

MOBILITÄT

Unterwegs in Zeiten des Klimawandels



mehr tickets schenken.



GUTSCHEINE für Weihnachten.

Gutscheine von Wien Ticket, Wiener Stadthalle, Vereinigte Bühnen Wien, Twin City Liner, DDSG Blue Danube, Therme Wien und Donauturm bieten für Jung und Alt die perfekte Geschenk-idee. Von Shows, Kabarett, Tanz & Ballett über Konzerte, Musicals, Theater, Oper und Operette bis hin zu Schifffahrten, Thermenbesuchen und der besten Aussicht auf Wien.

Gleich bestellen unter: wienholding.at/gutscheine



mehr wien zum leben.
wienholding

Ein Unternehmen der Stadt+Wien



Mobilitätswende in den Städten

Eine Verkehrswende kann nur zusammen mit
Städten und Gemeinden gelingen.

Ob Österreich bis 2040 Klimaneutralität im Verkehr erreichen kann, wird in den Städten entschieden – und hier ganz konkret in den Verkehrsressorts. Städte sind Vorreiterinnen, wenn es um ein sinnvolles Miteinander von Mobilitätsvarianten, um Verkehrsentlastung in Wohngebieten und um eine Verhaltensänderung in Richtung klimaneutraler Mobilität geht. Vieles von dem, was es braucht, um die Emissionen drastisch zu senken, rückt in der Stadt durch Siedlungsdichte, kürzere Wege, höhere Verfügbarkeit an öffentlichen Verkehrsmitteln und Sharingangebote zumindest in die Nähe des

Machbaren. Diese Vorteile des urbanen Lebens gilt es weiter auszubauen durch Parkraumbewirtschaftung, nachhaltige Verkehrsplanung und die Umgestaltung des öffentlichen Raums.

Städte sind aber nicht nur Vorbilder, sie sind auch Partnerinnen – und als solche müssen sie ernst genommen und wahrgenommen werden. Das betrifft sowohl die Steuerpolitik als auch die Abstimmung von Bund, Ländern und Städten. Gerade im Verkehrsbereich muss es gemeinsame Strategien geben, um die Mobilitätswende voranzubringen und die Klimaziele zu erreichen. 

Thomas Weninger

Generalsekretär Österreichischer Städtebund

Michael Ludwig

Präsident Österreichischer Städtebund



Schwerpunkt Mobilität Unterwegs in Zeiten des Klimawandels

- | | | |
|--|---|---|
| 14 Strategie
Masterplan Mobilität | 22 Stadtregionaler ÖV
Finanzierungsfragen | 34 Zonen-Zufahrtsmanagement
Italianità durch die Kamera |
| 16 Sauber, sauber
Umsetzung der CVD | 26 Initiative
FIT4UrbanMission | 36 CIVINET
Städtenetzwerk |
| 18 SFBG
Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetz | 28 Plattform
Sustainable Urban Mobility Plans | 38 Plattform
Carsharing österreichweit |
| 20 EBIN-Förderung
Emissionsfreie Busse | 32 Förderung
klimaaktiv mobil | 40 Digitalisierung
Parkraumbewirtschaftung neu |
| | | 42 movelo
Betriebliche E-Bike-Flotten |

Magazin

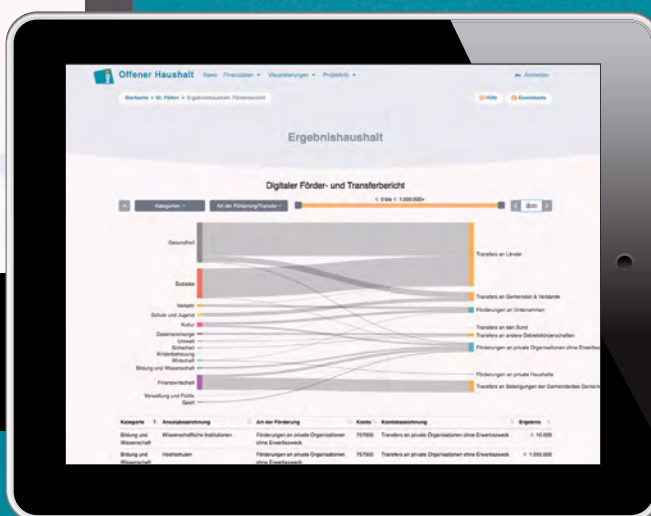
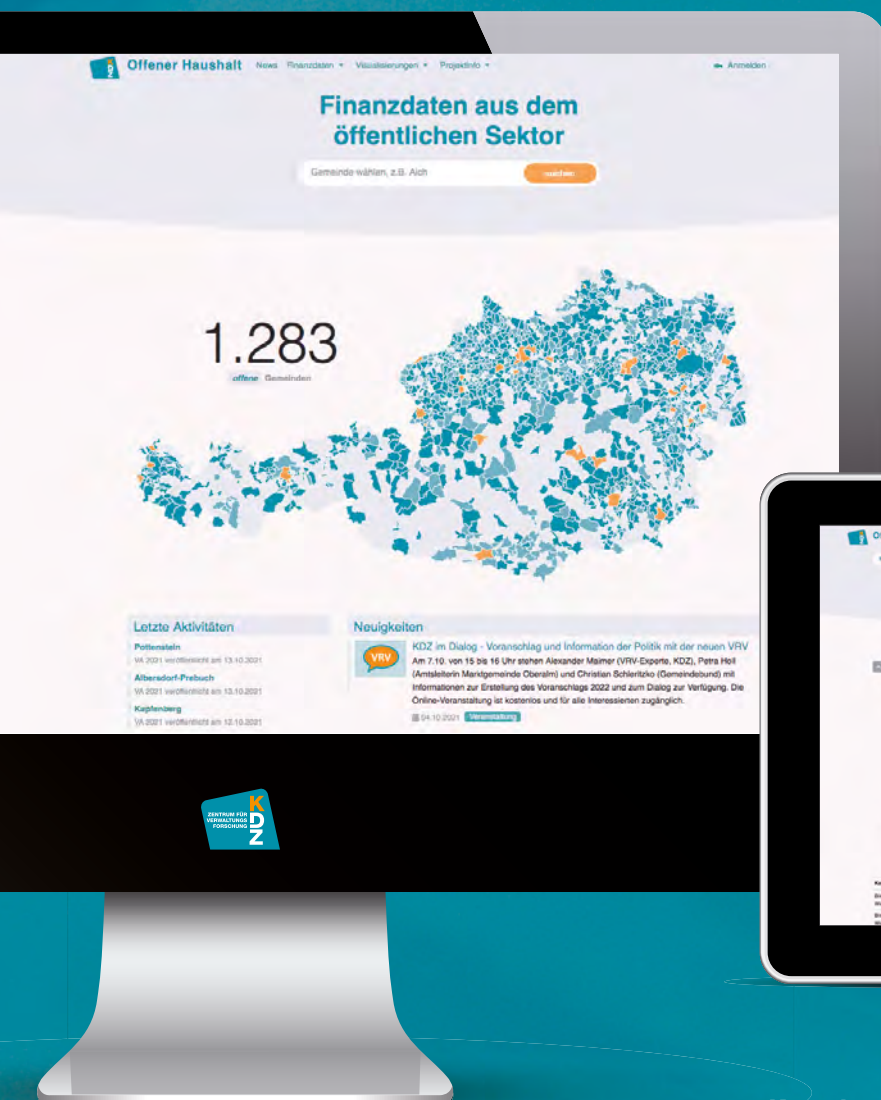
- | | | |
|---|--|------------------------------------|
| 46 Fachausschüsse
Facility Management | 52 LandLuft
Baukulturgemeinde-Preis 2021 | |
| 47 Fachausschüsse
Verkehr | 54 Biennale 2021
Eine Rückschau | Aktuelles aus den Städten 6 |
| 48 Fachausschüsse
Kultur, Öffentlichkeitsarbeit | 56 Recht
Berücksichtigung sozialer Aspekte in Vergabeverfahren | Finanzen 64 |
| 49 Kommunale Pionierin
Stefanie Quantschnig | 60 Recht
Der Begriff der Entsendung im Kommunalsteuerrecht, Teil 1 | Literatur 65 |
| 50 Adressen
Kurzserie Teil 3 | | Zu guter Letzt 66 |
| | | Vorschau 67 |
| | | Impressum 67 |

Digitaler Förderbericht

Schalten Sie die Förderungen Ihrer Gemeinde auf Offener Haushalt frei!

1.283 Gemeinden
nutzen bereits die
Transparenzplattform
offenerhaushalt.at

Jetzt freischalten!
<https://bit.ly/3FI60GM>



Kontakt:

KDZ · Zentrum für Verwaltungsforschung
Guglgasse 13 · A-1110 Wien
Tel.: +43 1 892 34 92
E-Mail: institut@kdz.or.at



Österreich wird krisenfit

Städtebund unterstützt Blackout-Kampagne.

Das Thema Blackout-Vorsorge ist in der breiten Öffentlichkeit angekommen. Neben dem Österreichischen Bundesheer rufen nun auch das Innenministerium sowie der österreichische Übertragungsnetzbetreiber, Austrian Power Grid (APG), zur Blackout-Vorsorge auf. Nicht zu Unrecht. Denn die Lage im europäischen Verbundsystem wird sich in den kommenden Monaten weiter verschärfen. Hinzu kommen mögliche Probleme bei der Gasversorgung. Lieferkettenprobleme gehören bereits zum Alltag.

Viele Dinge, die häufig isoliert betrachtet werden, aber meist sehr eng zusammenhängen. Ohne einer ausreichenden Energieversorgung drohen massive Probleme, wie sie etwa bereits in Großbritannien zu beobachten sind. Die Lebensmittelproduktion musste reduziert werden. Nicht nur wegen der Energiekrise, sondern auch wegen der unterschätzten Folgewirkungen des BREXIT.

Die Österreichische Gesellschaft für Krisenvorsorge (GfKV) hat gemeinsam mit dem Österreichischen Städtebund und dem Handelsverband die nationale Initiative „Mach mit! Österreich wird krisenfit!“ gestartet. Mit dieser Dachmarke sollen unterschiedliche Aktivitäten sowie Vorbereitungen auf mögliche zukünftige Krisen angestoßen werden. Der Lebensmittelhandel etwa plant, eine aktive Bewerbung von Vorsorgeprodukten durchzuführen, damit das Thema Eigenvorsorge besser in der Bevölkerung ankommt. Städte können unter dieser Marke ihre eigenen Vorsorgeaktivitäten vermitteln und gleichzeitig zur Eigenvorsorge aufrufen. Denn die persönliche Vorsorge möglichst vieler Menschen ist die zentrale Basis, damit wir alle gemeinsam krisenfit werden.

Weiterführende Informationen: www.krisenfit.jetzt

Schweizerischer Städtetag

Tagung zum Thema Beteiligung in Thun

Ende August nahm Generalsekretär Thomas Weninger am Schweizerischen Städtetag 2021 in der Stadt Thun teil, bei dem Direktorin Renate Amstutz verabschiedet wurde. Zum Tagungsthema „Stadt der Beteiligung“ gab es zahlreiche spannende Vorträge wie „Grenzen und Chancen der partizipativen Stadtentwicklung“, „Experiment Demokratie: Das Beteiligungspotenzial ausschöpfen“ oder „Soziale Innovationslaboratorien: Die Stadt im Zentrum der Demokratie von morgen“. Als konkretes Beispiel für Stadtentwicklung und Beteiligung berichtete Generalsekretär Thomas Weninger über Beteiligungsverfahren im Rahmen der Seestadt Aspern.

Nähere Informationen:

<https://staedteverband.ch/de/Detail/staetetag-2021-in-thun>



Klimawandel in Städten

Austrian Green Market Report über Anpassungsstrategien

Die Maßnahmen österreichischer Städte, um die Auswirkungen der Klimakrise einzudämmen, sind Thema des aktuellen Austria Green Market Reports. Von Oktober 2019 bis März 2020 wurde eine österreichweite Befragung zum Thema Klimawandelanpassung und Bauwerksbegrünung durchgeführt. Österreichs Städte setzen in der Umsetzung auf ein breites Bündel an Maßnahmen zum Erhalt des Temperaturkomforts und der Reduktion klimawandelbedingter Schäden. Das Führen eines Baumkatasters und die Pflanzung von Stadtbäumen ist bereits bei knapp 90 % der befragten Städte zur Selbstverständlichkeit geworden. 44 % der befragten Stadtverwaltungen haben auch schon konkrete Maßnahmen zur Regenwasserretention durchgeführt. Informationsstellen zu Klimafragen und themenspezifische Informationsbroschüren zur Bewusstseins- und Wissensbildung folgen an nächster Stelle. Jede 5. Gemeinde hat bereits Bebauungspläne, die Dachbegrünungen verbindlich vorschreiben können. Weiters setzen Städte auf Grünanteile bei Bauvorhaben bzw. die Verpflichtung zur Sicherstellung von Ausgleichsflächen. Vorzeigebeispiele sind u. a. Wien, Salzburg und Linz. Trotz der bereits zahlreichen umgesetzten Maßnahmen gibt es großen Handlungsbedarf und weitreichende Potenziale für Österreichs Städte, die es noch auszuschöpfen gilt.

Nähere Informationen: <https://energytransition.klimafonds.gv.at/timeline/klimawandelanpassung-in-staedten/>

Wir gratulieren!

Bundesverdienstkreuz für DStGB-Ehrenpräsident Roland Schäfer

Dem Ehrenpräsidenten des Deutschen Städte- und Gemeindebundes, Bürgermeister a. D. Roland Schäfer, Bergkamen, wurde am 4. Oktober in Düsseldorf von NRW-Kommunalministerin Ina Scharrenbach das Verdienstkreuz 1. Klasse ausgehändigt. Nicht zuletzt wurden mit dieser Ehrung die außerordentlichen und vielfältigen Verdienste von Roland Schäfer im Deutschen Städte- und Gemeindebund, im Städte- und Gemeindebund NRW und in europäischen und internationalen Institutionen und Verbänden der Kommunen gewürdigt.

Der Österreichische Städtebund dankt für die stets gute Zusammenarbeit und gratuliert herzlich!



© Foto: R. Schäfer

EtherCAT und PC-based control: New Automation Technology



PC- und EtherCAT-basierte Steuerungstechnik setzt weltweit Standards:

- alle Komponenten für IPC, I/O, Motion und Automation
- weltweit etablierte Meilensteine der Automatisierung: Lightbus-System, Busklemme, Automatisierungssoftware TwinCAT
- maximal skalierbare und offene Automatisierungssysteme
- basierend auf dem Hochleistungsfeldbus EtherCAT
- Integration aller wesentlichen Maschinen- und Anlagenfunktionen auf einer Steuerungsplattform
- universelle Automatisierungslösungen für über 20 Branchen: von der CNC-gesteuerten Werkzeugmaschine bis zur intelligenten Gebäudesteuerung



Scannen und alles über das Beckhoff Steuerungssystem erfahren

New Automation Technology **BECKHOFF**



J. Robert Pfarrwaller (EAK), Elisabeth Giehser (EAK), Christian Holzer (BMK), Roland Wohlmuth (ARGE Ö. Abfallwirtschaftsverbände) (v. l.)

Elektro-Nick und die Batterien

Hochkarätig besetztes Zukunftssymposium der EAK Austria

Die alljährlich auf den Markt kommende große Masse an Lithium-Batterien stellt aufgrund ihrer erhöhten Brandgefahr eine große Herausforderung für die Abfallwirtschaft bei der Sammlung und Verwertung dar.

Im Rahmen des Zukunfts-Symposiums der Elektroaltgeräte Koordinierungsstelle Austria wurden Ende September die Fragen diskutiert, wie wir in Zukunft achtsam leben, arbeiten

und wirtschaften können, damit auch zukünftige Generationen die Chance haben, in einer intakten Umwelt mit ausreichenden Ressourcen zu leben.

Im Rahmen der Veranstaltung wurde zum vierten Mal der von der Koordinierungsstelle ins Leben gerufene Umweltpreis „Elektro-Nick“ an besonders engagierte Abfallberater:innen vergeben.

Abschied und Begrüßungen

Zahlreiche Bürgermeister:innen-Wechsel in unseren Mitgliedsstädten

Die Stadtgemeinde Kindberg trauert um den im Oktober bei einer Wanderung plötzlich verstorbenen 2. Vizebürgermeister Peter Sattler (57, ÖVP).

Nach den Wahlen in Oberösterreich gibt es zahlreiche neue Bürgermeister: In Ansfelden heißt der neue Bürgermeister Christian Partoll (FPÖ), in Eferding Christian Josef Penn (SPÖ), in Enns Christian Deleja-Hotko (SPÖ), in Frankenburg am Hausruck Norbert Weber (ÖVP), in Freistadt Christian Gratzl (SPÖ) und in Gallneukirchen Josef Wall-Strasser. Ebenfalls neue Stadtchefs gibt es mit Daniel Lang (ÖVP) in Mattighofen, mit Christian Wolfgang Maurer (ÖVP) in Neuhofen an der Krems

und mit Markus Hofko (ÖVP) in Pasching. In Peuerbach übernimmt Roland Schauer (GZBWP) das Bürgermeisteramt, in Ried Bernhard Zwielerhner (ÖVP), in Schärding Günter Streicher (SPÖ), in der Stadt Steyr Markus Vogl (SPÖ), in Traun Karl-Heinz Koll (ÖVP) sowie in Vöcklabruck Peter Schobesberger (SPÖ).

Weitere Wechsel: In Neulengbach (NÖ) folgt Jürgen Rummel (ÖVP) als Stadtchef auf Franz Wohlmuth und in Klagenfurt tritt Philipp Liesnig (SPÖ) als Vizebürgermeister die Nachfolge von Jürgen Pfeiler an. Ulrike Mühl-Hittinger (ÖVP) ist neue Bürgermeisterin von Deutsch-Wagram.



Alles Gute, Eva Seufert!

Abschied im Städtebund-Büro Wien

Nach vielen Jahren als Kanzleileiterin und Assistentin des Generalsekretärs tritt Eva Seufert in den wohlverdienten Ruhestand. Das Team des Generalsekretariats sagt Danke und wünscht Eva Seufert alles Gute für den neuen Lebensabschnitt!

© Foto: Kunz

Ein Kobold fürs Klima

Klimawandel und Bäume für Kinder erklärt

Der Klimawandel ist für alle präsent. Um Kindern spielerisch, einfach und angstfrei zu erklären, was Klima ist, wie der Klimawandel entsteht, welche Folgen sich daraus entwickeln und welche positiven Wirkungen Bäume in diesem Kontext haben, hat die Österreichische Gartenbau-Gesellschaft den kleinen Kobold ÖGI geschaffen. Er erklärt in einem kleinen Buch Kindern im Volksschulalter die zum Teil komplexen Leistungen seiner coolen Baumfreunde.

Die ÖGG, ein unabhängiger und gemeinnütziger Verein, der seit nahezu 200 Jahren für Natur und Umwelt tätig ist, plant, ÖGI zur kindgerechten Vermittlung umweltrelevanter Themen demnächst auch auf Tour durch Volksschulen zu schicken.

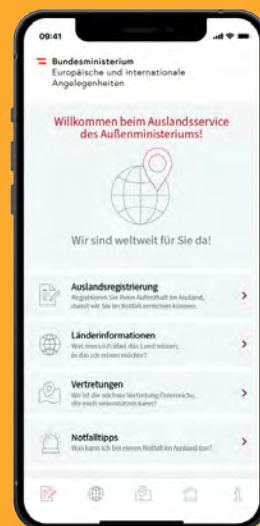
www.oegg.or.at



Bundesministerium
Europäische und internationale
Angelegenheiten

DEINE VOR DER REISE, FÜR DIE REISE-APP.

Du fährst weg, wir informieren. Jetzt kostenlos und bequem über den QR-Code oder den App-Store die Auslandsservice-App downloaden und gut vorbereitet ins Ausland fahren. Registriere Dich vor Deiner Reise für Deine Reise. Wir informieren Dich über die aktuelle Lage in dem Land, in dem Du Dich aufhältst und helfen, solltest Du Unterstützung brauchen.
– Dein Außenministerium



JETZT BEI
Google Play

Laden im
App Store



24/7





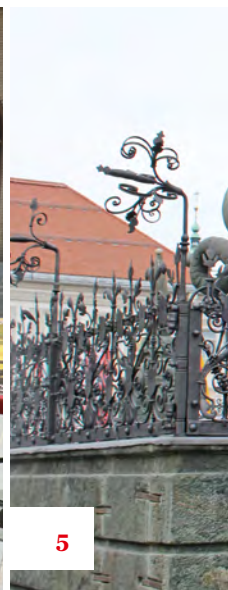
1



2



4



5

Equal Pay Day 2021

Leichte Verbesserungen und große regionale Unterschiede

Der Equal Pay Day, also jener Tag, an dem Vollzeit arbeitende Männer bereits das Jahreseinkommen von Vollzeit arbeitenden Frauen erreicht haben, fiel 2021 auf den 25. Oktober. Am 25. Oktober 2021 haben Männer in Österreich bereits jenes Einkommen erreicht, wofür Frauen noch bis zum Jahresende arbeiten müssen. Oder noch einmal anders ausgedrückt: Frauen arbeiten gegenüber Männern dieses Jahr 68 Tage lang „gratis“.

Der Equal Pay Day markiert also die immer noch bestehende Ungerechtigkeit der Einkommensverhältnisse zwischen den Geschlechtern. Die Gehaltsschere schließt sich nur langsam: Seit 2010 ist der Equal Pay Day aber doch österreichweit von 29. 9. auf 25. 10., also beinahe vier Wochen nach hinten gerückt.

Bruttoeinkommen um 18,5 Prozent niedriger

Einer der Gründe für die Einkommensunterschiede liegt in der immer noch ungleichen Beteiligung von Männern und Frauen an der unbezahlten Arbeit, aber auch an der Erwerbsarbeit. Männer landen oft in der Überstunden-, Frauen hingegen in der Teilzeitfalle.

Doch selbst im Vergleich der durchgängigen Vollzeitarbeit gibt es riesige Unterschiede in der Bezahlung: Während das durchschnittliche Bruttoeinkommen von Männern in Österreich

bei 54.571 Euro liegt, verdienen Frauen durchschnittlich 44.449 Euro brutto im Jahr. Daraus ergibt sich ein Minus von 18,5 Prozent, oder 10.122 Euro, die ganzjährig Vollzeit tätige Frauen hier weniger haben.

Unbezahlte Arbeit fair-teilen

„Frauen leisten nach wie vor einen Großteil der unbezahlten Arbeit und kümmern sich um Hausarbeit, Kindererziehung und Pflege von Angehörigen. Das wirkt sich auf das Einkommen und die Pension aus. Wir wollen die Lohnschere schließen. Frauen halten unsere Gesellschaft am Laufen und sind Leistungsträgerinnen! Ein gerechter Lohn zählt zu den wichtigsten Voraussetzungen für ein selbstbestimmtes Leben und für eine faire und gesicherte Pension. Das Ziel ist: Gleicher Lohn für gleiche Arbeit!“, so die Vorsitzende des Frauenausschusses des Österreichischen Städtebundes, Wiens Vizebürgermeisterin und Frauenstadträtin Kathrin Gaál.

