlinehandel zugute.

Stadtentwicklungsgebiet Seestadt Aspern, gelungene Geschäftsstraße als Ergebnis eines Geschäftsstraßenmanagements

Konkrete Umsetzungsmaßnahmen der Stadt sind vielfältig: Seestadt Aspern mit innovativem Stadtteilmanagement und Geschäftsstraßenmanagement, die Einrichtung der Wiener Serviceagentur „Kreative Räume“ als Leuchttürme neben dem differenzierten Förderinstrumentarium der Wirtschaftsagentur Wien.

Die Thematik ist komplex. Aber vergessen wir nicht, ein Ort ohne Warenaustausch, ohne Handel, wäre keine Stadt. Wir brauchen den niedergelassenen Handel in der Stadt, aber angereichert um die digitalen Services des 21. Jahrhunderts. ■



Der zunehmende Preisdruck im Onlinehandel wird auch hierzulande oft auf dem Rücken der Beschäftigten ausgetragen. Mag. Kallab von der AK Wien kritisiert die prekären Verhältnisse im Gewerbe der ZustellerInnen.

Shutterstock

Sichtbarmachung der Leistungen

„Zukunft der Arbeit“

Wenn man sich dem Thema „Zukunft der Arbeit“ stellt, ist es notwendig, sich zunächst den Problemen der Arbeit von heute zu widmen. Dazu einige Überlegungen ...

Mag. Thomas Kallab, AK Wien

Aus meiner Sicht liegt ein grundsätzliches Problem im Onlinehandel auf Seiten der ArbeitnehmerInnen (AN): Die geleistete Arbeit ist oft nicht sichtbar und der Preisdruck und das mit der Tätigkeit verbundene Risiko werden zunehmend von den ArbeitgeberInnen auf die in diesem Bereich Beschäftigten weitergegeben. Das führt dazu, dass die Beschäftigten zu geringsten Löhnen unter schlechten Arbeitsbedingungen schadensgeneigte Tätigkeiten mit hohem Risiko erbringen.

Arbeitssituation im Kleintransportgewerbe

Dies möchte ich anhand der Situation der Fahrer-/ZustellerInnen im Kleintransportgewerbe beispielhaft beschreiben. Zu den

Rahmenbedingungen dieser ArbeitnehmerInnen-Gruppe:

Soweit sie tatsächlich als ArbeiterInnen im Rahmen eines Arbeitsverhältnisses beschäftigt sind, beträgt der kollektivvertragliche Mindestlohn¹ ab 1. 1. 2017 für 40 Stunden Normalarbeitszeit wöchentlich 1.311,34 Euro brutto (ca. 1.091,46 € netto). Bei einer Arbeitszeit von mehr als drei Stunden pro Tag steht ein Taggeld (Aufwandersatz) pro Stunde von ca. 1,35 Euro (1/12 von 26,16 €) zu. Die Kündigungsfrist beträgt bei einem Arbeitsverhältnis von mehr als einem Monat bis zu einem Jahr eine Woche, von mehr als einem Jahr bis zu fünf Jahren zwei Wochen, von über fünf Jahren drei Wochen. Der Kollektivvertrag sieht eine Verfallsfrist zur außergerichtlichen Geltendmachung von Ansprü-

chen der AN von drei Monaten vor.

Die Armutsgefährdungsschwelle lag laut Angaben der Statistik Austria für 2015 für einen Einpersonenhaushalt bei 997 Euro netto (14 Mal jährlich), für einen Erwachsenen und ein Kind bei 1.296 Euro netto (14 Mal jährlich)².

In meiner Tätigkeit in der Abteilung Rechtsschutz der AK Wien bin ich immer wieder damit konfrontiert, dass sich zum Teil aus der Art der Tätigkeit allein oder im Zusammenhang mit den Besonderheiten der Branche zusätzliche Schwierigkeiten für die in diesem Zusammenhang als Fahrer-/ZustellerInnen Beschäftigten ergeben. Insbesondere durch die Arbeit im Straßenverkehr üben die ArbeitnehmerInnen eine extrem schadensgeneigte Tätigkeit aus. Immer wieder sind sie mit Forderungen

aus Verkehrsunfällen, verloren gegangenen oder beschädigten Paketen und mit Verwaltungsstrafen wegen z. B. Schnellfahrens oder Parkvergehens konfrontiert. ArbeitgeberInnen verlangen Schadenersatz für Beschädigungen am Fahrzeug immer wieder trotz Versicherung, wenn ein Selbstbehalt zu zahlen ist. Die von ArbeitgeberInnen-Seite oder den Behörden geforderten Beträge machen jedenfalls einen wesentlichen Teil des Entgelts aus und übersteigen, wenn dies öfter vorkommt, nicht selten einen Monatslohn.

Weitere Schwierigkeiten ...

Darüber hinaus sind ArbeitnehmerInnen häufig damit konfrontiert, dass die Person des Arbeitgebers/der Arbeitgeberin oftmals infolge eines Betriebsübergangs sehr rasch wechselt und zusätzlich Druck ausgeübt wird, die Tätigkeit nicht mehr im Rahmen eines Arbeitsverhältnisses, sondern als SubunternehmerIn „selbstständig“ auszuüben. Dabei stellt sich immer wieder das Problem der Abgrenzung zur „Scheinselbstständigkeit“. Die sich dann

für die ArbeitnehmerInnen ergebenden Arbeits- und Entgeltbedingungen sind oftmals noch schlechter als jene im Rahmen eines Arbeitsverhältnisses.

Die Arbeitszeiten werden immer wieder sehr flexibel, abhängig vom Arbeitsanfall, gehandhabt und sind mit (zum Teil zahlreichen) Überstundenleistungen an einzelnen Tagen oder in einzelnen Wochen durchaus nicht unüblich.

Sichtbarmachung der Leistungen

Für die KundInnen ist die Tätigkeit der Zusteller-/FahrerInnen meistens nicht sichtbar. Bestellt wird die Ware online. Geliefert werden die Pakete oftmals an eine Abholstelle, weil die KundInnen nicht zu Hause angetroffen werden, ohne dass direkt Kontakt zwischen KundInnen und Zusteller-/FahrerInnen besteht. Meistens werden Kleintransportfahrzeuge mit dem Logo der großen Paketdienstleister verwendet, womit den KundInnen der Eindruck vermittelt wird, die Zusteller-/FahrerInnen stünden in einem direkten Arbeitsverhältnis zu einem großen inter-

nationalen Konzern. In Wahrheit sind die Zusteller-/FahrerInnen meistens bei kleinen Transportunternehmen beschäftigt, die direkt oder indirekt Auftragnehmer der großen Paketdienstleister sind.

Aus meiner Sicht wäre es jedenfalls notwendig, die Einhaltung gesetzlicher Vorgaben (Arbeitsrecht, Gewerbeamt usw.) besser durchzusetzen und die mit dem Onlinehandel verbundene Arbeit für die KonsumentInnen besser sichtbar zu machen. Vielfach scheint es mir, dass es einfach nicht bekannt ist, dass die „Billigst-Preis-Nachfrage“ auch hier im Land am Rücken der Beschäftigten ausgetragen wird. Und es ist aus meiner persönlichen Sicht zu befürchten, dass sich die Situation ohne geeignete Maßnahmen in Zukunft eher verschlechtern als verbessern wird. ■

¹ Siehe www.kollektivvertrag.at

² http://www.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/soziales/armut_und_soziale_eingliederung/022861.html

Public Management: Input für neue (Karriere)Impulse

Von den rund 2.100 österreichischen Gemeinden wird eine vorausschauende mehrjährige Planung mit begrenzten Ressourcen erwartet. Dafür braucht es immer wieder Input von außen – auch in Form von Aus- und Weiterbildung für MitarbeiterInnen. Dies bietet das Studium Public Management an der FH Campus Wien – ein auf die Anforderungen des öffentlichen Sektors zugeschnittenes, interdisziplinäres und berufsbegleitendes Studienangebot.

VRV 2015 und andere Herausforderungen

Auf die Gemeinden kommen durch die Voranschlags- und Rechnungsabschlussverordnung (VRV 2015) in den nächsten Jahren neue Herausforderungen zu. Entsprechendes Know-how und Hintergrundwissen werden benötigt. Dazu kommen der gesellschaftliche Wandel, rechtliche Rahmenbedingungen und Themen wie Partizipation. Auch dafür liefert das Studium Public Management praxisnahen Input.

Gemeinden leben Nachhaltigkeit

Verwalten wird zu einem Gestalten. Nirgendwo ist das für die Menschen spürbarer als in unseren Kommunen: „Die eigene Gemeinde ist für die Menschen die greifbarste Verwaltungseinheit, der sie sich stark verbunden fühlen. Nachhaltigkeit und Verantwortung werden dort gelebt,“ so Günter Horniak (Bachelorstudiengangsleiter) „Wirtschaftlichkeit und Gemeinwohl stehen daher im Zentrum von Ausbildung und Forschung an unseren Studiengängen“.

Public Management studieren

Das berufsbegleitende Bachelorstudium bietet eine fundierte Ausbildung für effizientes Wirtschaften mit gesellschaftlicher Verantwortung und die Möglichkeit, öffentliche Strukturen und Leistungen für das Gemeinwohl mitzugestalten ebenso wie neue Karrierechancen durch persönliche und fachliche Kompetenzentwicklung. Das Masterstudium bereitet darauf vor, komplexe Modernisierungs- und Veränderungsprozesse im öffentlichen Sektor zu gestalten und Führungsverantwortung zu übernehmen.

Unterricht findet alle zwei Wochen Freitag und Samstag ganztägig statt. Die Bewerbungsfrist läuft bis 14. Mai 2017.

INFOS: www.fh-campuswien.ac.at



GÜNTER HORNIK,
BACHELORSTUDIEN-
GANGSLEITER PUBLIC
MANAGEMENT

Foto: FH Campus Wien

Onlinehandel

Herausforderung für Gesellschaft und Stadtstruktur

Die zunehmende Bedeutung des Onlinehandels basiert auf einer tiefgreifenden technologischen Veränderung der Digitalisierung, die eine unumkehrbare Realität darstellt. Sie wird je nach Segment des Handels mehr oder weniger zunehmen. Dennoch ist die Digitalisierung nur ein Trend unter anderen und die Entwicklung dieses Segmentes ist nicht vorgegeben und unabänderbar.

Mag. Thomas Ritt



Mag. Thomas Ritt, Leiter
Abteilung Kommunalpolitik,
AK Wien

Die Digitalisierung ist sehr stark von den Reaktionen der betroffenen MarktteilnehmerInnen und der jeweiligen staatlichen Reaktion – Regulierung – abhängig. Das wird im Moment auch bei anderen von der Digitalisierung betroffenen Branchen wie der Hotellerie und dem Transportwesen deutlich. Gesellschaftlich unerwünschten Auswirkungen von „Airbnb“ und „Uber“ wurde in einigen Städten schon mit deutlichen Regulierungen entgegengetreten.

Der Onlinehandel stellt sich als Wachstumsbereich dar, was sicher auch daran liegt, dass diese Handelsform für KundInnen in gewissen Bereichen und Segmenten deutliche Vorteile aufweist, die der stationäre Handel nicht (mehr?) so bietet.

Mit deutlich weniger Suchaufwand ist oft ein viel umfassenderer Preisvergleich möglich. Manche Güter haben sich völlig verändert, z. B. E-Books oder Musik, andere Güter sind physisch gleich, es können aber zusätzliche Detailinformationen leicht abgerufen werden. Es scheint eine große Auswahl und einen großen Überblick, aber auch finanzielle Vorteile zu geben.

Nachteilige Entwicklungen

Für die Strukturen der Stadt und die Gesellschaft hat der Onlinehandel aber auch deutliche Nachteile mit einer Reihe von negativen Auswirkungen. Eine davon ist die Reduzierung der Nahversorgung und dadurch die Gefährdung von gewachsenen Stadtstrukturen und belebten Vierteln und Ortskernen. In strukturell schwächeren Gebieten kann auch die Nahversorgung generell in Bedrängnis kommen.

Dazu kommt ein deutlicher Anstieg des innerstädtischen Lieferverkehrs einhergehend mit neu in den Markt eintretenden Lieferdiensten. Das führt zu zunehmenden Verkehrsproblemen. Zudem haben einige dieser neuen Zustelldienste auffällig schlechte Arbeitsbedingungen. Aus der Beratung der AK Wien sind eine Reihe von Problemen bekannt. Die hohe Arbeitstaktung führt zu hohem Arbeits- und Zeitdruck und zu relativ vielen Unfällen, für die die Fahrerin bzw. der Fahrer haftet. Dasselbe gilt für verlorene Pakete. Diese Risiken werden durch geringe Bezahlung „kompensiert“. Die Bezahlung erfolgt oft nach gefahrener Tour und nicht nach Arbeitszeit. Als Folge davon sind die Stundenverdienste oft extrem niedrig. Die Paketzustellung erfolgt öfters auch im Subauftrag. Daraus resultieren dieselben arbeitsrechtlichen Probleme wie im Baugewerbe. Noch viel eklatanter sind die Problemlagen bei auch recht zahlreich vorkommender Scheinselbstständigkeit.

Wenn stationärer Handel stagniert oder Beschäftigung einbüßt während der Onlinehandel expandiert, führt das im Moment zur Veränderung von Beschäftigung hin zu schlechteren Arbeitsverhältnissen. Am bekanntesten ist der Konflikt zwischen dem Onlinehändler Amazon und der deutschen Dienstleistungsgewerkschaft ver.di. Amazon verweigert eine Bezahlung nach dem Versandhandeltarifvertrag, forciert befristete Arbeit und versucht auch gewerkschaftliche Tätigkeit gerichtlich zu unterbinden.

Als wesentlicher Punkt stellt sich im Kontext des Onlinehandels auch die Frage der

Auch die kommunale Ebene ist gefordert, durch Investitionen in den öffentlichen Raum, durchdachte Verkehrskonzepte zur Belebung von Einkaufsstraßen und historischen Ortskernen oder mittels vielfältig nutzbarer Erdgeschoßflächen den stationären Handel sowie eine lebenswerte Stadtstruktur zu unterstützen. Widmungen von Einkaufszentren auf der grünen Wiese durch Landesgesetze müssen zudem unterbleiben.

Steuergerechtigkeit. Wenn es für international tätige OnlinehändlerInnen möglich ist, über Verrechnungspreise oder interne Zinssätze ihre Gewinne genau dort entstehen zu lassen, wo die Steuersätze besonders niedrig sind bzw. eine Absprache mit den Finanzbehörden möglich ist, untergräbt das nicht nur die nötige Finanzierung des Gemeinwesens (und der Infrastruktur, auf der die OnlinehändlerInnen unterwegs sind), sondern führt auch zu massiven unberechtigten Wettbewerbsverzerrungen.

Mögliche Strategien

Negative Entwicklungen muss und soll man nicht untätig hinnehmen. Es gibt eine Reihe von Möglichkeiten gegenzusteuern. Eine davon ist, (kleine) stationäre HändlerInnen darin zu unterstützen, auch und zusätzlich das Onlinesegment zu bedienen. Das können Unterstützungen für eigene virtuelle Auftritte oder auch Angebote von Plattformen sein. Zentral ist aber auch eine Investition in die eigenen Stärken: Gut ausgebildete und zufriedene MitarbeiterInnen halten und binden viele KundInnen.

Viele Angebote kleiner spezialisierter HändlerInnen sind oft wenig bekannt, hier kann eine Unterstützung durch regionale Informationsarbeit etwa auf Bezirksebene Abhilfe schaffen. Auf europäischer Ebene ist seitens der Bundesregierung stärkerer Druck auf die Trockenlegung von (auch innereuropäischen) Steueroasen dringend erforderlich, um wieder Steuergerechtigkeit herzustellen.

Aber auch die kommunale Ebene kann Beiträge leisten, etwa über Investitionen



in den öffentlichen Raum, verbunden mit durchdachten Verkehrskonzepten zur Belebung von Einkaufsstraßen und historischen Ortskernen. Damit das gelingt, muss gleichzeitig die Förderung der Nahversorgung in verdichteter Form erfolgen und die Widmung von (auch kleinen) Einkaufszentren auf der „grünen Wiese“ mit großem Parkplatz unterbleiben. Beim Neubau sind Erdgeschoßflächen so zu bauen, dass sie vielfältig nutzbar sind. Hier sind vor allem ausreichende Raumhöhe und barrierefreie Zugänglichkeit wichtig. Aber auch eine beschränkende Reaktion der städtischen Verkehrspolitik auf den qualitativ und quantitativ unkontrolliert zunehmenden Lieferverkehr ist

ein wesentlicher Beitrag zur Unterstützung des stationären Handels und einer lebenswerten Stadtstruktur.

Keine geeignete Strategie im Zusammenhang mit den möglichen negativen Auswirkungen des Onlinehandels ist die Ausdehnung und Liberalisierung der Ladenöffnungszeiten. Das hätte einerseits eine Reihe von negativen sozialen Auswirkungen für die Beschäftigten, obwohl es andererseits keinen Zusammenhang zwischen Stärke des Onlinehandels und Länge der Ladenöffnungszeiten gibt. In Großbritannien, Deutschland, den USA, der Schweiz oder Frankreich wird bei ganz anderen Öffnungszeiten gleich oder sogar mehr online eingekauft. ■

Todgeweihte leben länger

Der stationäre Handel und die Digitalisierung

Der Onlinehandel hat in den letzten Jahren eine rasante Entwicklung durchgemacht. Abgesänge auf den stationären Handel sind angesichts der zur Verfügung stehenden Daten aber übertrieben. Gleichwohl werden Modernisierungsprozesse und innovative Ideen notwendig sein, um im Konkurrenzkampf erfolgreich sein zu können.

Mag. Mag. Peter Wieser



Mag. Mag. Peter Wieser,
MA 23 – Wirtschaft, Arbeit
und Statistik

Die zunehmende Urbanisierung und der gesellschaftliche Wandel in Richtung Netzwerkgesellschaft bereiten den Nährboden für die Internet-Ökonomie. Entwicklungen wie „Industrie 4.0“ und das Internet der Dinge (das Netzwerk „intelligenter“ Gegenstände) könnten weitreichende Auswirkungen auf bestehende Wirtschaftsstrukturen haben. Die zunehmende Verbreitung von Smartphones ermöglicht es, auch unterwegs online zu sein.

Eine konkrete Auswirkung ist bereits jetzt sichtbar: Der Onlinehandel verzeichnete in den letzten Jahren starke Zuwachsraten und bereitet dem stationären Handel zunehmend Kopfzerbrechen. Laut KMU-Forschung (Internet-Einzelhandel 2014) kommt es durch E-Commerce im österreichischen Handel zu einem jährlichen Kaufkraftabfluss ins Ausland von rund 3 Milliarden Euro. Zusätzlich müssen die Kommissionszahlungen, die die Unternehmen an die Plattformen (Amazon, eBay etc.) leisten, berücksichtigt werden. Um die Bedeutung des Handels für die Wiener Wirtschaft und die Auswirkungen des Onlinehandels einschätzen zu können, werden im nächsten Abschnitt – soweit vorhanden – Zahlen aus diesen Bereichen präsentiert.

Daten relativieren das Bild

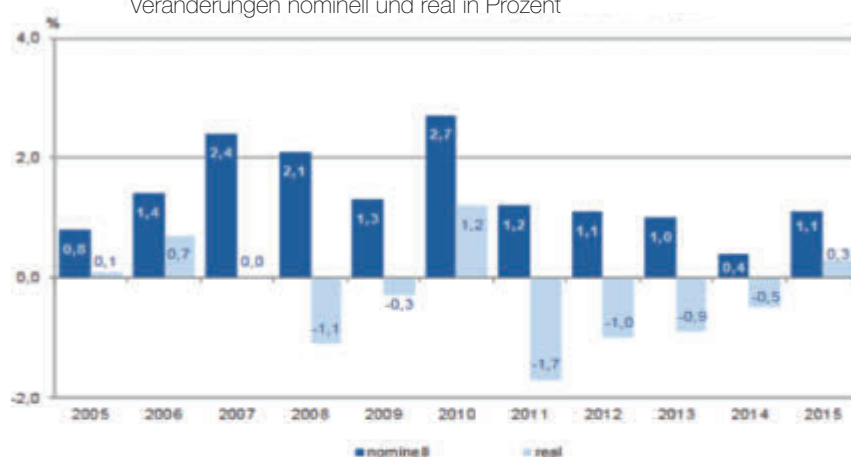
Mit rund 108.000 Erwerbstätigen ist der Handel (Einzel-, Großhandel und Handel mit Kfz¹) die beschäftigungsstärkste Branche in Wien (13,5 %). Die Anzahl der Unselbstständigen ist in den letzten Jahren relativ konstant geblieben. Langfristig ge-

sehen ist es aber zu einem deutlichen Rückgang gekommen (2001–2011), wobei hier sowohl unselbstständig als auch selbstständig Erwerbstätige gezählt werden. Inwieweit dies auf den boomenden Onlinehandel zurückgeführt werden kann, ist nicht eindeutig zu beantworten. Modernisierungs- bzw. Restrukturierungsmaßnahmen im Handel könnten ebenfalls zumindest mitverantwortlich für diese Entwicklung sein.

Auffallend ist auch die unterschiedliche Entwicklung von Einzelhandel und Großhandel. Besonders positiv hat sich der Lebensmittelhandel entwickelt. Dies ist auch jener Bereich, in dem ExpertInnen das Potenzial des Onlinehandels am geringsten einschätzen (siehe Brand Eins, April 2015, S. 62–67). Laut einer aktuellen Umfrage (Otago Online Trendreport 2017) können sich 38 % der ÖsterreicherInnen nicht vorstellen, Lebensmittel online zu kaufen. Dies ist mit Abstand der höchste Wert in der „No-Go“-Reihung (zum Vergleich: Medikamente 20 %). Die zukünftige Entwicklung ist aber nur schwer vorherzusehen, AnbieterInnen testen ständig neue Lösungen (z. B. LeShop.ch von Migros in der Schweiz mit Abholboxen an Bahnhöfen). Ein wesentliches Element dürfte die Akzeptanz der KundInnen sein, Lebensmittel online zu kaufen.

Die Umsatzzahlen im stationären Handel deuten auf jeden Fall auf eine Verschiebung zum Onlinebereich hin. Nachdem die realen Zahlen in den letzten Jahren gesunken sind, ist erst 2015 wieder ein leichtes Plus zu verzeichnen (siehe Grafik 1). KMU Forschung Austria (Internet-Einzelhandel

Grafik 1:
Umsatzentwicklung im stationären Einzelhandel 2005–2015
Veränderungen nominell und real in Prozent



Die Umsatzentwicklung im stationären Einzelhandel berücksichtigt seit 2007 den Lebensmitteleinzelhandel auf Basis Nielsen Umsatzbarometer. Die Preisbereinigung für die reale Umsatzentwicklung erfolgt auf Basis eines Deflators auf Branchenebene von Statistik Austria.

Quelle: KMU Forschung Austria

1 Definition stationärer Einzelhandel: Einzelhandel exkl. Tankstellen und exkl. Internet-Einzelhandel und exkl. sonstiger nicht-stationärer Einzelhandel

2 Dies geht aus der aktuellen Konjunkturbeobachtung der KMU Forschung Austria hervor, welche auf den Daten von rd. 4.500 Geschäften basiert. Der Lebensmitteleinzelhandel ist auf Basis Nielsen Umsatzbarometer (inkl. Hofer und Lidl) enthalten.

2014) geht in einer (nicht mehr aktuellen) Studie davon aus, dass rund drei Milliarden Euro pro Jahr von ÖsterreicherInnen bei ausländischen OnlinehändlerInnen ausgegeben werden. Es findet somit ein nicht unwesentlicher Kaufkraftabfluss ins Ausland statt.