Regionale Unterschiede

Nach wie vor gibt es große regionale Unterschiede: Während in Vorarlberg die Männer bereits am 27. September das Jahreseinkommen der Frauen erreicht haben, fällt der Wiener Equal Pay Day auf den 15. November. Damit erhalten in Vorarlberg



1. Linz

Das Frauenbüro der Stadt Linz hat mit einer Verteilaktion in der Linzer Innenstadt auf die Tatsache aufmerksam gemacht, dass Frauen statistisch gesehen von 31. Oktober bis Jahresende gratis arbeiten.

2. St. Pölten

Die Mitglieder der Frauenplattform St. Pölten (eine Initiative des Büros für Diversität) machten mittels einer Verteilaktion in der Innenstadt darauf aufmerksam, dass das Erwerbseinkommen der Frauen deutlich unter dem ihrer männlichen Kollegen liegt. Zudem war der Spot „Leistungsträgerinnen verdienen mehr!“ des Frauenausschusses des Österreichischen Städtebundes, der auf die Hausarbeit und die Coronakrise Bezug nimmt, eine Woche in den St. Pöltner Kinos, im Regional-Sender P3tv und im Bürgerservice des Magistrats St. Pölten zu sehen.

3. Bregenz

In der Landeshauptstadt Bregenz verteilten Vizebürgermeisterin Sandra Schoch und Carina Kirisits, Leiterin des Frauenservice, anlässlich des Equal Pay Day Haushaltspläne und Putztücher in der Bevölkerung. Diese sollen für eine gerechte Aufteilung der unbezahlten Arbeit sorgen, die nach wie vor zum größten Teil von Frauen erledigt wird.

4. Innsbruck

Vertreter:innen einiger Gemeinderatsfraktionen rund um Frauenstadträtin Elisabeth Mayr und Vizebürgermeister Johannes Anzengruber sowie aus dem Referat Frauen und Generationen um Uschi Klee machten mit einer Taschen-Verteilaktion in der Maria-Theresien-Straße auf den diesjährigen Equal Pay Day aufmerksam.

5. Klagenfurt

Frauenreferentin Stadträtin Corinna Smrecnik und Astrid Malle vom Klagenfurter Frauenbüro setzen sich für eine gerechte Einkommensverteilung ein und schaffen ein Bewusstsein für die ungerechte Verteilung unbezahlter Arbeit.



Frauen um 26,2 Prozent weniger Jahreseinkommen als Männer, diese Differenz beträgt in Wien „nur“ 12,8 Prozent.

Im Burgenland und in Kärnten liegt der Nachteil der Fraueneinkommen gegenüber den Männereinkommen bei 18,3 bzw. 18,6 Prozent, während es neben Vorarlberg in Oberösterreich (22,9 %), Tirol (21,6 %) und Salzburg (21,2 %) größere Differenzen gibt.

Video in Öffis und Kinos

„In guter und in Krisenzeit sorgt Frau für Job, Kind, Hausarbeit“ heißt es in dem Spot vom Frauenausschuss des Österreichischen Städtebundes anlässlich des Equal Pay Day. Das Video war in öffentlichen Verkehrsmitteln quer durch Österreich zu sehen und machte einmal mehr auf die Ungerechtigkeit beim Einkommen zwischen Frauen und Männern aufmerksam. Gleichzeitig fanden rund um den 25. Oktober Straßenaktionen der städtischen Frauenbeauftragten statt.

Link zum Video:

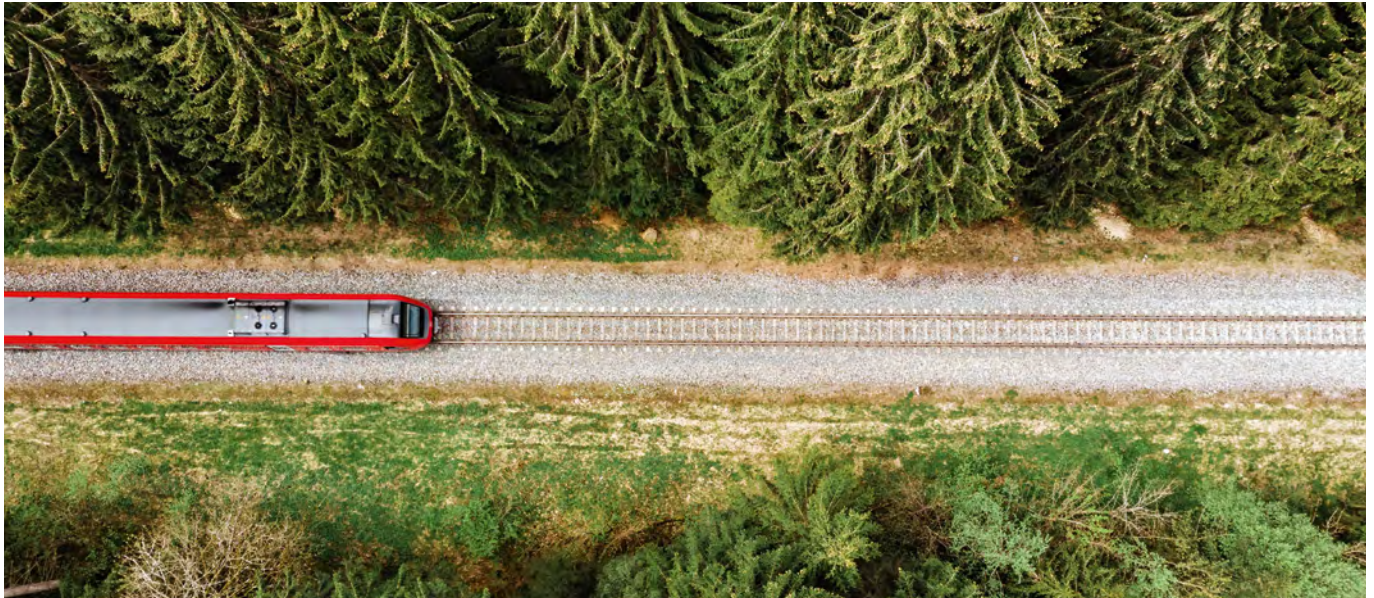
<https://youtu.be/zAoDSwtRXOE>





Schwerpunkt Mobilität

Unterwegs in Zeiten des Klimawandels



Mobilitätsmasterplan 2030

Der Mobilitätsmasterplan 2030 ist das neue strategische Konzept für Österreichs Verkehrssektor. Die Klimaneutralität 2040 zu erreichen ist ein Jahrhundertprojekt, dafür müssen Städte als Vorbilder vorangehen.

Hans-Jürgen Salmhofer, Leitung der Abteilung Mobilitätswende im BMK

Der Sommer 2021 war geprägt von Naturkatastrophen, die Klimakrise und ihre Folgen sind auch bei uns angekommen. Für alle diejenigen, denen das bisher noch nicht klar war, wurde das mit Bildern aus dem deutschen Ahrtal oder auch aus Hallein eindrücklich vor Augen geführt. Diese Katastrophen dürfen aber nicht dazu führen, wie erstarrt vor der schier unlösbaren Aufgabe zu stehen und dabei zu vergessen anzufangen. Vielmehr war es unser Ziel, ein wünschenswertes Zukunftsbild, ein Zielbild 2040, zu zeichnen und damit positiv an die Sache heranzutreten.

Der Backcasting-Ansatz

Das Herzstück des Mobilitätsmasterplans 2030 ist der Backcasting-Ansatz. Uns wurde nämlich sehr schnell klar, dass mit herkömmlichen Instrumenten und Prognosen der Pfad Richtung Klimaneutralität 2040 nicht zu erreichen ist. Deshalb haben wir die Aufgabenstellung umgekehrt und sind davon ausgegangen, dass wir den Zielzustand – also Null-CO₂-Emissionen – als gesetzt voraussetzen. Parallel dazu wurden zwei begrenzende Faktoren identifiziert. Die Schiene ist auch hinsichtlich der Verlagerungspotenziale dorthin – trotz äußerst ambi-

tionierter Zielsetzungen in diese Richtung – begrenzt.

Darüber hinaus sehen wir, dass gerade die Verfügbarkeit von erneuerbarer Energie in Zukunft ein entscheidender und wohl auch limitierender Faktor sein wird. In Summe konnten wir aus dieser Modellrechnung den aus unserer Sicht plausibelsten Weg in Richtung Klimaneutralität 2040 aufzeigen.

Die Ergebnisse im Überblick

1. Es braucht eine Trendumkehr: weg vom bisherigen Verkehrswachstum des Personen- und Güterverkehrs.

Eine deutliche Entkoppelung von Güterverkehr und Wirtschaftswachstum ist notwendig. Eine Fortsetzung der historischen Steigerungsraten in der Verkehrs- und Transportleistung ist zukünftig mit der Klimaneutralität 2040 nicht vereinbar.

2. Die Verlagerung zur Schiene und zum öffentlichen Verkehr muss weiterhin prioritär weiterverfolgt und vorhandene Verlagerungspotenziale gehoben werden. Sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr wird durch zusätzliche Kapazitäten und eine bessere Angebotsqualität mehr Verlagerung möglich. In den nächsten Jahren ist auf der Schiene mit einer solchen Angebotsverbesserung durch verschiedene innovative Maßnahmen (Digitalisierung, Automatisierung, Digitale Kupplung) zu rechnen.
3. Es braucht maximale Effizienz in den Technologien, da die verfügbare Menge an erneuerbarer Energie begrenzt ist. Die erforderliche Null-emissions-Infrastruktur muss rechtzeitig verfügbar sein, dafür ist eine klare Roadmap erforderlich.

Die Umsetzung

Der Mobilitätsmasterplan 2030 kennt nicht alle Antworten, er zeigt aber auf strategischen Ebenen auf, wie es gelingen kann, die Klimaneutralität 2040 zu erreichen. Gleichzeitig sind auch viele Herausforderungen angesprochen, die nicht im Zuständigkeitsbereich des Bundes oder des BMK liegen. Ziel war und ist es, mit diesem Dokument eine Richtschnur zu entwerfen und damit Planungssicherheit zu geben, an der sich alle Akteur:innen im Verkehrsbereich orientieren können. Vonseiten des BMK sind viele Prozesse im Laufen, zahlreiche neue Programme und Initiativen in Vorbereitung. Exemplarisch sei an dieser Stelle das Programm EBIN – Emissionsfreie Busse und Infrastruktur genannt. Hier werden ab Q1/2022 in den nächsten Jahren rund 250 Millionen Euro in die Umstellung auf saubere Busflotten investiert. Insbeson-

dere auch Städte profitieren besonders von diesem Förderprogramm.

Städte zeigen's vor

Wenn es darum geht, klimafreundlich zu leben, dann ist Leben im urbanen Raum zukünftig besonders gefragt. Denn vieles von dem, was es braucht, um die Emissionen drastisch zu senken, fällt in der Stadt durch kürzere Wege und höhere ÖV-Verfügbarkeit leichter. Gleichzeitig gilt es, diesen Vorteil auch noch konsequenter zu nutzen, beispielsweise durch eine fuß- und fahrradfreundliche Umgestaltung der öffentlichen (Straßen-) Räume. Neben der um ein Vielfaches aufgestockten Bundesförderung für den Radverkehr wollen wir auch die verkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen neu ausrichten und sowohl Innovation als auch Klimaschutz verankern. Der Klimacheck für bestehende Gesetze als auch die Umsetzung von Experimentier-räumen bieten dafür die konkreten Aufträge, die auch wirkungsvolle und kreative Maßnahmen auf Stadtebene erleichtern sollen.

Fazit

Die Klimakrise kann man nur gemeinsam lösen. Zwei Tage bevor der Mobilitätsmasterplan 2030 in Wien vorgestellt wurde, ist in Brüssel am 14. 7. 2021 von der Europäischen Kommission das Fitfor55-Paket vorgestellt worden. Ein Gesetzespaket, das Europa zum ersten klimaneutralen Kontinent in 2050 machen soll. Viele der Gesetzesinitiativen werden uns national massiv Rückenwind verleihen. Jetzt gilt es, auch in den Verhandlungen mit den anderen Mitgliedstaaten und dem Parlament die besten Lösungen zu finden. Neben der europäischen Ebene und vielen weiteren Akteur:innen braucht es vor allem auch starke Städte, die vorzeigen, was jetzt schon geht und wie ein gutes klimaneutrales Leben aussehen kann. Wir sind überzeugt, dass der Mobilitätsmasterplan 2030 für diesen Wandel eine gute Grundlage ist. Schlagen wir nun diesen Weg zur Klimaneutralität gemeinsam ein! 🇦🇹



ALLE INFOS

zum Mobilitätsmasterplan 2030 finden sich hier auf der Webseite des BMK: www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/mobilitaetsmasterplan/mmp2030.html

Sauber, sauber!

Die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge und Busse bleibt eine Herausforderung für die Städte.

Gesetz mit ambitionierten Zielen

Ende Juli 2021 trat das „Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetz“ (SFBG) in Kraft (vgl. Fruhmann/Ziniel, S. 18). Das Gesetz zielt auf den Einsatz emissionsarmer und -freier Fahrzeuge und hat besonders weitreichende Auswirkungen auf den ÖPNV-Bereich. Als Adressaten des SFBG müssen Länder, Gemeinden und Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften (VVOG) bei der Bestellung von Busverkehren Mindestanteile an einzusetzenden „sauberen“ und „emissionsfreien“ Fahrzeugen vorgeben. Zusätzlich müssen bestimmte Verkehrsunternehmen Quoten erfüllen. Empfindliche Strafzahlungen drohen jenen, die die Quoten nicht einhalten. Wir skizzieren den Hintergrund und fokussieren auf praktische Implikationen und Probleme aus städtischer Sicht.

Hintergrund

Das SFBG setzt Vorgaben der EU-Richtlinie (EU) 2019/1161 („Clean Vehicles Directive“, kurz „CVD“) um, die am 1. August 2019 in Kraft trat und die bisherige Richtlinie 2009/33/EG („RL“) ändert. Die von der RL erhofften Anreize für die Beschaffung von sauberen und energieeffizienten Straßenfahrzeugen als Beitrag zur Verringerung der Emissionen von CO₂ und Luftschadstoffen waren nahezu ausgeblieben. Die CVD ist nun der „zweite Versuch“, die Nachfrage nach sauberen Straßenfahrzeugen zu beleben. Die Europäische Kommission formulierte im Entwurf der CVD resolute Mindestquoten und kurze Fristen. Kommission und Mitgliedstaaten haben über zwei Jahre um die konkreten Vorgaben der CVD gerungen, denn aus diesen ergibt sich ein enormer finanzieller Aufwand, den die Mit-



gliedstaaten schultern müssen. Zudem war umstritten, inwieweit die erforderlichen Fahrzeugtechnologien und Herstellerkapazitäten verfügbar sind. Die Kommission hat sich dabei abgesehen von einzelnen – z. T. fragwürdigen – Kompromissen weitgehend durchgesetzt. Die CVD bewirkt seither mit den „harten“ Beschaffungszielen erkennbar schnelle Markt- und Nachfrageimpulse und trägt so zur Minderung von Lärm, Schadstoffen und CO₂ bei.

Nach Inkrafttreten der CVD blieb bis zum 2. August 2021 Zeit für die Umsetzung in nationales Recht. Österreich hat dabei einige Spielräume der CVD genutzt, z. B. mit der Möglichkeit der Bildung von Erfassungsgemeinschaften, zur Art der Weitergabe der Verpflichtungen, zu Ausnahmeregelungen oder zur Überwachung und Berichterstattung. Insgesamt erscheint die Umsetzung der Vorgaben der CVD im SFBG gut gelungen – auch dank

des konstruktiven Dialogs von BMJ und vom Österreichischen Städtebund. Verschärfungen gegenüber der CVD enthält das SFBG nicht.

Praktische Implikationen für die Umsetzung der Vorgaben

1. Vorgabe der Mindestquoten bei ÖPNV-Bestellung durch die Städte

Die Städte als nach dem ÖPNRVG zuständige Behörden sind zunächst individuell Adressaten des SFBG, wenn sie Leistungen im Stadtverkehr bestellen. Sie (bzw. ihre mit der Aufgabenwahrnehmung betrauten kommunalen Unternehmen) müssen damit je Bezugszeitraum den Einsatz sauberer bzw. emissionsfreier Fahrzeuge durch den Betreiber des Verkehrs vorgeben. Dies gilt auch, wenn eine VVOG für sie die Bestellung

umsetzt. Diese Vorgabe ist durch entsprechende Mindesteinsatzquoten in den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen umzusetzen. Die Fahrzeuge, die in den Stadt- und Vororteverkehren eingesetzt werden, fallen regelmäßig in den Anwendungsbereich des SFBG.

2. Erfassungsgemeinschaften

Das SFBG ermöglicht erfreulicherweise, dass die Städte im Rahmen von flexiblen „Erfassungsgemeinschaften“ die Quotenerfüllung gemeinsam mit anderen Gemeinden, Land oder VVOG nachweisen können. Hierin liegt die große Chance, die Umstellung auf saubere Antriebe nach dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit zu steuern. Sie bedarf rechtzeitiger Vorbereitung und Abstimmung. Für kleinere Städte käme sonst die Quote faktisch regelmäßig einer Pflicht zur sofortigen Umstellung auf emissionsfreie Antriebe recht nahe. Der Österreichische Städtebund versucht aktuell, pro Bundesland Ansprechpartner:innen zum Thema der Erfassungsgemeinschaften zu eruiieren, die den Städten und Gemeinden einen Überblick zu gerade im Aufbau befindlichen Erfassungsgemeinschaften geben könnten.

3. Voraussetzungen, Vorbereitung

Regelmäßig sind nicht einfach Diesel- durch z. B. Elektrobusse ersetzbar. Je nach Charakteristika der Linien erweisen sich verschiedene saubere bzw. emissionsfreie Antriebstechnologien im konkreten Fall als geeignet und wirtschaftlich oder nicht. Erforderlich ist somit die Entwicklung einer strategischen Planung, die die Auswahl der Technologie(n) und den Ablauf der Umstellung optimiert. Zu berücksichtigen sind dabei die erforderliche Errichtung der (Lade-)Infrastruktur, organisatorische Strukturen, Verfügbarkeit von Energie aus erneuerbaren Quellen und die notwendige Entwicklung der Kompetenzen und Prozesse im Unternehmen. Zügig

und qualifizierte Vorbereitungen sind dringend anzuraten.

4. Städtische Verkehrsunternehmen

Unabhängig von den Vorgaben für die Besteller müssen Verkehrsunternehmen, soweit sie „Sektorenauftraggeber“ sind, bei Kauf, Anmietung und Leasing von Fahrzeugen ebenfalls Quoten einhalten. Je nachdem, wann diese Fahrzeugbeschaffung initiiert wird, kann sie in einen anderen Bezugszeitraum fallen und höhere Quoten als bei der Bestellung des Verkehrsangebotes erfüllen müssen. Das SFBG enthält keine Kollisionsregelung für diese Doppelerfassung der gleichen Fahrzeuge auf den Ebenen der Bestellung und Beschaffung.

Kritische Herausforderungen

Gerade aus städtischer Sicht sind gleichwohl kritische Herausforderungen für die praktische Handhabung erkennbar:

- Der Bund scheint davon auszugehen, dass die Fahrzeugquoten schon beim Start eines bestellten Verkehrs erfüllt sein müssen – dies kann für kommunale Unternehmen mit rollierender Fahrzeugerneuerung bedeuten, dass viele Dieselfahrzeuge stillgelegt werden müssten, die sich noch in der Abschreibung befinden.
- Ordentliche und Not-Vergaben der gleichen Leistung zählen als Beschaffungsprozesse beide in die Quote – sollte eine Vergabe beansprucht und eine Notvergabe erforderlich werden, kann so die Quotenerfüllung tatsächlich unmöglich werden – wir empfehlen Zeitpuffer.
- Faktisch könnte die Umsetzung auch an der fehlenden Serienreife und Lieferbarkeit der Fahrzeuge scheitern.

Hier und an weiteren Stellen ist auf weitere Klärung sowie die Handhabung von Strafzahlungen mit Augenmaß zu hoffen. Zeitlich wird die Realisierbarkeit fordernd. Wo neue Betriebshöfe und Ladeinfrastruktur geplant, genehmigt und gebaut werden müssen, ist erheblicher Vorlauf für Strategieentwicklung, Abstimmung mit VVOG, (politische)

Entscheidungsprozesse und die tatsächliche Umsetzung vorzusehen.

Schließlich muss die Finanzierung der neuen Vorgaben gesichert sein. Die Umstellung auf emissionsfreie Antriebe ist absehbar mit Mehrkosten gegenüber Dieselbetrieb verbunden, insbesondere für die erforderlichen Investitionen und die Übergangsphase. Zu begrüßen ist, dass der Bund über die EBIN-Förderrichtlinie (vgl. www.ffg.at/EBIN) offenbar einen wesentlichen Teil dieser Mehrkosten aus RRF-Mitteln (Recovery and Resilience Facility, EU-Wiederaufbaufonds) der EU decken will. Zu den genauen Förderbedingungen wurden bislang nur Eckpunkte kommuniziert (www.ffg.at/ebin-faq). Auch ist mit der EBIN-Busförderung die Finanzierung maximal bis 2026 abgesichert. Der Finanzierungsbedarf wird absehbar länger bestehen, hier ist der Bund jedenfalls noch in die Pflicht zu nehmen. 



ASTRID KARL

ist Senior-Beraterin bei der KCW GmbH, www.kcw-online.de



CHRISTOPH SCHAAFFKAMP

ist Geschäftsführer der KCW GmbH.

Das Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetz

Seit 3. August 2021 gelten konkrete Mindestanteile für die Beschaffung bzw. den Einsatz sauberer Straßenfahrzeuge für alle Auftraggeber:innen.

Michael Fruhmann und Thomas Ziniel, Bundesministerium für Justiz, Stabstelle für Vergaberecht

Das Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetz (SFBG) verpflichtet öffentliche Auftraggeber:innen und Sektorenauftraggeber:innen iSd BVergG 2018 bzw. BVergGKonz 2018 (AG), die Straßenfahrzeuge beschaffen bzw. bei der Erbringung bestimmter Dienstleistungen einsetzen lassen, in fünfjährigen Bezugszeiträumen einen Mindestanteil an „sauberen“ Straßenfahrzeugen zu erreichen. Der erste Bezugszeitraum läuft von 3. August 2021 bis Ende 2025; der zweite Bezugszeitraum von Anfang 2026 bis Ende 2030 usw.

Erfasste Aufträge

Gemäß § 3 SFBG gilt das SFBG für die Vergabe von

- Aufträgen über den Kauf, das Leasing, die Miete oder den Ratenkauf von Straßenfahrzeugen im Oberschwellenbereich (OSB),
- Dienstleistungskonzessionsverträgen und Dienstleistungsaufträgen, die jeweils die Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdienstleistungen auf der Straße zum Gegenstand haben und deren geschätzter Jahresdurchschnittswert mindestens EUR 1 Mio. beträgt oder die eine jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung von mindestens 300.000 km aufweisen sowie
- bestimmten, in Anhang II des SFBG taxativ genannten Dienstleistungsaufträgen im OSB [z. B. Abholung von Siedlungsabfällen, Paketbeförderung, Personensonderbeförderung (Straße)].

- Dienstleistungsaufträge über die Nachrüstung zu sauberen Straßenfahrzeugen sowie die sonstige Nachrüstung (etwa in einer eigenen Werkstätte)

Straßenfahrzeuge, die somit in einem Vergabeverfahren im USB beschafft oder eingesetzt werden, sind daher bei den Mindestanteilen nicht zu berücksichtigen. Das gilt unabhängig davon, ob diese Straßenfahrzeuge „sauber“ oder „nicht sauber“ sind.

Straßenfahrzeuge

Das SFBG gilt für Straßenfahrzeuge der Klassen M oder N gemäß Art. 4 VO (EU) 2018/858:

- Leichte SFZ der Klassen M1, M2 und N1 [„PKW“ (und leichte Nutzfahrzeuge)]

- Schwere SFZ der Klassen N2 und N3 („LKW“)

- Schwere SFZ der Klasse M3 („Busse“)

Ein leichtes Straßenfahrzeug gilt dann als sauber, wenn bestimmte, maximale Auspuffemissionen nicht überschritten werden. Ab dem zweiten Bezugszeitraum, also ab dem Jahr 2026, gelten nur mehr Nullemissionsfahrzeuge als „sauber“. Schwere Straßenfahrzeuge gelten bei ausschließlicher Verwendung alternativer Kraftstoffe als sauber, wobei auch Plug-in-Hybridfahrzeuge als „sauber“ zählen. Emissionsfreie schwere Straßenfahrzeuge wiederum dürfen über keinen Verbrennungsmotor verfügen oder nur über einen, der im Wesentlichen weniger als 1g CO₂/kWh bzw. 1g CO₂/km ausstößt. Angesichts des noch immer in Entwicklung befindlichen Markts für saubere



Mindestanteile für „saubere“ Straßenfahrzeuge innerhalb der Bezugszeiträume

	Im ersten Bezugs- zeitraum	Für alle weiteren Bezugszeiträume
PKW und leichte Nutzfahrzeuge	38,5 %	38,5 %
LKW	10 %	15 %
Busse	45 %*	65 %*

*Jedenfalls die Hälfte des Mindestanteils ist durch Nullemissionsfahrzeuge zu erreichen.

Straßenfahrzeuge bestehen diverse Ausnahmen (z. B. Krankenwagen, beschussgeschützte Fahrzeuge); drei Ausnahmetatbestände sind hervorzuheben:

- Straßenfahrzeuge, die für den Einsatz durch den Katastrophenschutz, die Feuerwehr (einschließlich der freiwilligen Feuerwehr) und die für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung zuständigen Kräfte konstruiert und gebaut wurden oder dafür angepasst wurden.

Beim Einbau von Blaulicht und Folgetonhorn oder der Adaption des Armaturenbretts zum Einbau von Funkgeräten kann bereits vom Vorliegen des Ausnahmetatbestands ausgegangen werden. Die Straßenfahrzeuge müssen bereits in dieser Form beschafft werden.

- Alle Straßenfahrzeuge mit eigenem Antrieb, die speziell für die Verrichtung von Arbeiten konstruiert und gebaut wurden und bauartbedingt nicht zur Beförderung von Personen oder Gütern geeignet sind und die keine auf einem Kraftfahrzeugfahrgestell montierte Maschinen sind.

Straßenfahrzeuge, die auch Arbeiten verrichten können, sind nicht speziell für diese Zwecke gebaut und daher nicht ausgenommen. So sind z. B. LKWs, die über eine Frontanbauplatte zur Montage unterschiedlicher Module (z. B. Schneepflug) verfügen, nicht ausgenommen. Die Kommission ist der Ansicht, dass Müllsammelfahrzeuge nicht ausgenommen sind.

- Überland-(Reise-)Busse

Das SFBG gilt nur für jene Busse, die so konstruiert sind, dass Bereiche für Stehplätze vorgesehen sind, um ein häufiges Ein- und Aussteigen der Fahrgäste zu ermöglichen oder dass stehende Fahrgäste

befördert werden können; sofern daher Busse Passagier:innen ausschließlich oder in überwiegender Zahl im Sitzen befördern, unterliegt deren Beschaffung nicht dem SFBG.

Mindestanteile

Die Mindestanteile für „saubere“ Straßenfahrzeuge sind in der Tabelle oben zu sehen.

Innerhalb eines Bezugszeitraums obliegt es einer AG selbst zu entscheiden, wie und zu welchem genauen Zeitpunkt sie die Mindestanteile erreicht. Es besteht insbesondere keine Verpflichtung, in jedem einzelnen Vergabeverfahren, in dem Straßenfahrzeuge beschafft oder eingesetzt werden, den einschlägigen Mindestanteil zu erfüllen. Maßgeblicher Zeitpunkt für die Zurechnung von Straßenfahrzeugen zu einem bestimmten Bezugszeitraum ist der Zeitpunkt der Zuschlagserteilung. Das SFBG gilt jedoch nur für Aufträge und Konzessionsverträge, die nach dem Ablauf des 2. August 2021 bekannt gemacht wurden. Dies gilt auch für Aufträge aufgrund einer Rahmenvereinbarung: Wurde das Vergabeverfahren zum Abschluss einer Rahmenvereinbarung vor dem 2. August 2021 bekannt gemacht, unterliegen darauf basierende Aufträge nicht dem SFBG.

Um AG eine Flexibilisierung bei der Nachweisführung zu ermöglichen, können „Erfassungsgemeinschaften“ (EG) eingegangen werden. Darunter ist ein Zusammenschluss von mindestens zwei AG, die zumindest für einen ganzen Bezugszeitraum die gemeinsame Erreichung von Mindestanteilen vereinbaren, zu verstehen. Jede AG kann hinsichtlich eines bestimmten Mindestanteils für einen Bezugszeitraum nur Mitglied einer einzigen

HINWEIS

Ein umfassender Beitrag zum SFBG ist in der Zeitschrift „Nachhaltigkeitsrecht“ (Verlag Österreich) erschienen: Fruhmann/Ziniel, Verpflichtung zur Beschaffung und zum Einsatz sauberer Straßenfahrzeuge nach dem Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetz, NR 2021/3, 371-379¹

EG sein. Die Parteien einer EG treffen weitere Regelungen dabei selbst (Wer beschafft wie viele Straßenfahrzeuge; allfälliger Kostenausgleich; Sanktionen bei Zielverfehlung etc.).

Hat eine AG einen Mindestanteil nicht erreicht, ist über sie eine verschuldens-unabhängige Geldbuße zu verhängen, die im Wesentlichen den erzielten wirtschaftlichen Vorteil ausgleichen soll. Saubere Straßenfahrzeuge sind zurzeit noch (deutlich) teurer als nicht saubere Straßenfahrzeuge. Die Höchstgrenzen reichen daher bis zu € 225.000,- pro nicht sauberem Straßenfahrzeug.

Schlussbemerkung

In der komplexen Gemengelage aus Klima-, Verkehrs-, Energie- und Beschaffungspolitik der öffentlichen Hand wählt das SFBG in Umsetzung der Clean Vehicles Directive (CVD) einen sektorspezifischen Ansatz, der alle AG – und damit im Wesentlichen die öffentliche Hand – verpflichtet, „saubere“ Straßenfahrzeuge bei ihrem Beschaffungsverhalten zu berücksichtigen. Indem die öffentliche Hand mit gutem Beispiel vorangeht, soll der Markt für saubere Straßenfahrzeuge gefördert und sollen damit für die Allgemeinheit auch entsprechende Straßenfahrzeuge zugänglicher werden.



¹ Der Artikel kann online bezogen werden unter <https://doi.org/10.33196/nr202103037101>

EBIN – Förderung für emissionsfreie Busse

Zwischen 2022 und 2026 wird die Umstellung von Busflotten im innerösterreichischen öffentlichen Linienverkehr auf emissionsfreie Antriebe sowie Investitionen in die dafür erforderlichen Infrastrukturen mit insgesamt rd. 250 Millionen Euro vom Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) im Rahmen des Förderprogrammes EBIN (Emissionsfreie Busse und Infrastruktur) gefördert.

Rudolf Sebastnik, SCHIG Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH

Atraktive Busverkehrsangebote sind eine tragende Säule des öffentlichen Verkehrs (ÖV) in Österreichs Städten und Regionen. Schon heute leisten über 5.000 (überwiegend mit Diesel betriebene) Busse einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz: Sie bieten vielen Menschen eine klimaschonende und kostengünstige Mobilitätsalternative zur Nutzung des eigenen, meist noch fossil betriebenen, Pkws. Den verkehrs- und klimapolitischen Zielen der EU und Österreichs folgend, sollen im Rahmen der Dekarbonisierung des Verkehrssektors öffentliche Auftraggeber:innen eine Vorreiterrolle einnehmen. Neben der qualitativen Attraktivierung und erforderlichen quantitativen Ausweitungen öffentlicher Verkehrsangebote ist die sukzessive Umstellung der Fahrzeuge auf emissionsfreie Antriebstechnologien ein notwendiger Schritt, welcher durch die EBIN-Förderung erleichtert werden soll. Das Förderprogramm EBIN wird aus Mitteln des Aufbau- und Resilienzplanes (RRF) der Europäischen Union – Next-GenerationEU finanziert, woraus auch enge zeitliche Vorgaben für alle an der Umsetzung Beteiligten resultieren: Die zur Förderung beantragten Investitionsgüter müssen bis zur Mitte des Jahres 2026 geliefert/fertiggestellt und endabgerechnet sein, um die Anrechenbarkeit auf RRF-Mittel sicherstellen zu können.



Angesichts zeitaufwändiger Planungs- und Vergabenotwendigkeiten, aber auch aufgrund aktuell schwer abschätzbarer Lieferfristen für Fahrzeuge und Infrastrukturen, wird die Bewältigung dieser zeitlichen Restriktion eine große Herausforderung für alle Beteiligten.

Was wird in welchem Ausmaß gefördert?

- **Fahrzeuge:** Gefördert werden 80 % der Mehrkosten batterie-elektrischer Busse und vom Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb (H₂-Busse) der Klasse M3, die ohne zusätzliche Energieerzeugung im Fahrzeug rein

elektrisch angetrieben werden, sowie Oberleitungsbusse (O-Busse).

- „**Mehrkosten**“ sind definiert als die Differenz zwischen den höheren Anschaffungskosten emissionsfreier Fahrzeuge und den (niedrigeren) Anschaffungskosten eines grundsätzlich baugleichen dieselbetriebenen Fahrzeuges.
- **Infrastruktur:** Gefördert (mit 40 % der Gesamtkosten) werden die Lade-, Oberleitungs- und Wasserstoffbetankungsinfrastruktur, soweit ein unmittelbarer räumlicher/technischer Zusammenhang zu den geförderten emissionsfreien Fahrzeugen gegeben

Hauptkriterium		Subkriterien	
1	Qualität	1.1	Gesamtangebotsplanung
		1.2	Entscheidung Technologie, Fahrzeugeinsatzplanung, Kosten
		1.3	Nachhaltigkeit der Konzeption
2	Eignung der Projektbeteiligten	2.1	Ressourcen, Kompetenz, Qualifikationen
3	Nutzung und Verwertung	3.1	Wirtschaftlichkeitsrechnung (LCC)
		3.2	Attraktivierung des Gesamtsystems
4	Relevanz	4.1	Fördereffizienz
		4.2	Anreizwirkung (Beschleunigung, Umfang der Umsetzung)

Abbildung 1: EBIN – Bewertungskriterien von Förderanträgen

ist, und zum Betrieb erforderliche Umbaumaßnahmen im Bereich von Werkstätten/Depots bzw. Garagen. Etwaige Drittleisterkosten für Planungen, Umsetzungsbegleitung und Schulungen von Mitarbeiter:innen sind ebenfalls förderbar.

Wer kann Förderung beantragen?

Antragsberechtigt und förderbar sind außerhalb der österreichischen Bundesverwaltung stehende natürliche oder juristische Personen. Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft oder der öffentlichen Hand, deren Aufgabe in der Dienstleistung besteht, Personen im innerösterreichischen öffentlichen Personenverkehr zu transportieren (Verkehrsbetriebe, Verkehrsunternehmen, aber auch Verkehrsorganisationsgesellschaften als Busverkehre ausschreibende Stellen) sollen ihre Busflotten sukzessive umstellen. Etwaige (Versorgungs-)Infrastrukturbetreiber:innen, die im Rahmen eines Projektes die notwendigen Infrastrukturen errichten und betreiben, sind ebenfalls antragsberechtigt.

Bei der Antragstellung ist darauf zu achten, dass all jene Akteur:innen, die Investitionen tätigen, auch Teil des antragstellenden Konsortiums sind: Die Förderung muss von den wirtschaftlichen Eigen-

tümer:innen der Investitionsgüter beantragt werden („Bei wem fallen die Kosten an?“).

Wie funktioniert das?

Das BMK hat die Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) und die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG) mit der Abwicklung des Förderprogrammes betraut:

Die Zuständigkeit der FFG liegt dabei schwerpunktmäßig auf der formalen Programmabwicklung, jene der SCHIG in der fachlichen Abwicklung: Mit der Öffnung der 1. Förderausschreibung (1. Quartal 2022) werden alle für die Antragstellung erforderlichen Dokumente auf der Homepage der Abwicklungsstelle FFG verfügbar gemacht (www.ffg.at/EBIN).

Förderanträge sind bei der FFG einzureichen, Förderverträge werden mit FFG abgeschlossen und auch die Förderauszahlungen erfolgen durch die FFG.

Vor der Antragseinreichung ist von der Antragstellerin/vom Antragsteller ein verpflichtendes Beratungsgespräch zu absolvieren, im Rahmen dessen Expert:innen der SCHIG und FFG den Antragsteller:innen unterstützend zur Seite stehen. Die Zielsetzung der Beratungsgespräche wird es sein, anhand von Leitfragen in den unterschiedlichen Be-

wertungskategorien (siehe Abbildung 1) zu einer bestmöglichen Standardisierung der Förderanträge zu gelangen. Eine solche ist notwendig, um im Rahmen des (aufgrund von EU-Vorgaben erforderlichen) wettbewerblichen Verfahrens einen effizienten Ablauf der Antragsbewertungen (Jury-sitzung) sicherzustellen.

Gemeinsame Zielsetzung ist es, den Anteil emissionsfreier Busse im ÖPNV drastisch zu steigern. Bis zum zweiten Quartal 2026 sollen knapp 700 aller im innerösterreichischen Linienverkehr im Einsatz befindlichen Busse auf emissionsfreie Busse umgestellt und die für den Betrieb notwendigen Infrastrukturen installiert worden sein. 



Das Programm wird gefördert von der Europäischen Union – NextGenerationEU

www.ffg.at/EBIN

Kontakt: ebin@schig.com



ÖV-Finanzierung: quo vadis?

Bundesmittel für ÖV-Infrastruktur in den Stadtregionen: eine Lösung für den städtischen öffentlichen Verkehr?

Nikola Hochholdinger, Karoline Mitterer, KDZ – Zentrum für Verwaltungsforschung

Der städtische öffentliche Verkehr zeichnete sich schon vor der Coronakrise und dem Klimaticket durch eine chronische Unterfinanzierung aus. Im Zuge der Nah- und Regional-

verkehrsmilliarden des Regierungsprogrammes 2020 sollen auch für Stadtregionen wichtige Investitionen gesichert werden. Doch wie ist der aktuelle Umsetzungsstand und wird das reichen?

Hohe Investitionsbedarfe

Der öffentliche Verkehr in den Städten und Stadtregionen steht in den nächsten Jahrzehnten vor gravierenden Herausforderungen. Ambitionierte Dekarboni-

sierungsziele, steigende Pendlerverflechtungen und Bevölkerungszuwächse in Ballungsräumen werden zu massiven Ausbaubedarfen im stadtregionalen Raum führen. Das neue „Klimaticket Österreich“ und seine regionalen Ausformungen führen zu einer weiteren Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) bei gleichzeitiger Reduktion der Erlöse aus den Ticketverkäufen.

Im Zeitraum 2016 bis 2018 konnte der Städtebund einen Beschluss der Landesverkehrsreferentenkonferenz zur Verbesserung von „Steuerung, Organisation und Finanzierung“ des stadtregionalen öffentlichen Verkehrs in Österreich bewirken. Insbesondere Abstimmungs- und Finanzierungsprobleme verdeutlichten einen dringenden Reformbedarf. Besonders große Lücken zeigten sich bei der Finanzierung der städtischen und stadtregionalen ÖV-Infrastruktur, da hier Förderprogramme vonseiten des Bundes und der Länder fehlten. Dabei zeigte sich

bereits 2018 ein enormer Investitionsbedarf.

In einer 2018 im Auftrag der Landesverkehrsreferent:innenkonferenz erstellten Bedarfserhebung zur ÖV-Infrastruktur¹ wurden Investitionsbedarfe in den Stadtregionen der Landeshauptstädte bzw. Städte über 30.000 Einwohnerinnen und Einwohner für den Zeitraum 2018 bis 2030 in Höhe von rund 10 Mrd. Euro erhoben. 4,5 Mrd. Euro davon betreffen Infrastrukturen der Straßenbahnen und U-Bahnen. Eine 2020 durchgeführte Erhebung der Finanzierung des ÖV in österreichischen Städten² zeigte einen Investitionsbedarf alleine in den zehn größeren Städten ohne Wien binnen 5 Jahren von insgesamt 952 Mio. Euro. Vor diesem Hintergrund fordert der Österreichische Städtebund seit vielen Jahren einen Stadtregionsfonds für den öffentlichen Verkehr auf Basis von transparenten Wirkungskriterien. Der Stadtregionsfonds wurde zwar bisher nicht

realisiert, allerdings gibt es nun im Zuge der Nahverkehrsmilliarde erstmals eine eigene Bundesförderung für den schieneungebundenen stadtregionalen ÖV.

Bundesmitten für ÖV-Infrastrukturen

2020 hatte die über mehrere Jahre vorgesehene Nahverkehrsmilliarde ihren Startpunkt. Zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs in und außerhalb von Ballungsräumen wurde dabei ein Teil der Mittel für die Förderung von Stadtregionalbahnen reserviert. Gemäß Bundesvoranschlag 2019 ist für den Zeitraum 2020 bis 2024 ein Fördertopf von 125 Mio. Euro für Stadtregionalbahnen vorgesehen.³ Im Rahmen des Konjunkturpaketes zur Bewältigung der Pandemie wurden zusätzliche Mittel dafür freigegeben.

Voraussetzung für Projekte im Rahmen der Stadtregionalbahnförderung ist deren Stadtgrenzen überschreitende Wirkung. Dabei können grundsätzlich auch inner-

Spielen Sie Christkind.

Spenden Sie Geschenke für bedürftige Kinder.

Mehr Informationen zur Aktion erhalten Sie auf unserer Website
samariterbund.net/TeamChristkind
 #TeamChristkind



Bisherige Vereinbarungen zur Finanzierung von schienengebundenen ÖV-Infrastrukturen in den Stadtregionen

Stadtregionalbahnprojekte	Geschätztes Volumen	Umsetzungszeitraum	Vereinbarungen oder Absichtserklärungen des Bundes
Stadtregionalbahn Linz	26 Mio. Planung, 500 Mio. Euro Bau	Planungsphase bis 2026	Art.-15a-Vereinbarung zu Planungskosten (Bund 50 %); Absichtserklärung betreffend Baukosten (Bund 50 %)
Salzburger Stadtregionalbahn	75 Mio. Euro	ab 2023	Bestehende Vereinbarung zu Planungskosten (Betrag unbekannt); Absichtserklärung betreffend Baukosten (Bund 50 %)
Stadtregionalbahn Rum-Innsbruck-Völs	36 Mio. Euro (Rum-Innsbruck)	bis 2023	Art.-15a-Vereinbarung zu Baukosten (Bund 45,5 %)
	67 Mio. Euro (Innsbruck-Völs)	bis 2025	über Privatbahnförderung* (Bund 50 %)
Wien U-Bahn-Ausbau	6 Mrd. Euro	zwei Baustufen bis 2028 bzw. bis 2035	Absichtserklärung betreffend Baukosten (Bund 50 %)

* zusätzliche Mittel ergänzend zum Stadtregionalbahnförderprogramm

städtische Projekte gefördert werden. Eine Überschreitung der Gemeindegrenzen durch diese Bahnen ist daher nicht erforderlich. Genannt werden beispielsweise regionale ober- oder unterirdische Stadtbahn- und Straßenbahnlösungen.

Erste Projekte

Bisher dürfte es in vier Bundesländern bereits konkrete Projekte im Rahmen der Stadtregionalbahnförderung geben (siehe Tabelle). In Linz soll die Stadtregionalbahn als überregionale Anbindungslinie dienen und durch eine innerstädtische O-Bus-Linie ergänzt werden. Während der Bund sich an der Stadtregionalbahn zu 50 Prozent beteiligt, trifft dies auf die innerstädtische O-Bus-Linie nicht zu. Das Land übernimmt 42,5 Prozent der Kosten für die Stadtregionalbahn und 40 Prozent der O-Bus-Linie. Der Restbetrag verbleibt bei der Stadt.

Wie auch in Linz gibt es für die Salzburger Stadtregionalbahn eine fixe Zusage von 50 Prozent für die Planungskosten, für die Baukosten besteht eine Absichtserklärung. Weiter vorangeschritten ist das Projekt der Stadtregionalbahn Rum-Innsbruck-Völs, wo es eine Art.-15a-Vereinbarung für den Bauabschnitt vom Stadtzentrum nach Rum gibt. Die Beteiligung des Bundes liegt bei 45 Prozent. Jüngst gab der Bund weiters eine Finanzierungszusage für den U-Bahn-Ausbau der U2xU5 in Wien in der Höhe von 50 Pro-

zent. Noch in einer frühen Phase dürften sich die Projekte für die Stadt Graz befinden, wo aktuell noch mehrere alternative Projekte vorliegen (Metro, Stadtbahn, S-Bahn-Konzept). Punkto Projekte in Klagenfurt dürfte noch kein Übereinkommen im Hinblick auf Finanzierungszusagen des Bundes erreicht worden sein.

15a-Vereinbarungen

Grundsätzlich unterstützt der Bund die Projekte nur im Wege von Art.-15a-Vereinbarungen, in welchen nur die Länder – und nicht die Städte – als Vertragspartnerinnen auftreten können. Dies bedeutet, dass zusätzlich zu den 15a-Vereinbarungen ergänzende Verträge zwischen Ländern und Städten auszuverhandeln sind. Es dürfte jedoch eine Finanzierungsbedingung des Bundes sein, dass sich auch die Länder an der Finanzierung des Projektes beteiligen.

Ausblick

Die Bundesmittel zur Finanzierung von Stadtregionalbahnen sind ein erster wichtiger Baustein, um den dringend erforderlichen Ausbau des städtischen und stadtregionalen ÖV-Angebotes voranzutreiben. Hingegen ist kritisch zu sehen, dass anstelle eindeutiger, transparent zugänglicher Finanzierungskriterien nun 15a-Vereinbarungen mit den Bundesländern Voraussetzung sind, womit die Städte als direkte Vertragspartner ausgeschlossen sind.

Unbekannt ist, welche Kriterien die Projekte konkret erfüllen müssen, um eine Kofinanzierung von Bundesseite für das jeweilige Projekt erhalten zu können. So wird zwar vom Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) betont, dass eine Überschreitung der Stadtgrenze grundsätzlich kein Muss ist, allerdings haben die bisherigen Umsetzungsprojekte durchwegs einen stark regionalen Charakter. Ausnahme hiervon ist die Wiener U-Bahn, für welche es jedoch bereits seit Jahrzehnten eine 50-prozentige Beteiligung des Bundes gibt.