Diese Zahlen müssen relativiert werden: Tatsächlich fließt rund die Hälfte aller Ausgaben für Onlineeinkäufe ins Ausland ab. Der Anteil des Onlinehandels am gesamten Einzelhandelsvolumen betrug 2013 in Österreich aber nur 4,5 %. Dies differiert zwar sehr stark nach Branchen, insgesamt geben diese Zahlen trotzdem keinen Grund zur Panik. Übertriebener Hysterie, dass der stationäre Handel dem Untergang geweiht sei, wird zudem in einer aktuellen Studie (GfK 2015 „E-Commerce: Wachstum ohne Grenzen?“) für Deutschland der Wind aus den Segeln genommen. Demnach sollen sich bis 2025 bei ca. 15 % Onlineanteil (branchenübergreifend) Sättigungstendenzen einstellen, was aber auch bedeutet, dass in den nächsten Jahren noch mit kräftigen Steigerungen des Onlinehandels zu rechnen ist. Eine Vermischung mit der Frage der Auswirkungen von Einkaufszentren am Stadtrand auf den Handel in zentraler Lage ist wenig hilfreich, denn der Onlinehandel setzt auch diesen zu.

Zukünftige Entwicklung der Beschäftigung im Handel

Eine von der MA 23 beauftragte Studie von FORBA („Die Zukunft der Beschäftigung in Wien – Trendanalysen auf Branchenebene“, 2015) geht von einer leicht

steigenden Beschäftigung im Handel aus (siehe Grafik 2). Das Bevölkerungswachstum in Wien sowie im Wiener Umland und ein moderat steigendes Kaufkraftvolumen wirken sich positiv aus, demgegenüber gehen die ExpertInnen aber davon aus, dass der wachsende Onlinehandel vom stationären Handel vermehrt Umsatz abziehen wird. Zusammengefasst lässt sich für den Einzelhandel eine mäßig steigende und für Groß- und Kfz-Handel eine sinkende Beschäftigung prognostizieren.

Mögliche Handlungsansätze

Der Onlinehandel hat neben natürlichen Wettbewerbsvorteilen (v. a. Personalkosten, aber auch die Skalierbarkeit) auch in weiterer Hinsicht Kostenvorteile: Die Firmensitze sind oft nicht in Österreich, d. h. die Besteuerung der Gewinne erfolgt im Ausland (wenn sie nicht ohnehin durch andere Konstruktionen gänzlich umgangen wird), obwohl die Geschäftstätigkeit im Inland stattfindet (Kauf der Waren). Eine Debatte, wie eine moderne Steuergesetzgebung diesem Umstand Rechnung tragen könnte, um einen fairen Wettbewerb sicherzustellen, wäre unbedingt notwendig.

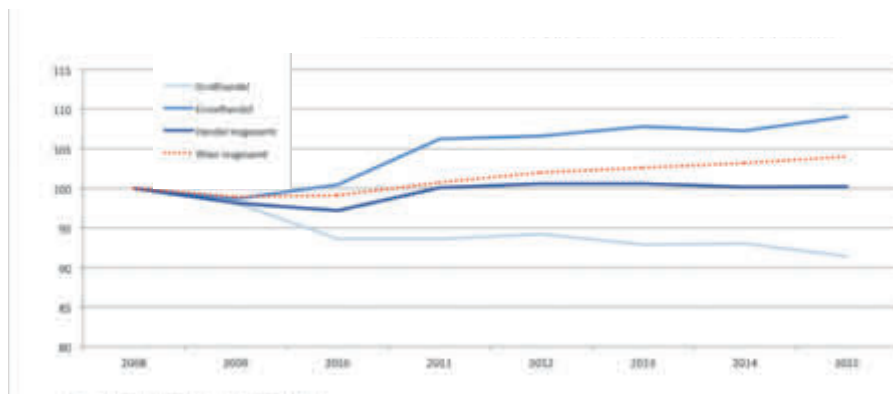
Eine weitere Frage ist die Einhaltung von Standards im Arbeitsrecht. Dies betrifft nicht nur die zumeist im Ausland befindlichen Warenlager und die dortigen Arbeitsbedingungen. Auch die ArbeitnehmerInnen im Inland, die die Pakete ausliefern (die „letzte Meile“), sind unter erheblichem Druck. Dies ist mitzudenken, denn der Onlinehandel kann nur funktionieren, wenn die Waren den KundInnen auch rasch zugestellt werden können. Eine weitere Möglichkeit ist die Bereitstellung von Infrastruktur in der Stadt, also z. B. das Aufstellen von Boxen, in denen Pakete hinterlegt werden können. Es wäre natürlich dafür zu sorgen, dass alle AnbieterInnen Zugang haben, um Monopolen vorzubeugen bzw. den öffentlichen Raum nicht über Gebühr zu belasten, da verhindert werden sollte, dass die verschiedenen DienstleisterInnen jeweils ihre eigenen Boxen aufstellen.

Eine weitere Möglichkeit ist die Bündelung von stationären lokalen HändlerInnen auf einer Internetplattform. Die zugrunde liegende Idee ist, dass die Stadt als Summe aller Produkte ihrer EinzelhändlerInnen ein großes „Warenlager“ darstellt. Beispiele



Trotz der derzeitigen Werbekampagnen der Supermarktketten – 38 % der ÖsterreicherInnen können sich nicht vorstellen, Lebensmittel online zu kaufen. Aber das kann sich natürlich ändern.

Grafik 2:
Entwicklung der Beschäftigung im Handel seit 2008



gibt es hierfür bereits, in Deutschland sind mehrere lokale Initiativen auf der Plattform www.atalanda.com vertreten. Laut vorliegenden Berichten soll dies durch die erhöhte Sichtbarkeit der lokalen HändlerInnen zu einem erhöhten KundInnenaufkommen geführt haben (siehe Brand Eins, April 2015, S. 102–109). Auch eine Modernisierung der Lehrausbildung zur Einzelhandelskauffrau bzw. zum Einzelhandelskaufmann ist anzudenken. Durch die zunehmende Verschmelzung von stationärem und Internethandel dürften sich die Voraussetzungen für dieses Berufsfeld grundlegend verändern, digitale Kompetenzen werden zweifellos an Bedeutung gewinnen. So werden beispielsweise Tablets in Verkaufsräumen genutzt, um KundInnendaten sofort zu erfassen oder um den Lagerbestand online zu erfragen (Brand Eins, April 2015, S. 54–60).

1 Inkl. Instandhaltung und Reparatur von Kfz

Entwicklungen, Auswirkungen, Strategien

Onlinehandel und Smart City

Steht der zunehmende Onlinehandel in diametralem Gegensatz zu den Bemühungen um eine Smart City? Auch auf diese Frage versuchte die Tagung „Onlinehandel – Entwicklungen, Auswirkungen und Strategien“ Antworten zu finden. Vorweg: Als Obmann der Sparte Transport und Verkehr in der Wirtschaftskammer Wien sehe ich keinen unlösbaren Zielkonflikt. Wir stehen aber vor großen Herausforderungen in der City-Logistik!

Mag. Davor Sertic

Der Onlinehandel stellt für VerbraucherInnen wie Wirtschaft eine wesentliche Innovation dar: Die BestellerInnen geben mit wenigen Klicks am Computer ihre Wünsche bekannt, die AnbieterInnen agieren aus einem virtuellen Laden heraus. Alles wirkt recht einfach und zeitgleich, fast möchte man meinen: anspruchs- und vor allem problemlos.

In Wirklichkeit jedoch hängt der gesamte Prozess von der Bestellung durch die KundInnen bis zum Empfang von der Qualität der Logistikleistung ab. So haben LagerhalterInnen dafür zu sorgen, dass passend zur Nachfrage ausreichend Produkte vorrätig sind. Aus dem Lager heraus sind termingerecht Abholungen zu starten und Zustellungen zu Tausenden KundInnen zu organisieren. Und nicht zuletzt steht die Logistikwirtschaft vor der auch betriebswirtschaftlichen Herausforderung, ein substanzielles Volumen an Retoursendungen zu bewältigen. Realistische InsiderInnen-Schätzungen sprechen von 50 % Retouren im Onlinehandel. Für Handel und LogistikerInnen ist das eine organisatorische wie betriebswirtschaftliche Herausforderung. KäuferInnen sind ja kaum bereit, für nicht passende Stücke die Rücksendekosten unmittelbar zu übernehmen.

Feinverteilung als anspruchsvoller Prozess

Logistik stellt eine anspruchsvolle Aufgabe dar! Gerade die Feinverteilung Tausender Sendungen im städtischen Ballungsraum bedarf gut durchdachter und strikt organisierter Abläufe. Besonders im innerstädtischen Zustellverkehr wird der Einsatz kleiner und wendiger Fahrzeuge zu bevorzugen sein. Unabhängig von regionalen recht-

lichen Beschränkungen – mit einem 40-Tonner ist innerstädtische Feinverteilung in engen Gassen mit kleinen Parkflächen wohl nicht zu machen. Bei Lieferungen in Fußgängerzonen sind die zeitlich engen Zufahrtswenster fixe Planungsgröße. Und schließlich erwarten die KundInnen, gleichgültig ob unternehmerisch oder privat, dass Zustellungen dann erfolgen, wenn sie als EmpfängerInnen auch tatsächlich vor Ort sind. Viele Geschäfte öffnen erst im Lauf des Vormittags und Privathaushalte sind – Stichwort Berufstätigkeit – tagsüber häufig verwaist. Zustellung ist also an das Umfeld der KundInnen anzupassen. Wenn Berufstätigkeit zeitweise die Zustellung am Wohnsitz verhindert, müssen wir über angepasste Zustellzeiten (etwa in den Abendstunden) nachdenken oder den Einsatz von Paketboxen oder Ablieferung an Arbeitsstätten diskutieren.

Dass Ladezonen leider häufig widmungswidrig zugeparkt werden und in leeren AnrainerInnenparkzonen der Lieferverkehr derzeit nicht einmal ein paar Minuten stehen darf, ist für uns LogistikerInnen tägliche Erfahrung.

Herausforderung Logistik forciert überregionale politische Kooperation!

Routenplanung und Fahrzeugauslastung sind aus Aspekten der Betriebswirtschaft, der Verkehrspolitik und des Umweltschutzes weiter zu optimieren. Die Logistikwirtschaft ist sich sehr wohl darüber im Klaren, dass als Folge der laufenden Umweltdiskussionen und der Verpflichtungen der Staaten zur Reduktion der Emissionen moderne Antriebstechniken – man denke etwa an Elektromobilität – mittelfristig



Mag. Davor Sertic ist Obmann der Sparte Transport und Verkehr in der Wirtschaftskammer Wien und Inhaber einer international tätigen Spedition.

Die City-Logistik steht aufgrund des zunehmenden Onlinehandels vor neuen Herausforderungen.



konventionelle Antriebe breitflächig ablösen werden. Ich bin überzeugt, dass mit voranschreitender Technik mittlere Zustellfahrzeuge sehr bald über genügend Reichweite verfügen, um innerstädtische Logistik sinnvoll und erfolgreich betreiben zu können. Letztlich erwartet die Gesellschaft von uns zunehmend, Logistik nicht nur „just in time“, sondern auch politisch korrekt, also umweltfreundlich, zu tun. Langfristig wird es Ziel sein, Verkehrsreduktion ohne Qualitätsverlust und eine CO₂-freie Stadtlogistik zu erreichen.

Eine ganz wesentliche Herausforderung sehe ich schließlich in der Bereitstellung geeigneter Logistikflächen. Gerade City-Logistik bedingt durch die Verwendung kleinerer Fahrzeuge die Teilung großer Sendungen, die Vorhaltung von Lagerware und das Vorhandensein von Fläche für Beladungen. Diese Logistikflächen stellen naturgemäß im Ballungsraum ein selten vor-

handenes Gut dar. Vor diesem Hintergrund bin ich dankbar, dass sich die Bundesländer Wien und Niederösterreich sowie die beiden Wirtschaftskammern in einer richtungsweisenden Zusammenarbeit dieser Herausforderungen annehmen. Ich bin überzeugt, dass Wirtschaft, Verwaltung und Politik der beiden Bundesländer in der Arbeitsgruppe „Umlandlogistik Wien NÖ 2030+“ nicht nur theoretische Überlegungen anstellen. Vielmehr gilt es, für die gesamte Ostregion zukunftsichere und praxisgerechte Logistikkonzepte zu erstellen.

Politischer Wunschzettel

Als Ständesvertreter der Logistik- und Mobilitätswirtschaft sehe ich ergänzend allerdings schon auch Handlungsbedarf der Politik: Mein politischer Wunschzettel umfasst Unterstützung beim Aufbau einer ausreichenden Ladeinfrastruktur für Elektro-

mobilität oder die Öffnung der AnrainerInnen-Parkzonen für den Zustellverkehr mit praktikablen und auch den AnrainerInneninteressen gerecht werdenden Zeitfenstern. Und haben wir doch endlich die Kraft und den Mut, den Lobautunnel umzusetzen; wie viele Stunden und wie viele Tonnen Schadstoffe vergeuden wir in den täglichen Staus auf der Tangente?

Ich selbst setze mich dafür ein, dass unsere Logistikunternehmen durch den Einsatz moderner Techniken und die Einbettung in durchdachte Konzepte eine betriebswirtschaftlich sichere Zukunft haben und in der Bevölkerung als unverzichtbare Dienstleister anerkannt sind. Auch möchte ich, dass regionale Wertschöpfung und damit Arbeitsplätze in der Region langfristig gesichert werden. Und damit unterstützen wir letztlich den Wohlstand in unserer Region! ■

Wichtigster Faktor bleibt der Mensch

„HANDEL2025“

Die Stärken des stationären und Onlinehandels kombinieren, Abbau von regulatorischen Hürden, Service ausbauen und Kooperationen eingehen, sind die wichtigsten Ergebnisse der Szenarioplanung des Wiener Handels.

Dr. Rainer Trefelik

Gemäß den Worten von John Galsworthy „Wenn Sie nicht über die Zukunft nachdenken, können Sie keine haben“ hat die Sparte Handel im Jänner 2016 eine Szenarioplanung initiiert, um den zukünftigen Herausforderungen des Wiener Handels aktiv zu begegnen. Für den 81 Seiten umfassenden Endbericht wurden 23 ExpertInnen-Einzelinterviews (von Oxford & Stanford University bis WU Wien) geführt, 16.296 HändlerInnen per Onlineumfrage befragt, vier Workshops mit insgesamt 85 TeilnehmerInnen durchgeführt, 52 Studien & Artikel analysiert sowie 15 Schlüsselfaktoren ausgewählt.

Wachstum oder Stillstand?

Das Ergebnis sind vier Szenarien: Szenario 1, „WACHSTUM – Die florierende Einkaufsstraße“, zeigt ein gekonntes Zusammenspiel von Politik, Handel, KundInnen und Technologien und ist damit eine positive Vision der Zukunft. Da wollen wir uns hinentwickeln. Szenario 4, „STILLSTAND – Die ausgestorbene Einkaufsstraße“, ist das Worst-Case-Szenario, ein Konfliktszenario, in dem jede/-r gegen jede/-n ums Überleben kämpft und Staat und Stadtverwaltung den HändlerInnen die Luft zum Atmen nehmen. Das soll natürlich vermieden werden. In Szenario 2, der „UNIFORMITÄT – die uniformierte Einkaufsstraße“, werden vor allem große HändlerInnen gefördert, die die vielen administrativen Hürden bewältigen können. Kleine HändlerInnen, Vielfalt und Diversität gehen unter. Auch hier muss gegengesteuert werden. Szenario 3, „CHAOS – die chaotische Einkaufsstraße“, ist ein Laissez-faire- und Start-up-Szenario. Neue AkteurInnen von außerhalb des Handels übernehmen Funktionen des Handels und schaffen In-

novationen und neue Geschäftsmodelle. Der etablierte Handel verpasst diese Entwicklungen und kann nicht mehr mithalten.

Derzeit befinden wir uns in einer Mischform aus allen vier Szenarien. Um hier den Kurs in Richtung Best-Case-Szenario zu bestimmen, ergeben sich daraus verschiedene Handlungsableitungen.

Politik für und nicht gegen die Interessen des Handels in der Stadt

Es müssen administrative Freiräume geschaffen werden, gemäß dem Motto „Stadtentwicklung sollte für und nicht gegen den Handel erfolgen“. Dies beinhaltet den Abbau von regulatorischen Beschränkungen und realitätsfremden Detailregulierungen, die Flexibilisierung der Arbeits- und Öffnungszeitenregelungen, die steuerlichen Entlastungen und die Senkung der Lohnnebenkosten sowie die Einbeziehung des Handels in Stadt- und Raumplanungskonzepte inklusive Verkehrsplanung und Parkraumbewirtschaftung. Im Mittelpunkt stehen dabei die Erreichbarkeit der Geschäfte und die Gestaltung des öffentlichen Raumes. Zu viele Ringsperren, zu viele StraßenkünstlerInnen, zu viele AnrainerInnenparkplätze sind hier kontraproduktiv und behindern die positive Entwicklung des Handels.

Digitalisierung als bestimmender Trend

Digitalisierung und neue Technologien im Handel werden auch in den nächsten Jahren die Entwicklungen im Handel bestimmen. Hier geht es um die Schaffung von regionalen digitalen Plattformen, die sich als Ergänzung zum stationären Handel sehen und durch ihre Dienste KundInnen auch



Dr. Rainer Trefelik, Obmann der Sparte Handel der Wirtschaftskammer Wien



WACHSTUM –

Die florierende Einkaufsstraße

wieder in die Geschäfte bringen wollen. Ohne Unterstützung und die Annahme durch die lokalen HändlerInnen können solche Plattformen nicht genügend NutzerInnen gewinnen, um relevant zu sein und gegen internationale Onlineriesen zu bestehen. Wichtig ist dabei, dass die Wertschöpfung in Österreich bleibt und nicht internationale Konzerne unterstützt werden, die in unserem Land kaum Steuern zahlen. Weiters ist es auch notwendig, dass die HändlerInnen selbst die neuen Technologien optimal einsetzen. Dazu unterstützt die Wirtschaftskammer Wien ihre Mitgliedsunternehmen mit ExpertInnenwissen in einer kostenlosen Workshopreihe zu allen Aspekten des Onlinehandels. Als weitere aktive Unterstützung bietet die Interessenvertretung ein E-Commerce-Service-

center als 1. Anlaufstelle bei allen Fragen des Onlinehandels an (www.ecommerce-center.wien).

Stationäres Einkaufserlebnis bleibt das Um und Auf

Trotz enormer Wachstumsraten im E-Commerce wird der weitaus überwiegende Teil des Einzelhandels auch 2025 noch in stationären Geschäften stattfinden. Der Mensch bleibt also der bestimmende Faktor im Handel. Hier geht es darum, neue Geschäftsmodelle zu entwickeln, noch besseren Service und Beratungsdienstleistungen anzubieten, branchenübergreifende Kooperationen und Allianzen einzugehen. Schließlich zeigt die aktuelle erfolgreiche Kampagne des Modehandels „#Echtshopper“, dass das persönliche Einkaufserlebnis

noch immer die treibende Kraft und der Motor des Handels für EinwohnerInnen und TouristInnen in der Stadt ist.

Das Beste aus beiden Welten

Wenn wir die Stärken des stationären Handels, wie Service, Beratung und echte Einkaufserlebnisse, mit den Chancen der digitalen Welt und des Mobile Shoppings verbinden, wird der Wiener Handel gut aufgestellt sein für das optimale Szenario einer florierenden Einkaufsstadt. ■

Stationärer Handel – Onlinehandel – Kombiniertes Handel

„Entwicklung des KundInnen-verhaltens durch den Onlinehandel“

Der Anteil am Gesamtumsatz österreichischer KonsumentInnen im Onlinehandel ist seit mehreren Jahren steigend. Dies hat nicht nur zu einer Verschiebung der Umsätze, sondern auch zu einer Verschiebung des NutzerInnenverhaltens geführt, das auch im stationären Handel immer häufiger von Verhaltensmustern geprägt wird, die KonsumentInnen durch die Nutzung des Internets erwerben.

Johannes Vogelhuber

Somit ist die Auswirkung des Onlinehandels auch im alltäglichen Umgang mit KundInnen im stationären Handel spürbar. Damit auf die veränderten Bedürfnisse der KonsumentInnen reagiert werden kann, sollten zwei Aspekte näher betrachtet werden:

Das Verhalten von KonsumentInnen im Onlinesegment

Auch wenn KonsumentInnen nicht unbedingt beabsichtigen, gewisse Waren über das Internet zu kaufen, so wird das Onlinesegment dennoch immer häufiger als Quelle für Vorabinformationen genutzt.

Beispielsweise suchen potenzielle KundInnen nach einem Fachgeschäft für bestimmte Modeartikel in ihrer Region, vergleichen die online verfügbaren Angebote und bewerten diese subjektiv, um eine Wahl für den Besuch eines stationären Geschäfts zu treffen, das ihrem Geschmack und ihren Ansprüchen am ehesten entspricht.

Somit ist es einerseits von großer Bedeutung, als HändlerInnen im Internet überhaupt auffindbar zu sein, andererseits die KundInnen bereits durch eine Präsentation des Angebots zu überzeugen.

Die Auffindbarkeit kann über unterschiedliche Kanäle erfolgen. Hierbei sind in erster Instanz Suchmaschinen zu nennen. Aber auch Branchenverzeichnisse, wie das Firmen A–Z der Wirtschaftskammer, Google MyBusiness oder die Gelben Seiten von Herold bieten eine Möglichkeit, die Auffindbarkeit des eigenen Unternehmens zu verbessern.

Ein weiteres Verhaltensmuster, das zunehmend an Bedeutung gewinnt, ist die Ver-

trauensbildung von KonsumentInnen durch (vermeintlich) unabhängige Bewertungen des potenziellen Geschäfts durch Meinungen Dritter. Hier sind etwa die Bewertungsportale Yelp oder Google MyBusiness zu nennen, bei denen KonsumentInnen Vorabinformationen und Meinungen einholen. Die Verwaltung und regelmäßige Einsicht dieser Portale ist also sinnvoll, nicht nur, um durch positive Bewertungen (etwa durch Bekannte oder KonsumentInnen) zu punkten, sondern auch auf Kritik oder negative Meinungen reagieren zu können.