Rein innerstädtische Projekte ohne Stadtgrenzen überschreitende Linienführung sowie nicht schienenbezogene ÖV-Projekte (z. B. Busstrecken) waren damit bislang nicht Gegenstand der bereits ausverhandelten Förderungen des Bundes. Nicht nur Städte ohne Straßenbahnprojekte sind damit klar im Nachteil, auch ist die Umsetzung von für die Dekarbonisierung bedeutenden ÖV-Projekten (Stadtbussysteme) aller Städte damit weiterhin ungewiss.

Verstärkt durch das Bundesziel, bis 2040 Klimaneutralität im Verkehr erreichen zu wollen, wird der Ausbau des innerstädtischen ÖVs jedenfalls weiterhin eine hohe Priorität haben müssen. Das Klimaticket hat hier sicherlich als „Turbo“ für erste Investitionsprojekte in den Stadtregionen gewirkt. Es bleibt zu hoffen, dass dieser Schwung beibehalten wird und demnächst auch andere größere Städte entsprechende Lösungen umsetzen können. 

¹ Mitterer/Hochholdinger/Seisenbacher: Bedarfserhebung ÖPNRV-Infrastruktur in Stadtregionen. Endbericht vom 18. Juni 2018.

² Mitterer/Hochholdinger: Finanzierung des ÖPNV in österreichischen Städten. 2020.

³ Quelle: BMK: Parlamentarische Anfragebeantwortung vom 23. November 2020

Das Parkverhalten sichtbar machen

Straßen sind Dreh- und Angelpunkt aller Verkehrskonzepte, die die Mobilität nachhaltiger machen sollen. Mit digitalen Technologien können sie und anliegende Parkplätze erfasst und so zur Grundlage für smarte Optimierungsschritte werden.

Park-Daten als Schlüssel für smarte Parkraumbewirtschaftung

Als führendes Unternehmen im Bereich Mobilität und Park-Services hat es sich EasyPark zur Aufgabe gemacht, Gemeinden und Städte dabei zu unterstützen, Parkplätze effizienter zu managen und Autofahrerinnen und -fahrer das Suchen und Finden freier Parkplätze zu erleichtern.

Wir stellen Städten und Gemeinden, welche ihren Bürgerinnen und Bürgern die EasyPark App für die Bezahlung von Parkgebühren anbieten, Park-Daten in Form eines Dashboards zur Verfügung. Informationen zum Parkverhalten geben einen verständlichen Überblick über wichtige Indikatoren, wie z. B. die Auslastung von Parkbereichen oder die Einnahmen pro Parkzone. Dieser Wissensschatz kann die Grundlage für fundierte, verkehrspolitische Entscheidungen bilden: Angefangen von der Preisgestaltung bis hin zur Planung neuer Parkplätze oder Beschränkungen.

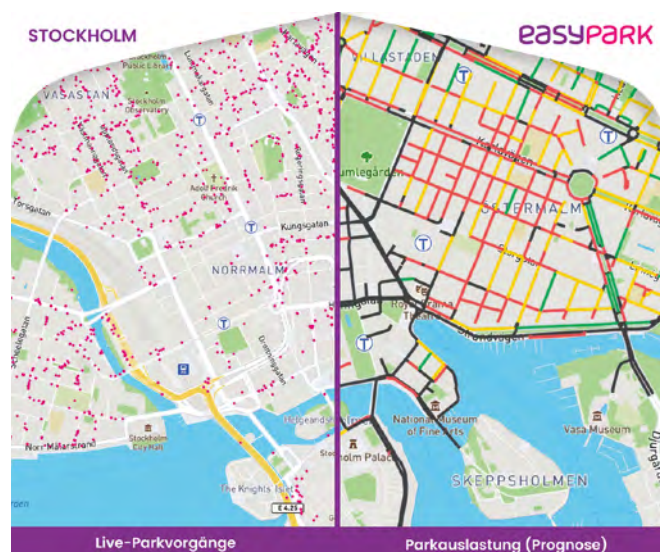
Park-Daten als Dienstleistung

Darüber hinaus gibt es viele zusätzliche Möglichkeiten, Park-Daten zu visualisieren und nutzbar zu machen, was EasyPark unter dem Begriff „Parking Data as a Service“ zusammenfasst. Dank der mit Scan-Technologie erhobenen Straßen-Daten können beispielsweise zentimetergenaue Angaben zur Position von Parkplätzen mit den

entsprechenden Parkregeln und -beschränkungen gemacht sowie weitere Informationen wie beispielsweise Ein- und Zufahrten oder Bushaltestellen abgebildet werden. EasyPark berät auf dieser Datengrundlage Städte und Kommunen und entwickelt gemeinsam mit ihnen maßgeschneiderte Lösungen als Antworten auf ihre individuellen Herausforderungen.

Datengeleitetes Parken für eine nachhaltigere Mobilität

Auch das Parkerlebnis wird mit Hilfe von Park-Daten maßgeblich verbessert. Mit der FIND Funktion, die in die EasyPark-App integriert ist und bereits vielen österreichischen Städten zur Verfügung steht, können Nutzerinnen und Nutzer nach Straßen suchen, in denen die Chancen besonders gut stehen, einen freien Parkplatz zu finden, und so ihre Parksuchzeit um bis zu 50 Prozent reduzieren. Das Potenzial eines datengestützten Ansatzes in der Parkraumbewirtschaftung und Stadtplanung ist enorm. Weniger Autos, die auf der Parkplatzsuche im Kreis fahren, bedeuten weniger Abgase und Staus – bis zu 20 Prozent des innerstädtischen Gesamtverkehrs könnte so vermieden werden. Die Klimabilanz von Städten kann hiervon profitieren, und der Stress für die Autofahrerinnen und -fahrer bei der Parkplatzsuche reduziert werden. Das Kapitel der „Smart Streets“ ist in Bezug auf Parken gerade erst aufgeschlagen wor-



Das Parkverhalten wird mittels smarter Technologie erfasst und im EasyPark Dashboard visualisiert.

den, und neue Technologien werden Städten in Zukunft noch vielfältige Möglichkeiten bieten, Parken und Verkehr vollkommen neu zu gestalten. ◀

Über EasyPark

„Wir vereinfachen das urbane Leben, Parkplatz für Parkplatz“

EasyPark ist ein führender Mobilitätsdienstleister, der das Parken sowie das Aufladen von Elektrofahrzeugen erleichtert – in mehr als 27 Ländern und 3.200 Städten weltweit. Mit der EasyPark-App sparen Autofahrer Zeit und oft auch Kosten bei der Parkplatzsuche und beim Parkvorgang. Darüber hinaus unterstützt EasyPark Städte, Parkraumbetreiber und Unternehmen mit modernsten Technologien und datengetriebenen Lösungen bei der Verwaltung, Planung und Führung von Parkhäusern und Parkplätzen. Im Mobility Services Report (MSR) 2020 des Center of Automotive Management wurde EasyPark in der Kategorie „Servicestärke“ zum weltweit besten Parkplatzdienst gekürt. EasyPark ist die Nummer Zwei am Park-App Markt in Österreich und aktuell in 40 Städten vertreten, darunter alle größeren Städte.

www.easypark.at und www.easyparkgroup.com



Österreichs Städte machen sich klimafit!

Nach Start der BMK-Initiative „Fit4UrbanMission“ streben die ersten Städte Klimaneutralität an und bereiten sich auf eine Teilnahme an der „EU-Cities Mission“ vor.

Marlene Suntinger, Salzburger Institut für Raumordnung und Wohnen

Städte sind die wirtschaftlichen, kulturellen und gesellschaftlichen Motoren unserer Welt. Sie sind jedoch auch Auslöser von zirka drei Viertel der globalen CO₂-Emissionen und von 78 Prozent des Energiekonsums (Quelle: EIT Climate-KIC 2019: 1). Im Kampf gegen den Klimawandel spielen Städte und Gemeinden daher eine zentrale Rolle, weshalb sich das Klimaschutzministerium (BMK) zum Ziel gesetzt hat, österreichische Städte auf ihrem Weg in Richtung Klimaneutralität zu unterstützen. Mit der „FIT4UrbanMission“ im FTI-Programm „Stadt der

Zukunft“ hat dies einen erfolgreichen Auftakt genommen.

Neun Städte sind dabei

Das Klimaschutzministerium unterstützt durch die beiden Forschungs-, Technologie- und Innovationsprogramme (FTI-Programme) „Stadt der Zukunft“ und „Mobilität der Zukunft“ neun Städte in ihren Ambitionen, vorzeitig klimaneutral zu werden. Durch einen umfangreichen Begleitprozess durch das BMK, die AustriaTech und die „Vernetzungsplattform Smart Cities“ wird den beteiligten Städten ein voneinander und miteinander

Lernen ermöglicht. Durch ihre Beteiligung haben die Städte Wien, St. Pölten, Graz, Klagenfurt, Villach, Linz, Salzburg, Innsbruck und Dornbirn den ersten Schritt hierbei unternommen. Am 9. Juni 2021 traf sich daher das Klimaschutzministerium (BMK) mit Städte-Vertreter:innen zum offiziellen Online-Kick-off, dem zwölf Monate intensive Arbeit folgen. In diesem Prozess erhalten die Städte fachlich-inhaltliche Begleitung, die Möglichkeit, von den Erfahrungen der anderen zu lernen und sich zu vernetzen. Das BMK will mit den Städten Klimaneutralität auf Quartiersebene demonst-

rieren und gleichzeitig die großen Weichen für diese Reise identifizieren. Dadurch soll aufgezeigt werden, wie Städte die nationalen Klima- und Energieziele bereits bis 2030 auf Quartiersebene erreichen können. Die Ansätze der Städte, wie sie Klimaneutralität in ihre Quartiere/ Stadtteile bringen wollen, unterscheiden sich in manchen Punkten, in anderen gibt es wieder viele Gemeinsamkeiten.

Eine Analyse von wirkungsvollen Ansätzen samt der Möglichkeit, einen Erfolg versprechenden Roll-out zu bewerkstelligen, wird im Sinne eines gemeinsamen Lernens angestrebt.

EU-Cities Mission

„Fit4UrbanMission“ dient darüber hinaus auch als Vorbereitung für die Teilnahme an der europäischen „EU-Cities Mission“ zur Realisierung 100 klimaneutraler Städte bis 2030 im Forschungsrahmenprogramm „Horizon Europe“. Durch die Bewerbung und Teilnahme von Städten bei der „EU-

Cities Mission“ erhalten diese Zugang zu Beratungs- und Unterstützungsleistungen. Darüber hinaus werden ihnen neue EU-Förderungskanäle eröffnet.

Im internationalen Austausch können Städte über große Leitprojekte direkt von anderen europäischen Städten und ihren Ansätzen lernen sowie eigene Maßnahmen einbringen und verbreiten. Darüber hinaus kann der eigene lokale Veränderungsprozess beschleunigt und verbessert werden, was auch die eigene Positionierung auf internationaler Ebene stärkt. Diese Umsetzungserfahrung und Vorreiterrolle, die in der EU-Mission gemacht und eingenommen werden kann, wird in Zukunft stark nachgefragt werden, um die Klimaziele EU-weit zu erreichen. Dieses Know-how, die entstehenden Prozesse, Formen der Kooperation mit Stakeholdern, sektorenübergreifende Policies und Anwendungen von Technologien werden eine entscheidende Ressource auf diesem Weg sein.

Die österreichischen Städte sollen laufend Informationen zur „EU-Cities Mission“ erhalten, voneinander und miteinander lernen und künftige Förderangebote des BMKs werden sich bedarfsorientiert an der „EU-Mission“ und an den österreichischen Städten ausrichten. Damit das gut gelingt, hat das BMK zwei fachspezifische Institutionen mit diesem Begleitprozess beauftragt: Das Salzburger Institut für Raumordnung und Wohnen (SIR) begleitet mit der Smart-Cities-Vernetzungsplattform gemeinsam mit der AustriaTech (Gesellschaft des Bundes für technologiepolitische Maßnahmen GmbH) die Städte in einem starken Partnernetzwerk auf ihrem individuellen Weg in Richtung Klimaneutralität.



WEITERE INFOS

www.fit4urbanmission.at

www.FAUN-AUSTRIA.com

#BLUEPOWER



WIR FAHREN MIT WASSERSTOFF

100% emissionsfrei - 100% sauber

FAUN bietet eine Reihe an unterschiedlichen alternativen Antrieben, abgestimmt auf die Anforderungen und Wünsche unserer Kunden. Ganz gleich, ob für Ihre **Müllsammlung oder Straßenreinigung**, FAUN hat den passenden Aufbau mit sauberem, emissionsfreiem Antrieb!

FAUN
AUSTRIA

Josef Sandhofer Straße 9a
2000 Stockerau

☎ +43 2266 66156-0

✉ Info@FAUN-AUSTRIA.com



Gemeinsam zur nachhaltigen Mobilität

Eine Plattform als österreichische Anlaufstelle
für Sustainable Urban Mobility Plans (SUMPs)

Maximilian Jäger, Gerhard Gruber, AustriaTech

Österreichische Städte haben als wirtschaftliche Motoren, kulturelle Zentren und attraktive Wohnstandorte eine große Anziehungskraft. Knapp 60 % aller Österreicherinnen und Österreicher wohnen in Städten und die Tendenz ist steigend. Während die Dichte an Angeboten und Möglichkeiten eine zentrale urbane Qualität ist, führt sie auch zu Herausforderungen im Verkehrssektor: Probleme mit Stau, Luftverschmutzung und ein Verkehrssystem mit hohem Platzverbrauch und Energiekonsum. Somit stammen in Österreich 30 % aller Treibhausgas-Emissionen aus dem Verkehrsbereich und überschreiten bereits zum vierten Jahr in Folge die definierten Höchstmengen des Klimaschutzgesetzes (BGBl. I Nr. 128/2015). Hier ergibt sich ein hoher Handlungsbedarf.

Um städtische Mobilität effektiver und zukunftsgerichtet zu organisieren, gleichzeitig Erreichbarkeit und Lebensqualität auszubauen und die Verlagerung hin zu Formen nachhaltiger und multimodaler Mobilität zu beschleunigen, wurde der europäische Standard des „nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans“ (SUMP – Sustainable Urban Mobility Plan) etabliert. Das SUMP-Konzept wird seit 2005 auf europäischer Ebene weiterentwickelt und inzwischen in über 1.000 Städten der EU angewendet. Diese Dynamik wird sich fortsetzen, da die Europäische Kommission plant, den Status von SUMPs weiter zu erhöhen, etwa als Voraussetzung für Städte als Knotenpunkte im hochrangigen transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-T) oder Bedingung für spezifische EU-Förderungen – z. B. zur Teilnahme bei einzelnen Ausschreibungen im Forschungsrahmenprogramm Horizont Europa.

Vorteile für Städte

Ein SUMP dient als langfristiges Mobilitätsleitbild, das – hinterlegt mit überprüfbareren Zielen – eine Stadt dabei unterstützt, passende Maßnahmen umzusetzen, um die Erreichbarkeit von Angeboten und die städtische Lebensqualität zu erhöhen. Betont werden dabei die Prinzipien von integrierten Maßnahmen, der Einbeziehung von Wechselwirkungen

Traditionelle Verkehrsplanung		Nachhaltige urbane Mobilitätsplanung
Fokus auf Verkehr		Fokus auf Menschen
Primäre Zielsetzungen: Kapazität und Geschwindigkeit des Verkehrsflusses	→	Primäre Zielsetzungen: Erreichbarkeit und Lebensqualität, darunter soziale Gerechtigkeit, Gesundheit und Umweltqualität sowie wirtschaftliche Lebensfähigkeit
Fokus auf Verkehrsträger	→	Integrierte Entwicklung aller Verkehrsträger und Verlagerung hin zu nachhaltiger Mobilität
Infrastruktur als Hauptthema	→	Kombination von Infrastruktur, Markt, Regulierung, Information und Förderung
Sektorbezogenes Planungsdokument	→	Planungsdokument im Einklang mit zugehörigen Politikbereichen
Kurz- und mittelfristiger Erfüllungsplan	→	Kurz- und mittelfristiger Erfüllungsplan, der in eine langfristige Vision und Strategie eingebettet ist
Abdeckung eines Verwaltungsbereichs	→	Abdeckung eines funktionalen Stadtgebiets abhängig von Verkehrsflüssen bei Fahrten zur Arbeit
Domäne von Verkehringenieuren	→	Interdisziplinäre Planungsteams
Planung durch Fachleute	→	Planung mit Einbindung von Interessenträgern und Bürgern anhand eines transparenten und partizipatorischen Ansatzes
Begrenzte Folgenauswertung	→	Systematische Beurteilung der Folgen, um den Lern- und Verbesserungsprozess zu erleichtern

Unterschiede beim Übergang von traditioneller Verkehrsplanung auf nachhaltige Mobilitätsplanung

innerhalb der Stadtregion, einer guten Ämterzusammenarbeit, Bürger:innenbeteiligung und Wirkungskontrolle der Umsetzung (siehe Abbildung oberhalb). Durch eine nachhaltige Mobilitätsplanung, basierend auf dem SUMP-Konzept, ergibt sich eine Vielzahl an Vorteilen für Städte. Grüne Mobilitätsformen – zu denen v. a. zu Fuß gehen, Rad fahren, der öffentliche Verkehr und Mikromobilität zählen – sind platzsparend im öffentlichen Raum, helfen Nutzer:innen, länger gesund und mobil zu bleiben, sind sicherer, erzeugen kaum Luftverschmutzung und heben damit die städtische Lebensqualität. Dies stärkt auch die Standortqualität. Die Beteiligung von Bürger:innen verbessert und fokussiert die Planung, während einerseits die Abstimmung über die Verwaltungsebenen und andererseits ein Maßnahmen-Monitoring die Möglichkeiten der Umsetzung verstärken. Als integriertes Strategie- und Maßnahmenkonzept wird die Verbindung und Koordinierung mit anderen Instrumenten und Sektoren der Stadtverwaltung verstärkt.

Der „SUMP-Zyklus“

Um diese Potenziale in die städtische Praxis zu bringen, wurde der „SUMP-

Zyklus“ mit seinen vier Phasen und zwölf Schritten entwickelt (siehe Abbildung nächste Seite). Dieses Prozessmodell ist dabei kein theoretisches Konzept, sondern als Bottom-up-Ansatz auf einer Vielzahl an Praxiserfahrungen europäischer Städte aufgebaut. Auch stellt es kein eindimensionales, strenges Regelwerk dar, sondern ist als Inspirationsquelle und Maßnahmenpool zu verstehen, der an kommunale Erfordernisse angepasst werden sollte und damit die Chance bietet, städtische Mobilitätsplanung zu fundieren und zu erweitern. Der Ablauf beginnt mit einer genauen Analyse der Ist-Situation und Mobilitätstrends, geht über ein gemeinsames Leitbild mit strategischen Zielsetzungen bis hin zu integrierten Aktivitätspaketen mit regulativen, kommunikativen, finanziellen, technischen und baulichen Maßnahmen.

Arbeit an neuer Plattform

In Österreich verfügen u. a. Wien (Fachkonzept Mobilität, 2015), Klagenfurt (Mobilitätskonzept 2035, 2019), aber auch Schwechat (Verkehrskonzept 2030, 2013) und Perchtoldsdorf (Mobilitätsleitbild, 2012) über Mobilitätskonzepte, die sich an SUMP-Kriterien orientieren. Darüber hinaus befindet sich die Stadt Graz

ELTIS WWW.ELTIS.ORG

ist die zentrale Anlaufstelle zu Themen nachhaltiger städtischer Mobilität auf EU-Ebene.

Zu SUMPs gibt es einen reichen Fundus an hilfreichen Guidelines, spezifischen Studien, Werkzeugen und Trainingsmaterialien:

- **SUMP-Leitlinien und Prozess:** www.rupprecht-consult.eu/index.php?id=103
- **SUMPS für kleine und mittlere Städte (englisch):** www.eltis.org/sites/default/files/sump_topic_guide_smaller_cities_and_towns_final.pdf
- **Weiterführende Ressourcen und Studien zu Teilthemen nachhaltiger städtischer Mobilität (englisch):** www.eltis.org/mobility-plans/mobility-plan-support
- **ELTIS Topic Guides:** www.eltis.org/mobility-plans/topic-guides
- **Werkzeug zur Selbsteinschätzung für Städte und deren Mobilitätspläne (englisch):** www.sump-assessment.eu/German/start
- **Weitere Information zum Projekt Dynaxibility4CE:** www.interreg-central.eu/Content.Node/Dynaxibility4CE.html



SUMP-Planungszyklus: 12 Schritte für nachhaltige urbane Mobilitätsplanung

aktuell in Vorbereitung zur Fortführung ihrer Mobilitätsstrategie in Form eines SUMP. Während SUMP in Belgien, Frankreich, Slowenien, Spanien oder Schweden als Standard der Mobilitätsplanung bereits weite Verbreitung finden, ist in Österreich – trotz der zuvor genannten guten Beispiele – noch großes Entwicklungspotenzial vorhanden. Aus diesem Grund arbeitet AustriaTech, als Innovationsagentur des Bundesministeriums für Klimaschutz, im Rahmen des Interreg-Projektes „Dynaxibility4CE“, an der Organisation und Koordination einer nationalen SUMP-Plattform. Diese hat zum Ziel, das Bewusstsein für die Relevanz von SUMP als EU-Standard zu erhöhen, deren Stärken und Vorteile klarer aufzuzeigen, interessierte Akteur:innen zu vernetzen und die Rahmenbedingungen in Österreich für Ausarbeitung und Umsetzung von SUMP zu verbessern. Darüber hinaus wird diese Plattform als Anlauf- und Informationsstelle für Städte beim Thema SUMP dienen und sich besonders darauf fokussieren, Finanzierungsmöglichkeiten, Konzept-Leitlinien und Formen der Evaluierung an den österreichischen Bedarf anzupassen. So hat es für den nationalen Kontext hohe Relevanz, wie nachhaltige Mobilitäts-

planung in kleinen und mittleren Städten angewendet werden kann (siehe Info-Box links). In den kommenden Monaten haben wir dazu Workshops und ein Webinar geplant, die Interessent:innen aus Städten offenstehen. Weichenstellungen für ein Mobilitätssystem in nachhaltigen, gesunden und attraktiven Städten werden heute gesetzt. Das SUMP-Konzept ist genau dafür entwickelt worden, um Städte in diesem Prozess zu unterstützen. Der Weg ist noch weit, jedoch leichter zu erreichen, wenn man sich gemeinsam auf die Reise macht. Es gibt schon einige gute Beispiele, wie diese Transformation in der Mobilitätsplanung umgesetzt wird.

Wenn dies für Sie interessant ist, informieren Sie sich zur österreichischen SUMP-Plattform bei Maximilian Jäger (maximilian.jaeger@austriatech.at).

ReFocus Austria: Für Österreichs Wirtschaft weltweit werben

Die Pandemie hat uns deutlich vor Augen geführt, wie wichtig ein starkes rot-weiß-rotes-Netzwerk für Österreich im Ausland ist.

► Die Pandemie hat uns deutlich vor Augen geführt, wie wichtig ein starkes rot-weiß-rotes-Netzwerk für Österreich im Ausland ist. „Obwohl sich unsere Volkswirtschaft – insbesondere seit Beginn der Impfkampagne – besser erholt hat als gedacht, gibt es noch viele Herausforderungen. Wir möchten unsere Exportwirtschaft, den Standort und die Tourismusdestination Österreich beim Durchstarten aus der Krise unterstützen. Aus diesem Grund haben wir ReFocus Austria ins Leben gerufen.“, so Außenminister Michael Linhart.

Bei der Initiative handelt es sich um einen zentralen Bestandteil des Comeback Plans der Bundesregierung zum wirtschaftlichen Wiederaufbau nach der Corona-Krise. Als Team Austria setzt sich das Außenministerium gemeinsam mit dem Wirtschaftsministerium und anderen Bundesministerien, der Außenwirtschaft der Wirtschaftskammer Österreich und der Österreich Werbung weltweit für die heimische Wirtschaft ein, um Arbeitsplätze und Investitionen in Österreich zu sichern und auszubauen.

Bis Juni 2022 laden über 100 österreichische Vertretungen auf fünf Kontinenten zu maßgeschneiderten Veranstaltungen ein. Unter enger Einbindung österreichischer Unternehmen und unterstützt durch hochrangige Delegationen aus Österreich soll der Wirtschaftsstandort Österreich gefördert und heimischen Unternehmen Chancen auf internationalen Märkten eröffnet werden.

Themenschwerpunkte der Kampagne sind die Kernkompetenzen der österreichischen Wirtschaft: Erneuerbare Energien, E-Mobilität, Nachhaltigkeit und Kreislaufwirtschaft,

sowie digitale Transformation, Infrastruktur, Urban Technology und Tourismus. Zahlreiche ReFocus Austria Events haben bereits stattgefunden und **Österreich als starken, stabilen und innovativen Standort im Herzen Europas** präsentiert:

Im Rahmen des „Austrian-Ukrainian Green-Tech Day“ im September wurden in Lemberg in der Ukraine Erfolgsgeschichten und zukunftsweisende Umwelttechnologien aus Österreich vorgestellt. Heimische Expertinnen und Experten und zwölf führende österreichische Umwelttechnologie-Unternehmen wurden mit ukrainischen Gemeinden und Unternehmen vernetzt.

Im Zuge seiner ersten Auslandsreise traf Außenminister Linhart Mitte Oktober 2021 gemeinsam mit der Österreichischen Botschafterin in Sarajewo und Vertreterinnen und Vertretern der heimischen Wirtschaft die Staatsagentur zur Förderung ausländischer Investitionen von Bosnien und Herzegowina. „Neben der politischen Annäherung Bosniens und Herzegowinas an die EU ist uns auch die wirtschaftliche Zusammenarbeit ein besonders Anliegen. Als größter Investor in Bosnien und Herzegowina sind wir als Österreich eng mit dem Land verbunden – österreichische Unternehmen beschäftigen hier mehr als 9.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter“, erklärt Linhart.

In Rom, Madrid und Barcelona stellte das österreichische Unternehmen Rosenbauer das weltweit erste E-Feuerwehrauto vor. Bei einem Straßenfest in Tel Aviv wurde die Tourismusdestination Österreich bei Musik und Kaiserschmarren beworben.

Im Rahmen von ReFocus Austria stellen österreichische Botschafterinnen und Bot-



Außenminister Michael Linhart beim Treffen mit Wirtschaftsvertretern anlässlich seiner Auslandsreise nach Sarajewo

schafter ihre Netzwerke und ihr Know-how noch stärker in den Dienst der heimischen Wirtschaft. „Von Buenos Aires bis Dakar, von Peking bis Ottawa senden wir ein Signal: **We are back in business. Austria is back in business**“, so Linhart. ◀

Attraktive klimaaktiv mobil-Förderungen

Es gibt wieder umfassende klimaaktiv mobil-Förderungen für Städte: Neben Radverkehrsprojekten, Mobilitätsmanagementmaßnahmen und der E-Mobilitätsoffensive wird jetzt erstmalig explizit der Fußverkehr gefördert!

Katharina Zauner-Levine, klimaaktiv mobil

Seit 12. April 2021 gibt es wieder umfassende Fördermöglichkeiten über klimaaktiv mobil für Regionen, Städte und Gemeinden. Klimaaktiv mobil ist die größte Klimaschutzinitiative im Verkehr des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK). Klimafreundliche Mobilitätslösungen

stehen dabei im Vordergrund – neben Radverkehrsprojekten, umweltschonenden Mobilitätsmanagementmaßnahmen und der E-Mobilitätsoffensive gibt es erstmalig auch speziell für den Fußverkehr attraktive Förderungen! Insgesamt stehen auch dieses Jahr wieder 40 Millionen Euro zur Verfügung.

Fußverkehr

Die ursprünglichste Art der Fortbewegung, das Zufußgehen, wird nun erstmals direkt gefördert. Auf Basis eines örtlichen Fußverkehrskonzepts bzw. einer Strategie für das Zufußgehen, zumindest bezogen auf das Planungsgebiet, werden Investitionen zur Aufwertung der Fußverkehrsinfrastruktur gefördert. Bauliche, raum- und siedlungsplanerische sowie bewusstseinsbildende Aktivitäten stehen dabei im Fokus. Je nach Umfang des Maßnahmenbündels sind Förderungen bis zu 50 % der förderungsfähigen Kosten bzw. maximal 100 EUR/EW und Jahr möglich.

Radschnellverbindungen

Der Förderschwerpunkt aus dem letzten Jahr wird fortgesetzt: Durchgängige und sichere Radrouten zwischen Quell- und Zielbereichen, die hohe Reisegeschwindigkeiten und ein sicheres und attraktives Befahren ermöglichen, werden speziell gefördert. Mit bis zu 50 % der Kosten und einer Eigenleistung der Gebietskörperschaften von nur 15 %, ist dies eine besonders attraktive Förderung. Dafür gibt

es auch hohe Qualitätsansprüche an die Infrastruktur. Die Maximalförderung beträgt 1.800 EUR für jede jährlich eingesparte Tonne CO₂ und weitere 6 EUR je jährlich verlagertem PKW-Kilometer.

(Geh- und) Radverkehr

Weiterhin gefördert werden (Geh- und) Radwege, die der RVS 03.02.13 Radverkehr entsprechen. Bei rein nationalen Fördervorhaben (keine ELER-Kofinanzierung) ist mittlerweile auch eine KFZ-Mitbenutzung förderfähig, solange die Infrastruktur hauptsächlich dem Radverkehr dient (beispielsweise eine Fahrradstraße). Der Maximalfördersatz beträgt 30 % bzw. 1.800 EUR pro jährlich eingesparter Tonne CO₂ und weitere 6 EUR je jährlich verlagertem PKW-Kilometer.

Nachrüstung Fahrradparken

Bei älteren Gebäuden (letzte Baubewilligung vor dem 1. 1. 2000) mit bestimmten Nutzungsfrequenzen können qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen mit Abstellplätzen für bis zu 100 Fahrräder gefördert werden. Die Förderung beträgt pro Abstellplatz 400 EUR bzw. 700 EUR in Verbindung mit einem E-Ladepunkt und ist mit max. 30 % der förderungsfähigen Kosten begrenzt. Als Einzelmaßnahme erfolgt die Fördereinreichung nach der Umsetzung.

Mobilitätsmanagement

Umweltfreundliche Mobilitätsmanagementmaßnahmen wie z. B. bedarfsorien-



tierte Verkehrssysteme, Sharing-Modelle, Schnuppertickets und bewusstseinsbildende Maßnahmen werden auch weiterhin gefördert. Zum Teil erfolgt die Förderung pauschaliert. Generell ist sie mit max. 30 % der förderungsfähigen Kosten bzw. 600 EUR je jährlich eingesparter Tonne CO₂ begrenzt.

E-Mobilitätsoffensive

Die Pauschalen für Elektrofahrzeuge und Ladeinfrastruktur bleiben attraktiv. Gemeinsam mit dem Importeursanteil bekommen (E-)Transporträder insgesamt 1.000 EUR, E-Fahrräder (ab 5 Stück – Stichwort Jobrad) 400 EUR Förderung. Voraussetzung für eine Förderung ist der Einsatz von Strom aus ausschließlich erneuerbaren Energieträgern. Die Fördereinreichung bei pauschalierten Einzelmaßnahmen erfolgt nach der Umsetzung der Maßnahme, maximal werden 30 % der Anschaffungskosten gefördert. Umfassende Maßnahmen, wie z. B. ganze Fuhrparkumstellungen, müssen auch hier vor der Umsetzung beantragt werden.

ELER-Kofinanzierung

Projekte, welche die ELER-Auswahlkriterien erfüllen, können mit EU-Mitteln über die Förderung aus dem Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) kofinanziert werden. Vorteile für (Geh- und) Radinfrastrukturprojekte sind so höhere Fördersätze von bis zu 50 % und die Unabhängigkeit der Förderungshöhe von den erzielten Emissionseinsparungen. Voraussetzungskriterien sind u. a. die Umsetzung im ländlichen Raum – Städte bis zu max. 30.000 EW bzw. eine Bevölkerungsdichte unter 150 EW/km² – und eine Gesamtinvestitionssumme von weniger als 2,5 Mio. Euro.

Förderbedingungen

Für alle klimaaktiv mobil-Förderungen gilt: Die Kombination mit Landesförderungen ist möglich, und mit Zuschüssen aus dem Kommunalen Investitionsprogramm 2020 (KIG 2020) kann der Eigenmittelanteil der Kommunen (normalerweise 25 %, bei Radschnellverbindungen 15 %) nochmals reduziert werden.



Beide Fotos zeigen ein erfolgreiches Umsetzungsbeispiel eines gemeindeübergreifenden Geh- und Radweges mit ELER-Kofinanzierung.

Fördereinreichungen sind in Abhängigkeit des zur Verfügung stehenden Budgets noch bis 28. 2. 2022, 12 Uhr, möglich (Ausnahme: E-Mobilitätsoffensive – 31. 3. 2022).

Gefördert werden immer Netto-Kosten und die Antragstellung erfolgt, mit Ausnahme gewisser Einzelmaßnahmen aus der E-Mobilitätsoffensive und „Nachrüstung Fahrradparken“, VOR der Umsetzung der Maßnahmen. Extern erbrachte immaterielle Vorleistungen (wie z. B. Planungskosten) sind dabei auch mit bis zu 10 % der förderungsfähigen (materiellen) Investitionskosten förderbar.

Die Kombination von Maßnahmen, Umsetzung bewusstseinsbildender Maßnahmen und die Einbeziehung weiterer Handelnder ist dabei erwünscht und zwei dieser drei Punkte müssen für die Er-

reichung der maximalen Förderhöhe umgesetzt werden (Ausnahme Pauschalförderungen und Fußverkehr).

Dieser Artikel gibt einen generellen Überblick über die klimaaktiv mobil-Förderungsmöglichkeiten und hat keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Wenn auch Sie in Ihrer Stadt oder Gemeinde ein oder mehrere umweltfreundliche Mobilitätsprojekte umsetzen wollen, nehmen Sie das Angebot des klimaaktiv mobil-Beratungsprogramms „Innovative klimafreundliche Mobilität für Regionen, Städte und Gemeinden“ wahr!

Die Kolleg:innen beraten Sie gerne via Telefon unter 07612/70 911, via Mail an mobiltaetsmanagement@komobile.at sowie auf www.komobile.at.



Italianità durch die Kamera

Der europaweite Trend geht zur Mediterranisierung der Innenstädte – per Videoüberwachung nach italienischem Vorbild.

Georg Renöckl, freier Journalist

Weihnachtskorso“ hieß die erste temporäre Fußgängerzone am Wiener Graben. Sie wurde 1971 eingerichtet, also vor genau fünfzig Jahren. Dass Verkehrsberuhigung mehr Lebensqualität bedeutet und die lokale Wirtschaft stärkt, hat sich seitdem herumgesprochen. Verkehrspolitische Nachhutgefechte werden zwar da und dort noch mit erstaunlicher Verbissenheit geführt – man denke etwa an das Gezerre um die Mariahilfer Straße in Wien –, doch viele Städte sind in ihren Überlegungen längst einen Schritt weiter. Auch dort, wo die großflächige Einrichtung von Fußgänger- oder Begegnungszonen nicht möglich ist, will man Lärm, Stress und Abgase reduzieren. Weitgehende Zufahrtsbeschränkungen sollen den Kfz-Verkehr aus den Innenstädten verbannen und dort Raum für entspanntes Flanieren schaffen. Was theoretisch den meisten einleuchtet, ist praktisch jedoch oft schwer umsetzbar. Das zeigt nicht zuletzt das Scheitern einer solchen Regelung für die Wiener Innenstadt im Jahr 2020: Komplizierte Ausnahmeregelungen, rechtliche Unklarheiten und nicht zuletzt die Frage der Überwachung können zu kaum überwindbaren Hürden werden.

Physische Barrieren in Salzburg

Auf massive Hürden anderer Art setzt daher seit über einem Jahrzehnt die Stadt Salzburg: Versenkbare Poller verhindern dort seit 2010 unbefugte Zu- und Durchfahrten. Geplant hatte man im Jahr 2006 eigentlich die Überwachung der Altstadt per Video. Dieses Vorhaben scheiterte jedoch aus mehreren Gründen. So gilt etwa in Deutschland nur eine Aufnahme von

vorne als Beweis für einen Regelverstoß, während in den meisten anderen Ländern die Aufnahme des Fahrzeugs von hinten genügt. Auch die Verfolgung von Verkehrssünder:innen war in den unterschiedlichen EU-Mitgliedstaaten zum damaligen Zeitpunkt noch nicht grenzüberschreitend möglich. Man befürchtete, durch ein automatisiertes Scannen von Kennzeichen würden vor allem Inländer:innen zur Kasse gebeten, während Tourist:innen die Strafen folgenlos ignorieren könnten. In erster Linie scheiterte das Projekt jedoch an datenschutzrechtlichen Bedenken, da die Videoüberwachung durch Gemeinden eine Rechtsgrundlage in der StVO benötigen würde. Auf Basis der aktuellen Rechtslage war und ist die Umsetzung des videobasierten Systems in Salzburg und allen anderen österreichischen Städten nicht möglich. Aus diesen Gründen erfolgte auch 2007 ein ablehnender Bescheid der damaligen Datenschutzkommission.

Der Pollerbeauftragte der Stadt Salzburg, Christian Morgner, hat sich mit dieser Entscheidung im Nachhinein angefreundet: „Videoüberwachung verhindert keine Zufahrt, der Poller schon“, lautet sein Argument. Trotz 3.000 Ausnahmegenehmigungen für Innenstadtbewohner:innen wurde der Kfz-Verkehr um etwa 35 Prozent verringert.

Südtiroler Erfolgsbilanz

Mit ganz anderen Zahlen kann Ivan Moroder aufwarten, der das Verkehrsamt der Südtiroler Landeshauptstadt Bozen leitet: Dort wurde der Verkehr in der historischen Innenstadt im Vergleich zum Jahr 2014 um 95 Prozent reduziert – mithilfe von Videokameras. Poller waren, da

sie mit dem Stadtbildschutz unvereinbar und im Betrieb umständlich und teuer sind, keine Option.

Die auch in Bozen angewandte Form der Verkehrsüberwachung ist in ganz Italien üblich. Jede italienische Stadt hat die Möglichkeit, „Zonen mit eingeschränktem Verkehr“ („zone a traffico limitato“) einzuführen und deren Einhaltung automatisiert zu kontrollieren. Dabei werden die Nummerntafeln einfahrender Fahrzeuge von Kameras gescannt und mit einer Datenbank, in der die Berechtigungen gespeichert sind, abgeglichen. Falls keine Einfahrtsgenehmigung vorliegt, wird eine Geldstrafe von mindestens 80 Euro zugestellt. Probleme mit deren Eintreibung im Ausland gebe es dank mittlerweile implementierter entsprechender bilateraler Abkommen keine.

Doch die Einnahmen standen bei der Entscheidung für eine automatisierte Überwachung der Bozner Innenstadt ohnehin nicht im Vordergrund, betont der Verkehrsamtsdirektor. Wesentlich wichtiger sei der Sicherheitsaspekt gewesen. In den engen Gassen der mittelalterlichen Altstadt gebe es schlicht und einfach zu wenig Platz für ein gefahrloses Nebeneinander von Fußgänger:innen und motorisiertem Verkehr. Dazu erwartete sich die Stadtregierung eine Aufwertung der Innenstadt. Man nahm sich Zeit für die Überzeugungsarbeit: Fünfunddreißig Sitzungen mit Interessensvertreter:innen und Bewohner:innen wurden abgehalten, um sie auf die neue Situation vorzubereiten und Bedenken auszuräumen. Danach folgte eine zweimonatige Testphase, in der Mahnungen statt Strafen verschickt wurden. Das Resultat: „Die Zufriedenheit ist sehr hoch.“ Niemand könne sich heute

vorstellen, die Maßnahmen wieder zurückzunehmen. Ganz im Gegenteil: Nach den sieben Jahren, in denen das System nun im Einsatz ist, wird es demnächst runderneuert – und nachgeschärft: „Wir streichen eine Reihe von Sondergenehmigungen. Lieferant:innen werden künftig mit Cargobikes in die Innenstadt fahren und nicht mehr mit dem Auto.“ Natürlich werde bei solchen Maßnahmen die Wirtschaft an Bord geholt – wenn sie nicht ohnehin schon längst den Kurs mitbestimmt: „Die Wirtschaft hat von Anfang an Druck in diese Richtung gemacht“, erklärt Moroder. Schließlich profitiere sie von der Aufwertung der Innenstadt ganz besonders. Die massive Reduktion des Kfz-Verkehrs ließ Handel, Cafés und Restaurants in Bozen aufblühen und die Einzelhändler:innen außerhalb der verkehrsbeschränkten Zone fordern bereits deren Ausdehnung auf weitere Bereiche der Stadt.

Österreichs Städte für Umstellung

Ähnliches erwartet sich Städtebund-Generalsekretär Thomas Weninger für Österreich, sollte der Gesetzgeber die automatisierte Kontrolle verkehrsberuhigter Zonen auch hierzulande ermöglichen. Für Weninger handelt es sich dabei schlicht um den heutigen State of the Art der Verkehrsberuhigung. Das Bewusstsein für die Notwendigkeit, Fußgänger:innen und Radfahrer:innen mehr Platz zur Verfügung zu stellen, sei bei Anrainer:innen und Wirtschaftstreibenden in den letzten Jahren kontinuierlich gewachsen. So unterstützt auch die Wiener Wirtschaftskammer, die Konzepten wie der Begegnungszone vor wenigen Jahren noch ablehnend gegenüberstand, mittlerweile die fußgängerfreundlichere Stadtgestaltung. Grund für den Sinneswandel sind volkswirtschaftliche Analysen, die den Nutzen der Maßnahmen nachdrücklich bestätigen. WKW-Standortanwalt Alexander Biach schlägt nun sogar eine jährliche „Grätzelmillion“ zur Umgestaltung des Straßenraums und Belebung der Erdgeschoßzonen vor. Die Zukunft der Innenstädte sei ihre Mediterranisierung. Ein Schritt in diese Richtung ist für viele österreichische Städte von Feldkirch bis



Belebte Innenstadt in Pisa durch Zonen-Zufahrtsmanagement

Wien die Verkehrsüberwachung nach italienischem Vorbild, wie eine Umfrage des Österreichischen Städtebunds im Juni 2021 ergeben hat. Auch die Bereitschaft, an einem Pilotversuch teilzunehmen, ist hoch.

Leonore Gewessler ist nach Alois Stöger und Norbert Hofer bereits die dritte zuständige Ministerin, an die der Städtebund einen konkreten Vorschlag für eine entsprechende Änderung der StVO übermittelt hat. Thomas Weninger zeigt sich angesichts des konstruktiven Gesprächsklimas optimistisch.

Europatrend zur automatisierten Kontrolle

Mittlerweile geht der Trend in ganz Europa in Richtung videoüberwachter Zufahrtsbeschränkungen – wenngleich sich die Gründe dafür bei näherer Betrachtung unterscheiden. Den österreichischen Städten geht es in erster Linie um eine Erhöhung der Verkehrssicherheit. Leider gibt es derzeit noch viel zu viele Unfälle mit Personenschaden in Bereichen, die eigentlich vom Kfz-Verkehr ausgenommen sind. Es wird davon ausgegangen, dass eine entsprechende auto-

matisierte Überwachung eine prohibitive Wirkung entfalten und zur Steigerung der Verkehrssicherheit beitragen könnte.

Die Gründe aktueller Umsetzungen von automatisiertem Zonen-Zufahrtsmanagement liegen aktuell vor allem im Umweltbereich: 2020 haben belgische und niederländische Städte wie Gent, Antwerpen, Brüssel, Utrecht, Amsterdam und Den Haag videoüberwachte Umweltzonen eingeführt. Anfang 2021 hat auch die deutsche Bundesregierung einen Gesetzesentwurf vorgelegt, der das automatisierte Scannen von Kennzeichen im öffentlichen Raum ermöglicht.

In einem weiteren Schritt kann dies der besseren Überwachung von Umweltzonen dienen. Auch Frankreich rüstet nach: Die dortigen „emissionsarmen Zonen“ bekommen noch im Lauf des Jahres 2021 Video-Überwachungssysteme, den Anfang macht Paris. Der Rundblick bestätigt Thomas Weningers Befund: „Die Städte benötigen Instrumente wie das automatisierte Zonen-Zufahrtsmanagement, um aus der autogerechten Stadt unserer Eltern die menschengerechte Stadt unserer Kinder und Kindeskiner zu machen.“





Von Städten für Städte

Das Städtenetzwerk CIVINET Deutscher Sprachraum ist Botschafter der europäischen CIVITAS-Initiative. Es fördert den Wissensaustausch zu aktuellen Mobilitätsthemen und richtet sich primär an Vertreter:innen von Städten im deutschsprachigen Raum.

Julia Zientek, Stadt Graz, Stadtbaudirektion, EU-Referat

Städte in Europa stehen vor ähnlichen Herausforderungen. Der Klimawandel erfordert eine rasche Transformation der urbanen Mobilität hin zu emissionsreduzierten Verkehr. Das Ziel der Klimaneutralität wird sowohl auf europäischer als auch nationaler Ebene verfolgt. Doch wie soll dieser Wandel in Städten erfolgreich gelingen? Umfassende Maßnahmen sind notwendig, um Veränderungen in unsere Städte zu bringen und diese „klimafit“ zu machen. Das CIVITAS-Netzwerk für den deutschen Sprachraum (kurz CIVINET Deutscher Sprachraum) setzt genau hier an und

möchte ganz nach dem Motto „von Städten für Städte“ den Austausch zu erprobten und funktionierenden Mobilitätsmaßnahmen fördern. Das Netzwerk bietet einen Rahmen, damit Städte voneinander lernen können. Es übersetzt aktuelle Mobilitätsthemen von der europäischen auf die lokale Ebene. Dabei ist das Wort Übersetzung nicht nur sinngemäß, sondern auch wortwörtlich gemeint. Alle Veranstaltungen und Events des Netzwerkes werden in deutscher Sprache angeboten. Das CIVINET Deutscher Sprachraum umfasst derzeit über 30 Mitglieder aus Deutschland und Österreich. Vertreten sind Städte

und stadtnahe Unternehmen, Städtebünde und Forschungseinrichtungen sowie sonstige mit Mobilitätsaufgaben betraute Organisationen. Alle Mitglieder haben gemein, dass sie sich für eine zukunftsfähige Mobilität in Städten einsetzen.

Was stand auf der Agenda?