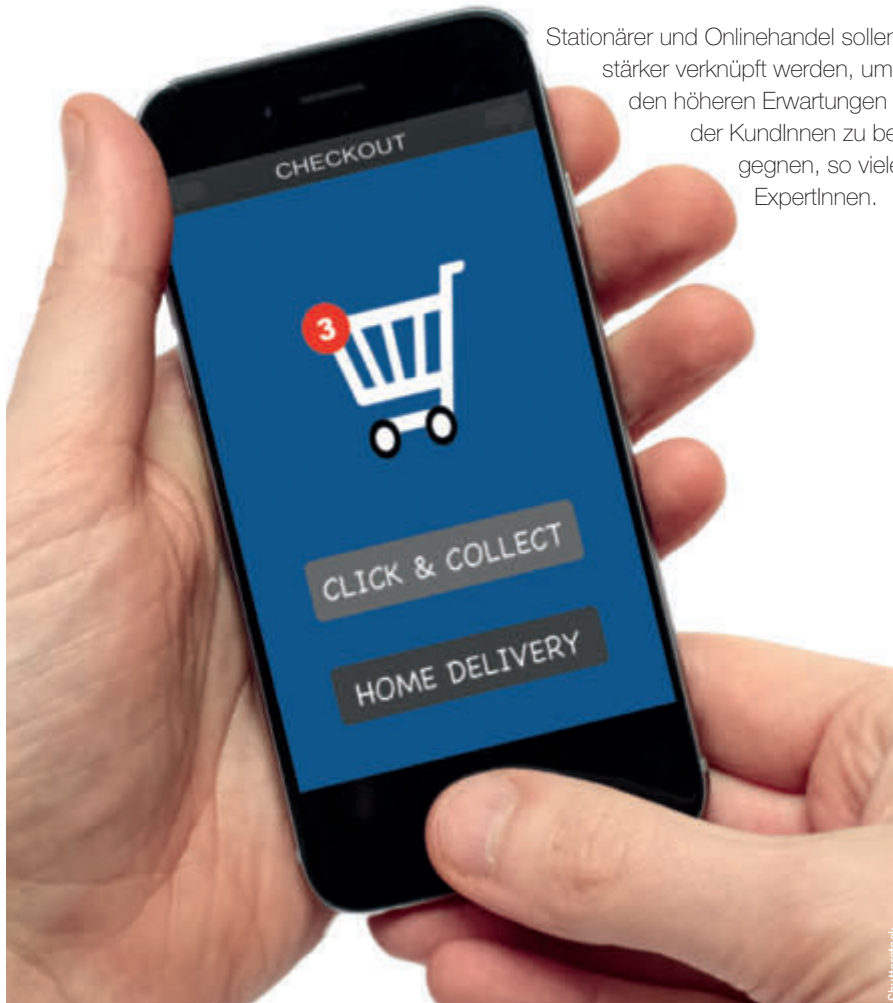
Neben einer guten Auffindbarkeit ist aber auch die leicht zugängliche Information für die KonsumentInnen entscheidend. Letztlich hat ein gut auffindbarer Web-Auftritt keinen Nutzen für die KonsumentInnen, wenn sie dort die gewünschten Informationen, etwa zum Standort, zu den Öffnungszeiten oder zum verfügbaren Sortiment, nicht auffinden können.

Ein in letzter Zeit vermehrt in Mode kommender Trend ist, dass KonsumentInnen den Onlinekauf mit dem Besuch im stationären Handel verknüpfen. Durch das Konzept „Click & Collect“ werden Waren online bestellt und oftmals auch bezahlt, dann aber vor Ort im stationären Geschäft abgeholt. Dies bringt für KonsumentInnen den Vorteil, durch eine persönliche Beratung im Geschäft zu profitieren, jedoch die Vorteile eines Onlineauftritts (beispielsweise eine ausführliche Produktbeschreibung oder Vergleichsmöglichkeiten) ebenfalls nutzen zu können.

Damit österreichische Handelsbetriebe auf diese Entwicklungen reagieren können,



Johannes Vogelhuber,
Berufsweigobmann
Versand- & Internethandel,
Vorsitzender Stv. Bundes-
Berufsweigausschuss



Stationärer und Onlinehandel sollen stärker verknüpft werden, um den höheren Erwartungen der KundInnen zu begegnen, so viele ExpertInnen.

INFO:

Dazu gleich ein Tipp: Am 24. April 2017 startet ein gänzlich neuer WIFI-Lehrgang, welcher von der Wirtschaftskammer initiiert wurde. Dieser Lehrgang ist deshalb so einzigartig, da es eine gezielte Ausbildung für den Onlinehandel ist: <http://www.wifiwien.at/eshop/bbdetails.aspx?bbnr=911306>.

Für diesen Lehrgang besteht auch die Möglichkeit, Förderungen (bis zu 50 %) zu erhalten:

WAFF-Förderung für Beschäftigte:
www.waff.at/de/service-fuer-beschaeftigte/foerderung-fuer-weiterbildung/

AMS-Qualifizierungsförderung:
www.ams.at/ooe/service-unternehmen/foerderungen/qualifizierungsfoerderung-beschaeftigte

Um auf die Bedürfnisse der KundInnen hinsichtlich der Liefermöglichkeiten reagieren zu können, kann ein größeres Angebot an Zustellmöglichkeiten den Nachteil gegenüber dem Onlinehandel ausgleichen. Zentrale Abholstationen oder eine dezentrale Lieferung bei KonsumentInnen direkt an der Wohnungstür bieten Alternativen gegenüber einem händischen Transport der Ware direkt vom Geschäftslokal. Insgesamt können folgende Kriterien formuliert werden, die es zu erfüllen gilt, um den Bedürfnissen von KonsumentInnen im stationären Handel zu begegnen:

1. Flächendeckender Zugang zu Internet im stationären Handel für besseren Vor-Ort-Service
2. Entwicklung der zentralen und dezentralen Zustell-Infrastruktur

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Nutzung des Internets als Handelsmedium zu Veränderungen im Verhalten der Kundin und des Kunden geführt hat. Immer öfter werden online verfügbare Mittel auch im stationären Handel erwartet und vorausgesetzt. Durch eine stärkere Verknüpfung zwischen stationärem und Onlinehandel kann diesen Erwartungen aber erfolgreich begegnet werden. ■

wird empfohlen, dass sich diese für die Zukunft durch verfügbare Schulungsprogramme weiterbilden. Wenn MitarbeiterInnen in der Lage sind, das eigene Produktsortiment über eine Onlineplattform regelmäßig zu pflegen und kundInnenorientiert zu präsentieren, kann durch den Onlinehandel ein solider Eckpfeiler geschaffen werden, von dem letztlich auch das stationäre Geschäft profitiert. Insgesamt können folgende drei Kriterien formuliert werden, die es zu erfüllen gilt, um KonsumentInnen im Onlinesegment erfolgreich anzusprechen:

1. Auffindbarkeit durch Suchmaschinen und auf Bewertungsplattformen
2. Leicht zugängliche Vorabinformationen zu Sortiment, Standort, Anfahrt etc.
3. Schulungen und Softwarelösungen für Handelsbetriebe in Bezug auf den Onlinehandel

Das Verhalten von KonsumentInnen im stationären Geschäft

Die Ansprüche von KonsumentInnen haben sich durch das Verhalten im Onlinesegment auch beim Einkauf im stationären Handel gewandelt. Es wird oft ein umfassendes Know-how von MitarbeiterInnen zu spezifischen Fragen verlangt, welches deren Kompetenz rasch übersteigt. Um online leicht zugängliche Informationen (etwa die Verfügbarkeit einer Ware, Preisvergleiche, Fachinformationen) im stationären Handel anbieten zu können, kann eine Lösung in einem flächendeckenden Zugang zum Internet liegen, damit MitarbeiterInnen rasch Antworten auf Fragen der KonsumentInnen liefern können, indem das Internet als Informationsquelle genutzt wird. Dies erfordert selbstverständlich eine entsprechende Infrastruktur und Geräte, um MitarbeiterInnen eine schnelle Reaktion zu ermöglichen.

Der Online-Marktplatz der Österreichischen Post

shöpping.at

Im April dieses Jahres startet die Österreichische Post ihren Online-Marktplatz shöpping.at. Damit steht österreichischen HändlerInnen und HerstellerInnen eine gemeinsame Plattform für die Vermarktung ihrer Produkte zur Verfügung, die sich zu einer starken Alternative gegen die mächtige Onlinekonkurrenz aus Deutschland entwickeln soll. Der weitere Ausbau von shöpping.at wird auch regionale Sub-Plattformen ermöglichen, die Einkaufsstrassen, Kommunen oder ganze Regionen umfassen und damit möglichst viel KundInneninteresse unter einem Dach bündeln.

DI Gerald Gregori

Die Österreichische Post betreibt das mit Abstand größte B2C-Paketnetz (Pakete an PrivatkundInnen) und hat gerade in den letzten Jahren sehr viel in die „Last Mile“, also die Übergabe von Sendungen an den/die EmpfängerIn, investiert: Über 250 Filialen sind mit Selbstbedienungszonen für die Abholung bzw. Aufgabe von Sendungen ausgestattet worden, mehr als 18.000 Empfangsboxen in Wohnanlagen ermöglichen eine Zustellung von Paketen, auch wenn der/die EmpfängerIn nicht zu Hause ist, und es gibt nun – als neueste Lösung – die „Flexibox“, die, wenn eine Sendung erwartet wird, von dem/der EmpfängerIn in die Eingangstüre eingehängt wird und so eine Abgabe bei Abwesenheit ermöglicht. Auch im Bereich Lagerung, Kommissionierung und Verpackung bietet die Post mit ihrer Tochterfirma Systemlogistik professionelle Logistiklösungen für OnlinehändlerInnen an. Da war es nur logisch, auch im digitalen Bereich das Angebot zu erweitern, womit die Idee zu shöpping.at geboren war.

shöpping.at – der Online-Marktplatz aus Österreich, für Österreich

Der E-Commerce-Umsatz in Österreich beträgt bereits deutlich mehr als 7 Milliarden Euro pro Jahr und wächst jährlich fast zweistellig. Das Problem für den österreichischen Handel dabei ist allerdings, dass mehr als die Hälfte dieses Umsatzes im Ausland, vor allem bei deutschen Marktplätzen und Onlineshops, landet. Das bedroht die österreichischen HändlerInnen und wirkt sich dank geringerer Steuereinnahmen im Inland auch negativ auf die österreichische Volkswirtschaft aus. Der

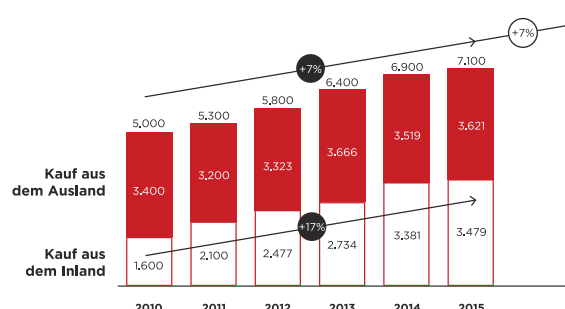
Aufbau eines starken regionalen Online-Marktplatzes ist daher nicht nur aus der Sicht der Post ein sinnvolles Projekt, das keinesfalls zu früh kommt. shöpping.at wendet sich bewusst an HändlerInnen – aber auch Hersteller, die direkt verkaufen – aus Österreich. Im Detail bedeutet das, die HändlerInnen müssen ihren Firmensitz in Österreich haben und die Produkte müssen aus Österreich versendet werden. Zu Beginn sind auch nur KäuferInnen aus Österreich vorgesehen.

Klare Vorteile für den österreichischen Handel

Ein Vorteil von shöpping.at ist die deutliche Sichtbarkeit der HändlerInnen auf der Plattform, die dort auch die Möglichkeit haben, sich redaktionell darzustellen. Weiters ist gewährleistet, dass erfolgreiche Produkte nicht „gekapert“, also in das eigene Sortiment aufgenommen werden, da shöpping.at selbst nicht als Händler, sondern nur als Vermittler auftritt. Auch das Gebührenmodell wird sehr interessant sein: keine Setup-Gebühr, keine laufende Gebühr, sondern lediglich eine umsatzabhängige Provision, die im einstelligen



DI Gerald Gregori,
Österreichische Post AG,
Leitung E-Commerce
Innovation Management



60%
der Online
Umsätze werden
im Ausland
generiert!

E-Commerce-Umsatz in
Österreich in Mio. EUR

[Quelle: Distanzhandel insgesamt
(In- und Ausland); Konsumentenverhalten
2013+2015, 2013+2015 KMU Forschung]



shöpping.at

Breites Sortiment auf shöpping.at

(Quelle: Post E-Commerce GmbH)

Prozentbereich liegt und nach Warengruppe differenziert sein wird. Dass die Sendung garantiert mit der Post versendet wird, ist vor allem aus KäuferInnensicht ein weiteres Argument, auf shöpping.at einzukaufen.

Bündelung als Erfolgsfaktor

Die Faustformel „1:10“ beim Vergleich des österreichischen Marktes mit dem deutschen trifft gerade auch im Onlinehandel zu. Es gilt daher unbedingt zu vermeiden, das KundInneninteresse auf viele kleine Onlineshops oder Marktplätze zu verteilen und damit zu marginalisieren. Für eine Region, eine Gemeinde oder gar eine Einkaufsstraße ist der Aufbau einer eigenen, unabhängigen Plattform wirtschaftlich kaum darstellbar und für die HändlerInnen in dieser Region meist nur begrenzt interessant, da der Startaufwand für jede Plattform hoch und der jeweils erzielbare Mehrumsatz meist gering ist. Daher ist einer der nächsten Entwicklungsschritte von shöpping.at auch der Aufbau von entsprechenden Sub-Plattformen für diese Zielgruppen. Damit ist es dann z. B. unter shöpping.at/waldviertel oder shöpping.at/alterplatz möglich, mit entsprechender redaktioneller Begleitung eine klar fokussierte Gruppe anzusprechen und gleichzeitig auf shöpping.at selbst – und damit österreichweit – sichtbar zu sein. Auch die

Teilnahme eines Händlers/einer Händlerin an mehreren (Sub-)Plattformen wird möglich sein: So kann ein Klagenfurter Händler, der sein Geschäft am Alten Platz betreibt, gleichzeitig und mit einem einmaligen Aufwand auf shöpping.at, shöpping.at/kärnten, shöpping.at/klagenfurt, shöpping.at/alterplatz und unter shöpping.at/händlername sichtbar sein. Jede dieser Plattformen kann getrennt beworben und redaktionell gestaltet werden, der Aufwand des „Onboardens“ fällt jedoch nur ein Mal an.

E-Commerce-Kompetenz und Kreativität gefordert

Der Onlinehandel wird seinen Siegeszug fortsetzen und alle Beteiligten bzw. Betroffenen sind gut beraten, diesen Trend mit entsprechender Kompetenz zu nutzen. Beim Handel kommt noch dazu, dass in Österreich das Preisniveau in vielen Warengruppen spürbar über jenem in Deutschland liegt. Das mag im stationären Handel funktionieren, im Onlinehandel sind die günstigeren AnbieterInnen gerade einmal einen Mausklick entfernt. Sich über den Preis zu differenzieren wird also kaum möglich sein, gefragt sind daher intelligente Zusatzangebote, vor allem im Bereich der Zustellung (Same Day Delivery, Lieferung zu einem bestimmten Zeitpunkt etc.) oder anderer Services (Kombian-

gebote von HändlerInnen und/oder DienstleisterInnen, Online-/Offline-Treueaktionen etc.). Gerade hier kann eine enge Partnerschaft von Kommunen bzw. Verbänden mit den regionalen HändlerInnen der Boden für kreative Lösungen sein. ■

WEITERE INFOS UND KONTAKT:

<http://www.shoepping.at/>
haendlerservice@shoepping.at



Umweltfreundlich, pünktlich, leise

Wirtschaft in Fahrt

Ein funktionierender Wirtschaftsverkehr muss nicht nur funktionieren, er muss auch umweltfreundlich, pünktlich und leise sein. Und zu den KundInnen muss er auch noch, und das nicht nur in Fußgängerzonen ... Wie stellt eine Stadt aber sicher, dass es genau so funktioniert?

DIⁱⁿ Angelika Winkler, MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung, Referat Mobilitätsstrategien

Wien ist in wenigen Jahren eine Zwei-Millionen-Metropole. Auch die Bevölkerungszahl im Wiener Umland wächst stark. Das bedeutet für Wien natürlich auch, dass der Wirtschaftsverkehr in Zukunft zunehmen wird. Deshalb kommt der Organisation des Wirtschaftsverkehrs eine große Bedeutung zu, sowohl im Zusammenhang mit

der Attraktivität als Wirtschaftsstandort als auch mit der Erhaltung der hohen Lebensqualität der Stadt.

Für einen funktionierenden Wirtschaftsverkehr ist die Verlagerung des Transports von Waren auf die Verkehrsträger des Umweltverbundes wie öffentlicher Verkehr, Rad- oder FußgängerInnenverkehr unumgänglich. Gerade in einer wachsenden

Stadt ist dies Voraussetzung, da der öffentliche Raum bzw. die Straßen nicht beliebig vermehrbar sind.

Das Weißbuch Verkehr der Europäischen Kommission sieht daher mehr Effizienz und weniger Emissionen als Zielvorgabe für Städte vor. Das Ziel für einen CO₂-reduzierten Verkehr in Städten sind ambitioniert: Halbierung der Nutzung „konventi-

oneller Pkw“ im Stadtverkehr bis 2030, der vollständige Verzicht solcher Fahrzeuge in Städten bis 2050 und eine CO₂-freie Stadtlogistik in größeren Zentren bis 2030. Diese Ziele wurden auch z. B. in der Wiener Smart-City-Rahmenstrategie übernommen.

Bis zu 50 Prozent des CO₂-Ausstoßes im städtischen Straßenverkehr sind leichten und schweren Nutzfahrzeugen zuzurechnen. Für geringere Umweltbelastungen durch Nutzfahrzeuge und höhere Effizienz braucht es daher stadtverträgliche, innovative Logistikkonzepte, um Fahrten zu bündeln und zu verlagern.

Was braucht es nun also für einen CO₂-freien Wirtschaftsverkehr?

Die Stadt Wien hat sich zum Ziel gesetzt, den Anteil der Wege des motorisierten privaten Individualverkehrs im Jahr 2025 auf 20 % zu reduzieren, also gute Voraussetzungen, um auch in einer wachsenden Stadt den Wirtschaftsverkehr weiterhin gut organisieren zu können. Gelingen kann dies, wenn vermehrt die Verkehrsmittel des Umweltverbundes genutzt werden.

Weiters wird auch im Bereich des Güterverkehrs eine Bündelung und Verlagerung von Fahrten auf andere Verkehrsmittel notwendig werden. Innovative Logistik-Konzepte für die „Last Mile“ und die Region werden deshalb aktuell gemeinsam mit den Stakeholdern erarbeitet.

Nicht zu vernachlässigen für den Wirtschaftsverkehr ist die E-Mobilität. Die Stadt Wien setzt bei der Unterstützung der Elektromobilität vor allem auf Flotten (Fuhrparks von Unternehmen, Taxis etc.) und den regionalen Wirtschaftsverkehr (Lieferverkehr mit Klein-Lkws), also die „Vielfahrer“ in einer Stadt. Die Elektromobilität bietet vielseitige Anwendungsmöglichkeiten – vom E-Lastenrad bis hin zum elektrisch betriebenen Lkw. Hier gibt es bereits Förderungen. Zudem arbeitet die Stadt Wien an einem Basisladenetz für Elektrofahrzeuge, das für Versorgungssicherheit sorgen wird.

Das Internet verändert den Handel seit Jahren stark, Zustelldienste werden in Zukunft eher mehr als weniger Bedeutung haben. Hier gilt es Lösungen zu finden, die stadtverträglich sind und zugleich rasche Zustellungen ermöglichen, auch in den immer mehr werdenden verkehrsberuhigten Bereichen in Städten, wie Fußgängerzonen bzw. Begegnungszonen.

Es gibt einfach zu viele Leerfahrten und erfolglose Zustellversuche, die einerseits die Straßen und andererseits die Umwelt belasten. Es geht dabei konkret z. B. um die Reduktion von Leerfahrten durch die Errichtung von sogenannten Grätzelboxen (das sind öffentlich zugängliche, betreiberunabhängige Paketfächer zur Hinterlegung von Paketen). Übergabestellen am Wohn- oder Arbeitsort können aber auch an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs oder an sogenannten Mobility Points (Orte, an denen verschiedene Mobilitätsangebote wie öffentlicher Verkehr, Car- oder Bikeshaaring usw. angeboten werden) eingerichtet werden. Aber alle KundInnen sollten sich die Konsequenzen einer jeden Retoursendung vor Augen führen. Weniger ist mehr.

Ein anderer Weg sind lokale Buchungsplattformen für die lokale Wirtschaft, die den Transportweg verkürzen und die lokale Wirtschaft stärken.

Das Lastenfahrrad für die letzte Meile

In den Städten werden verkehrsberuhigte Bereiche mehr und mehr ausgebaut. Die Zustellung im Zuge der letzten Meile kann hier sehr umweltfreundlich mit dem Lastenfahrrad erfolgen. Bis zu 23 % der täglichen Fahrten könnten durch Lastenfahrräder ersetzt werden. Dazu wurde im März 2017 eine eigene Förderschiene in Wien eingesetzt, die Transporträder bis zu 1.000 Euro fördert. Dazu sind aber auch gute Bedingungen für Transporträder nötig, weil aufgrund der Größe erhöhte Anforderungen an die Infrastruktur notwendig sind. Zur besseren Feinverteilung können dezentrale Logistikflächen eingerichtet werden,

die für die FahrradbotInnen leicht erreichbar sind. Transportleihräder, die nicht nur Lasten, sondern auch Kinder transportieren können, erleichtern für jede/-n den alternativen Transport, ohne ein eigenes Transportrad besitzen zu müssen, wie dies z. B. in der Seestadt Aspern bereits erfolgreich eingeführt wurde. Gerade auch in Firmen könnte der Fuhrpark durch Transporträder aufgestockt werden.

Ladezonen sollen durch die neuen technischen Möglichkeiten flexibler genutzt werden können und zum Beispiel im Vorhinein buchbar sein. Die technologischen Entwicklungen dazu werden immer professioneller.

(Online-)Handel ist nicht nur eine Frage des Verkehrs: Attraktive Erdgeschosszonen helfen dabei, dass Strukturen wie Einkaufsstrassen gerne von Menschen bevölkert werden, die nicht auf autoaffine Strukturen wie Einkaufszentren am Stadtrand stehen und bewusst die urbanen Einkaufsmöglichkeiten ohne Auto aufsuchen.

Was bringt die Zukunft? Reichen Innovationen?

Wir wissen es nicht genau, aber es zeichnet sich schon ab: autonomes Fahren, 3-D-Drucker, Mobility as a Service, Onlinehandel, Vernetzte Mobilität – Physical Internet, Sharing Economy auch im Güterverkehr, Digitalisierung. Alles hat Einfluss auf die Stadtstruktur und auf das Konsumverhalten der Bevölkerung. Deshalb gilt es schon heute, sich mit den Auswirkungen zu beschäftigen.

Der Fokus der Stadt Wien liegt deshalb auf dem Rahmen der verkehrspolitischen Zielsetzungen der Stadt Wien, den sozialen Auswirkungen der Technologien – der Mensch als Nutzer – und auf den Governance-Themen wie z. B. Verkehrssteuerung, Ladezonen-Management und dem wirtschaftlichen Impact für die Stadt. ■



Effiziente Lösungen in der Güterverteilung

SMARTSET

Der Gütertransport ist für einen wesentlichen Anteil an den Gesamtemissionen im Transportsektor sowie an der Verkehrsbelastung verantwortlich, im Fernverkehr wie auch innerhalb von Städten. Bis zu 20 % des gesamten Verkehrs, 30 % der Straßenbelastung und 50 % der Treibhausgase werden durch den Güterverkehr verursacht. Fracht- und Vertriebssysteme werden häufig sehr traditionell mit individuellen Lösungen strukturiert, was zu einer suboptimalen Organisation des Güterverkehrs und zu einem unnötigen Volumen von Tonnenkilometern führt.

Mag.^a Doris Wiederwald, Forschungsgesellschaft Mobilität gGmbH, sowie alle SMARTSET-Projektpartner

Der Bedarf an Verbesserung des Transports und der Feinverteilung von Gütern wurde in den letzten Jahren zunehmend erkannt. So wurde 2011 auf EU-Ebene im Rahmen des Weißbuches Verkehr¹ die Erreichung einer im Wesentlichen CO₂-freien Stadtlogistik in größeren städtischen Zentren bis 2030 als Zielsetzung formuliert.

Im transnationalen Projekt SMARTSET, welches von Mai 2013 bis April 2016 umgesetzt wurde, wurde der Bedarf nach effizienteren Lösungen in der Güterverteilung, einer besseren Nutzung von Güterterminals und nachhaltigeren Geschäftsmodellen aufgegriffen. Kofinanziert durch das Intelligent Energy Europe Programm der Europäischen Union umfasste es 14 PartnerInnen aus Österreich, Deutschland, Italien,

Schweden und Großbritannien. In acht SMARTSET-Pilotstädten wurde daran gearbeitet, kostengünstige Lösungen und ein nachhaltiges Geschäftsmodell für eine gemeinsame Konsolidierung und emissionsfreie Verteilung von Waren mit dem Fokus auf innerstädtische Güterverteilzentren zu entwickeln.