Gemeinsam mit unseren Mitgliedern haben wir im Jahr 2021 ein buntes, interaktives Programm für den Austausch zwischen städtischen Akteur:innen geschaffen. Die Durchführung der Veranstaltungen wurde aus Mitteln des Projektes CIVITAS ELEVATE¹ unterstützt. Im

Coronajahr 2021 fanden mehrere virtuelle Veranstaltungen wie Webinare und Online-Stammtische zu unterschiedlichen Mobilitätsthemen statt.

Kleinteilige, innovative Lösungen wurden ebenso behandelt wie Dauerbrenner der Mobilitätsplanung. Im Mai 2021 fand ein Stammtisch statt, bei dem sich die Netzwerkmitglieder über neue Bike-Abomodelle austauschten. Vertreter:innen des Branchenführers wie swapfiets sowie des österreichischen Start-ups EDDI Bike nahmen an der Diskussionsrunde teil. In Kooperation mit den Netzwerkmitgliedern Deutsches Institut für Urbanistik (difu) und Österreichischer Städtebund wurden zwei Webinare zur Planung und Umsetzung von Parkraummanagement durchgeführt, die großen Anklang fanden. Behandelt wurden Fragen zur Parkraumbewirtschaftung, zur Errichtung von Sammelgaragen, der Umnutzung von Pkw-Stellplätzen in Radabstellanlagen,

der Rolle der Bürger:innenbeteiligung und vieles mehr.

Wie geht es nächstes Jahr weiter?

Auch für das kommende Jahr 2022 sind Veranstaltungen zu städtischen Mobilitätsthemen geplant. Um den Netzwerkmitgliedern die Möglichkeit zu bieten, neue Konzepte und Lösungen anderer Städte hautnah kennenzulernen, sind vor allem Präsenzveranstaltungen vor Ort geplant – Workshops, Seminare und Exkursionen. Das genaue Programm finden Sie unter: <https://civitas.eu/civinet/civinet-deutscher-sprachraum>.

Möchten Sie gerne am Laufenden bleiben? Dann abonnieren Sie unseren Newsletter: <https://bit.ly/3HlbZ53>

Das Projekt CIVITAS ELEVATE wird aus Mitteln der Europäischen Union (Horizon 2020 research and innovation programme) gefördert.



Möchten auch Sie mit Ihrer Stadt oder Organisation ein Teil des Netzwerkes werden? Hier finden Sie weitere Informationen zu aktuellen Mitgliedern und zur Aufnahme in das Netzwerk: <https://civitas.eu/civinet/civinet-deutscher-sprachraum#members>

KONTAKT

CIVITAS Netzwerk für den deutschsprachigen Raum

Christian Nußmüller
Stadt Graz, Stadtbaudirektion,
EU-Referat
europa@stadt.graz.at

SONDERHOF

Ihr Installateur der Sanitär- und Heizungstechnik seit 1918

Die 1. Adresse für Bad & Heizung

Badplanungen • Bäder • Heizungen • Solar • Wärmepumpen

1a
Installateur

Carsharing als soziales und ökologisches Mobilitätsangebot

Der Dachverband carsharing Österreich macht rund 100 E-Fahrzeuge via Roaming einfach zugänglich.

Renate Brandner-Weiß, carsharing Österreich

Stationsbezogenes Carsharing ist generell, aber besonders in Städten eine klimaschonende und platz-

GRÜNDUNGS-PARTNER:INNEN

- fahrvergnügen.at
- FAMILY OF POWER
SCE mbH
- Energiegenossenschaft
Donau-Böhmerwald eGen
- ÖKOENERGIE Beteiligungs
GmbH
- TRE Thayaland GmbH
- Verein U.WE Mobil
- Bürgerenergie Traunviertler
Alpenvorland eGen
- Energiebezirk Freistadt
- Ever-Green E-Car-Sharing

KONTAKT

carsharing Österreich
Matthias Zawichowski:
0676 750 90 22
Renate Brandner-Weiß:
0664 436 53 93
info@carsharing-oesterreich.at
www.carsharing-oesterreich.at

sparende Mobilitätsdienstleistung als Teil eines möglichst umweltfreundlichen Mobilitätsmix (Modal Split) im Verkehr. Durch den Einsatz eines E-Autos gelingt ein zusätzlicher Effizienzsprung mit einer Energieeinsparung von rund 70 %. Damit sind E-Carsharing-Betreiber für Städte wichtige Partner im Bereich klimafreundliche Mobilität.

Österreich-weites Angebot

Egal ob berufliche oder private Fahrten – durch solch ein Angebot wird der Strauß an nachhaltigen Mobilitäts-Möglichkeiten sinnvoll erweitert. Durch die Teilnahme weiterer E-Carsharing-Anbieter wird das Angebot verdichtet. Ziel ist ein flächendeckendes österreichweites Angebot zu ermöglichen, sodass immer mehr Menschen Nutzen und Mehrwert erkennen und auf eine nachhaltige, sanfte, einfache und umweltschonende Mobilität umsteigen.

Der Verein carsharing Österreich wurde im Juli 2020 gegründet und hat es im ersten Jahr geschafft, Roaming in vier Bundesländern und damit für rund 100 Fahrzeuge zu realisieren. Die Plattform ist für die Integration weiterer Betreiber und Schnittstellen offen. Aktuell wird an der Einbindung von Betreibern aus den anderen Bundesländern gearbeitet. „carsharing Österreich“ setzt mit seiner neuartigen Plattform auf die Vernetzung unterschiedlicher Carsharing-Angebote und macht Carsharing einfach zugänglich.



Der innovative Ansatz besteht darin, dass es im Bereich E-Carsharing für die Nutzer:innen das sogenannte „One Face to the Customer“ gibt.

Nutzer:innen registrieren sich einmalig bei ihrem E-Carsharing-Anbieter und können alle anderen E-Carsharing-Fahrzeuge, die im System mit dabei sind, österreichweit nutzen. Sie bekommen auch monatlich nur eine Rechnung gestellt, welche die betriebsübergreifenden E-Carsharing-Nutzungen bei anderen Betreibern auf Basis eines einheitlichen, österreichweit gültigen Roaming-Tarifs inkludiert.

500 KFZ ersetzt

Das E-Carsharing-Angebot bietet Möglichkeiten, E-Mobilität einfach und preis-

wert zu erfahren. Durch die Vernetzung der Carsharing-Angebote können die Nutzer:innen überall mobil sein. Es kann jeder E-Carsharing-Anbieter mitmachen. Der soziale Mehrwert ergibt sich aus dem zusätzlichen individuellen Mobilitätsangebot für Menschen, die sich kein Auto leisten können. Das E-Carsharing schließt einen Teil der Lücke zwischen ÖV und MIV und wirkt gegen Mobilitätsarmut im ländlichen Raum. Es eröffnet damit Menschen privat und beruflich neue Optionen.

Insgesamt betreiben die inzwischen 11 teilnehmenden Betriebe in 4 Bundesländern rund 100 E-Carsharing-Fahrzeuge. Geschätzt werden damit rund 500 private Fahrzeuge ersetzt (Indikatoren gemäß VCÖ-Factsheet <https://bit.ly/3qQnKL4>).

Die Herstellung eines Autos verursacht laut Umweltbundesamt schon für einen Kompakt-Pkw mehr als 8,5 Tonnen CO₂ und geht bis zu 12 Tonnen für Modelle der Oberklasse (Quelle: Ökobilanz von Personenkraftwagen, Wien 2021, <https://bit.ly/3oGYqnX>).

Die meist langjährig aktiven E-Carsharing-Betreiber können gemeinsam eine Fülle an Erfahrungen und Erkenntnissen vorweisen.

Kurz zusammengefasst wurden bisher 5,2 Millionen emissionsfreie Kilometer von den Carsharing-Nutzer:innen der CSÖ-Partnerbetriebe zurückgelegt und damit eine Einsparung von rund 1 Million Kilogramm an Treibhausgasen bzw. rund 340.000 Liter fossilem Treibstoff erzielt. 

Digitalisierung in der Mobilität

Der Verein carsharing Österreich ist Gesamtsieger des 30. VCÖ-Mobilitätspreises Österreich und zudem Gewinner der Kategorie „DIGITALISIERUNG IN DER MOBILITÄT – MOBILITY AS A SERVICE UND SHARING“.

„carsharing Österreich betreibt wichtige Vernetzungsarbeit, die Carsharing für Alltag und Urlaub attraktiver und zugänglicher gestaltet“, gratuliert VCÖ-Geschäftsführer Willi Nowak.

„carsharing Österreich“ (CSÖ), das als Interessensvertretung für Carsharing in Österreich im Juli 2020 gegründet wurde, arbeitet für ein österreichweites plattformunabhängiges Roaming-Projekt, sprich das betriebsübergreifende Teilen der Fahrzeuge. Das wurde gemeinsam vorbereitet und mit 1. Juli 2021 in einem ersten Schritt realisiert. Mit diesem Projekt wurde die Plattform carsharing Österreich Gesamtsieger und Gewinner der Kategorie „DIGITALISIERUNG IN DER MOBILITÄT – MOBILITY AS A SERVICE UND SHARING“ beim VCÖ-Mobilitätspreis 2021.

VCÖ-Mobilitätspreis

Der VCÖ-Mobilitätspreis, der heuer zum 30. Mal verliehen wurde, stand unter dem Motto „Aufbruch in der Mobilität“. „Der Verkehr steht am Beginn der größten Veränderungen seit der Massensorientierung. Es sind mehrere Transformationsprozesse, die gleichzeitig



Preisverleihung durch Ministerin Leonore Gewessler und Vorstandsdirektor Andreas Matthä von der ÖBB

laufen und einander verstärken, wie zunehmende E-Mobilität im Rahmen der Energiewende, Digitalisierung, Sharing, verstärkte Multimodalität und die globale Anstrengung, Mobilität und Gütertransport auf Klimakurs zu bringen“, erklärte VCÖ-Geschäftsführer Willi Nowak. Der VCÖ-Mobilitätspreis wird in Kooperation mit dem Klimaschutzministerium und den ÖBB durchgeführt. Klimaschutz-

ministerin Leonore Gewessler: „Jedes Jahr zeichnet der VCÖ-Mobilitätspreis tolle Projekte aus und holt damit Ideen vor den Vorhang, die vorzeigen, welche Vorteile klimafreundliche Mobilität für uns alle bringt. Mehr Klimaschutz im Verkehr bedeutet mehr Lebensqualität für uns Menschen.“

Infos: www.vcoe.at/mobilitaetspreis

Digitale Parkraum- bewirtschaftung

Mit der Digitalisierung steht das Thema Parken vor neuen Chancen,
aber auch vor neuen Herausforderungen.

Julia E. Düh und Tomislav Pilic, AustriaTech

Unter Digitalisierung darf kein einzelnes Produkt verstanden werden, welches das Parkverhalten ändert, vielmehr bietet sich die Möglichkeit, digitale Dienste und Lösungen entlang der Prozesskette des Parkens sinnvoll zu verknüpfen. Angefangen bei der Bereitstellung von Stellflächen über das Finden, Anfahren und Abstellen von

Fahrzeugen bis hin zur Zahlungsabwicklung. Digitalisierung ist dabei ein Schlüssel für das Einleiten der Verkehrswende. Denn neben neuen Antriebskonzepten für Fahrzeuge basiert eine Verkehrswende auch auf neuen, digital vernetzten Mobilitätskonzepten, bei denen der urbane Individualverkehr auf nachhaltige und flächenschonende Weise abgewickelt und bei Bedarf mit alternativen Verkehrsmitteln verknüpft oder ersetzt werden kann. Diese Entwicklungen können durch digitales Parkraummanagement unterstützt werden.

Nachhaltige Mobilitätskonzepte

Für Städte ergeben sich durch die Digitalisierung neue Chancen, aber auch neue Aufgaben und Verpflichtungen. In puncto Flächen- und Informationsbereitstellung werden aktuell On- und Off-Street-Segmente mit Markierungen und Beschilderungen versehen. Künftig können Städte das gesamte Parkangebot digital erfassen und so in den Planungen besser berücksichtigen. Zahlreiche Städte sind bereits höchst aktiv und wickeln administrative Prozesse und die Datenvorhaltung digital ab. Ziel ist es, Informationen zur räumlichen Verortung von Parkplätzen, zu Parkzeiten, Parkdauer oder Beschränkungen harmonisiert bereitzustellen und damit auch verlässliche und aktuelle Informationen für Verkehrsteilnehmer:innen – sowohl für regionale als auch überregionale Reiseinformationsdienste. Mit der europäischen Empfehlung, Informationen über verfügbare Parkflächen,

Parkdauer und Parkgebühren im DATEX-II-Format Drittanbieter:innen bereitzustellen, unterstreicht die Europäische Kommission die Bedeutung von Parkraumdaten als wichtigen Bestandteil von nachhaltigen Mobilitätskonzepten.

Parken via App

Durch den Einsatz von digitalen Diensten öffnen sich für Städte neue Perspektiven. Aktuell kann die Parkgebühr neben einzelner Applikationen für Smartphones größtenteils mittels Parkschein und über Kassenautomaten entrichtet werden. In Zukunft werden hier digitale, kontakt- und bargeldlose Lösungen an Bedeutung gewinnen. Dafür bilden standardkonform erfasste Daten die Basis für nachhaltige und flexible Dienste der Städte im Bereich der Parkraumbewirtschaftung. Dies stärkt Städte und Kommunen in der unabhängigen Wahl von Service-Angeboten und Lösungen von externen Dienst-anbieter:innen und vermeidet Insel-lösungen. Darüber hinaus unterstützt die harmonisierte Datenbereitstellung durch die öffentliche Hand, sodass verfügbare Daten allen externen Dienst-anbieter:innen diskriminierungsfrei unter gleichen Konditionen angeboten werden können.

Parkraumkontrolle

Ein weiterer wesentlicher Aspekt ist die Parkraumkontrolle, welche aktuell zeit- und personalintensiv von den Städten abgewickelt wird. Digitale Dienste können in Zukunft eine manuelle Kontrolle stark vereinfachen. Auch hier trägt die Verein-



heitlichung von bestehenden Datenformaten dazu bei, dass Dienste zur Kontrolle von Parkgebühren oder Bezahlung reibungsfrei zusammenarbeiten können. Die genannten Optimierungen, die durch die Digitalisierung möglich sind, können Städten dabei helfen, den Parkraum effizienter zu nützen und zu verwalten. Sie bringen jedoch auch enorme Datenmengen mit sich: beispielsweise Daten zur Kapazität und Nutzung der Stellplätze sowie Zahlungsdaten. Daten ermöglichen es Städten, Analysen und Auswertungen zu machen sowie Anpassungen und Optimierungen für das Parkraummanagement abzuleiten. Diese Anforderungen gilt es in Zukunft ebenfalls zu berücksichtigen.

Pilotvorhaben – wer ist dabei?

Derzeit läuft ein Pilotvorhaben für digitale Parkraumbewirtschaftung (Q3 2021-Q2 2022), welches von der AustriaTech entwickelt und gemeinsam mit dem

Österreichischen Städtebund umgesetzt werden soll. Das Ziel ist, Städte und Kommunen beim Digitalisieren bestehender Kurzparkzonen und in der Bereitstellung der Daten im entsprechenden DATEX-II-Format zu unterstützen. Das dafür eingesetzte Digitalisierungstool wird im Rahmen des EU-Projekts UVAR Box entwickelt und als Open-Source-Lösung verfügbar sein. Damit können statische und dynamische Daten entsprechend des standardisierten Datenformats DATEX II abgebildet werden. Die erhobenen Daten bleiben dabei im Eigentum der Städte und werden als Open Data veröffentlicht. Hierdurch können Dienstleister die benötigten Informationen in einem einheitlichen Format diskriminierungsfrei beziehen.

Bei Interesse an einer Teilnahme an diesem Pilotvorhaben sind Städte und Gemeinden herzlich eingeladen, die unter Kontakt genannten Ansprechpersonen zu kontaktieren. 

KONTAKT

AustriaTech

Julia Düh:

julia.dueh@austriatech.at

Österreichischer Städtebund

Stephanie Schwer: stephanie.schwer@staedtebund.gv.at

schwer@staedtebund.gv.at

ELmotion 2022

Fachkongress
26. - 27.01.
2022
Wien

Auf dem Elektromobilitäts-Fachkongress
EL-MOTION 2022 wird der
EL-MO Award verliehen.



Anwenderorientierte E-Mobilität für
KMU und kommunale Betriebe in Österreich



Weitere Informationen und Anmeldungen unter
www.elmotion.at



Betriebliche E-Bike-Flotten

Niclas Schubert, Geschäftsführer movelo, erklärt im Gespräch mit der ÖGZ, worauf Kommunen bei der Auswahl der Mobilitätslösungen achten sollten.

Nachhaltige Mobilität rückt für kommunale Verwaltungsorgane zunehmend in den Fokus. Anfallende Dienstwege treten hier meist in großer Häufigkeit auf und bestehen zu einem großen Teil aus Kurzstrecken innerhalb des Stadt- oder Gemeindegebiets. Diese Dienstwege nicht nur effizient, sondern auch emissionsfrei zu bewältigen, ist im Sinne der Kommunen

und hat für Magistrate, Ämter und sonstige Verwaltungsstellen hohe Priorität.

ÖGZ: Klimaschutz ist derzeit in aller Munde. An der praktischen Umsetzung hapert es oft aber noch ...

Schubert: Das ist der springende Punkt. Wir brauchen nachhaltige Mobilitätslösungen, die nicht nur auf dem Papier

gut aussehen. Sie müssen auch einen praktischen Nutzen haben, müssen effizient und leistungsfähig sein. Denn solche Lösungen etablieren sich am schnellsten und werden am besten angenommen.

Mobilitätslösungen wie das E-Bike?

Ob es nun um E-Bikes, E-Autos oder andere nachhaltige Fortbewegungsmittel

geht – wichtig ist vor allem, maßgeschneiderte Lösungen für die jeweilige Situation zu finden. Auf Kurzstrecken in der Stadt sind E-Bikes nachweislich die schnellsten Fortbewegungsmittel¹. Fallen viele solcher Strecken an, ist das E-Bike logischerweise eine gute Wahl. Das sehen wir auch bei vielen movelo-Kund:innen aus dem kommunalen Sektor, wie dem Magistrat Linz oder dem Bezirksamt Berlin Mitte.

Wie wähle ich als Gemeinde- oder Stadtverwaltung die richtige Mobilitätslösung aus?

Am wichtigsten ist es, ein Konzept zu finden, das genau auf die eigenen Anforderungen und Bedürfnisse zugeschnitten ist. Dabei gilt es einige Fragen zu klären: Will ich die gesamte Belegschaft mit Fahrzeugen ausstatten oder einen Fuhrpark zur gemeinsamen Nutzung einrichten? Will ich eine smarte Lösung mit Software und App? Will ich die Fahr-

zeuge branden lassen? Man sollte nach einer flexiblen Lösung Ausschau halten, die in diesen Belangen den nötigen Spielraum bietet – und die im besten Fall auch noch gefördert wird.

Wie sieht es mit Mobilitäts-Förderungen in Österreich aus?

Glücklicherweise sind immer mehr dieser Förderungen auch in Österreich verfügbar – für E-Bikes etwa seit 2020. Das Klimaschutzministerium unterstützt die Anschaffung von Elektrofahrrädern durch Betriebe, Gemeinden und Vereine ab einer Stückzahl von fünf Rädern.² Durch staatliche Zuschüsse und Mobilitätsdienstleister mit attraktiven Konzepten, die ihr Angebot an die Förderlandschaft anpassen, kommt Bewegung in den Klimaschutz!



NICLAS SCHUBERT

ist Mitbegründer des Mobilitätsdienstleisters movelo, der in Form von Corporate-E-Bike-Abos Elektrofahrrad-Flotten vermietet.

¹ www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/radverkehr#gtgt-schnell

² Erhöhte Förderungen für (Elektro-)Transporträder und E-Bikes ab sofort abholbar, klimaaktiv



Der VCÖ denkt als eine auf Verkehr spezialisierte Umweltorganisation voraus für eine sozial gerechte, effiziente und ökologisch verträgliche Mobilität. Die VCÖ-Schriften zeigen für die Verkehrsprobleme der Gegenwart Lösungen mit Zukunft auf.



Die VCÖ-Publikation „Verkehrswende – Good Practice aus anderen Ländern“ stellt erfolgreiche Maßnahmen aus unterschiedlichen Staaten und Städten für eine klimaverträglichere Mobilität vor.

Jetzt ein kostenloses Exemplar anfordern

- Als PDF **kostenlos** zum Download auf www.vcoe.at
- Printausgabe **kostenlos** anfordern an service@vcoe.at

VCÖ-Medienpaket bis Ende 2022 kostenlos für Sie

Mit dem VCÖ-Medienpaket erhalten Sie bis Ende 2022 alle VCÖ-Medien per Post und E-Mail zugesendet – keine Kündigung nötig.

➤ Jetzt kostenlos bestellen per E-Mail an service@vcoe.at

Bestehende Abonnements ausgenommen.
www.staedtebund.gv.at





Essen ist kein Abfall!

Die Umweltschutzabteilung der Stadt Wien arbeitet daran, dass wertvolle Lebensmittel nicht im Mistkübel landen.

► Die braune Banane, der abgelaufene Topfen, das wieder einmal zu große Schnitzel im Gasthaus: In Österreich landet jährlich knapp eine Million Tonnen wertvoller Lebensmittel im Müll. Die Stadt kämpft dagegen an. An vorderster Front steht Ulrike Stocker von der Wiener Umweltschutzabteilung, die das Programm Öko-Event koordiniert. Sie ist im Bereich Nachhaltige Entwicklung für die Lebensmittelabfallvermeidung zuständig. „Wir haben zahlreiche Projekte, die darauf abzielen, mit Lebensmitteln achtsam umzugehen“, weiß Stocker. Dazu zählt auch die GenussBox. Das ist ein flüssigkeitsdichter Papierbehälter, in den sich die übrig gebliebenen Essensreste praktisch einpacken lassen. Die Wiener Gastro-Betriebe können die GenussBox bereits kostenlos anfordern.

Initiative „Wien isst G.U.T.“

Das G.U.T. steht für Gesund und genussvoll – Umwelt und klimafreundlich – Tierfair. Der Lebensmittellaktionsplan umfasst die gesamte Wertschöpfungskette: von der Produktion über die Beschaffung bis zur Ernährung. Dabei wird von der Wiener Umweltschutzabteilung zusammengefasst, wofür sich die Stadt Wien einsetzt. Alle Menschen in Wien können dazu beitragen, das Bewusstsein für den Wert von Lebensmitteln zu heben. Einfach mitmachen!

Infos

umweltschutz.wien.gv.at



Unter Kontrolle

► Nach dem „Anschluss“ Österreichs am 12. März 1938 wurden vom nationalsozialistischen Regime alle Kunstvereine zwangsweise aufgelöst. Die Schau „Auf Linie“ beleuchtet die Auswirkungen der NS-Kunstpolitik in Wien. Von rund 3.000 Künstler*innen haben sich die Mitgliederakten der NS-Reichskammer erhalten, die erstmalig im größeren Kontext beforscht wurden. Neue Quellen ermöglichen Einblicke in die politischen Machtstrukturen, Abläufe und Netzwerke. Bis 24. 4. 2022 läuft die Ausstellung im Wien Museum MUSA.

Infos

www.wienmuseum.at

Jüdisches Wien

► In den Dauerausstellungen dokumentiert das Jüdische Museum Wien das jüdische Leben vom Mittelalter bis in die Gegenwart in unserer Stadt. Jüdische Stadtgeschichte mit globalen kultur- und sozialgeschichtlichen Themen steht im Fokus der diversen Wechselausstellungen. Zum Beispiel über den Fotografen Ouriel Morgensztern. Er hält das Leben mit seiner Kamera fest. Von der südfranzösischen Heimat über die Architektur Tel Avivs bis zur jüdischen Gemeinde von Wien. Zu sehen bis 27. 3. 2022 im Museum Dorotheergasse.

Infos

www.jmw.at



Ausstellung „Unsere Stadt“ im Jüdischen Museum Wien



Stadt Wien Podcast hat spannende Themen.

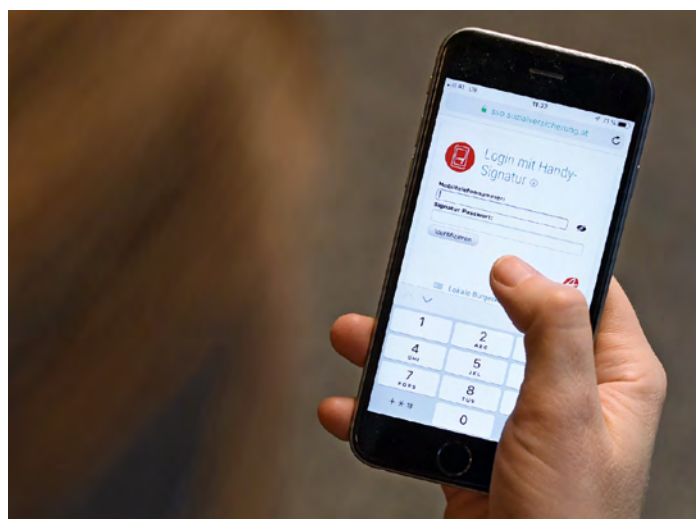
Stadt zum Anhören

► Die Stadt Wien bietet in ihrem Podcast interessante Infos zu aktuellen Themen. Dieser ist eine Ergänzung zu ihren multimedialen Angeboten. Der Podcast steht auf allen kostenlosen Plattformen wie „Apple Podcasts“, „Spotify“, „Deezer“ oder „Google Podcasts“ zur Verfügung. Er setzt auf Content mit Mehrwert, lässt Wiener*innen ungefiltert zu Wort kommen. Der Stadt Wien Podcast beleuchtete z. B. die Auswirkungen der Corona-Krise, das Leben von Frauen in Wien, Nachbarin Natur und aktuell Landwirtschaft und Großstadt.

► Gleich Reinhören!

Infos

wien.gv.at/podcast



Digitale Unterschrift

► Unzählige Amtswege können heute bereits online erledigt werden. Doch viele davon erfordern eine Unterschrift. Dafür gibt es die digitale Unterschrift – mit der Handy-Signatur. Diese ist kostenlos, dient als Nachweis der Identität und ist rechtsgültig. So können bestimmte Anträge jederzeit online erledigt oder persönliche Dokumente abgerufen werden, zum Beispiel der „Grüne Pass“. Ein Tipp: In den Wiener Corona-Teststraßen kann man nun auch einen persönlichen Aktivierungscode für die Handy-Signatur erhalten. Weitere Registrierungsstellen sind online aufgelistet.

Infos

digitales.wien.gv.at/handysignatur

Facility Management

Im Juni 2021 fanden in Wien am „Bildungscampus Christine Nöstlinger“ eine Sitzung des Fachausschusses „Facility Management“ und das 20. Plattformtreffen „Kommunales Facility Management“ statt.

Peter Kovacs, MA 34, FMA, FA Facility Management im ÖStb

Bei diesem Treffen, das auf Initiative von Roland Falk (LIMAG GmbH) und Peter Kovacs (MA 34 – Bau- und Gebäudemanagement) erfolgte, konnten neben diversen Vertreter:innen von FM-Organisationen österreichischer Städte und Gemeinden, auch Alexander Lesigang vom ÖStB sowie Doris Bele und Claudia Laubner von der Facility Management Austria (FMA) begrüßt werden.

Den Auftakt bildete eine Präsentation von Peter Kovacs über das „Campus Neubauprogramm der Stadt Wien – Erfahrungen in der Umsetzung und Ausblicke“, das als Lebenszyklus- und PPP-Modell umgesetzt wird. Im Anschluss berichtete Michael Czepl (MA 34) über die „Beschaffung der externen FM-Dienstleistungen im Bildungscampus Sonnwendviertel“ und Peter Kovacs über die „Neuheiten des Energiekonzeptes (Eisspeicher) beim Neubau des Kindergartens Kugelfangasse“.

Michael Habitzl (MA 34) stellte die „Umsetzung innovativer Energielösungen beim Neubau Bildungscampus Aspern Nord“ vor, wo durch die Bauteilaktivierung in Kombination mit Erdwärmenutzung ein angenehmes Raumklima in den Bildungsräumen sichergestellt wird. In weiteren Vorträgen berichtete Gerhard Kubik (MA 34) über „Planung, Errichtung und Betrieb des Bildungscampus Christine Nöstlinger“ sowie Timo Seyfried (Siemens Gebäudemanagement & -Services GmbH) über die „Herausforderungen für das FM und die Betriebsführung“ bei diesem PPP-Campusprojekt. Im Rahmen einer Objektbesichtigung konnten sich die Teilnehmer:innen von der beeindruckenden Architektur und den komplexen Auf-



Die Teilnehmer:innen des Plattformtreffens Kommunales Facility Management

gabenstellungen für das FM überzeugen. In dieser Bildungseinrichtung werden in 64 Bildungsräumen Kinder von null bis vierzehn Jahren ganztätig und ganzjährig betreut. In einer Präsentation stellten Peter Kovacs und Andreas Bremhorst (kuba – Karl und Bremhorst Architekten) die „Vorgaben und Erfahrungen beim BIM-Pilotprojekt Neubau Schule Dreyhausenstraße“ vor. Im Anschluss berichtete Peter Kovacs über die Entwicklungen im Kommunalen FM und die aktuellen Trends im FM sowie die Aktivitäten der Facility Management Austria (FMA). Den Abschluss des ersten Tages bildete eine Besichtigung und Vorführung im Planetarium Wien, wo Michael Feuchtinger den Teilnehmer:innen einen Blick in die beeindruckende Technik sowie in den projizierten Sternenhimmel ermöglichte. Neben den Vorträgen war wie immer auch der Erfahrungsaustausch ein wesentlicher Bestandteil des Treffens.

Weitere Bildungseinrichtungen

Am zweiten Tag wurde erst der „Bildungscampus Berresgasse“ besichtigt. In einer Führung stellte Lilli Pschill (PSLA Architekten) die von ihrem Architekturbüro geplante Bildungseinrichtung vor, die durch moderne Bildungsräume mit funktionaler Ausgestaltung und der architektonischen Erscheinung fasziniert. Im Anschluss daran wurde von Andrea Scheucher (MA 34) durch den in Fertigstellung befindlichen „Bildungscampus Aron Menczer“ geführt. In dieser Bildungseinrichtung, die sich durch eine hohe architektonische Qualität auszeichnet, wird seit September 2021 ein ganztätiger und ganzjähriger Bildungsbetrieb mit Kindergarten, Volksschule, Neuer Mittelschule und Musikschule ermöglicht. Das nächste Treffen des Fachausschusses bzw. der Plattform „Kommunales Facility Management“ wurde im Oktober 2021 abgehalten, ein Bericht darüber folgt in einer der nächsten Ausgaben.



Neuer Vorsitz im Verkehrsausschuss

St. Pölten's Vizebürgermeister Harald Ludwig übernimmt Vorsitz.

Alle reden von der ‚Mobilitäts-wende‘ – wir setzen sie um“, sagte Harald Ludwig, Vizebürgermeister von St. Pölten, anlässlich seiner Wahl zum Vorsitzenden des Fachausschusses für Verkehrsangelegenheiten des Österreichischen Städtebundes am 21. Oktober in St. Pölten.

„Die aktuelle Steuerreform macht den Städten zu schaffen. Mit dem Klimabonus wird Zersiedelung nicht gebremst, der Staat setzt völlig falsche Anreize“, hielt Bürgermeister und Vorsitzender des NÖ Städtebundes Matthias Stadler im Rahmen der Sitzung fest.

„Das ist höchst frustrierend für die Städte, die sich täglich bemühen, über hochwertige öffentliche Räume, städtebauliche Verdichtung und Ausbau von Öffis und Radwegen klimafreundliches Mobilitätsverhalten tatsächlich zu stärken und so auch die Lebensqualität in den Städten zu erhöhen. Abgesehen davon, dass ein Teil der Einnahmen aus der Kraftstoffbesteuerung dringend für den

Ausbau gerade dieser umweltfreundlichen Verkehrsinfrastruktur benötigt würde. Wir hoffen, dass der Bund den Klimabonus in der Steuerreform so überarbeitet, dass er seinem Namen tatsächlich gerecht wird“, schlug der neue Vorsitzende stellvertretend für die Verkehrsstadträt:innen der österreichischen Städte in dieselbe Kerbe wie Stadler.

„Wir hoffen, dass der Bund künftig wieder vorab den Kontakt zu den Städten sucht, bevor ‚große Hebel‘ in Bewegung gesetzt werden. Die Steuerpolitik ist ein entscheidendes Instrument der öffentlichen Hand. Denn wenn es uns ernst mit den Klimazielen im Verkehrsbereich ist, müssen die Strategien von Bund, Ländern und Städten optimal aufeinander abgestimmt sein und man muss auf Augenhöhe miteinander reden. Die Hand der Städte ist ausgestreckt – wir sind gespannt, ob die Einladung zur Zusammenarbeit angenommen wird“, so Harald Ludwig abschließend.



GS Thomas Weninger und Vizebgm. Harald Ludwig, neuer Vorsitzender des Verkehrsausschusses

Regionale Kultur als Impulsgeber

Kulturausschuss des Städtebundes tagte in Linz.

Zum ersten Präsenztreffen nach der coronabedingten Pause kamen am 18. und 19. Oktober 2021 die Mitglieder des Kulturausschusses des Österreichischen Städtebundes nach Linz. Als Vorsitzende des Städtebund-Kulturausschusses lud Kulturstadträtin Doris Lang-Mayerhofer zu Führungen ins Ars Electronica Center und die Kultur- und Kreativwirtschaftsstätte Tabakfabrik mit dem VALIE EXPORT Center, dem neuen Nordico-Schaudepot, der Grand Garage und der Creative Region.

Das zweitägige Treffen der Kulturreferent:innen und Kulturamtsleiter:innen diente zum Erfahrungsaustausch sowohl über die coronabedingten Herausforderungen für den Kunstsektor als auch über die Rolle der Kultur für eine nachhaltige Entwicklung von Städten und Regionen. „In der Post-Corona-Zeit werden vor allem regionale Kulturangebote als Impulsgeber für eine nachhaltige Stadtentwicklung wichtiger werden.

Digitale Kunst und die vermehrte Nutzung der digitalen Möglichkeiten im Kulturbereich sind kein Widerspruch dazu, sondern unterstützen diesen Trend. Der Mut zur Kultur macht sich für die gesamte Entwicklung einer Stadt und Re-



Der Kulturausschuss (im Ars Electronica Center) tagte unter Vorsitz von Doris Lang-Mayerhofer (5. von rechts vorne) in Linz.

gion jedenfalls bezahlt“, sieht sich Kulturstadträtin Doris Lang-Mayerhofer durch die Referate und Diskussionen bestärkt. Zum Schwerpunktthema „Kulturhauptstadt 2024“ zeigte Tourismusdirektor Georg Steiner in seinem einleitenden Impulsvortrag „Die Kulturhauptstadt Europas als Impulsgeber für den Kulturtourismus und eine nachhaltige Stadtveränderung“ die Entwicklung von Linz als motivierendes Vorbild auf.

Für die Kulturhauptstadt Salzkammergut 2024 mit der Bannerstadt Bad Ischl prä-

sentierte die künstlerische Leiterin Elisabeth Schwegger den aktuellen Planungsstand sowie die inhaltlichen Leitthemen. Für die Stadt Dornbirn referierte zum bleibenden Impuls, der alleine durch die Bewerbung zur Kulturhauptstadt in Vorarlberg entstanden ist, Kulturamtsleiter Roland Jörg gemeinsam mit Bettina Steindl, der Geschäftsführerin des neu in Dornbirn gegründeten CampusVäre – Creative Institute Vorarlberg, einer Plattform für Kreativwirtschaft, Innovation und Kultur..



Community-Kommunikation

Der Fachausschuss für Öffentlichkeitsarbeit tagte in Salzburg.

Ende Oktober trafen einander die Mitglieder des Fachausschusses für Öffentlichkeitsarbeit in der Salzburger Stadtbibliothek (buch.stadt-salzburg.at), wo sie von Magistratsdirektor Maximilian Tischler und Bibliotheksleiter Helmut Windinger begrüßt wurden.

Zum Themenschwerpunkt „Community Management – Bürger:innenservice und -kommunikation“ gab es mit Beiträgen über die Plattform „Schau auf Krems“, den Verein „Mein St. Pölten“ und die COVID-Strategie der Stadt Wien spannende Best-Practice-Beiträge aus den Städten.

Am zweiten Tag stand eine Führung durch das neue Kurhaus und Paracelsus-

bad der Stadt auf dem Programm, bevor das Stadtservice und das Team Vielfalt besucht wurden.

Karl Schupfer, Leiter Service und Information der Stadt Salzburg, berichtete über die digitale Gemeinderatskanzlei – Offenheit und Beteiligung an den politischen Prozessen der Stadt Salzburg und Peter Kühnberger, Geschäftsführer von Dialog Plus (dialogplus.at), sprach über Bürger:innenbeteiligung im Rahmen städtischer Kommunikation.

Der nächste Ausschuss findet im Mai in Trofaiach statt.



Das neue Paracelsusbad in Salzburg



Kommunale Pionierinnen

Stefanie Quantschnig

Bürgermeisterin von Ludmannsdorf/Bilčovs (1990–2009)

Dass sich Stefanie Quantschnig für Politik interessiert, war mit einem Vater als Vizebürgermeister und Johanna Dohnal als eines ihrer Vorbilder vorprogrammiert. Die 1947 geborene Kommunalpolitikerin schaffte 1990 das kaum Mögliche: Die engagierte Sozialdemokratin, die ihre Wurzeln in der slowenischen Volksgruppe niemals verleugnete, schaffte es, die erste Bürgermeisterin Kärntens in Ludmannsdorf/Bilčovs zu werden. Das war 1990 gar nicht so einfach, die politischen Parteien Kärntens waren zum großen Teil eingeschworene Männerriege, ganz unter dem Eindruck des unaufhaltsamen Aufstiegs des Rechtspopulisten Jörg Haider, der gerade seine erste Amtszeit als Landeshauptmann absolvierte.

Zweisprachige Visionärin

Eine Frau und noch dazu eine Kärntner Slowenin als Gemeindechefin, das erschien so man(n)chem als unerhörte Provokation. „Es gab ein kurzes Murren, dann haben sie mich akzeptiert“, erinnert sich Steffi Quantschnig heute zurück. „Ich habe gesagt, wir können nicht nur von Frauenemanzipation reden, wir müssen auch danach handeln.“ Damit sei der Fall erledigt gewesen. Verheiratet und hauptberuflich Lehrerin, hat Quantschnig fast 20 Jahre lang die Geschicke ihrer Gemeinde und ihrer Ortsparteigruppe geleitet. Dabei war ihr das Miteinander der Volksgruppen immer ein besonderes Anliegen. Das Wort „Minderheit“ kommt ihr nicht über die Lippen: „Die Abwertung fängt schon in



der Sprache an.“ In Ludmannsdorf/Bilčovs sei es selbstverständlich, dass beide Volksgruppen friedlich miteinander leben.

Natürlich ist das öffentliche Leben in Ludmannsdorf zweisprachig: Ortstafeln, Kindergarten, Volksschule, Gemeindeamt. Sogar die Tochter des einzigen freiherrlichen Gemeinderats hat einen Slowenischkurs besucht. Und wenn die Frau Bürgermeisterin im Amt slowenisch angesprochen wurde, antwortete sie auch in ihrer zweiten Muttersprache: „Als Bürgermeisterin hat man eben auch Visionärin zu sein.“

Vom Endlosstreit um zweisprachige Ortstafeln in Kärnten zwischen Jörg Haider und Bundesregierung und Verfassungsgerichtshof in Wien ließ sich Quantschnig in ihrer „Mustergemeinde“ nicht beirren. Können Politikerinnen mit Konflikten besser umgehen? Quantschnig, die mit

fünf Fraktionen im Gemeinderat regierte, antwortet heute so: „Frauen versuchen, die Glut zu löschen, bevor ein Brand entsteht. Und sie machen auch nicht gleich aus jeder Mücke einen Elefanten.“

Als Bürgermeisterin hat sie sich besonders für Familien- und Kinderbelange eingesetzt. Von sicheren Schulwegen über Kinderbetreuung auch am Nachmittag reichte die Palette. „Mir war es immer wichtig, dass die Ludmannsdorferinnen und Ludmannsdorfer sehen, dass wir in einer modernen Gemeinde leben, in der auch etwas vorwärtsgeht“, so Quantschnig. 2009 hat sie den Parteivorsitz ihrer Ortsgruppe in jüngere Hände gelegt. Heute ist sie nicht nur einfaches Parteimitglied, sondern auch Teil des Ehrenrates der SPÖ Kärnten, der sich 2013 gebildet hat und sich dem politischen Tagesgeschäft als beratende Institution zur Verfügung stellt.



Verkehr, die VAO und der Pendlerrechner

3. Teil der Serie über Adressen – DAS Bindeglied in der Verwaltung

Gunther Rabl, Experte für raumbezogene Daten und Adressen im Österreichischen Städtebund

Navigationsgeräte und Navigationsprogramme sind für uns eine Selbstverständlichkeit. Ob am Handy oder im Auto integriert, erleichtern sie uns, unsere Ziele leichter zu erreichen und informieren uns über Fahrtdauer und Besonderheiten am Weg dorthin. Eine Voraussetzung dafür sind Adressen mit Koordinaten – geocodierte Adressen.

Navigationssysteme

Zum einen werden Adressen mit Koordinaten benötigt, zum anderen „Leitlinien“ entlang dieser das eigentliche Routing erfolgt. Manche Hersteller von Navigationssystemen kaufen beide Datenbestände zu, andere erheben und erzeugen sie zumindest teilweise selbst. Die Ersterfassung oder Erstintegration dieser Daten ist zumeist nicht das Problem. Die österreichische Besonderheit der Konstruktionsnummern lässt systematische Algorithmen aus dem anglikanischen Raum nicht zu. Konstruktionsnummern wurden und werden noch immer in Ortschaften zumeist ohne Straßennamen verwendet und werden für Gebäude nach dem Datum des Bauansuchens und nicht nach der geografischen Lage vergeben. Für Navigationssysteme ist es wichtig, dass die Koordinaten der Adressen einen logisch richtigen Bezug zu den Leitsystemen (Graphen) haben.

Verkehrsauskunft Österreich

Im Adressregister wird dieser Bezug bereits beim Anlegen einer Adresse hergestellt. Die Verkehrsinformation wird von der „Verkehrsauskunft Österreich – VAO“ in Form von „GIP-Graphen“ zur

GIP das multimodale, harmonisierte Verkehrsreferenzsystem für Österreich

... umfasst alle Verkehrsmodi:

- öffentlicher Verkehr
- Radfahren
- zu Fuß gehen
- Autoverkehr



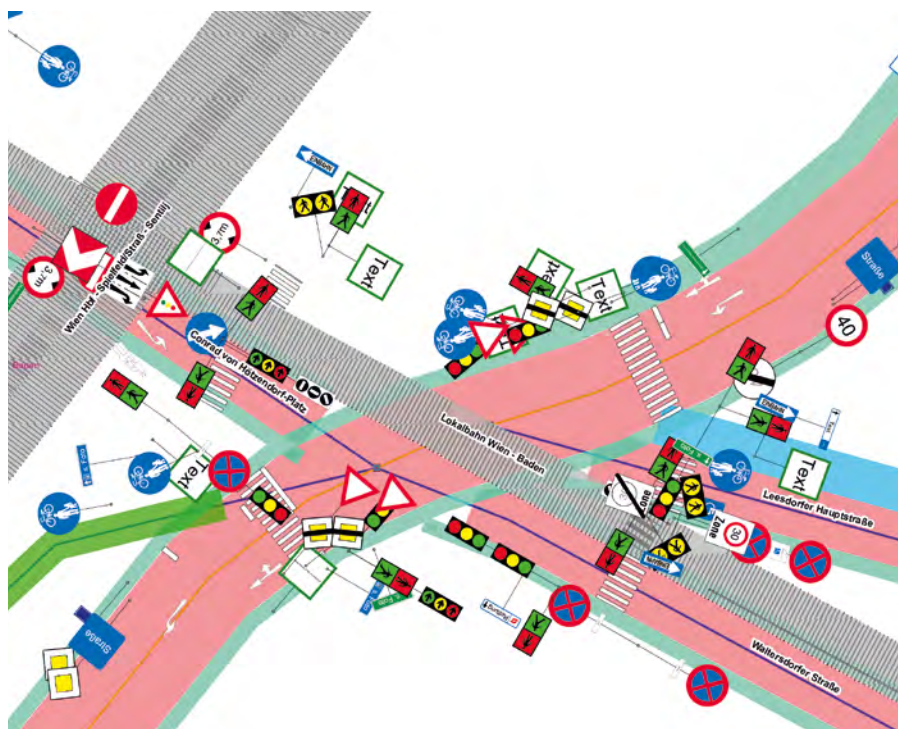
Schematische Darstellung eines multimodalen Verkehrssystems

Verfügung gestellt. Die Verkehrsauskunft Österreich ist der österreichweite Zusammenschluss der öffentlichen Hand und privater Infrastrukturbetreiber wie ÖBB oder ASFINAG. Da in das System Echtzeitinformationen über die Verkehrslage einfließen, werden diese Informationen von weiteren Partnern übernommen (siehe auch www.verkehrsauskunft.at/).

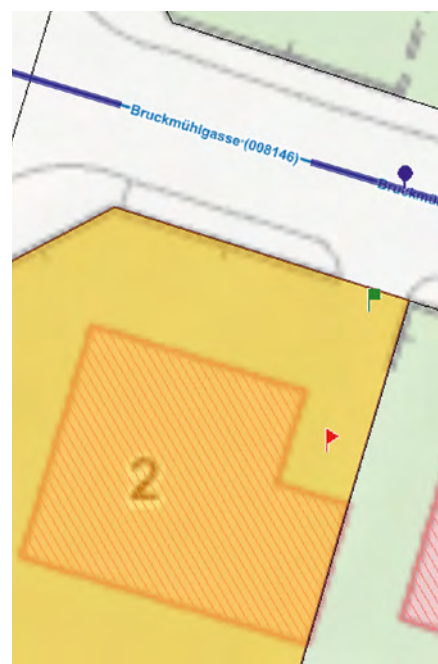
Aktualität

Ein Knackpunkt aller Navigationssysteme ist die Aktualität der Daten. In Navigationssystemen, die im Ausland hergestellt und aktualisiert werden, kann die Aktualisierung mehrere Monate, ja Jahre dauern. Dies ist der Zeitraum, nach dem die Hersteller:innen die aktualisierten Daten den Verbraucher:innen zur Verfügung stellen. Dazu kommt noch das Problem, dass die Daten in den Endge-

räten im KFZ zumeist gesondert aktualisiert werden müssen. Städte und Gemeinden bieten schon bisher alle Adressdaten Österreichs im Wege des „Bundesamts für Eich- und Vermessungswesen – BEV“ periodisch aktualisiert gratis zum Download an, um auch die Anbieter:innen von Navigationssystemen bei der Aktualisierung ihrer Daten zu unterstützen. Navigationssysteme, die nicht fix im KFZ verbaut sind, sollten multimodal beim Routing sein. Das bedeutet, dass sich Benutzer:innen das Verkehrs-/Transportmittel beim Routing aussuchen können. Unabhängig davon, ob das Auto, die Öffis, das Fahrrad oder „Schusters Rappen“ oder eine Kombination von mehreren Verkehrsmitteln gewählt wird, sollen die Ergebnisse aktuell auf die momentane Verkehrssituation abgestimmt angeboten werden.