Marktorientierte Geschäftsmodelle
Geschäftsmodelle liefern eine Vorgabe für verschiedene Strategien und Verteillösungen und sind für die nachhaltige und energieeffiziente Konsolidierung und Verteilung von Waren notwendig. Die SMARTSET-Pilotstädte entwickelten auf Basis des „Canvas“-Modells Geschäftsmodelle, die die jeweiligen verschiedenen Rahmenbedingungen, Ergebnisse aus den Testbetrie-

ben und die Anliegen relevanter Stakeholder integrierten.

Saubere und energieeffiziente Fahrzeuge

Die Einführung von sauberen und energieeffizienten Fahrzeugen für die Feinverteilung von Gütern und intermodale Transportarten ermöglichen es, die Stadtzentren attraktiver zu machen. Bei der Verteilung mit kleinen Elektrofahrzeugen wird die lokale Umgebung durch einen Rückgang der Treibhausgas- und Partikelemissionen sowie durch weniger Staus verbessert und die Verkehrssicherheit erhöht.

In den SMARTSET-Pilotstädten wurden Elektro- und Hybridfahrzeuge sowie Lastenräder für die Anlieferung von Gütern in der letzten Meile getestet.



Elektromobile Güterfeinverteilung
in Göteborgs Innenstadt

Anreize und Beschränkungen

Regelungen und Anreize sind notwendig, um den städtischen Güterverkehr hin zu energieeffizienten Lösungen zu steuern und den größtmöglichen Nutzen zu erzielen. Stabile Regelungen bilden einen wichtigen Rahmen für nachhaltige und möglichst profitable Geschäftsmodelle. Auf Basis einer gemeinsamen Vorgehensweise wurden in den SMARTSET-Pilotstädten lokal zugeschnittene Regulierungen und Anreize abhängig von den gewünschten Ergebnissen definiert und evaluiert.

In der internationalen Projektpartnerschaft konnte in allen drei Schwerpunkten voneinander gelernt und gemeinsam geplant werden. Die Pilotumsetzungen erfolgten lokal und die Erfahrungen wurden wieder ins Projektteam zurückgespielt. Beispielhaft werden hier die Umsetzungen aus zwei SMARTSET-Pilotstädten präsentiert.

Für die Stadt Göteborg konnte im Rahmen von SMARTSET das „Stadsleveransen“-System zu einem Warenempfang für Güter der Innenstadt weiterentwickelt werden, in dem täglich 500 Pakete konsolidiert werden. Die Auslieferung an die Geschäfte erfolgt mit E-Fahrzeugen und Lastenrädern durch das Logistikunternehmen „Paketlogistik“, welches auch Lieferungen für DHL und Post Nord durchführt. Die Betreibergesellschaft „Innerstaden“ setzt sich aus Geschäfts- und ImmobilienbesitzerInnen sowie der Stadt Göteborg zusammen. Ein Geschäftsmodell wurde entwickelt, welches die Lieferungen für die Geschäfte kostenneutral durchführt und hauptsächlich von zwei Transportunternehmen und der Stadt Göteborg finanziert wird. Das in der Pilotphase zu 100 % subventionierte System konnte bis zum Ende des Projekts zu 70 % kostendeckend arbeiten und zielt auf einen komplett kostenneutralen Betrieb ab. Neben den Zustellgebühren konnte Stadsleveransen Einnahmen auch aus Werbung auf den Zustellfahrzeugen sowie durch Zusatzservices wie die Logistik von Retoursendungen und Lagerdienstleistungen generieren. Wesentlich für den Erfolg des Systems ist die etablierte und intensive Kooperation und Netzwerkarbeit zwischen AkteurInnen aus der Wirtschaft wie Geschäftsleuten, ImmobilienbesitzerInnen, Logistikunternehmen, Wirtschaftskammer sowie PartnerInnen aus der

Wissenschaft und verschiedenen Abteilungen der Stadt Göteborg. Letztere unterstützt Stadsleveransen durch förderliche Rahmenbedingungen wie Fußgängerzonen und Schrittempo-Zonen. Für die AkteurInnen dieses Netzwerkes werden durch Stadsleveransen monetäre und nicht-monetäre Nutzen geschaffen werden: geringerer Lieferverkehr in der Innenstadt, höhere Verkehrssicherheit, geringere Lärm- und Schadstoffemissionen sowie damit verbunden ein höherer Wert der innerstädtischen Immobilien.

Ein anderes Geschäftsmodell wird in der Stadt Padua verfolgt. Hier wurde bereits 2004 ein Rahmenvertrag zwischen der Stadt und der Region Padua, der Wirtschaftskammer, den Stadtwerken und dem Güterverteilungscenterbetreiber Interporto Padua abgeschlossen. Gemeinsam erarbeitete man einen Plan für die Finanzierung und den Betrieb des Cityporto-Systems, welches ein Konsolidierungszentrum und die Feinverteilung der Güter in der Stadt Padua mit Hybridfahrzeugen umfasst. In den ersten vier Jahren finanzierte die öffentliche Hand die Anschaffung von vier umweltfreundlichen Fahrzeugen und den Betrieb von Cityporto. Innerhalb des SMARTSET-Projekts wurden die Dienstleistungen von Cityporto insbesondere für zeitsensible Güter, wie verderbliche Waren und Express-Sendungen, ausgeweitet. Weiters wurde ein neues IT-System für die Betreuung von Expresslieferungen eingeführt. Wichtige Erfolgsfaktoren für das Cityporto-System liegen in den von der Stadt Padua für Cityporto geschaffenen Rahmenbedingungen, welche Cityporto-Fahrzeuge mit 24-Stunden-Zugang in die Stadt, die Nutzung der Busspur und die Bereitstellung von reservierten Parkzonen bevorzugt.

Ein wesentlicher Aspekt bei den beiden genannten SMARTSET-Pilotstädten ist die Einrichtung eines Güterkonsolidierungszentrums, welches von der öffentlichen Hand mitbesessen wird. Damit können öffentliche Interessen und Ziele verfolgt werden und zugleich wird eine neutrale Plattform geschaffen, die die Kooperation auch von im Wettbewerb zueinander stehenden Logistik-AkteurInnen erleichtert.

Ein Ergebnis aus dem SMARTSET-Projekt ist, dass man voneinander wesentlich lernen,

SMARTSET bestand aus drei Eckpfeilern für erfolgreiche und attraktive Terminals:



es aber keine einheitliche Lösung für alle Städte geben kann und immer die lokalen Voraussetzungen und Möglichkeiten für ein Geschäftsmodell in Betracht gezogen werden müssen. Die Gestaltung förderlicher Rahmenbedingungen und Regulativen einer Stadt abhängig. Der Aufbau und die Pflege eines lokalen AkteurInnen-Netzwerkes waren für alle Städte von wesentlicher Bedeutung. Diese Netzwerke helfen, Volumen und die Organisation der Güterströme zu verstehen und gemeinsame maßgeschneiderte Lösungen für das komplexe Unterfangen einer nachhaltigen und effizienten Güterverteilung in Städten zu entwickeln, das öffentliche wie auch privatwirtschaftliche Interessen vereint.

Die Entwicklung dieser Systeme und die Etablierung eines Geschäftsmodells sind ein komplexes Unterfangen, welches, in iterativen Schritten umgesetzt, im Schnitt drei bis vier Jahre in Anspruch nimmt.

Mehr über SMARTSET und die im Projekt gewonnenen Erfahrungen können Sie unter <http://smartset-project.eu/> beziehungsweise <http://smartset-project.eu/downloads> nachlesen. ■

1 Weißbuch der Europäischen Kommission „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ (KOM (2011) 144 endg. vom 28.3.2011)



Der Wiener Hafen

Multimodaler Allrounder an den Lebensadern der Stadt der Zukunft

Es besteht kein Zweifel: Ohne innovative Lösungen und alternative Konzepte in der Logistik droht den Städten mittelfristig der Infarkt in den Zentren und die Lähmung auf den Achsen. Die urbane Logistik benötigt neue Zugänge, um Chancen besser nutzen zu können.

Mag. Martin Posset, Universität für Bodenkultur Wien, Institut für Produktionswirtschaft und Logistik

DI Peter Rojko, Hafen Wien, GmbH & Co KG



Der Hafen Wien ist der größte Donauhafen Ostösterreichs und ein multimodaler Knotenpunkt.

einer verstärkten innerstädtischen Verkehrsbelastung. Umgesetzte Maßnahmen in anderen Ländern und Städten haben gezeigt, dass die smarte Gestaltung des Güterverkehrs in urbanen Räumen einen Beitrag zur Erreichung von Klimazielen leisten kann.

Die mit dem Klimaschutz gekoppelten Ziele der Europäischen Union im Güterverkehr erfordern ein unmittelbares Umdenken. Durch die Optimierung der Leistung multimodaler Logistikketten, unter anderem durch den verstärkten Einsatz energieeffizienter Modi, soll der Klimawandel auf unter zwei Grad begrenzt werden. Bis 2030 besteht das Ziel für den Transport, die Treibhausgasemissionen um rund 20 % unter das Niveau von 2008 zu reduzieren, 30 % des Straßengüterverkehrs über 300 Kilometer auf andere Verkehrsträger wie Bahn oder Schiff zu verlagern, den Einsatz „konventionell angetriebener“ Autos im Stadtverkehr zu halbieren und in großen städtischen Zentren eine CO₂-freie Stadtlogistik umzusetzen. Darüber hinaus sollen bis 2050 die Treibhausgasemissionen bis 2050 um 60 % im Vergleich zu 1990 reduziert, 50 % der Straßentransporte verlagert und ein vollständiger Verzicht auf konventionelle Antriebe in Städten erreicht werden.

Von der Großbaustelle bis zum kleinen Paket

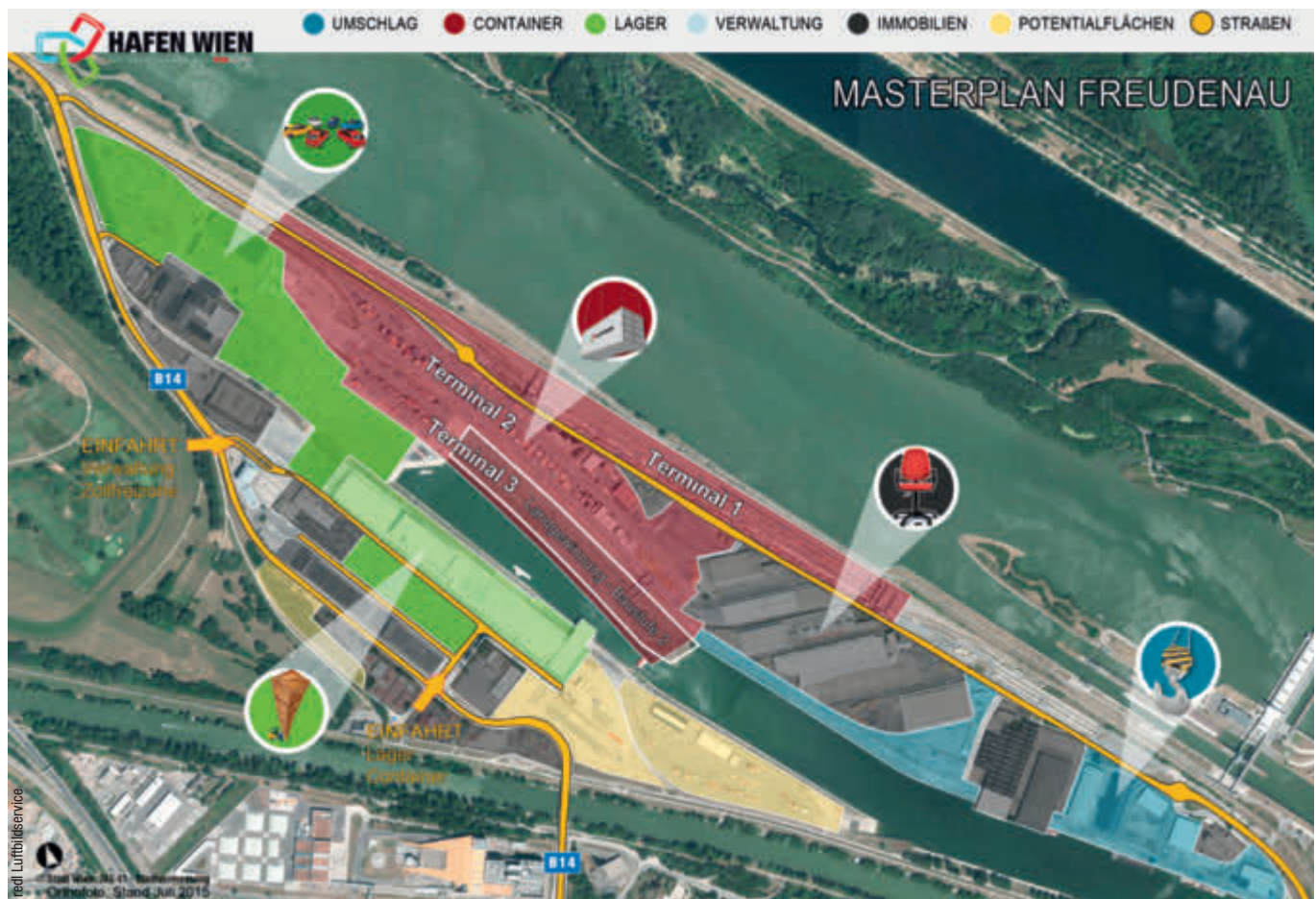
Die Städte und damit auch die Stadt Wien stehen also vor großen Herausforderungen. Die Logistik kann einen nicht unwesentlichen Beitrag leisten. Mit ihren Funktionen in der Stadt, die von der Filiallogistik über die Entsorgung, Serviceverkehre, Kurier-, Express- und Paketdienste bis hin zu Baustellenverkehren reichen, hat sie Potenzial. Von der Großbaustelle bis zum kleinen

Paket und von der Versorgung ganzer Krankenhäuser bis hin zu KonsumentInnen reicht dabei das Spektrum. Während der Transport über große Distanzen sehr effizient abgewickelt werden kann, stellt die „letzte Meile“ in städtischen Gebieten die TransporteurInnen teilweise vor große organisatorische Herausforderungen und Probleme. Dabei treffen oftmals mehrere Aspekte, wie Zufahrtsrestriktionen (Umweltauflagen, Gewichtsbeschränkungen und Zeitfenster), Überlastung der Verkehrswege und Konflikte mit AnrainerInneninteressen (bspw. Parkraumbewirtschaftung) aufeinander. Dies führt dazu, dass der letzte Transportabschnitt bis zu einem Drittel der gesamten Transportkosten ausmacht und schwierig effizient zu organisieren ist.

Potenzielle Ansätze im Bereich des Güterverkehrs finden sich in technologischen, kooperativen und regulativen Optionen für die Umsetzung alternativer Konzepte und Maßnahmen. Oftmals stellt eine Kombination mehrerer Ansätze eine realisierbare Alternative dar.

Die Stadt findet sich dabei stets im Spannungsfeld zwischen der Steigerung der Lebens-, Umwelt- und Servicequalität bei gleichzeitiger Reduktion der Kosten. Viele Maßnahmen ließen sich einfach und relativ schnell umsetzen. Jedoch bedarf es in den meisten Fällen einer Anpassung der Rahmenbedingungen, da neue Konzepte bei Beibehalten der bestehenden Bedingungen kaum konkurrenzfähig sind. Der Wiener Hafen als multimodaler Knotenpunkt will hier eine aktive Rolle einnehmen und evaluiert, welches Potenzial der Hafen als stadtnahes Logistikzentrum, unter Einbeziehung alternativ betriebener Lieferfahrzeuge und innovativer Verteilkonzepte, für die urbane Feinverteilung hat.

Die „Verstädterung“ trifft auch Österreichs Ballungsräume. In den sieben Großstadtregionen lebt derzeit die Hälfte der Bevölkerung, davon über ein Drittel in den dicht besiedelten Kernzonen. In der Innenstadt von Wien werden täglich knapp 9.000 Betriebe mit über 100.000 Tonnen Waren beliefert. Die Zahl der zugelassenen Transportfahrzeuge stieg in den letzten zehn Jahren kontinuierlich. Die Belastung von Menschen, Umwelt und Infrastruktur durch den (Güter-)Verkehr in Innenstadtbereichen nimmt stetig zu. Individuallieferungen und die damit verbundene Anzahl an LieferantInnen und Lieferungen führen zu



Wiener Hafen als Knotenpunkt

Die bisherigen Untersuchungen ergaben, dass die Umsetzung eines Logistikzentrums an einem multimodalen Knotenpunkt aufgrund der zumeist vorhandenen Infrastruktur, wie Lager-, Manipulations- und Abstellflächen, möglich und jedenfalls sinnvoll ist. Der Wiener Hafen befindet sich an einem zentralen, verkehrstechnisch sehr gut erschlossenen Standort, wodurch von hier aus ein großer Anteil der regionalen Feinverteilung im innerstädtischen Raum mit alternativ angetriebenen Fahrzeugen erfolgen kann. Im Sondierungsprojekt IMPALA konnte gezeigt werden, dass ca. 75 % der Lieferfahrten eine Streckenlänge von unter 85 Kilometer aufweisen und daher der Reichweite aktueller Batterietechnologie entsprechen. Multimodale Knoten eignen sich als Ausgangspunkt für konsolidierte Lieferfahrten. Die Waren können über Shuttle-Verkehre mit Lkw vom Herstellungsort aus dem Umland in die Knoten gebracht und mit weiteren Gütern zur Verteilung konsolidiert werden,

wodurch sich die Gesamtstrecke deutlich reduziert. Basierend auf den vielversprechenden Ergebnissen konnte großes Interesse an der Nutzung multimodaler und intermodaler Knoten als Logistikzentren von Seiten kleiner und mittelgroßer Unternehmen (KMU) festgestellt werden.

Komplexe Wirkungsfelder der urbanen Logistik benötigen neuartige Lösungen, um wachsenden Herausforderungen begegnen und Chancen nutzen zu können. Der Wiener Hafen widmet sich aktiv diesen Fragestellungen, um zielgerichtete, gesellschaftlich getragene Maßnahmen zu forcieren und langfristige soziale, technologische und organisatorische Innovationen für eine lebenswerte Stadt zu ermöglichen. ■

KONTAKT:

Mag. Martin POSSET, Universität für Bodenkultur,
Institut für Produktionswirtschaft und Logistik,
Telefon: +43 (0)676/501 65 06, Fax: +43 (0)1/476
54-73209, E-Mail: martin.posset@boku.ac.at
DI Peter ROJKO, Wiener Hafen, GmbH & Co KG,
Telefon: +43 (0)1/727 16-1220, Fax: +43 (0)1/727
16-1200, E-Mail: rojko@hafenwien.com



Vorausschauende Planung und abgestimmtes Qualitätsmanagement

Neue Mobilität in Wiener Stadtteilen

Die Organisation von Mobilitätsangeboten ist eine neue Herausforderung für die Wiener Stadtentwicklung. Waren früher eine ÖV-Haltestelle sowie ausreichende Parkplätze die einzigen Kriterien im Bereich Mobilität beim Wohnbau, so ist heute eine Vielzahl von Bedürfnissen und Angeboten zu koordinieren. Dazu kommt, dass viele Garagenplätze leer stehen, die auf Grundlage der Stellplatzverpflichtung gebaut werden mussten. Derzeit ist in Wien ein Stellplatz pro 100 m² Wohnnutzfläche zu errichten. Der Tiefgaragenbau ist als hoher Kostenfaktor (15.000 bis 24.000 EUR pro Stellplatz) besonders im sozialen Wohnbau bekannt. Daher haben die Wohnbauträger oft ein hohes Interesse an einer reduzierten Stellplatzverpflichtung, um keine nicht genutzten Stellplätze zu errichten.

DI Michael Erdmann und DI Gregor Stratil-Sauer, MA 18

Das Mobilitätsverhalten der WienerInnen verändert sich. Die Fahrgastzahlen der Wiener Linien nehmen stetig zu, der Motorisierungsgrad sinkt (371 Pkw pro 1.000 EinwohnerInnen, 2016). Es steigt die Nachfrage nach Alternativen zum eigenen Fahrzeug (bspw. Carsharing, Bikesharing), aber auch nach (digitalen) Infoservices oder Lieferdiens-

ten. Somit nimmt die Komplexität beim Thema Mobilität im Wohnbau zu und geht über einen Garagenstellplatz hinaus. Eine vorausschauende Planung und ein abgestimmtes Mobilitätsmanagement werden daher immer wichtiger.

In der 1. Bauphase der Seestadt Aspern wurden erstmals im großen Maßstab ergänzende Mobilitätsdienstleistungen um-

gesetzt (Fertigstellung 2013). Dort ist die Projektentwicklungsgesellschaft „wien 3420“ mit dem Thema befasst. Umgesetzt wurde eine Vielzahl von Mobilitätsprojekten: von der Mobilitätsinformation für NeubürgerInnen, einem gratis Einkaufstrolley über Zustellservices bis zu Car- und Bikesharing oder Lastenfahrrädern. Alle Services lassen sich mit einer Mobilitäts-



card nutzen. Das Mobilitätskonzept der Seestadt sieht keine Dauerstellplätze für Pkws im öffentlichen Raum vor, dafür aber eine hohe Qualität für FußgängerInnen und RadfahrerInnen und mehr Platz für den öffentlichen Verkehr.

Wesentliches Ziel der Stadt Wien ist, dass bis 2025 80 % aller Wege in Wien mit dem Umweltverbund zurückgelegt werden. Der Wohnort ist Ausgangspunkt von 80 % der Aktivitäten. Daher findet sich das Thema „Wohnen und Mobilität“ im Fachkonzept Mobilität des Stadtentwicklungsplanes STEP 2025, das als strategischer Rahmen vom Gemeinderat 2014 beschlossen wurde, in unterschiedlichen Maßnahmen wieder: Wesentliche Handlungsfelder in diesem Zusammenhang sind „effizient Mobil“ durch Mobilitätsmanagements sowie „Nutzen statt besitzen“. Hierbei sollen Car- und Bikesharing-Systeme weiterentwickelt werden. Dadurch können die Mobilitätskosten für BewohnerInnen gesenkt und soll der Zugang zu Mobilitätsdienstleistungen erhöht werden. Diese ergänzenden Mobilitätsangebote sollen an sogenannten „Mobility Points“ gebündelt angeboten werden. Je nach Bedarf werden

hier Sharing-Fahrzeuge, Radabstellanlagen, aber auch Grätzl-Boxen zur Verfügung gestellt werden. Idealerweise mit direktem ÖV-Anschluss.

Integrierte Mobilitätsdienste

In den letzten Jahren wurde das Thema der integrierten Mobilitätsdienste in Wien konkreter: Ein Beispiel ist das zehn Hektar große Stadtentwicklungsgebiet „Sonnenwendviertel Ost“ (Baubeginn 2017) direkt neben dem neuen Hauptbahnhof. Im Planungsprozess wurden bewusst Städtebau, Freiraum und Mobilität integrativ betrachtet. Es wurde ein innovatives Mobilitätskonzept erstellt, das unter anderem Mobility Points vorsieht.

Der Mobility Point wird hier das sichtbare Kernelement des Mobilitätskonzeptes sein. Doch neue Mobilitätsangebote können nicht isoliert gesehen werden. Folgende Schwerpunkte, mit entsprechender rechtlicher Handhabung, sind bereits in frühen Planungsphasen mitzubedenken:

- **Stellplatzorganisation:** Entkopplung des Stellplatzangebotes vom Wohnbau. Ober- bzw. Untergrenzen festlegen. Pkw-

Stellplätze verorten in flexiblen Strukturen (bspw. in Sammelgaragen). Begleitende Parkraumbewirtschaftung ohne Dauerstellplätze im öffentlichen Gut, um Verlagerungseffekte zu vermeiden.

- **Fahrradinfrastruktur:** Quantitative und qualitative Bestimmungen für Radabstellanlagen. Künftig werden auch Lastenräder, die noch mehr Platz brauchen, untergebracht werden müssen. Aktuell gibt es aus Sicht der Verkehrsplanung in der Wiener Bauordnung noch zu wenige Regulierungen beim Radabstellen.
- **Freiraumplanung:** Attraktive öffentliche Räume schaffen, auch um das Zufußgehen zu fördern.
- **Bündelung von Mobilitätsangeboten/ Mobility Points:** Mobilitätsdienstleistungen sollen für die neuen BewohnerInnen einfach zugänglich sein. Frequentierte Orte nahe am Wohnort eignen sich besonders für ein gut sichtbares, gebündeltes Angebot.
- **Finanzierung:** Hierfür wurde 2016 vom Wiener Gemeinderat ein „Mobilitätsfonds“ beschlossen. Der Fonds als rechtlicher Rahmen und Organisationsstruktur stellt eine Dienstleistung der Stadt Wien

dar, damit baufeldübergreifend Mobilitätsmaßnahmen im jeweiligen Stadtteil finanziert werden können. Dieser speist sich aus Mitteln der Bauträger und anderer Kooperationspartner und ist räumlich zweckgebunden.

- **Organisation:** Das Thema Mobilität muss von Anfang an im Planungsprozess mitgedacht und koordiniert werden. Dafür wird in der Wiener Stadtverwaltung eine Koordinationsstelle eingerichtet, die die Bauträger in diesem Thema entlasten wird. Bei der Umsetzung unterstützt lokal vor Ort eine Stadtteilagentur, die Angebot und Nachfrage laufend harmonisieren soll. Diese Ansprechstelle ist nicht nur für Mobilität, sondern für alle Fragen von neuen BewohnerInnen zuständig.

Aktuelle Entwicklungen

In Wien gibt es neben den bekannten Großprojekten Seestadt und Hauptbahnhof noch zahlreiche Stadtentwicklungsprojekte mit interessanten Mobilitätsangeboten, die abhängig von den lokalen Rahmenbedingungen unterschiedlich ausgeprägt sind. Der erste Mobility Point wurde von einem privaten Anbieter in Kooperation mit einem Bauträger realisiert: Die Firma „MO. Point“ hat in einem Bauprojekt in der Perfektastraße (Wien-Liesing) einen Mobility Point mit Lastenrädern, Carsharing & Bikesharing samt Branding und App realisiert.

Im neuen Stadtentwicklungsgebiet Neu Leopoldau werden ergänzende Mobilitätsangebote bei den Wohngebäuden und an den Sammelgaragen integriert. Hierfür werden von vornherein pro Baufeld 30 m² im öffentlichen Raum reserviert. Das Projekt wird unter der Federführung der WiPark (Wiener Stadtwerke) konzipiert.

Die Wiener Stadtwerke haben ein hohes Interesse, wienweit die Vermarktung und Vernetzung von Mobilitätsangeboten zu übernehmen. Sie planen im Rahmen des EU-Projektes „Smarter Together“ in einem Bestandsgebiet in Simmering die Implementierung zumindest eines öffentlichen Mobility Points. Geplant sind: E-Carsharing, E-Bikesharing, E-Taxi, Post-Selbstbedienungszonen sowie Radinfrastruktur in Verbindung mit einer guten ÖV-Anbindung. Ab 2017 wird „WienMobil“ sowohl auf der Straße als auch als digitale Schnittstelle in Betrieb gehen. Alle Mobilitätsangebote sollen gebündelt angeboten und mit einer Mobilitätskarte genutzt werden können, die vorerst ein Zusatz zur ÖV-Jahreskarte ist. Die Stadt München fungierte mit der Mobilitätsstation Münchner-Freiheit als Ideengeber für Wien. Sie setzen ebenfalls im EU-Projekt „Smarter Together“ weitere Mobilitätsstationen um. Auch Graz hat bereits den ersten Mobilitätspunkt namens tim (www.tim-graz.at). Es sind weitere Mobilitätspunkte in fünf unterschiedlichen Stadtteilen in Graz geplant. Diese werden von der Holding Graz betrieben.



REPARIEREN | SANIEREN | ERNEUERN

Strategische Instandhaltung im Wassermanagement

Wie lässt sich Instandhaltung vernünftig umsetzen, wenn der Kostendruck steigt?

Die Partner des European Pipeline Center haben dieses Thema für die 7. Europäischen Rohrleitungstage aufgegriffen, um zu zeigen, welche Möglichkeiten es gibt, die Instandhaltung von Anlagen und Netzen - abgestimmt auf Betriebsgröße und Budget - betriebswirtschaftlich und technisch zu optimieren.

2 TAGE - VOLLES PROGRAMM

- **FACHAUSSTELLUNG**
Verschaffen Sie sich einen Marktüberblick über neue Produkte und Dienstleistungen!
- **VORFÜHRUNGEN**
Erleben Sie innovative Lösungen praktisch präsentiert am Testgelände des European Pipeline Centers!
- **FACHVORTRÄGE**
Informieren Sie sich bei hochkarätigen Branchenexperten und Vertretern der Wissenschaft!
- **ABENDVERANSTALTUNG**
Knüpfen Sie internationale Geschäftskontakte und führen Sie Gespräche mit den Experten!
- Für Besucher auch 2017 wieder **KOSTENLOS!**



Ihr Ansprechpartner

Mag. Sylvia Petschnig
Marketing

MTA Messtechnik GmbH
Handelsstraße 14-16
A-9300 St. Veit an der Glan

T +43 4212 71491-15
M +43 664 2081644
F +43 4212 72298
s.petschnig@mta-messtechnik.at
www.mta-messtechnik.at
www.europeanpipelinecenter.eu

BürgermeisterInnen in größeren österreichischen Städten – Einblicke aus einem neuen Projekt

Österreich ist ein kleines Land mit vielen kleinen Gemeinden. In der Größenklasse über 10.000 EinwohnerInnen sind mit Anfang 2016 nur 88 Gemeinden dokumentiert. Anfang 2010 waren es 73 Gemeinden in dieser Größenklasse. In unserer Gemeindeflandschaft gibt es einen leichten Trend zu größeren Gemeindefinheiten. Aber im globalen Vergleich der Länder und ihrer Gemeindegößen denken wir „klein“ und richten den Blick auf österreichische Besonderheiten.

Eine solche Besonderheit ist eine allgemeine normative Vorstellung von der lokalen politischen Arena und von der Rolle der Bürgermeisterin/des Bürgermeisters. Im Unterschied zur nationalen Ebene sei die lokale politische Arena eine Sphäre der authentischen Politik, weil die das lokale Repräsentativsystem bestimmenden Parteien auf „Sachpolitik“ ausgerichtet seien. Ein Schlagloch sei weder links noch rechts, sondern sei im Interesse der BürgerInnen zu sanieren. In der kommunalen Realität würden Eigeninteressen oder Gruppeninteressen in den Hintergrund treten, Lösungen zählen. Eine zentrale „Figur“ ist die Bürgermeisterin bzw. der Bürgermeister. Sie oder er wird in Österreich mehrheitlich direkt vom kommunalen Wahlvolk und in zwei Ländern vom Gemeinderat mit Mehrheitsvotum bestimmt. Einmal gewählt, strebt sie oder er politische Lösungen im Interesse der BürgerInnen an, wofür sie bzw. er einen breiten Konsens mit allen politischen Kräften sucht. Bür-

germeisterInnen sind in der lokalen Arena einzigartig. Ihr politisches Handeln ist von ihrer Persönlichkeit geprägt, die im Rahmen der örtlichen institutionellen und politischen Gegebenheiten zum Tragen kommt und Wirkungen erzielt. Daher sind die Profile des Handelns lokal wie europaweit sehr unterschiedlich, was die Vergleichbarkeit erschwert. Andererseits ist ihr Handeln in immer mehr und auch komplexere außerlokale nationale, europäische, globale Umwelten und Veränderungen eingebettet. All das führt zu vielen und nicht widerspruchsfreien Erwartungen an die BürgermeisterInnen. In einem komplexen Feld entwickeln BürgermeisterInnen Rollenorientierungen, die ihr konkretes Handeln leiten.

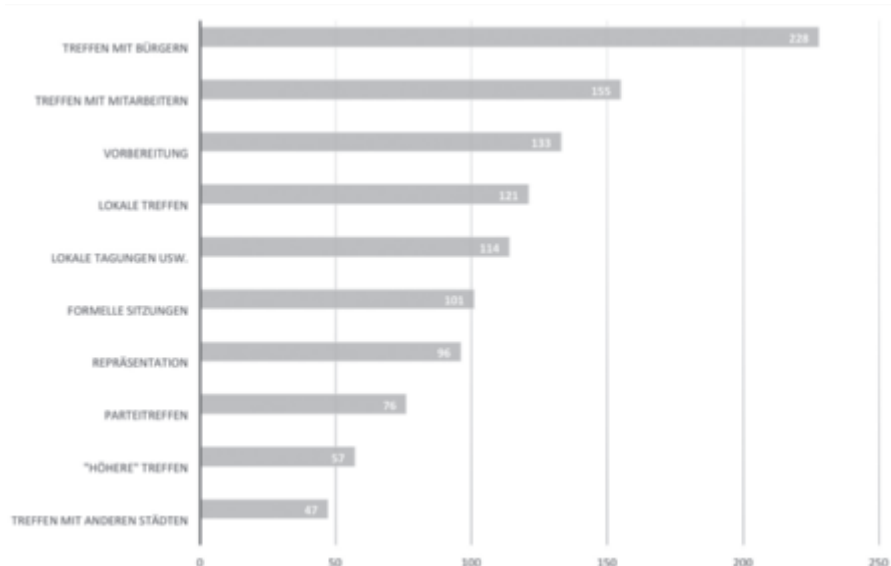
Die im Projekt befragten BürgermeisterInnen sind mit einer Ausnahme Männer und durchschnittlich 51 Jahre alt (in der Bandbreite zwischen 36 und 66 Jahren). Sie waren vor der Amtsübernahme beruflich mit einer Ausnahme im öffentlichen Sektor tätig.

Mehr als die Hälfte von ihnen hat einen Universitätsabschluss (18), einen Gymnasial- oder Pflichtschulabschluss haben jeweils acht BürgermeisterInnen.

„ParteibürgermeisterIn“

Weltweit regieren in den 50 größten Städten überwiegend „ParteibürgermeisterInnen“ über das ideologische Spektrum hinweg, auch in der EU ist dieser Typus noch mit wenigen Ausnahmen der typische Fall. Österreich liegt voll im Trend. BürgermeisterInnen werden von Parteien aufgestellt, sie sind häufig hohe ParteivertreterInnen. Sie werden mithilfe einer Partei gewählt, sei es direkt oder indirekt. Sie sind aus vielen Gründen in „ihrer“ Partei stark verwurzelt. Von einer örtlichen oder nationalen Partei unabhängige BürgermeisterInnen, die von einer BürgerInnengruppe unterstützt werden oder individuell auf- und antreten, finden wir in der betrachteten Größenklasse der österreichischen Gemeinden über 10.000 EinwohnerInnen

Verteilung der Wochenarbeitszeit
(Gesamstunden)



Herausforderungen	Gewicht (max. 165)	Durchschnitt	hohe Priorität	Geringe Priorität
Standortsicherung	161	4,9	5	3
Soziale Leistungen	158	4,8	5	3
Umweltschutz	151	4,6	5	4
Sicherheit	150	4,5	5	3
Verwaltungs- modernisierung	133	4,0	5	2
Lokale Identität	133	4,0	5	2
wirtschaftliches Wachstum	145	4,4	5	2
Infrastruktur	142	4,3	5	2
Soziale Integration	132	4,0	5	2

(noch) sehr selten. Die BürgermeisterInnen sind aufs Engste mit Parteien verbunden. Basierend auf eigenen Angaben können die befragten BürgermeisterInnen etwa zur Hälfte der sozialdemokratischen Parteienfamilie zugeordnet werden, ein Viertel sind der christdemokratischen Familie zuzurechnen. Es ist auffällig, dass sie die „Signifikanz“ der Parteien (mit Blick auf die Umsetzung von politischen Zielen, die Einbeziehung der BürgerInnen usw.) nur mit „mittel“ beurteilen.

„ArbeitsbürgermeisterIn“

Die meisten BürgermeisterInnen (26) sind in Vollzeit tätig, deutlich weniger (8) sind TeilzeitbürgermeisterInnen, was auf eine starke Professionalisierung hinweist.

Die BürgermeisterInnen sind „ArbeitsbürgermeisterInnen“, sie arbeiten im Durchschnitt 57 Stunden pro Woche für ihre Stadt, die Extreme der angegebenen Arbeitspensen liegen zwischen 40 und 90 Stunden.

Wofür verwenden die BürgermeisterInnen ihre Arbeitszeit? Die folgenden Angaben kumulieren ihre Stundenangaben und zeigen die Gesamtarbeitszeiten für einzelne Tätigkeitsbereiche. Die Angaben der BürgermeisterInnen variieren jedoch, was ein Hinweis auf ein unterschiedliches Amtsverständnis und Rollenverhalten sein kann.

Sehr viel Zeit verwenden die hier näher antwortenden BürgermeisterInnen (33) für lokale BürgerInnenkontakte, offizielle und inoffizielle Treffen oder Debatten und Tagungen. Sie sind in kommunikativer Funktion tätig, wirken als politische KommunikatorInnen in einer Umgebung voller Optionen und Erwartungen an sie. Deutlich weniger, aber immer noch viel Zeit verwenden sie für Sitzungen mit ihren Kommunalbediensteten oder für for-

melle interne Sitzungen, die in der Stadtverfassung vorgeschrieben sind (Sitzungen des Gemeinderates, Treffen mit den Stadträten usw.). Relativ schwach ist erstaunlicherweise ihre horizontale oder vertikale Außenorientierung, wie z. B. Treffen mit anderen Städten, was auf eine gewisse Binnenorientierung hinweist. Relativ geringe Bedeutung haben für die BürgermeisterInnen Parteitreffen.

Alles in allem ist das Portfolio an Aufgaben und Erwartungen an die Bürgermeisterin bzw. den Bürgermeister breit, was dazu führt, dass der Zeitaufwand für die Vorbereitung beachtlich ist.

„Herausgeforderte/-r BürgermeisterIn“

BürgermeisterInnen sehen sich vielen örtlichen Herausforderungen gegenüber, die schon lange existieren, deren Bedeutung aber zugenommen haben (vor allem die Wichtigkeit der Standortsicherung).

Im Folgenden finden sich einige Angaben, wie die BürgermeisterInnen (33 Antworten) die Prioritäten auf einer Skala von 1 bis 5 bewerten.

Viele, aber nicht alle BürgermeisterInnen, geben jeder Aufgabe eine hohe Priorität. Es gibt relative Unterschiede nach Aufgaben bei den absoluten Nennungen, die vom Maximalwert zunehmend abweichen können. Auch der Durchschnitt unterscheidet sich, allerdings auf hohem Niveau. Nach Aufgaben betrachtet ist die Standortsicherung durch Stadtentwick-

lung eindeutig der Spitzenreiter bei den betrachteten Größen. Etwa erhält die Aufgabe 161 von 165 möglichen Nennungen, der Durchschnitt der Priorität liegt bei 4,9! Fast alle BürgermeisterInnen gaben ihr den besten Wert auf einer Fünferskala. Eher am anderen Ende der Prioritäten steht die soziale Integration von Minderheiten, die weniger Nennungen erfährt und ebenso einen geringeren Durchschnitt ausweist.

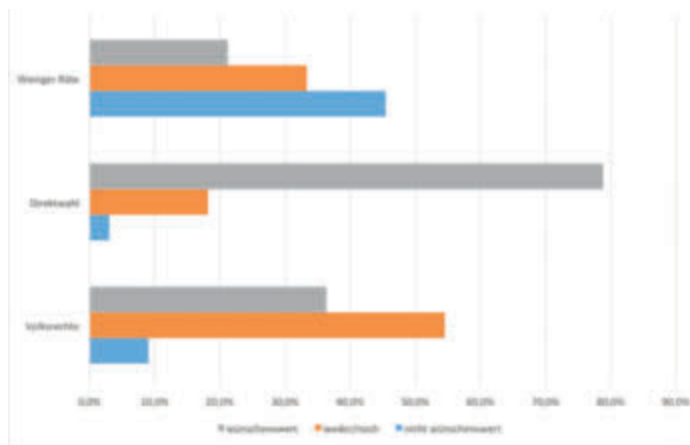
Das Bild ist konsistent, denn auf die explizite Frage an die BürgermeisterInnen, was ihnen von allen Aufgaben am wichtigsten sei, erreicht die Standortsicherung 67 Prozent aller Antworten, relativ abgeschlagen die traditionelle kommunale Aufgabe, soziale Dienste bereitzustellen, mit 21 Prozent.

„BürgerInnenbürgermeisterIn“

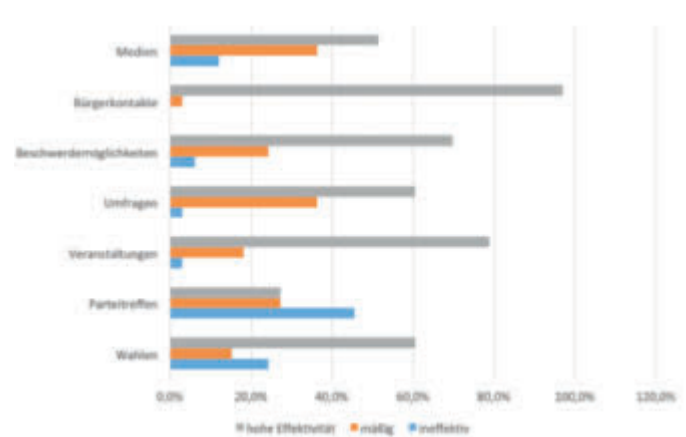
Die BürgermeisterInnen sind eingebettet in eine Umwelt mit vielen Erwartungen, nicht nur von anderen Stakeholdern, sondern wohl auch und vor allem vonseiten der BürgerInnen. Um Erwartungen grundsätzlich entsprechen zu können, gibt es eine Reihe von etablierten Instrumenten, die geeignet sind, die BürgermeisterInnen über die Bedürfnisse und Wünsche der BürgerInnen, die sie an sie bzw. ihn richten, zu informieren.

Gefragt nach ihrer Effektivität, können die BürgermeisterInnen auf Erfahrungen bei der Umsetzung zurückgreifen, seien es eigene oder „überlieferte“, was das Ergeb-

Kommunale Reformen (Wünschbarkeit)



Informationsinstrumente (Effektivität)



nis ihrer Bewertung einigermaßen realistisch macht. Das Bild ist hier geteilt.

Absolut und relativ sind für die BürgermeisterInnen Parteitreffen am stärksten ineffektiv, die Werte sind deutlich höher als Vermutungen, sie seien effektiv. Besser werden Wahlen und Medien beurteilt. Noch besser schneiden bürgerInnenzentrierte Verfahren ab, an der Spitze Kontakte mit individuellen BürgerInnen, von denen kein/-e BürgermeisterIn vermutet, sie seien ineffektiv. Individuelle BürgerInnenkontakte scheinen ihnen ein Erfolgsinstrument zu sein, ergänzt durch öffentliche Veranstaltungen, bei denen in der Regel auch individuelle BürgerInnen zu gegen sein werden.

Alles in allem sind die BürgermeisterInnen offen für die Kommunikation, besonders für die direkte Kommunikation mit BürgerInnen, um deren Erwartungen möglichst „unplugged“ zu erfahren.

Für Parteitreffen wenden sie wenige Arbeitszeit auf (siehe oben) und ihre Effektivität, um sich über die Wünsche der BürgerInnen zu informieren, wird eher zurückhaltend bzw. gemischt beurteilt.

Für wie wünschenswert halten BürgermeisterInnen grundsätzliche kommunale Verfahren, die sie wie viele der vorhin angeführten Instrumente „kennen“, wie hier Volksrechte oder die Direktwahl?

Die Direktwahl halten sie für überaus wünschenswert, bei einer sehr geringen gegenteiligen Präferenz. Skeptischer und gemischter fällt das Urteil aus, inwieweit Volksrechte, die es ja in der Kommunalverfassung gibt, wünschenswert seien. Der Reformvorschlag, die Zahl der GemeinderätInnen (StadtvertreterInnen) zu reduzieren, wird recht unentschieden beurteilt, mehrheitlich jedenfalls als nicht wünschenswert eingeschätzt.

Schlussüberlegungen

Das gelegentlich lesbare Urteil, der nationale Parteienstaat kolonisiere die lokale Ebene, was Kommunalpolitik zur reinen Parteipolitik mache, kann im Lichte der Untersuchung nicht bestätigt werden. Zwar sind alle der 34 befragten BürgermeisterInnen „ParteibürgermeisterInnen“, die sich ideologisch zuordnen, mit ihrer Partei vernetzt sind usw. Zugleich wird deutlich, die BürgermeisterInnen zeigen eine offene, bürgerInnenzentrierte Rollenorientierung, die viel auf direkte Kommunikation mit den BürgerInnen setzt. Die Ausrichtung auf „ihre“ Partei und Parteitreffen hat keinen besonderen Stellenwert in Kategorien der Arbeitszeit oder der Intention, sich über Bedürfnisse der BürgerInnen zu informieren. Daran schließt sich die Vermutung, weil dies so ist, gäbe

es in Österreich (noch) keine/-n von den Parteien unabhängige/-n BürgermeisterIn, anders als in einigen anderen europäischen Ländern. Erwartungen, die an die Unabhängigen gerichtet werden, scheinen von den etablierten BürgermeisterInnen erfüllt zu werden, wie die Möglichkeit für die BürgerInnen, sich anders Gehör zu verschaffen und alternative Präferenzen einzubringen und neue Lösungen zu erreichen. Auch die bestehende Direktwahl kann eine Wirkung in diese Richtung entfalten. Aber diese Vermutungen bedürfen einer tiefergehenden Forschung, um an Plausibilität zu gewinnen.

Werner Pleschberger, Ao. Univ.-Prof. an der Universität für Bodenkultur (bis Ende 2015), Kommunikationsberater und Publizist

Die Stadt: Aufgaben – Finanzierung – Herausforderungen

Abschluss des Informationsprojektes für Schulen gemeinsam mit dem Wirtschaftsmuseum

Die Stadt ist das Labor der Gesellschaft. Immer schon haben soziale und wirtschaftliche Veränderungen ihren Ausgang in den Städten genommen. Das gilt für Industrie und Handel, für Wissenschaft, Bildung und Forschung und insbesondere für die vielfältigen Lebensstile, die sich im Laufe der Zeit entwickelt haben. Städte sind der mobilste Sektor der Gesellschaft und Vorreiterinnen in vielen Bereichen.

Um die „Idee der Stadt“ in ihrer Entwicklung und in ihrem Erscheinungs- und Aufgabenbild jungen Menschen nachhaltig näherzubringen, hat der Österreichische Städtebund anlässlich seines 100-jährigen Bestehens eine bundesweite Informationsaktion für Schulen initiiert. Das Hauptaugenmerk lag auf der Zielgruppe der 15- bis 19-jährigen SchülerInnen und auch deren LehrerInnen in den rund 75 größten Städten und Gemeinden Österreichs.

Partner für dieses Bildungsprojekt war das Österreichische Gesellschafts- und Wirtschaftsmuseum, das jahrzehntelange Erfahrung in der Aufbereitung und Vermittlung von komplexen Themen für SchülerInnen besitzt.

Das Informationsprojekt beinhaltet:

- 718 Vorträge vor 14.763 SchülerInnen
- 20.000 Broschüren (Titelbild unten abgebildet)
- Schautafeln, die die erstellte Broschüre in groß zugänglich machten

Ursprünglich waren nur 375 Vortragseinheiten geplant, wegen großen Interesses und Erfolges auf über 718 verlängert bzw. auch, damit das ursprüngliche Ziel, jeder Stadt in Österreich über 10.000 EinwohnerInnen zumindest einen Besuch abzustatten, erreicht werden konnte. Mittlerweile sind dies allerdings bereits 88 Städte, die besucht werden sollten. Dies war auch logistisch eine Herausforderung. Das Ergebnis kann sich trotzdem sehen lassen – 82 dieser Städte konnte zumindest ein Besuch abgestattet werden.

Komplexe Inhalte

Inhaltlich ging es vor allem um die „Hard Facts“. Es wurde erklärt, aus welchen Verwaltungsebenen sich der österreichische Staat zusammensetzt, was die Daseinsvorsorge ist, welche Aufgaben (im eigenen/im übertragenen Wirkungsbereich) eine Gemeinde wahrzunehmen hat, was eine Statutarstadt ist, was der Finanzausgleich ist, wie er funktioniert, welche Reformvorschläge es dafür gibt, wie sich die Städte und Gemeinden finanzieren, vor welchen

finanziellen Herausforderungen sie stehen, welche Herausforderungen im Bereich der Mobilität bestehen. Es wurde aber auch ein kurzer Blick über den eigenen Tellerand hinaus gewagt: So ist die zunehmende Verstädterung ein weltweites Phänomen.

Die Informationsinitiative „Die Stadt“ verstand sich dabei als direkte und unmittelbare Kommunikation mit der Zielgruppe und auch als Impuls für eine weitere Auseinandersetzung mit dem Themenkomplex sowohl in der Schule als auch im FreundInnenkreis und im Elternhaus. Die Broschüren wurden zu diesem Zweck im Anschluss an die von Vortrags-, Gesprächs- und Diskussionsbeiträgen geprägten Veranstaltungen mit dem Ausstellungsinhalt verteilt, die diese Nachbereitung ermöglichen.

Das Projekt lief von 27. Oktober 2014 bis 21. Dezember 2016.

Die Vorträge in den Schulen stießen bei SchülerInnen und LehrerInnen auf großes Interesse.



74. Sitzung der Finanzkommission in Wien

Am 23. Jänner 2017 tagte die Finanzkommission in Wien. Ganz im Fokus stand dabei die Voranschlags- und Rechnungsabschlussverordnung VRV. Wie auch schon im Herbst, war die Umstellung des kommunalen Haushaltswesens Schwerpunkt der intensiven Sitzung.



Bei der Finanzkommission in Wien stand erneut die VRV im Fokus.

Nicht finanzierungswirksame Aufwendungen/Erträge in Ergebnisvoranschlägen

Zu beachtende Grundsätze sind

- Die getreue Darstellung der finanziellen Lage (true and fair view)
- Die Periodenreinheit (wirtschaftliche Zugehörigkeit unabhängig vom Zahlungszeitpunkt ist entscheidend, wird durch den Grundsatz der Periodenabgrenzung – Realisationsprinzip, sachliche Abgrenzung und zeitraumbezogene Abgrenzung – gewährleistet)
- Bilanzfähigkeit und damit Bilanzierungspflicht
 - Wahrscheinlichkeit des Zu-/Abflusses von wirtschaftlichen Nutzen
 - Zuverlässige Wertermittlung (keine bloße subjektive Schätzung)
 - Öffentliche Hand aktiviert auch Vermögen, die Nutzen gegenüber Öffentlichkeit haben

Über Fallbeispiele werden u. a. die Einzelwertberichtigung der Forderungen im Rechnungsabschluss und die Darstellungen der Beteiligungen erörtert.

Insbesondere die Neubewertungsrücklage (eine Rücklage für jede Beteiligung lt. Einzelbewertungsprinzip), deren Sinn es ist, dass Bewertungsschwankungen über den Anschaffungswert der Beteiligung hinaus nicht ständig im Ergebnishaushalt abgebildet werden, ist eine totale Neuerung.

ESVG 2010 Einführung für Auswirkungen auf das Maastricht-Defizit

Aufgrund dieser Änderungen hat sich der Querschnitt stärker geändert. Beachtet werden muss, dass eben nicht alle Transaktionen maastrichtrelevant sind. Unterschiede zum ESGV 95:

- Anerkennung von Forschung und Entwicklung als Investition
- Abgrenzung von finanziellen Vermögenswerten zur stärkeren Berücksichtigung von Finanzderivaten
- Erfassung von Alterssicherungssystemen (Pensionen)
- Allgemeine Gültigkeit der Regelung zum Eigentumswechsel
- Stärkere Regelungen zu finanziellen Kapitalgesellschaften
- Grundsätze zu öffentlich-privaten Partnerschaften

- Transaktionen zwischen staatlichen und öffentlichen Kapitalgesellschaften
- Regelungen zu Haftungen und Rückstellungen bei Risiko

Stadtregionaler Verkehr

Es ist dem ÖStB gelungen, das Thema des stadtregionalen öffentlichen Verkehrs auf der Ebene der Landesverkehrsreferenten und der vorgelagerten beamteten Arbeitsgruppe ÖV-Angebot Österreich zu platzieren.

In mehreren KDZ-Untersuchungen wurde der Status quo erhoben. Die Verflechtungen der Finanzströme sind enorm und insbesondere die Unterschiede zwischen den Bundesländern machen das Bild sehr komplex.

Neben den knappen Mitteln wurde vor allem die fehlende Planungssicherheit kritisiert. Auch die Zusammenarbeit mit den Umlandgemeinden ist unbefriedigend, da sie oftmals abhängig von dem persönlichen Verhältnis der jeweils Handelnden ist. Dadurch kommt es vor, dass Linien und/oder Tarife nicht aufeinander abgestimmt sind.

Neue Formen der Abstimmung und Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden, aber auch mit dem Land bzw. Bund (ÖBB), müssen gefunden werden.

Mag. Oliver Puchner,
Österreichischer Städtebund

Arbeitskreis für barrierefreie Städte in Salzburg

Am 20. und 21. Februar tagte der Arbeitskreis „Barrierefreie Städte“ des Österreichischen Städtebundes in der Stadt Salzburg. Neben rechtlichen Grundlagen zur Barrierefreiheit standen Themen wie „Leichte Sprache“ und „Aktionspläne zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention“ auf der Tagesordnung.

Nach der Begrüßung durch Vizebürgermeisterin Mag.^a Anja Hagenauer gab Behindertenanwalt Dr. Erwin Buchinger einen Überblick über zehn Jahre Behindertenanwaltschaft und informierte über die rechtlichen Rahmenbedingungen für Städte und Gemeinden in puncto Barrierefreiheit. Er wies vor allem darauf hin, dass für Menschen mit Behinderungen Barrierefreiheit eine notwendige und gesetzlich gebotene Voraussetzung für die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben sei. Die oft befürchteten Mehrkosten für barrierefreies Bauen seien zudem hinsichtlich Nutzen und Nachhaltigkeit eher gering. Anhand einiger Fallbeispiele brachte Buchinger den Teilnehmenden auch die Anwendbarkeit des Bundes-Behindertengleichstellungsgesetzes für Gemeinden näher.

„Leichte Sprache“ im Museum

Der anschließende Besuch im Salzburg Museum stieß auf großes Interesse bei den TeilnehmerInnen. Das Museum ist eines der ersten Museen in Österreich, das die „Leichte Sprache“ in sein Gesamtkonzept integriert hat und dadurch allen BesucherInnen den Zugang zu den Ausstellungsinhalten erleichtert. Nicht nur die Texte auf den Ausstellungstafeln, Folder und Internetbeiträge werden in „Leicht Lesen“ angeboten, sondern auch Führungen werden ohne sprachliche Barriere gestaltet. Für dieses Projekt wurde das Museum im November 2016 mit dem Österreichischen Inklusionspreis ausgezeichnet.

Bescheide in „Leicht Lesen“

Der zweite Tag stand ebenfalls im Zeichen leicht verständlicher Sprache. Mag. Pantlitschko vom Amt der Oberösterreichischen Landesregierung berichtete über die Erfahrung, behördliche Texte, insbesondere Bescheide, in „Leichter Lesen“ zu übersetzen. Fast alle Bescheide stellen Standardmuster dar und diese wurden auf Veranlassung des Landes Oberösterreich vom ursprünglichen C2-Niveau auf ein B1-Niveau (kurze Texte/klare Standardsprache) umformuliert. Trotz zeitlichen Mehraufwands und der Beilblätter, die dem Bescheid nun angefügt werden müssen, ist der Nutzen klar ersichtlich: höhere Akzeptanz bei allen Zielgruppen, größere Nachvollziehbarkeit der Behördenentscheidungen, Inklusionsgedanke – Teilhabe am gesellschaftlichen Leben und Zugang zu Informationen sowie die Stärkung des Selbstbewusstseins von Menschen mit Beeinträchtigungen.

„Klare Worte“ in Salzburg

Adolf Gusner MAS vom Sozialmanagement Salzburg stellte das Projekt „Klare Worte“ der Sozialabteilung vor. Ziel dabei ist es, die Amtskommunikation klar, lesbar und verständlich zu gestalten. Sämtliche Schreiben vom Jugendamt, vom Sozialamt und von den Senioreneinrichtungen werden dabei leicht verständlich formuliert und gut erfassbar strukturiert. Anschließend stellte Behindertenbeauftragte Mag.^a Sabine Neusüß den kommunalen Aktionsplan der Stadt Salzburg zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention vor. Die Tagung endete mit einer gemeinsamen Austauschrunde der Städte und Gemeinden zu unterschiedlichen Themen wie Piktogrammen, Treppenliften, barrierefreien Hotels etc. und zeigte deutlich, dass der Diskussionsbedarf nach wie vor groß ist.

Lisa Hammer, MA,
Österreichischer Städtebund



Die TeilnehmerInnen des Arbeitskreises im
Mirabellgarten in Salzburg

Ursula Sargant-Riener



Gesunde Kinder machen Schule

Das Fundament einer gesundheitsbezogenen Lebensweise wird bereits in der Kindheit gelegt. Wir erwerben Gewohnheiten und Erfahrungen, die uns oft ein Leben lang prägen. Daher ist es wichtig, bereits in jungen Jahren gesundheitsfördernde Verhaltensweisen zu erlernen sowie die notwendigen Handlungskompetenzen zu entwickeln.

Richtige Bewegung und eine ausgewogene Ernährung sind wesentliche Eckpfeiler jeder Prävention. Aus diesem Grunde wurde in Linz bereits vor über 20 Jahren die Idee entwickelt, durch eine Zusammenarbeit mit Fachkräften aus den Bereichen Ernährung und Sport die Lehrkräfte in den Linzer Schulen bei diesen Bestrebungen zu unterstützen.

Abgestimmt auf das Volksschulalter animieren die Schulaktionen „Bewegungsdino“ und „Die schlaue Ernährungsmaus“ die Linzer Kinder zu gesundheitsbewusster Ernährung und Bewegung. Eine Diätologin erreicht pro Jahr rund 5.000 Kinder, denen sie spielerisch die Grundregeln von gesundem Essen und Trinken nahebringt, bevor gemeinsam gekocht bzw. gejausnet wird. Außerdem können interessierte Lehrkräfte die Materialien des Zusatzprogramms „Gesunde Schuljause“ zur selbstständigen Durchführung anfordern.

Im Rahmen der Aktion „Gesunde Bewegung“ sorgt eine Sportwissenschaftlerin bei jährlich rund 3.000 Kindern für eine gute Haltung und motiviert zu Freude an sportlicher Betätigung. Die Vermittlung eines gesunden Körperbewusstseins sowie die Verhinderung bzw. frühe Entdeckung von Haltungsschäden stehen hierbei im Vordergrund.

In den Neuen Linzer Mittelschulen unterstützen ebenfalls zwei Fachkräfte aus den Bereichen Ernährung und Sport im Rahmen der städtischen Aktion „Fit im Schulalltag“ die Lehrkräfte bei den Bestrebungen, gesunde Ernährung und Bewegung bei den heranwachsenden Menschen weiter zu fördern.

Linzer Jugendgesundheitstage

Diese seit Jahrzehnten erfolgreich durchgeführten und allseits beliebten Linzer Schulgesundheitsprogramme wurden 2015 um eine weitere Initiative ergänzt. Der Geschäftsbereich Gesundheit und Sport der Stadt Linz startete in Kooperation mit dem Institut für Suchtprävention eine neue Schiene in der städtischen Gesundheitsförderung im Pflichtschulbereich: die Linzer Jugendgesundheitstage. Dabei werden SchülerInnen der dritten Klassen der Neuen Mittelschulen sowie ihre Lehrkräfte in ein Volkshaus eingeladen, wo sich einen ganzen Vormittag lang alles um das Thema Gesundheit dreht. Bei diesen Veranstaltungen durchlaufen die Jugendlichen abwechselnd 50-minütige Module. Die Einheiten umfassen einen Filmvortrag mit Diskussionsrunde zum Thema Suchtprävention, ein Ernährungs-

quiz mit Genussreise sowie einen Bewegungsworkshop mit Musik und viel Action. In den Pausen erhalten die Jugendlichen eine gesunde Jause. Die Jugendgesundestage, die 2015 und 2016 von den SchülerInnen sowie von den Lehrkräften bereits großes Lob geerntet haben, finden 2017 im Frühjahr und Herbst natürlich ihre Fortsetzung.

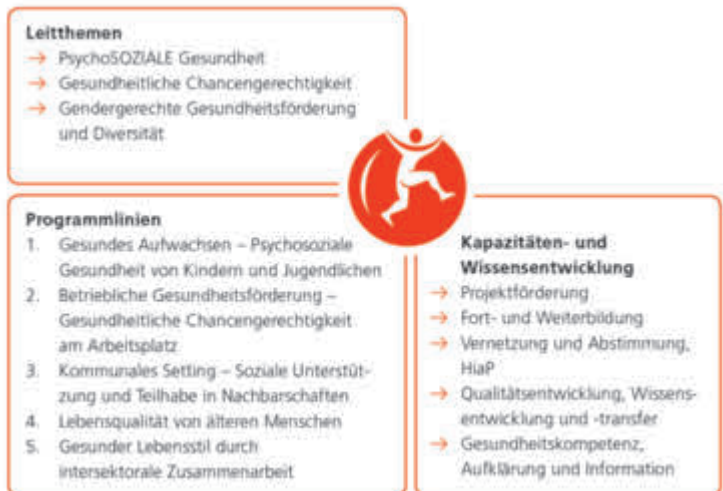
Vizebürgermeister Detlef Wimmer steht voll und ganz hinter den Programmen: „Initiativen im Bereich der Kinder- und Jugendgesundheit sind mir als Gesundheitsreferent der Stadt Linz sehr wichtig. Ziel aller Linzer Schulgesundheitsaktionen ist es selbstverständlich, die jungen Leute regelmäßig in ihrem ureigenen Interesse am Thema Gesundheit zu unterstützen und ein Stück weit auf ihrem Weg in eine gesunde Zukunft zu begleiten.“

Mag.^a Dagmar Luft,
Geschäftsbereich Gesundheit
und Sport, Magistrat Linz





Kerschbaum/Fonds Gesundes Österreich



Gesundheitsförderung in Gemeinden und Städten und Regionen

Ein Überblick über die Angebote und Aktivitäten des Fonds Gesundes Österreich auf kommunaler Ebene

Der Fonds Gesundes Österreich (FGÖ) ist die nationale Kompetenz- und Förderstelle für Gesundheitsförderung in Österreich. Er unterstützt Projekte und entwickelt Aktivitäten, damit alle Menschen in Österreich ein Umfeld vorfinden, das ihnen hilft, möglichst lange gesund zu bleiben.

Schwerpunkte 2017–2020

Die Schwerpunkte des FGÖ der nächsten Jahre sind im „Rahmenarbeitsprogramm 2017 bis 2020“ festgelegt.

Drei Leitthemen werden dabei als übergreifende Querschnittsthemen in den kommenden Jahren in allen Bereichen gezielt und vertieft bearbeitet und weiterentwickelt. Zusammengefasst in Arbeitspaketen wird der FGÖ fünf konkrete Programmlinien bearbeiten. Diese beinhalten jeweils:

- Eine Kombination aus definierten Settings, Zielgruppen und Themen
 - Gezielte Aktivitäten zur Fort- und Weiterbildung, Vernetzung und Abstimmung, zur Wissensentwicklung sowie zur Information & Aufklärung
 - Definierte Förderschwerpunkte
- Darüber hinaus werden begleitende Aktivitäten zur Kapazitäten- und Wissensentwicklung umgesetzt.

Aktivitäten auf kommunaler Ebene im Jahr 2017

Die konkreten Tätigkeiten des FGÖ werden jedes Jahr in einem eigenen Jahres-Arbeitsprogramm beschrieben. Im Fokus der Programmlinie „Kommunales Setting – Soziale Unterstützung, Teilhabe und Zusammenhalt in Nachbarschaften“ stehen dabei Aktivitäten und die Förderung von Projekten für Menschen, für die (soziale) Unterstützung und Teilhabe aufgrund ihrer Lebensumstände besonders wichtig

sind, wie Schwangere und Familien mit Kleinkindern, MigrantInnen und Geflüchtete sowie ältere Menschen.

Im Rahmen der Initiative „Auf gesunde Nachbarschaft!“ werden aktuell elf Praxisprojekte in ganz Österreich umgesetzt und vom FGÖ umfassend begleitet und extern evaluiert. Nähere Infos zur Initiative gibt's unter www.gesunde-nachbarschaft.at. In der Programmlinie „Gesunder Lebensstil durch intersektorale Zusammenarbeit“ wird der Fokus u. a. auf der Initiative

50 TAGE BEWEGUNG
www.gemeinsambewegen.at

GEMEINSAM FIT. BEWEG DICH MIT!

MITMACHEN UND GEWINNEN: 07.09. - 26.10.

150 Minuten Bewegung pro Woche für deine Gesundheit – gemeinsam schaffen wir es!
Die Sportvereine in deiner Nähe haben die passenden Angebote. Schau vorbei!



„50 Tage Bewegung“ (www.gemeinsambewegen.at) liegen, die darauf abzielt, entsprechende Bewegungsaktivitäten von Vereinen, Verbänden und Gemeinden im Zeitraum von 7. September bis 26. Oktober 2017 zu bündeln sowie die Kompetenzen der BürgerInnen im Hinblick auf Wissen und Umsetzung von gesunder Bewegung zu steigern.

Unterstützung von gesundheitsfördernden Umsetzungsprojekten

Neben der Förderung von „größeren“ Praxisprojekten werden auch Vorhaben in Gemeinden/Städten bzw. Stadtteilen und/oder Regionen im Rahmen der Förderschiene „Gemeinsam gesund in ...“ kofinanziert. Dabei handelt es sich um Projekte die maximal 1–2 Jahre laufen, sich dem Thema sozialer Zusammenhalt/gesunde Nachbarschaft widmen und einen vorgegebenen Kostenrahmen einhalten. Ein eigenes Factsheet mit weiterführenden Informationen finden Sie unter www.gesundennachbarschaft.at/gemeinsam-gesund-in-.

Fort- und Weiterbildungsangebote

Auch 2017 gibt es für BürgermeisterInnen und AmtsleiterInnen wieder ein eigenes Fort- und Weiterbildungsprogramm, das darauf abzielt, die eigenen Ressourcen zu stärken und gesundheitsförderliche Strukturen in der Kommune zu unterstützen. Das FGÖ-Bildungsnetzwerk hingegen richtet sich an MultiplikatorInnen und Projekt-UmsetzerInnen, die ihr Wissen sowie ihre Fertigkeiten im Bereich der praxisbezogenen Gesundheitsförderung ausbauen und vertiefen möchten. Module, in denen speziell kommunale Projekte und Vorhaben bearbeitet werden, sind entsprechend gekennzeichnet.

KONTAKT

Anna Krappinger, MA, Gesundheitsreferentin (Schwerpunkt kommunales Setting) im Fonds Gesundes Österreich, ein Geschäftsbereich der Gesundheit Österreich GmbH, Aspernbrückengasse 2, 1020 Wien
Tel.: +43 (0)1 895 04 00-23
E-Mail: anna.krappinger@goeg.at
Homepage: www.fgoe.org



GIP-Workshop in St. Pölten

Im Rahmen des Österreichischen Städtebundes tagte ein Workshop zum Thema „GIP in Städten“ am 8. März 2017 im Rathaus St. Pölten, an dem rund 30 Städte-, Länder- und VerkehrsverbundvertreterInnen teilnahmen.

Zeitgemäße Verwaltung und intelligente Mobilität brauchen vollständige, aktuelle und verlässliche Daten. Gesetzlich wurde festgelegt, dass die Graphenintegrations-Plattform GIP der österreichweite Referenzgraph für Verkehrsinformation, Verkehrsmanagement und Verkehrssteuerung in allen Verwaltungseinheiten ist. Die GIP wird gemeinsam von Bund, Ländern, AS-FINAG, ÖBB-Infrastruktur AG und dem Österreichischen Städte- und Gemeindebund erstellt. Die GIP hat den Vorteil, dass Software, Datenmodelle und E-Government-Prozesse nicht mehr parallel für mehrere Systeme entwickelt werden müssen und dass alle Daten zentral zusammengeführt werden. Die Verkehrsauskunft Österreich (VAO), die Verwaltungsgrundkarte Österreichs – basemap.at, der Pendlerrechner des BMF, die Blaulichtorganisation und das alpine Wegeinformationssystem (AWIS.GIP) benötigen die GIP als Basis.

Im Arbeitskreis wurden Fragen und Probleme der Modellierung durch die mittlerweile erreichte Detailtiefe von Fahrrad- und Fußwegen im städtischen Bereich ebenso in einer angeregten Diskussion erörtert wie die Neuerung der Grundstücks-

zugangskoordinate im österreichischen Adressregister bedingt durch die GIP. Ein weiterer Programmpunkt setzte sich mit dem Einsatz und dem Zusammenspiel der Softwarewerkzeuge zur Aktualisierung der Daten auseinander. Der Maßnahmenassistent als das Werkzeug für Bezirkshauptmannschaften und Verkehrsämter, die StVO-Verordnungen erlassen, kann, aber muss sich nicht auf Daten des Kreuzungsassistenten, der von den Straßenverwaltungen eingesetzt wird, stützen. Möglichkeiten der Datenprüfung durch die Einbindung von thematischen Webservices, u. a. der Radinfrastruktur zur Steigerung der Qualität im eigenen Wirkungsbereich, wurden vorgestellt. Analysemöglichkeiten zur Berechnung von Einzugsbereichen von Apotheken oder die Routenplanung von Krankentransporten wurden präsentiert und ein Ausblick auf die künftigen Entwicklungen in und um die Graphenintegrations-Plattform GIP rundete das Programm ab.

*Mag. Siegfried Kamper,
Magistrat St. Pölten Geoinformation und GIS*



Zukunftsraum Lienz Talboden mit „GEKO“ ausgezeichnet

Im Jahr 2013 initiierte die Stadt Lienz, gemeinsam mit 14 weiteren Gemeinden im Umland, das Projekt „Zukunftsraum Lienz Talboden“, einen strategischen Entwicklungsprozess mit der Zielsetzung einer engen Stadt-Umland-Zusammenarbeit in Infrastrukturfragen, der Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung sowie der Verwaltungskooperation.

Das Osttiroler Projekt wurde nun mit dem erstmals verliehenen Gemeindekooperationspreis (kurz „GEKO“) ausgezeichnet. Beim „GEKO“ handelt es sich um eine Initiative der Abteilung Gemeinden des Landes Tirol. Der Zukunftsraum Lienz Talboden konnte sich unter 19 eingereichten Projekten durchsetzen, was vor allem der einzigartigen Kooperation zwischen Stadt und Land geschuldet war. Das Projekt konnte die Fachjury in den relevanten Bereichen Qualitätsverbesserung, Ressourcenbündelung, Effizienzsteigerung, Gemeinschaftsförderung, Innovation, Integration und Vorbildcharakter (im Sinne von Best-Practice-Beispiel für andere Gemeinden) überzeugen und in die Top Drei einziehen. Der endgültige Sieger wurde durch ein Onlinevoting ermittelt, in dem der Zukunftsraum den größten Anteil der TeilnehmerInnen für sich gewinnen konnte.

Im Rahmen eines integrierten Standort- und Wirtschaftskonzepts arbeitet man im 28.000 EinwohnerInnen zählenden Lienz Talboden künftig intensiv in den neun Handlungsfeldern Wirtschaftsentwicklung und Flächenmanagement, standorttouristische Flächen- und Infrastrukturentwicklung, Mobilität, Bildung, Verwaltungskooperation, Sport und Freizeit sowie im Rahmen gemeindeübergreifender Energie-

politik zusammen. Zudem wird über den Verband die Kooperation mit den Nachbarregionen in Oberkärnten und Südtirol koordiniert. Um die interkommunale Zusammenarbeit bestmöglich zu gewährleisten, wurde ein Regional-Governance-Ansatz mit Klausurtagungen, Workshops, Lernexkursionen, formellen Verbandsversammlungen sowie informellen Instrumenten zur Diskussion und Beratung etabliert. Formell wird der Entwicklungsprozess vom Planungsverband 36 Lienz und Umgebung getragen, einem nach Tiroler Raumordnungsgesetz definierten Gemeindeverband.

Chancengleichheit für alle Gemeinden des Verbundes

Ziel ist es, über die eigenen Gemeindegrenzen hinweg zu blicken und die gesamte Region lebenswerter und wettbewerbsfähiger zu machen. Stadt und Umlandgemeinden sollen durch Bündelung aller Potenziale von den Stärken des anderen profitieren, um sich bestmöglich ge-

genwärtigen und zukünftigen Herausforderungen stellen zu können. Als eine der ersten Umsetzungsmaßnahmen wurden 3,2 Millionen Euro in ein gemeinsames Glasfasernetz investiert, um möglichst viele Betriebe und Haushalte im Lienz Talboden mit „ultraschnellem Internet“ zu versorgen. So wird im gesamten Verbund die Chancengleichheit im Standortfaktor der digitalen Erreichbarkeit gewährleistet. Die Stadtregion Lienz Talboden ist Gastgeberin des 5. Österreichischen Stadtregionstages, der am 18. und 19. Oktober 2017 in Lienz veranstaltet wird. Im Verlauf der Tagung und der geplanten Exkursionen wird es Gelegenheit geben, mehr über die Region und ihre Initiativen zu erfahren.

Der Obmann des Planungsverbandes 36, Josef Mair, und die BürgermeisterInnen der Gemeinden bauen mit dem Good-Practice-Beispiel Zukunftsraum Lienz Talboden auf intensive regionalräumliche Kooperation.

WIR NEHMEN DIE ZUKUNFT SELBST IN DIE HAND.

Modernste Glasfasertechnologie für alle 15 Gemeinden des Lienz Talbodens ermöglicht ungeahnte Chancen. Für Betriebe. Für Bildung. Für Freizeit. Für uns alle.
Info: www.ZukunftsraumLienzTalboden.at



**ZUKUNFTSRAUM
LIENZER TALBODEN**

**REGIO
NET**

Profer & Partner

Weil fein ist, was klein ist ..., aber großes Potenzial hat!

Auf den Spuren von EU-Mitteln im niederösterreichischen Waldviertel

Aus der Ferne scheint es, als ob die Uhren im niederösterreichischen Waldviertel etwas langsamer ticken. Sieht man jedoch genauer hin, dann stößt man auf einen lebendigen Raum und bemerkenswerte Initiativen bzw. bereits etablierte Strukturen, die zurückreichen bis in die 1990er-Jahre und dem Zweck dienen, die Lebensqualität im Waldviertel zu erhalten und diese auch zu kommunizieren. Und das mit Erfolg! Was aber können EU-Mittel hier beitragen ...?

Im Jahr ziehen mittlerweile zwischen 4.500 und 6.500 Menschen in diesen Teil Niederösterreichs. Denn das Waldviertel hat eigentlich alles, was man zum Wohnen, Arbeiten und Leben braucht und ist gar nicht so weit weg von großen Städten wie Wien oder Linz. Mit der Website www.wohnen-im-waldviertel.at wurde im Jahr 2009 ein Portal geschaffen, das einen schnellen und umfassenden Überblick über Wohnimmobilien und Grundstücke im Waldviertel bietet. Auf einen Blick findet man zudem Information zu Infrastruktur, Lebensqualität und Arbeitsplätzen und kann mit ein paar Klicks den Mythos „Da ist ja nix los“ umgehend Lügen strafen. Trägerorganisation dieses Projekts „Wohnen im Waldviertel“ ist der Verein Interkomm Waldviertel – ein Verein zur Förderung kommunaler Zusammenarbeit. Er wurde 1999 von damals fünf Waldviertler Gemeinden gegründet und ist mittlerweile mit 60 Mitgliedern zu einer der größten interkommunalen Kooperationen Europas angewachsen. Finanziert wird der Verein durch Mitgliedsbeiträge und Förderungen des Landes Niederösterreich – und auch EU-Fördermittel haben zum Erfolg beigetragen.

Ein EU-Projekt namens QuaLiSt

Das EU-Programm „Central Europe“ fördert Projekte, welche die territoriale Zusammenarbeit in ausgewählten Schwerpunktbereichen, zu denen auch die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und die Attraktivität von Städten und Regionen gehört. Von 2010 bis 2013 arbeiteten elf Partner aus Deutschland, Tschechien und Österreich im Projekt „Improving Quality of Life in Small Towns – QuaLiSt“ an Strategien zur Verbesserung der Attraktivität

von Kleinstädten, indem sie untereinander sowie in Kooperation mit ihren Umlandgemeinden Lösungen entwickelten und umsetzten, mit denen auf die negativen Auswirkungen des demografischen und sozialen Wandels in mitteleuropäischen Kleinstädten reagiert werden kann. Ziel war, die Lebensqualität der vorhandenen EinwohnerInnen zu erhöhen und gleichzeitig das Interesse potenzieller NeubürgerInnen zu wecken.

Neben dem Verein Interkomm Waldviertel waren die Stadtgemeinde Horn, die Gemeinde St. Martin sowie die Abteilung für Gesamtverkehrsangelegenheiten des Landes Niederösterreich Partner in diesem Projekt. In Horn sollte vor allem die Belebung der Innenstadt angestoßen werden. Im Rahmen des Projekts bestand die Möglichkeit, Personal- und Sachkosten (Reisekosten, externe Expertise und Werbung) als eine Maßnahme der Innenstadtlebung mit einer Förderquote von 75 % rückerstattet zu erhalten.

Auch die Erweiterung der Website „Wohnen im Waldviertel“ um das Tool Wohnweb 2.0 wurde im Rahmen des Projektes „QuaLiSt“ erarbeitet. Das sogenannte „Wohnweb Waldviertel“ beschränkte sich zuvor auf eine reine Wunschobjekt-Suche. Das Wohnweb 2.0 zeigt nun nicht mehr nur die Immobilienangebote der Region an,

sondern hilft, Menschen davon zu überzeugen, dass es in den Waldviertler Gemeinden neben großen Supermärkten auch noch Greißlereien, Bäckereien und Fleischereien, Bioläden und Ab-Hof-VerkäuferInnen, Bankfilialen und Post-Partner, Trafiken, Frisör- und Kosmetiksalons, Kaffee- und Wirtshäuser gibt – und das alles in der Nähe des potenziellen neuen Wohnsitzes. Auf einen Blick sieht man auch alle Kinderbetreuungseinrichtungen und Schulen, Krankenhäuser und ÄrztInnen sowie das Angebot an öffentlichem Verkehr. Die neuen Module sind heute fester Bestandteil der Website und damit ein wichtiges Ergebnis des damaligen Projekts. Mit dem EU-Projekt QuaLiSt präsentierte sich die Initiative „Wohnen im Waldviertel“ zudem mit ihrer Strategie, eine Region erfolgreich in ganz Europa als Wohnstandort zu vermarkten. Die finalen Ergebnisse wurden im Handbuch „Urban Vision Central Europe Small Town 2020“ zusammengefasst.

*DIⁱⁿ Melanie Lutz,
Österreichischer Städtebund*

Das Wohnweb Waldviertel ist überall erreichbar: am Monitor, am Tablet und am Smartphone





Erben Neu Praxisleitfaden zum ErbRÄG 2015 und zur EuErbVO

Dr. Christoph Völkl, Mag. Alexander Bardeau
MANZ Verlag
36 €
ISBN: 978-3-214-18121-5
138 Seiten, flexibler Einband

Über 200 Jahre hielt sich der Großteil der erbrechtlichen Bestimmungen der Originalfassung des ABGB aus 1811. Mit dem Erbrechts-Änderungsgesetz 2015, welches mit 1. Jänner 2017 in Kraft trat, wurde diese historische Rechtslage an die Bedürfnisse des 21. Jahrhunderts angepasst. Insbesondere die deutlich gestiegene Lebenserwartung, nicht mehr zeitgemäße sprachliche Formulierungen sowie die EU-Erbrechtsverordnung veranlassten den Gesetzgeber zu diesem Schritt.

Das Werk von Völkl und Bardeau bietet einen gelungenen Überblick über die wesentlichen Änderungen in den Bereichen des Erb- und Pflichtteilrechts sowie über die neuen Regelungen über Verlassenschaften mit Auslandsbezug. Aufgrund der einfachen und leicht verständlichen Sprache, derer sich die Autoren bedienen, ist das Werk nicht nur für JuristInnen, sondern auch für interessierte LaiInnen verwendbar. Mögliche Probleme werden anhand von zahlreichen Beispielen in sehr plakativer Weise dargestellt. Hilfreich sind zudem die im Buch enthaltenen Praxistipps und Checklisten.



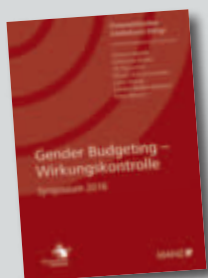
EU-DSGVO EU-Datenschutz-Grundverordnung

RA Dr. Lukas Feiler, SSCP CIPP/E,
Univ.-Prof. Dr. Nikolaus Forgó
Verlag Österreich
79 €
ISBN: 978-3-7046-7580-4
420 Seiten, gebunden

Die rasante Vernetzung und umfassende Digitalisierung in allen Wirtschaftszweigen stellt eine große Chance für Innovation und Wachstum dar. Gleichzeitig besteht jedoch ein immer größeres Bedürfnis nach einheitlichen Regulierungen, um die durch die EU-weit vollkommen unterschiedlichen Rechtslagen bestehende Unsicherheit sowie Bürokratiekosten zu beseitigen. Im Frühjahr 2016 verabschiedete die Europäische Union daher die Datenschutz-Grundverordnung, welche ab 25. Mai 2018 in sämtlichen Mitgliedstaaten geltende Rechtslage ist. Bereits davor sind die in ihr enthaltenen Regelungen von großer Relevanz, da die neue Rechtslage sowohl für RechtsanwenderInnen als auch für Aufsichtsbehörden neues Terrain darstellt.

Das Werk von Feiler und Forgó beinhaltet eine Kommentierung sämtlicher Bestimmungen der EU-DSGVO und verschafft der/dem LeserIn eine praktische Einführung in Fragen wie:

- Welche Maßnahmen sollten Sie schon jetzt ergreifen?
- Brauchen Sie eine/-n Datenschutzbeauftragte/-n?
- Welche Strafen drohen Ihnen?
- Wie müssen Sie Ihr Compliance-Management anpassen?
- Was bedeutet „Privacy by Design“ und „Privacy by Default“?
- Wie setzen Sie das Recht auf Datenportabilität und auf Vergessen um?



Gender Budgeting – Wirkungskontrolle Symposium 2016

Österreichischer Städtebund (Hrsg.)
MANZ Verlag Wien
18,80 €
ISBN: 978-3-214-12669-8
76 Seiten, flexibler Einband

Im Rahmen des bereits 6. „Wiener Symposiums der städtischen Kontrollinstitutionen“ trafen im Wiener Rathaus die VertreterInnen der Kontrollbehörden zum Erfahrungsaustausch zusammen. Das Symposium widmete sich dem aktuellen und wichtigen Thema „Gender Budgeting – Wirkungskontrolle“. Gender Budgeting bedeutet im Wesentlichen die Berücksichtigung der Geschlechterperspektive im öffentlichen Budget, wobei keinesfalls separate Budgets für Männer und Frauen erstellt werden sollen. Vielmehr ist der Ansatz, die traditionelle Budgetierung um eine zusätzliche Ebene zu erweitern. Das Symposium beschäftigte sich mit der Frage, was Gender Budgeting im Hinblick auf die Gleichberechtigung zwischen Mann und Frau erreichen kann, sowie mit einer möglichst langfristigen und wirkungsorientierten Implementierung im öffentlichen Budget. Die Vorträge der sechs ExpertInnen aus der Lehre und der Praxis präsentierten erste Erfahrungsberichte mit dem Instrument des Gender Budgeting sowie Ideen im Hinblick auf die künftige Anwendung. Die Fachreferate dieser ExpertInnen wurden im Rahmen der vorliegenden Publikation gesammelt und sollen den LeserInnen den derzeitigen Status quo im Bereich des Gender Budgeting aufzeigen. Vor allem soll die Publikation jedoch zum Nachahmen anregen.

Die Autorinnen und Autoren: Werner Hawlik, MSc, Stadtrechnungshof Wien; Dr.ⁱⁿ Katharina Mader, Wirtschaftsuniversität Wien; Prof. Dr. Ulf Papenfuß, Zeppelin Universität Friedrichshafen; Dr.ⁱⁿ Margit Schatzenstaller, Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung (WIFO), Referentin für öffentliche Finanzen; AL Mag.^a Liane Stangl, Rechnungshof; Mag.^a Sandra Walter-Klimkeit, Rechnungshof; MMag. Peter Wieser, Magistratsabteilung 23 – Wirtschaft, Arbeit und Statistik

RECHTSGESCHÄFTE MIT KIRCHLICHEN EINRICHTUNGEN KOMMUNEN HABEN ZU PRÜFEN, OB DIE WETTBEWERBS- VORSCHRIFTEN DER EU ANWENDBAR SIND

I. Kann eine verbotene EU-Beihilfe vorliegen, wenn ein Mitgliedstaat eine Religionsgemeinschaft von Steuern freistellt, und zwar auch für Tätigkeiten, die keinen strikt religiösen Zweck verfolgen?

Der Schlussantrag vom 16. Februar 2017 in der Rechtssache C 74/16 enthält mehrere bemerkenswerte Aussagen zum Europäischen Beihilferecht und ist für alle PraktikerInnen lesenswert. Da mir in meiner Praxis die Frage der Einstufung kirchlicher

schaftlich betätigen. Auch wenn im Mittelpunkt der Betätigung von Kirchen im Normalfall die Erfüllung religiöser, seelsorgerischer und sozialer Aufgaben steht, schließt dies als solches nicht aus, dass einzelne Aktivitäten von Kirchen dem Wirtschaftsleben zugerechnet werden müssen. Denn es gilt den allgemeinen beihilferechtlichen Grundsatz zu beachten, wonach die Unterscheidung zwischen wirtschaftlicher und nichtwirtschaftlicher Betätigung für jede von einer Einrichtung ausgeübte Tätigkeit gesondert zu treffen ist.

Streitgegenständlich im Ausgangsverfahren ist eine Steuerbefreiung im Wert von 23.730,41 Euro für eine Congregación – eine kirchliche Einrichtung in Spanien – betreffend eine Baumaßnahme an einem Schulgebäude (Umbau der Schulaula). Die Steuerbefreiung steht sohin im Zusammenhang mit der Unterrichtstätigkeit der Congregación als Trägerin der Schule. Ob eine Unterrichtstätigkeit als wirtschaftliche Betätigung einzustufen ist, hängt von einer Gesamtwürdigung der konkreten Umstände des Einzelfalls ab. Dabei ist sowohl auf die Finanzierung des Unterrichts als auch auf die mit dem Unterricht erfüllten Aufgaben und Ziele des Trägers der Schule Bedacht zu nehmen. Betreibt ein kirchlicher Träger seine Bildungseinrichtungen ganz oder überwiegend in kommerzieller Art und Weise und erbringt er den Unterricht als Gegenleistung für finanzielle Beiträge und sonstige geldwerte Leistungen der SchülerInnen oder ihrer Eltern, dann bietet der Träger entgeltliche Dienstleistungen an und wird folglich wirtschaftlich tätig. Anders verhält es sich hingegen, wenn der kirchliche Träger seine Bildungseinrichtungen nicht in kommerzieller Art und Weise, sondern als Teil seines allgemeinen Auftrags im sozialen, kulturellen und bildungspolitischen Bereich betreibt und zur Finanzie-

Organisationen im Kontext des Europäischen Wettbewerbsrechts immer häufiger zur Beurteilung vorgelegt wird, möchte ich in diesem Beitrag die Frage der Relevanz des Beihilferechts bei wirtschaftlichen Beziehungen der Kommunen mit kirchlichen Einrichtungen herausgreifen.

Der Status der Kirchen ist im EU-Recht besonders geregelt. Nach Artikel 17 AEUV achtet die Union den Status, den Kirchen und religiöse Vereinigungen oder Gemeinschaften in den Mitgliedstaaten nach deren Rechtsvorschriften genießen, und beeinträchtigt ihn nicht. Die Generalanwältin stellt aber völlig zu Recht klar, dass diese Bestimmung nicht dahingehend ausgelegt werden darf, dass sich die Tätigkeit der Kirchen generell außerhalb des Geltungsbereichs des Unionsrechts bewegen. Das Unionsrecht muss dort zur Geltung kommen, wo Kirchen sich wirt-



Bilderbox

rung des Unterrichts gar nicht oder nur marginal auf Beiträge der SchülerInnen oder ihrer Eltern zurückgreift. In einem solchen Fall bietet er keine Dienstleistungen an und wird somit auch nicht wirtschaftlich tätig. Nach Ansicht der Generalanwältin ist es aber nicht erforderlich, dass mit dem Unterricht ein strikt religiöser Zweck verfolgt wird. Vielmehr reiche es für die Annahme des nichtwirtschaftlichen Charakters solcher Unterrichtsleistungen aus, wenn mit ihnen ein genuin sozialer, kultureller und bildungspolitischer Zweck verfolgt wird. Denn der den Kirchen mit Artikel 17 AEUV garantierte Status bringe es mit sich, dass die Kirchen in der Gesellschaft nicht nur strikt religiöse Aufgaben wahrnehmen, sondern darüber hinaus zur Erfüllung sozialer, kultureller und bildungspolitischer Ziele einen gewichtigen Beitrag leisten.

Stellt sich die Frage, wie der Umbau einer Schulaula eingestuft werden soll, wenn eine kirchliche Einrichtung im Schulgebäude sowohl wirtschaftliche als auch nichtwirtschaftliche Unterrichtstätigkeit anbietet. Im Verfahren ist nicht klar geworden, welche Größenordnung der freiwillige Unterricht im Verhältnis zum Pflichtunterricht an der Schule hat, sodass sich nicht beziffern lässt, in welchem Verhältnis die wirtschaftliche und die nichtwirtschaftliche Betätigung der Congregación stehen. Es wird daher nach Ansicht der Generalanwältin Aufgabe des spanischen Gerichts sein, die notwendigen Feststellungen zu treffen. Dabei wird man nicht allein darauf abstellen können, welcher Anteil aller Räumlichkeiten der Schule – bezogen auf die gesamte Nutzfläche des Gebäudekomplexes – der einen oder der anderen Unterrichtsform gewidmet ist. Sehr viel größeres Gewicht gebühre anderen Kennziffern wie insbesondere der Zahl der Schulklassen und Unterrichtsstunden sowie der Anzahl der SchülerInnen und LehrerInnen, die auf die eine und die andere Unterrichtsform entfallen. Ferner ist das durchschnittliche jährliche Budget zu berücksichtigen, das die Schule für die eine und die andere Unterrichtsform aufwendet. Sollte die unternehmerische Tätigkeit der Congregación im Vergleich zu ihren sozial, kulturell und bildungspolitisch motivierten Unterrichtsleistungen keinen nennenswer-

ten Umfang haben, sondern völlig untergeordneter Natur sein, so wäre es gerechtfertigt, insgesamt von einer nichtwirtschaftlichen Betätigung der Congregación auszugehen. In diesem Zusammenhang ist die Generalanwältin aber strenger als die Kommission. Während die Kommission einen Schwellenwert von 20 % ansetzt, meint die Generalanwältin, dass eine wirtschaftliche Betätigung nur dann als völlig untergeordnet angesehen werden darf, wenn sie vom Umfang her weniger als 10 % der Betätigung im Bereich der schulischen Unterrichtsleistung darstellt. Sollte die wirtschaftliche Betätigung einer Einrichtung wie der Congregación 10 % oder mehr ausmachen, so müsse davon ausgegangen werden, dass sich diese Einrichtung teils wirtschaftlich, teils nichtwirtschaftlich betätigt. Dementsprechend wäre auch die ihr gewährte staatliche Vorzugsbehandlung – hier: die Steuerbefreiung – anteilig als ein möglicher Vor-

teil anzusehen, der im Hinblick auf das grundsätzliche Beihilfeverbot im Detail überprüft werden muss.

II. Fazit

Es ist nach meiner Auffassung sehr wahrscheinlich, dass der EuGH der Rechtsansicht der Generalanwältin betreffend die Anwendbarkeit des Beihilferechts folgen wird. Kommunen, die Religionsgemeinschaften – in welcher Form auch immer – wirtschaftliche Vorteile gewähren, sollten daher prüfen, ob das EU-Beihilferecht zu beachten ist, wobei an dieser Stelle nur angemerkt werden kann, dass zahlreiche Regelungen Beihilfen ausnahmsweise zu bestimmten Bedingungen erlauben.

Fragen richten Sie bitte an:

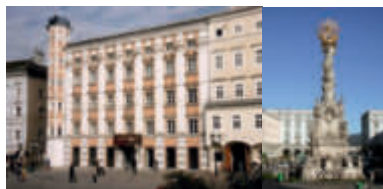
Rechtsanwalt

Dr. Clemens Lintschinger, MSC
lintschinger@ra-lintschinger.at

Einladung

Präsentation des IKW-Bandes 128

Reform des Magistrates der Stadt Linz



Donnerstag, 20. April 2017, 18:00 Uhr, Hauptplatz 1, 4. Stock

Pressezentrum Altes Rathaus

Begrüßung

Bürgermeister Klaus Luger

Statements

Vizebürgermeister Christian Forsterleitner

Fraktionsvorsitzender Gemeinderat Günther Kleinhanns

Magistratsdirektorin Martina Steininger

Vorstellung des IKW-Bandes 128

OSR Univ.DoZ. FH-Prof. Dr. Friedrich Klug

Einladung zum Buffet

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer erhalten ein Exemplar des IKW-Bandes 128

Verbindliche Anmeldung und Buchbestellung: ikw@ikw.linz.at

FahrerInnenlos glücklich

Industrie 4.0 und Robotisierung – über den derzeitigen Medien-Hype kann man bei der Linzer Firma DS Automation nur milde lächeln, denn fahrerlose Transporter werden hier schon seit Jahrzehnten gebaut. Sorgen bereiten dem Unternehmen Fachkräftemangel und die Verkehrssituation.

Sally spricht ein gepflegtes British English. „Please move out of the way“, sagt sie sachlich und gleitet weiter, vorbei an Holzpaletten und Regalen. Den Boden der neongrell ausgeleuchteten Produktionshalle taucht sie dabei abwechselnd in verträumtes Grün und Dunkelblau. Hier entstehen die verschiedenen fahrerlosen Modelle der Linzer Firma DS Automation. Sally ist das neueste Produkt – und das kleinste. Im vergangenen Jahr brachte sie ihren ErschafferInnen damit den Preis als innovativstes Linzer Unternehmen ein.

Sally hat etwas von R2D2 aus dem Kultfilm Star Wars: Wie ihr Bruder aus Hollywood ist auch sie klein, weiß und etwas rundlich. Laut ihren ProduzentInnen scheint sie aber um einiges nützlicher zu sein, denn Sally kann Lasten bis zu 100 Kilogramm schleppen und ist vielseitig einsetzbar: Der Roboter könnte künftig als KellnerIn, wandelnde Minibar oder als

„mitdenkender Rollator“ für Demenzerkrankte dienen. Er ist mit Navigationstechnologie ausgestattet, ein Scanner speichert die Umgebung und „lernt“ so ständig dazu.

Dem Trend voraus

„Wir passen gerade natürlich total in den Hype um die Industrie 4.0“, lacht Manfred Hummenberger, Geschäftsführer bei DS Automation beim Besuch der ÖGZ. Denn für DS Automation ist die Robotisierung längst Realität. Schon seit 1984 ist die Firma im Geschäft mit fahrerlosem Transport. „Unsere größte Herausforderung ist es, die Transporter immer genauer werden zu lassen. Mittlerweile können sie schon auf fünf Millimeter exakt ihr Ziel ansteuern“, erzählt der Manager.

Hier, in der Linzer Fabrikhalle, kann man den verschiedenen Fahrzeugen beim Entstehen zusehen. Die verschiedenen Stationen repräsentieren auch die verschiedenen Generationen der Transportroboter. Hin-

ten, im Eck der Halle, fahren klobige Modelle über auf dem Boden aufgeklebte Magnetschienen – eine Technik, die es schon seit Jahrzehnten gibt. Mehrere Tonnen können so transportiert werden, ohne dass ein Mensch lenkend eingreifen müsste.

Nebenan schraubt ein Mitarbeiter an einem gelben Staplerfahrzeug. Das Modell wird zum Beispiel bereits vom Lieferservice Hermes in riesigen Lagerhallen in Deutschland eingesetzt. Ein eingebauter Sensor und die langsame Geschwindigkeit von 1,4 Metern pro Sekunde verhindern, dass Menschen angefahren werden könnten. Das Fahrzeug steuert von ganz alleine das richtige Regalfach an, der oder die mitfahrende ArbeiterIn muss nur noch selbst ein Pickerl auf die Waren kleben und kann das Gefährt dann allein zurück zur Station fahren lassen, während er oder sie zum nächsten Auftrag eilt. Effizienzsteigerung ist das Stichwort.



Ein Mitarbeiter von DS Automation verpasst dem selbstfahrenden Staplerfahrzeug den letzten Schliff. Eingesetzt wird es später in riesigen Versand-Lagerhallen, die in Zeiten des Onlinehandels boomen.



Geschäftsführer Manfred Hummenberger mit dem neuen Vorzeigemodell Sally. Das Unternehmen wächst, aber die Suche nach neuen MitarbeiterInnen gestaltet sich schwierig.



Die Software-Abteilung ist das Herz des Unternehmens – hier programmieren Martin Lederhilger und seine KollegInnen das „Innenleben“ der fahrerInnenlosen Transporter.

DS-Produktionshalle

Weiter hinten stehen grau glänzende Kästen, die an Flugzeugtrolleys erinnern, zum Versand bereit. Sie sollen in Krankenhäusern eingesetzt werden, um Wäsche oder Essen zu transportieren. Die Wagen werden teilweise nach jeder Transportfahrt gewaschen, die vollautomatische Waschanlage, die von den Fahrzeugen selbst angesteuert wird, liefert DS Automotion gleich mit. Kliniken in den USA, Kanada, Frankreich und Klagenfurt hat die Linzer Firma bereits mit den Transportrobotern versorgt.

Und so klingt die Zukunft schon jetzt: Eine Aufzugtür im Spital öffnet sich. In der Liftkabine steht ein einsamer Kasten aus kühlem Stahl, der uns mit blecherner Stimme bittet, aus dem Weg zu gehen, bevor er stumm an uns vorbeirollt. Das mag einem gefallen oder nicht – aufzuhalten ist die Robotisierung sicher nicht.

Fehlende Fachkräfte

So spektakulär Sally und ihre stummen KollegInnen auch sein mögen, das Herz der Firma ist die Software-Abteilung. Hier arbeiten InformatikerInnen wie Martin Lederhilger an der Software der Fahrzeuge. Er sitzt momentan alleine an seinem Schreibtisch in einem großen Bürozimmer. In den letzten fünf Jahren hat die Firma die Zahl ihrer MitarbeiterInnen auf 170 verdoppelt, aktuell sucht sie 20 neue Fachkräfte. Die Suche sei langwierig und schwierig, klagt der Geschäftsführer nach der Betriebsbesichtigung in seinem Büro.

„Nicht verzopft, nicht kleinkariert“

Der Linzer Bürgermeister Klaus Luger kennt die Sorgen um den Fachkräftemangel von DS Automotion. Um ihm zu begegnen, setze die Stadt auf zwei Strategien: Sie investiere erstens in die Ausbildung in Linz und versuche zweitens, als Wohnort attraktiv für Hochqualifizierte aus dem Ausland zu sein.

Klaus Luger erzählt im Gespräch mit der ÖGZ: „Wir kooperieren eng mit der Johannes-Kepler-Universität und haben jüngst das Linz Institute of Technology gegründet. Außerdem bewerben wir uns gerade um eine vom Infrastrukturministerium geförderte Pilotfabrik. Gemeinsam mit der Industriellenvereinigung haben wir eine HTL für Digitalisierungsberufe ins Leben gerufen, die Betriebe wie DS Automotion so dringend benötigen.“ Außerdem, so der Bürgermeister weiter, müsse die Stadt besonders attraktiv sein, um auch gut ausgebildete Fachkräfte aus dem Ausland anzuziehen: „Dazu gehört ein offenes Umfeld. Wir wollen keine verzopfte, kleinkarierte Provinzstadt sein. Ein anderes Thema sind die Betreuungsangebote. Wir brauchen zum Beispiel hochwertige Kinderbetreuung, um die Bedürfnisse der Hochqualifizierten anzusprechen.“

Aber die Firma spricht noch einen weiteren wunden Punkt an: die Verkehrssituation in Linz. Viele MitarbeiterInnen müssen aus dem Mühlviertel anreisen und stehen an der Kreuzung zwischen Lunzer und Ebelsberger Umfahungsstraße täglich eine halbe Stunde im Stau, so der Geschäftsführer. Öffentliche Verkehrsmittel wie Busse gebe es nicht. „Da besteht wirklich Handlungsbedarf“, so Hummenberger. „Wir haben es bei der Stadt schon deponiert.“ Ein weiteres Problem sei der kleine Flughafen, der bis auf Frankfurt am Main kaum internationale Ziele anbietet. Für Firmen wie DS Automotion, die auch in die USA und einige europäische Länder exportieren, sei das sehr umständlich.

Gewaltige PendlerInnenströme

Was kann die Stadt tun? Bürgermeister Klaus Luger gibt dem Unternehmen Recht: „Unser Straßennetz ist tatsächlich sehr stark belastet. Die Verkehrssituation ist extrem. Man muss bedenken, dass wir



Bürgermeister Klaus Luger will den Fachkräftemangel lindern und verspricht eine Verbesserung der Verkehrssituation.

eine Stadt mit 205.000 Einwohnerinnen und Einwohnern und 220.000 Arbeitsplätzen sind. Wien ist beispielsweise acht Mal so groß wie Linz, hat aber nur dreieinhalb Mal so viele Pendlerinnen und Pendler. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs hat bei uns deshalb höchste Priorität. Gerade investieren wir 300 Millionen Euro in eine Mini-U-Bahn und wir bauen eine neue Donaubrücke. Diese Baustellen sind ein Grund für die Staus. Die Situation an der Lunzer Straße, welche die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von DS Automotion betrifft, liegt an der hohen Anzahl an Lkws, die dort die Kreuzung überlasten. Ein Umbau ist bereits geplant.“ Was die Kritik an den fehlenden Flughafen-Verbindungen angeht, wiegelt er ab: „Es ist sicher ein Nachteil, dass wir außer Frankfurt am Main und Düsseldorf keine anderen Businessziele anfliegen. Wichtig wären vor allem Ziele in Osteuropa und auch Zürich und Amsterdam wären aus wirtschaftlichen Gründen hochinteressant. Aber dass eine Stadt wie Linz eine direkte Verbindung nach New York anbietet, diese Erwartung wäre sicher zu hoch gegriffen.“ Problematisch sei es, dass die deutsche Lufthansa ein Monopol am Linzer Flughafen inne habe. Dass der Flughafen so klein ist, habe dagegen auch sein Gutes: „Die Wege sind kurz, man verliert wenig Zeit.“ Und er lobt die schnellen Bahnverbindungen: In eineinhalb Stunden sei man in Wien-Schwechat, in noch kürzerer Zeit am Wiener Hauptbahnhof.

Mag.^a Saskia Blatakes, Journalistin

Ertragsanteilsvorschüsse für APRIL 2017

(Beträge in 1.000 EURO, ohne Zwischenabrechnung)

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

	Ertrag für 04/2017 ¹⁾	Veränderung ggü. 04/2016	Ertrag für 01–04/2017	Veränderung ggü. 01–04/2016
	in 1.000 EURO	in %	in 1.000 EURO	in %
GBA mit einheitlichem Schlüssel	7.381.988	3,0 %	27.124.427	0,2 %
davon:				
Veranlagte Einkommensteuer	617.340	–12,3 %	1.881.608	–1,4 %
Lohnsteuer	1.906.814	5,4 %	8.514.781	–8,1 %
Körperschaftsteuer	1.453.363	9,1 %	3.191.073	13,8 %
Umsatzsteuer	2.566.050	5,6 %	9.129.407	6,3 %
Mineralölsteuer	200.304	9,8 %	1.424.786	2,4 %
Abgeltungssteuern Schweiz	0		286	–81,6%
Abgeltungssteuern Liechtenstein	0		0	
GBA mit speziellen Schlüsseln	180.696	–24,6 %	702.156	–12,5 %
davon:				
Bodenwertabgabe	1.171	–4,2 %	2.524	–3,8 %
Grunderwerbssteuer	90.075	–37,2 %	352.964	–16,9 %
GBA gesamt	7.562.684	2,1 %	27.479.915	–0,2 %

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

b) Gemeindeertragsanteile

	Vorschuss für 04/2017 ¹⁾	Veränderung ggü. 04/2016	Vorschuss für 01–04/2017	Veränderung ggü. 01–04/2016
	in 1.000 EURO	in %	in 1.000 EURO	in %
Burgenland	24.129	–1,4 %	87.144	–2,5 %
Kärnten	57.292	–0,7 %	209.067	–2,4 %
Niederösterreich	156.327	–3,3 %	563.106	–3,5 %
Oberösterreich	145.327	–4,2 %	534.096	–3,0 %
Salzburg	65.116	–2,1 %	237.933	–1,5 %
Steiermark	120.624	–1,6 %	435.440	–1,1 %
Tirol	84.170	–0,5 %	305.640	–1,1 %
Vorarlberg	43.549	–8,5 %	160.098	–3,8 %
Wien	246.949	–2,6 %	913.831	–1,4 %
Summe	943.672	–2,8 %	3.446.354	–2,1 %



Uriel Morgensztern, Belvedere Wien

Museumsbesuche für Menschen mit Demenz sind angepasst an die besonderen Bedürfnisse der BesucherInnen und knüpfen an vorhandene Erinnerungen an.

MUSEUMSFÜHRUNGEN FÜR DEMENZKRANKE MENSCHEN WERDEN VIELERORTS AUSGEBAUT

Die Idee, Museumsführungen für demenzkranke Menschen anzubieten, ist keine neue. Bereits im Jahr 2006 veranstaltete das Museum of Modern Art (MoMA) in New York eine Führung für AlzheimerpatientInnen. Im Jahr 2011 wurde die Idee von der Butler Gallery in Kilkenny (Irland) aufgegriffen und über den Atlantik gebracht. Insbesondere in Irland hat sich das Konzept mittlerweile etabliert und wird gerne in Anspruch genommen. Auf der grünen Insel sind diese besonderen Museumsführungen Teil des Azure-Programms, das sich zum Ziel gesetzt hat, Personen mit Alzheimer den Zugang zu Kulturaktivitäten zu ermöglichen. Der Azure-Initiative sind mittlerweile sechs Museen und Ausstellungen in ganz Irland beigetreten, welche in Zukunft alzheimerfreundliche Führungen durchführen werden. Beispielsweise werden derartige Führungen im Irischen Museum für moderne Kunst (IMMA) in Dublin dauerhaft und kostenlos angeboten. Azure plant außerdem Kulturinstitutionen anderer Art mit ins Boot zu holen. Auch in Deutschland ist man äußerst engagiert. So sind Führungen für AlzheimerpatientInnen in Essen, Frankfurt oder Köln möglich.

ÖSTERREICHISCHE MUSEEN ZEIGEN INITIATIVE

Bereits seit Ende 2015 bietet das Belvedere spezielle Führungen für demenzkranke Menschen an. Diese werden in Kooperation mit der Caritas Socialis durchgeführt. Das Belvedere bietet Einzelführungen für AlzheimerpatientInnen

und deren Angehörige sowie Gruppenführungen für soziale Einrichtungen an. Die Führungen bedürfen einer vorhergehenden Anmeldung, die auf der Homepage des Belvedere möglich ist. Der Eintritt ist für demenzkranke Menschen und deren Begleitpersonen ermäßigt. Auch das Kunsthaus Bregenz und das vorarlberg museum öffneten bereits ihre Pforten für Menschen mit Demenz.

KEIN KURZZEITGEDÄCHTNIS NOTIG

Im Gegensatz zu normalen Führungen werden den demenzkranken MuseumsbesucherInnen nur drei bis vier Kunstwerke gezeigt, jedoch besonders ausführlich erklärt. Im Belvedere sind dies beispielsweise leicht verständliche Werke von Ferdinand Waldmüller oder Josef Danhauser. Es geht nicht darum, den BesucherInnen spezielles Wissen zu vermitteln, vielmehr sollen diese die Kunstwerke auf sich wirken lassen. Jede/-r BetrachterIn kann eine eigene Geschichte aus den Kunstwerken herauslesen. Denn „um auf Kunst zu reagieren, ist kein Kurzzeitgedächtnis notwendig“, verrät Caroline Orr, Kuratorin des IMMA in Dublin. Die Geschwindigkeit der Tour ist bewusst langsam. Das Programm soll zudem Angehörigen die Möglichkeit geben, aus dem oft anstrengenden Alltag mit einem demenzkranken Menschen auszubrechen und das Pflegeverhältnis in den Hintergrund treten zu lassen. Der Fokus liegt auf der Kunst und auf der gemeinsamen Aktivität.

URBAN HEAT ISLANDS – LEBENSWERTE STADTRÄUME FÜR HITZETAGE SCHAFFEN

Das Projekt „Gesamtenergetische Optimierung von Stadtgebieten – Greening Aspeng Wien“ startete im Sommer 2016 im Rahmen der Smart-Cities-Initiative des Klimafonds. Ein interdisziplinäres ForscherInnen-team aus den Bereichen Stadtplanung, Bauphysik, Meteorologie und Ingenieurbiologie entwickelt Planungsmodelle für die Verbesserung der öffentlichen Räume in der Stadt und das Mikroklima.

Die in enger Abstimmung mit der Bezirksverwaltung und mit ExpertInnen der unterschiedlichen Ressorts der Stadt erarbeiteten Maßnahmen sollen der steigenden sommerlichen Überhitzung in der Stadt entgegenwirken und die Lebensqualität der BewohnerInnen erhöhen. Im Zusammenhang mit den notwendigen Umgestaltungsmaßnahmen werden auch die Straßenräume besser nutzbar gemacht.

Im Projekt werden optimierte Planungsmodelle für die Aspengstraße samt angrenzender Hausfassaden entwickelt. Die Materialien und die Bauart des Straßenraumes samt Fahrbahn, Gehsteigen und Grünflächen zusammen mit den Hausfassaden, Dächern, Balkonen und Terrassen werden dabei genau unter die Lupe genommen. Anhand bauphysikalischer Messungen und meteorologischer Berechnungen sowie Simulationen ergänzt durch sozialräumliche Analysen wurden bereits Verbesserungspotenziale festgestellt und nunmehr als Planungsbasis angewendet. Auch die BewohnerInnen und EigentümerInnen werden in den Planungsprozess eingebunden sein.

Ziel des Projekts ist auch, ein übertragbares Planungsverfahren für andere Städte zu entwickeln.

Der Österreichische Städtebund ist Kooperationspartner des Projektes und plant für Anfang Juni 2017 einen Workshop und eine Führung im Planungsgebiet, um die Ergebnisse zu präsentieren und auch anderen Städten und Gemeinden zur Verfügung zu stellen.

Weitere Informationen: melanie.lutz@staedtebund.gv.at oder +43 (0)1 4000-89989



Begrünung und Umgestaltung kann das Mikroklima und die Nutzbarkeit von Straßenräumen maßgeblich ändern.

Pilotgebiet des Smart-Cities-Projekts „Greening Aspeng“ in Wien

FINNLAND SAGT „JA“ ZUR GLEICHGESCHLECHT- LICHEN EHE

Seit 1. März können homosexuelle Paare in Finnland vor den Traualtar treten. Als letztes skandinavisches Land entschied sich Finnland für die Öffnung der Ehe für gleichgeschlechtliche Paare. Bereits im Jahr 2014 hatte sich das finnische Parlament in Folge eines Volksbegehrens mit dem Thema Homo-Ehe beschäftigt und sich für die vollständige Gleichstellung mit der heterosexuellen Ehe entschlossen. Aufgrund des zu tätigenen Verwaltungsaufwandes sollte das Gesetz mit 1. März 2017 in Kraft treten. Innerhalb dieses Zeitraums versuchten GegnerInnen mithilfe eigener Unterschriftenaktionen das Inkrafttreten doch noch zu verhindern. Die Unterschriftensammlung zwang das finnische Parlament zur neuerlichen Abstimmung. Die Gesetzgebung erteilte den GegnerInnen, dem „Verband für die echte Ehe“, jedoch eine deutliche Abfuhr. 120 Abgeordnete stimmten für die Öffnung der Ehe, lediglich 48 dagegen. Schwule und Lesben können nun somit auch Kinder adoptieren und denselben Nachnamen tragen.

Finnland gilt, wie auch Norwegen, Schweden und Dänemark, als sehr liberales Land. Eine eingetragene Partnerschaft gab es seit 2002 (in Österreich seit 2010). Die eingetragene Partnerschaft in Finnland unterschied sich lediglich durch das vollständige Adoptionsrecht von der heterosexuellen Ehe. Auch diese letzte Diskriminierung wurde nun beseitigt.



Seit 1. März ist die gleichgeschlechtliche Ehe in Finnland geltende Rechtslage.



Nicolai Falstauer Photography

AUSBLICK AUF DIE MAI-ÖGZ

In der kommenden Ausgabe dreht sich alles um Zell am See, wo der **67. Österreichischen Städtetag** stattfinden wird.

Der inhaltliche Bogen wird gespannt von einem geschichtlichen Abriss der Stadtgemeinde bis hin zu aktuellen Projekten und Angeboten – sei es in der Stadtentwicklung, im Freizeit- und Erholungsbereich oder im Hochwasser- und Lawinenschutz.

Die Ausgabe 5/2017 erscheint am 3. Mai.

Ausschusstermine des Österreichischen Städtebundes im April bis Juni 2017

April

3. April	GIS-KoordinatorInnen	Wien
3. bis 4. April	Fachausschuss Kultur	Bregenz
3. bis 4. April	Fachausschuss Frauen	Wien
4. bis 5. April	Fachausschuss Energiekonzepte	Villach
5. bis 6. April	Fachausschuss Gewerberecht und Gewerbetchnik	Salzburg
19. bis 20. April	Fachausschuss Statistik und Registeranwendung	Krems
24. bis 25. April	Fachausschuss Marktangelegenheiten	Innsbruck
26. April	Wiener Symposium der städtischen Kontrolleinrichtungen	Wien
26. bis 27. April	Fachausschuss Integration	Graz
27. April	EU-Wissensnetzwerk	Wien

Mai

3. bis 4. Mai	Fachausschuss Personalmanagement	Kapfenberg
3. bis 4. Mai	Fachausschuss Kontrollamtsangelegenheiten	Wolfsberg
4. bis 5. Mai	Fachausschuss Rechtsangelegenheiten	Wien
8. Mai	25 Jahre Netzwerk Gesunde Städte	Wien
17. bis 19. Mai	Städtetag	Zell am See

Juni

1. bis 2. Juni	Fachausschuss Bauangelegenheiten	Krems
8. bis 9. Juni	Finanzkommission	Innsbruck
21. bis 23. Juni	Fachausschuss Stadtgärten	Wels
22. Juni	Workshop Daseinsvorsorge	Innsbruck
22. bis 23. Juni	Fachausschuss Öffentlichkeitsarbeit	Wien

EU-WISSENSNETZWERK STÄDTEBUND AM 27. APRIL ZU GAST IN WIEN

Ort: Diplomatische Akademie,
4., Favoritenstraße 15A

Zeit: 10:30–16:30 Uhr

Schwerpunkt:

- 60 Jahre Römische Verträge: Wir sind Europa?
- EU-Kommunikation und Information für die Bürgerinnen und Bürger
- Die EU-Regionalpolitik & Urban Agenda
- Aktuelles zu EU-Förderungen und Projekten

Nähere Informationen unter www.staedtebund.gv.at bzw. www.eu-guide.at



Anlässlich unseres 25-jährigen Bestehens veranstaltet das Netzwerk Gesunde Städte Österreichs in Kooperation mit dem Österreichischen Städtebund eine Fachtagung zum Thema

GEMEINSAM STATT EINSAM!

Nutzen und Grenzen der Netzwerkarbeit in der Gesundheitsförderung

Am 8. Mai 2017 von 10 bis 16 Uhr im
Wiener Rathaus/Wappensaal

Bitte um Anmeldungen bis 14. April 2017 unter
<https://www.staedtebund.gv.at/ausschuesse/ungs/25-jahre-netzwerk-gesunde-staedte.html>

Eintritt frei!

Informationen zum Programm unter
www.gesundestaedte.at

JETZT MAGAZIN-ABO SICHERN:
**DA SCHAU
ICH REIN!**

— IHR MAGAZIN FÜR WIEN-NIEDERÖSTERREICH-BURGENLAND —



Reportagen und Interviews von Top-Journalisten – Hochwertige Fotostrecken – Event-Navigator mit den besten Veranstaltungstipps – Genussvolle Ausflugsziele u. v. m. auf rund 100 Seiten

Bestellen Sie jetzt gleich Ihr Jahresabo: 6 Ausgaben um nur € 21,– Abotelefon: 01/740 32-725