Visualisierung der Verkehrssituation einer Kreuzung, wie sie in der VAO abgespeichert ist



Von der Position des roten Fähnchens wird die Zufahrtskoordinate und die GIP-Koordinate am zur Adresse gehörenden GIP-Graphen berechnet.

In der VAO, die zum Beispiel über die App „AnachB“ aufgerufen werden kann, sind die Adressdaten monatsaktuell verfügbar. Die Apps, die auf die VAO aufbauen, sind keine klassischen Navigationssysteme (eine nette Stimme sagt mir, wie ich fahren soll), es sind (zurzeit) Routingssysteme. Das bedeutet, dass nach meinen Vorgaben eine oder mehrere Routen berechnet werden, die dann als beschreibender Text oder als Grafik zur Verfügung stehen.

Wird im GeoCodierungsClient das „rote Fähnchen“ (der Einsetzpunkt) gesetzt, wird im Zuge der automatischen Berechnung nicht nur die Zufahrtskoordinate (grünes Rechteck), die 1 Meter von der Grundstücksgrenze entfernt ist, berechnet, sondern auch die Koordinate (blaue Kugel) am GIP-Graphen. Der GIP-Graph ist über die Straßenkennzahl mit der Adresse verbunden. In Ausnahmefällen kann manuell auch eine Zuordnung zu einem anderen GIP-Graphen gewählt werden. Somit ist sichergestellt, dass jede Adresse und jedes Gebäude, das im offiziellen Bestand von Städten und Gemeinden enthalten ist, auch im Routingssystem gefunden wird und „ansteuerbar“ ist.

Daten gehören Städten und Gemeinden

Somit sind aber auch die Städte und Gemeinden die einzig zuständige und authentische Stelle, die Adressen und somit auch die Geocodierung der Adresse bearbeiten können. Es wäre aber zu kurz gegriffen, wenn Routing nur mit Navigationssystemen in Verbindung gebracht wird. Eines der unspektakulären, aber weitreichenden Beispiele der Anwendung von geocodierten Adressen und Routing ist wohl der Pendlerrechner. Alle Steuerzahler:innen, die eine Pendlerpauschale erhalten möchten, sind auf korrektes und nachvollziehbares Routing angewiesen. Der Pendlerrechner ermittelt die Wegstrecke zur Arbeit aufgrund der prognostizierten Verkehrssituation, die sich aus der geplanten Abfahrtszeit ergibt. Somit wird auf die persönliche Wegstrecke individuell eingegangen, um die Fahrt zu und von der Arbeit so realitätsnah wie möglich abzubilden. Ein Service der öffentlichen Hand und des Finanzministeriums, das allen Pendler:innen objektive Grundlagen für den Zugang zu öffentlichen Unterstützungen gewährleisten soll.

Korrekt verortete Adressen sind zu einem wesentlichen Bestandteil in der Verwaltung geworden und die Pflege obliegt den Eigentümerinnen dieser Daten – den Städten und Gemeinden. 

MEHR INFOS

Adressvergabe für Gemeinden – Leitfaden

www.adressregister.gv.at

G'scheite Bodennutzung

Drei Städte erhielten den LandLuft Baukulturgemeinde-Preis 2021 – Feldkirch, Mödling und Trofaiach machen dem Motto des Preises, „Boden g'scheit nutzen“, alle Ehre.

LandLuft, der Verein zur Förderung von Baukultur in ländlichen Räumen, zeichnet Gemeinden für einen verantwortungsvollen Umgang mit der Ressource Boden und nachhaltige Baukultur-Strategien aus. So zeichnet LandLuft seit über einem Jahrzehnt an einer baukulturellen Landkarte Österreichs – auch mit Unterstützung des Städtebunds. Jeder verliehene Preis beschert der Karte Zuwachs. Neben den 2009, 2012 und 2016 prämierten Baukulturgemeinden finden nun jene acht aus 2021 Platz. Als Hauptpreisträgerinnen sind dies Feldkirch und Göfis in Vorarlberg, Mödling in Niederösterreich und Thalgau in Salzburg, als „anerkannte“ Baukulturgemeinden Andelsbuch und Nenzing in Vorarlberg sowie Innervillgraten in Tirol und Trofaiach in der Steiermark.

„Alle neu gekürten Baukulturgemeinden sind Vorzeigbeispiele im Umgang mit unserer raren Ressource Boden. Österreich verbraucht rund 11 Hektar pro Tag. Die Baukulturgemeinden wissen, dass dieser enorme Verbrauch im Zusammenhang mit den Klimaveränderungen untragbar ist. Aber nicht nur das: Ihre nachhaltigen Strategien und ihre aktive Bodenpolitik sind die Basis für die Entwicklung zukunftsfähiger Orts- und Stadtgemeinden“, erläutert LandLuft-Obfrau Elisabeth Leitner.

Mit gutem Beispiel vorangehen

LandLuft denkt positiv und holt mit dem Baukulturgemeinde-Preis innovative Gemeinden vor den Vorhang. Für LandLuft zählen dabei nicht nur schöne Bawerke, sondern nachhaltige Ansätze in allen Gestaltungs-



„Der verantwortungsvolle Umgang mit Flächen ist dem Städtebund ein großes Anliegen“, so der Generalsekretär des Städtebundes Thomas Weninger gegenüber LandLuft-Obfrau Elisabeth Leitner bei der Preisverleihung am 23. September 2021 in Wien.

bereichen einer Gemeinde: von Mobilität und Partizipation über Ortskernstärkung bis zu Strategien gegen Leerstand und Zersiedlung. Jede Kommune ist mit einer anderen Ausgangssituation konfrontiert.

Erstmals auch Städte dabei

Für den LandLuft Baukulturgemeinde-Preis durften erstmals auch Klein- und Mittelstädte bis 50.000 Einwohner:innen einreichen. Drei Städte von insgesamt

37 Bewerber:innen konnten sich in den drei Phasen der Begutachtung durch die Jury durchsetzen: Einreichung, Hearing und Juryreise. Feldkirch und Mödling sind Hauptpreisträger, Trofaiach erhielt eine Anerkennung.

In Feldkirch wird „g'scheite“ Bodennutzung großgeschrieben. Es ist beachtenswert, wie konsequent die Vorarlberger Stadt eine Innenentwicklung mit hoher Dichte forciert. Obwohl die rund 37.000-

Einwohner:innen-Stadt laufend Zuwachs bekommt, meidet man den Bau auf der grünen Wiese. Bestes Beispiel: das neue Montforthaus. Bestehende Areale wie der Bahnhof, die alte Spinnerei der Firma Hämmerle oder der ehemalige Bauhof der Firma Hilti & Jehle werden weiterentwickelt.

„Die Siebergemeinden sind unsere neuen Baukultur-Botschafterinnen. Ihre Strategien sollen Inspiration für viele weitere Kommunen sein.“

LandLuft-Obfrau Elisabeth Leitner



Das Team rund um den Feldkircher Bürgermeister Wolfgang Matt (zweiter von rechts) setzt auf Innenentwicklung wie z. B. in der Bahnhofcity.

Auch auf Mobilitätsfragen findet Feldkirch durchwegs innovative Antworten. Löblich sind zudem die großen Grundstücksreserven für die Zukunft, die im Interesse der Allgemeinheit geschaffen wurden. Bodenpolitik wird in Feldkirch also vorrausschauend betrieben.

Die Nähe zu Wien und zum Wienerwald machen Mödling zu einer besonders attraktiven, aber teuren Stadt. Sie hat 24.000 Einwohner:innen, davon ist ein beträchtlicher Anteil über 65 Jahre alt. Leistbares Wohnen für junge Menschen zu ermöglichen, ist ein großes Thema. In der Vergangenheit verzichtete Mödling konsequent auf die Widmung zusätzlichen Baulands, ging mit zu bebauenden Flächen sehr sorgsam um und blieb dem Gartenstadt-Konzept treu. Altes wird erhalten und Neues mit Bedacht und unter Einbindung der Bevölkerung sowie externer Gestaltungsbeirät:innen entwickelt. Außerdem schreckt Mödling nicht davor zurück, versiegelte Flächen wieder zu entsiegeln und versucht, das Prinzip der Schwammstadt im öffentlichen Raum umzusetzen.

Trofaiach in der Steiermark erhielt eine Anerkennung für den Weg der Stadtentwicklung, den die Verantwortlichen mit großem Enthusiasmus beschreiten. In der obersteirischen Stadt gilt es, der Ab-

wanderung und der Entlebung des Stadtkerns entgegenzuwirken. Die rund 12.300 Bürger:innen sind eingeladen, die Zukunft des Ortes mitzugestalten. Unter professioneller Anleitung entstand ein Masterplan mit einer Fülle an Maßnahmen für die Zukunft. Mutige, übertragbare, kostengünstige und schnell realisierbare Aktionen wurden bereits gesetzt sowie ein „Kümmerer“ beschäftigt, der hauptberuflich die Belebung des Zentrums betreut. Trofaiach verknüpft seinen Ort dank attraktiver Mobilitätsangebote mit dem Umland.

Buch und Wanderausstellung

Die anregenden Geschichten und Entwicklungsschritte aller Vorzeigegemeinden sowie der Menschen dahinter hat LandLuft in einer bildreichen Publikation aufbereitet. Zudem tourt ab sofort eine Wanderausstellung durch ganz Österreich. Aber auch Exkursionen in die Baukulturgemeinden, Vorträge und Workshops werden von LandLuft angeboten. Die Projektleiterin des Baukulturgemeinde-Preises, Felicitas Baldauf, betont: „Nicht mit erhobenem Zeigefinger, sondern mit einer positiven und motivierenden Stimmung treibt LandLuft die baukulturelle Entwicklung Österreichs voran.“



„BODEN G'SCHEIT NUTZEN“

LandLuft Baukulturgemeinde-Preis 2021

Preisträgerinnen

- Feldkirch (Vorarlberg)
- Göfis (Vorarlberg)
- Mödling (Niederösterreich)
- Thalgaun (Salzburg)

Anerkennungen

- Andelsbuch (Vorarlberg)
- Innervillgraten (Tirol)
- Nenzing (Vorarlberg)
- Trofaiach (Steiermark)

LandLuft Sonderpreis geht an neun Initiativen.

Publikation



Preis: € 24,00

ISBN 978-3-9504600-6-3

Wanderausstellung

Tourt durch ganz Österreich. Buchungen bei LandLuft möglich.

www.landluft.at

www.baukulturgemeinde-preis.at

Wie wollen wir in Zukunft zusammenleben?

Eine Rückschau auf die 17. Architekturbiennale in Venedig

Petra Kolb, Institut für Politikwissenschaft, Universität Wien, Studienassistentin: Österreichische Politik und EU-Politik

Von Mai bis November 2021 fand die 17. Ausgabe der Architekturbiennale in Venedig in den Giardini, Arsenalen und verschiedenen weiteren Orten in Venedig statt. Aufgrund der Coronakrise war die Architekturbiennale um ein Jahr verschoben worden. Dies gab den Kurator:innen der Pavillons die Möglichkeit, ihre geplante Programmatik, unter Berücksichtigung neuer Entwicklungen wie der Pandemie und der fortschreitenden Digitalisierung in allen Lebensbereichen nachzujustieren.

Im Mittelpunkt der Architekturbiennale stand die vom Hauptkurator Hashim Sarkis aufgeworfene Frage: *How Will We Live Together?* Also eine Frage, welche das zukünftige menschliche Zusammenleben in den Mittelpunkt stellt. Dies geschieht unter Berücksichtigung des ständig fortschreitenden Klimawandels und der Erkenntnis, dass eine Veränderung der derzeitigen menschlichen (imperialen) Lebensweise unerlässlich ist.

In den einzelnen Ausstellungen und Pavillons wurde versucht, diese Frage zu beantworten, und zwar unter einem erstarkenden Bewusstsein der globalen Konsequenzen des eigenen Handelns. Dies geschieht unter Berücksichtigung der zeitlichen Periode, welche mittlerweile deutlich als Zeitalter des Anthropozäns gekennzeichnet werden kann.

Sustainable Cities

Im Allgemeinen wurde der Eindruck erweckt, dass der Fokus der Architekturbiennale nicht in Designfragen verharret, sondern funktionalistische Architektur und Gestaltungsplanung in den Mittel-



punkt der Ausstellungen stellt. Diese funktionalistische Ausrichtung von Architektur berücksichtigt besonders das Thema Nachhaltigkeit in Städten. Der Kurator des italienischen Pavillons, Alessandro Melis, betonte in seiner Ausstellung den hohen Anteil von CO₂-Emissionen, der allein durch die Nutzung von Gebäuden entsteht, und regt zu einem Umdenken im Bereich der Stadtplanung an, um CO₂-Emissionen zu senken.

Das vom Massentourismus geprägte Venedig war heuer, im Vergleich zu den Vor-Corona-Jahren, fast ausgestorben. Das Schlendern durch die kleinen verwinkelten Gassen war problemlos möglich und man wurde nicht von der touristischen Masse vorwärts geschoben.

Die Architekturbiennale war die erste große Kulturveranstaltung seit Beginn der

Corona-Pandemie. Auch hier ist die neue Corona-Normalität bereits eingezogen: Der Eintritt in die Ausstellungen war nur mit Maske gestattet. Die Besucher:innenzahlen waren begrenzt und eine Anmeldung verpflichtend. Die Personenanzahl in den Ausstellungen war daher eher gering, der Vorteil dabei: Es war möglich, sich die Exposition in Ruhe und mit ausreichend Platz anzusehen.

TIME/SPACE/EXISTENCE

Die vom European Cultural Center organisierte/veranstaltete Ausstellung TIME SPACE EXISTENCE konnte im Palazzo Bembo, Palazzo Moro und Giardini della Marinaressa besucht werden. Hierbei untersuchten Künstler:innen, Akademiker:innen und Architekt:innen aus über 51 unterschiedlichen Ländern die Bezie-

hung zwischen Zeit und Raum innerhalb der Gesellschaft. Im Zuge dessen wurden Überlegungen zur menschlichen Lebensweise aufgeworfen und wurde der Versuch unternommen, Architektur nicht als beschränktes Feld zu sehen, sondern aus einer multidisziplinären Perspektive zu betrachten.

In den Ausstellungen wurden zahlreiche Projekte präsentiert, dazu zählten Modelle, Fotografien, Videos, Skulpturen sowie eigens kreierte Installationen. Ein Forschungsprojekt der TU Delft befasste sich mit der Wohnkrise im Globalen Süden. Wobei diese auch im Globalen Norden ein ernsthaftes Problem darstellt. Das 21. Jahrhundert ist durch rapide Urbanisierungsprozesse gekennzeichnet, dies führt zu einer Transformation auch urbaner Gebiete und verändert das Leben zahlreicher Bewohner:innen.

Unter Bezugnahme der Sustainable Development Goals der Vereinten Nationen (SDGs), welche in Punkt 11 den Zugang zu leistbarem Wohnraum verankert haben, muss daher die steigende Segregation in urbanen Gebieten problematisiert und Lösungen angeboten werden. Ungleiche soziale Zugänge wie Anspruch auf Bildung, Gesundheit und Wohnraum sind im Globalen Süden ein strukturelles Problem. Ein wichtiges Ziel der SDGs ist, diesen Problemen bis 2030 entgegenzuwirken.

Housing the Urban Invisibles

Besonders ökonomisch schlechter gestellte Menschen sind von der Wohnkrise betroffen, da diesen die finanziellen Mittel für eine Wohnunterkunft fehlen. Die großen sozialen Unterschiede in der Gesellschaft werden durch Segregationsprozesse verstärkt. Durch harte räumliche Grenzen wird die unterschiedliche Wohnsituation zwischen den privilegierten Einwohner:innen der Städte und den unteren Schichten der Gesellschaft immer ausdifferenzierter. Ärmere Bevölkerungsschichten werden vor allem in Global Cities an den urbanen Rand, bestehend aus Slums und Großwohnsiedlungen, gedrängt und dadurch auch aus dem öffentlichen Stadtleben verbannt. Diese



EFFEKT

Ego to Eco: Learning from Nature, 2020

Segregationsprozesse zeigen das Fehlen von funktionierenden sozialen Sicherungssystemen auf und verstärken negative Effekte auf marginalisierte und entrechtete Bevölkerungsschichten.

Die TU Delft setzte mit ihrem Projekt „Housing the Urban Invisibles“ hier an und untersuchte Wechselwirkungen zwischen dem Design von Wohnsiedlungen und sozialen, ökonomischen und ökologischen Faktoren in vier verschiedenen Städten des Globalen Südens. In der Ausstellung wurden Vorschläge präsentiert, um Wohnmöglichkeiten für untere Bevölkerungsschichten im Rahmen einer nachhaltigen (Stadt-)Entwicklung zu schaffen. Dies mit dem Ziel, ein ausgleichendes Gewicht zwischen Effizienz und Resilienz innerhalb der Stadtentwicklung herbeizuführen.

Integration von Favelas

Ein anderes Projekt bot Lösungsvorschläge für die Integration von urbanen Räumen der Favelas in Sao Paulo in die restliche Stadt. Dies soll durch die Restaurierung nachhaltig gestalteter Stadtteile verwirklicht werden. Ein wesentliches Ziel, welches zur Integration von Fa-

velas beiträgt, ist, die räumliche Grenze zwischen den beiden Stadtteilen aufzuheben. Denn durch diese Grenzziehungen wird Diskriminierung und Abschottung räumlich manifestiert. Daher gilt es, diese zu dekonstruieren, um Fortschritte in der Integration von ärmeren Stadtteilen in die restliche Stadt voranzutreiben, um Segregation zu bekämpfen.

Die TIME/SPACE/EXISTENCE-Ausstellung bezog aktuelle gesellschaftspolitische Phänomene wie die Klimaveränderung, Migrationsbewegungen sowie ökonomische Krisen in das Motto der diesjährigen Architekturbiennale „How Will We Live Together?“ mit ein und reflektierte diese. Im fortgeschrittenen Zeitalter des Anthropozäns wurden Lösungen für das zukünftige menschliche Zusammenleben angeboten. Dies aus einer Perspektive, die die räumliche Gestaltung sozialer Prozesse in den Mittelpunkt stellt, aber menschliche Bedürfnisse und die Klimaveränderungen mitreflektiert.

Der Inhalt der Biennale warf Fragen auf und regte zur Reflexion an – wie kann nachhaltige Raumplanung in Zukunft gestaltet werden? Unter besonderer

Berücksichtigung nachfolgender Generationen und Auswirkungen des Klimawandels. Sowie der kollektiven Frage: „Wie möchten wir das zukünftige gemeinsame Zusammenleben gestalten?“ 

„When a favela transforms into a city, utopia becomes reality.“

Favela da Paz Institute



Berücksichtigung sozialer Aspekte in Vergabeverfahren

Eine Zusammenfassung des Rundschreibens des Justizministeriums

Gerhard Pöschmann, Experte im Europäischen Vergabe- und Beihilfenrecht

Im Juni 2021 veröffentlichte das Justizministerium ein Rundschreiben, mit dem die gesetzlichen Pflichten und Möglichkeiten für öffentliche Auftraggeber dargestellt wurden, soziale

Belange in Vergabeverfahren zu berücksichtigen. Das Rundschreiben spiegelt im Wesentlichen die aktuelle Rechtslage wider und zeigt auf, dass die Einhaltung vergaberechtlicher Vorgaben die Ver-

folgung sozialer Ziele durchaus erlaubt. Für Irritation im Vorfeld sorgte die in der Einleitung enthaltene Aussage, ein eindeutiges grenzüberschreitendes Interesse sei aufgrund der geografischen Situation

Österreichs „regelmäßig“ bereits unterhalb des Wertes von EUR 100.000,- netto gegeben. Dieses offenkundige Missverständnis kann nur in der Weise ausgelegt werden, dass es bei Direktvergaben wohl auf eine Einzelfallbetrachtung ankommen wird.

Bereits die Mitteilung der Europäischen Kommission „Sozialorientierte Beschaffung – ein Leitfaden für die Berücksichtigung sozialer Belange im öffentlichen Beschaffungswesen“ nennt neben der im Bundesvergabegesetz 2018 genannten Beschäftigung von Frauen, von Personen im Ausbildungsverhältnis, von Langzeitarbeitslosen, von Menschen mit Behinderung und älteren Arbeitnehmern¹ auch Genderaspekte, die Förderung von Freiwilligenleistungen, den „fairen“ Handel, die Barrierefreiheit u. v. a.

Die Stadt Wien verfolgt in ihrem bereits 1998 initiierten Programm „Ökokauf“ neben umweltorientierten auch soziale Aspekte und setzt bereits seit mehreren Jahren auf nachhaltige Beschaffung. Dabei reicht die Palette von Textilien über Bio-Lebensmittel, Waschmittel, Des-

infektionsmittel, Büromaterial und Möbel bis hin zu Baumaterialien². Insbesondere im Bereich der Textilienbeschaffung, aber auch beim Einkauf anderer Produkte, wird zunehmend auf u. a. beschäftigungsrelevante Aspekte geachtet.

Beschaffungsgegenstand

Bereits bei der Festlegung des Beschaffungsgegenstandes besteht die Möglichkeit der Bezugnahme auf soziale Aspekte. So kann etwa eine Gemeinde hohe Anforderungen an die Leistung legen. Der Umstand, dass manche Unternehmer nicht in der Lage sind, mitzubieten, schadet nicht, solange die Anforderungen sachlich gerechtfertigt sind, wie auch vom EuGH bestätigt wurde³. So können etwa bestimmte Eigenschaften einer zu beschaffenden Leistung von Bedeutung sein. Waren aus fairem Handel oder die Barrierefreiheit einer Bauleistung seien beispielhaft aufgezählt. Letztlich wird es stark vom Beschaffungsgegenstand abhängen, welche Eigenschaften von größerer Bedeutung sind und welche eine

untergeordnete Rolle spielen. Berücksichtigte soziale Aspekte müssen allerdings stets sachlich gerechtfertigt sein.

Beschäftigungs- und technische Aspekte

Ebenso kann beim Teilnehmerkreis gesteuert werden. Ist etwa bekannt, dass in den Sitzstaaten von Bewerbern oder Bieterinnen aus Drittstaaten problematische Arbeitsbedingungen bestehen, so können Teilnehmer aus diesen Staaten vom Vergabeverfahren ausgeschlossen werden. Eine weitere Möglichkeit zur Steuerung der Vergabeverfahren in sozialer Hinsicht bezüglich des Teilnehmerkreises ist die Einschränkung des Teilnehmerkreises auf Unternehmen, deren Hauptzweck die soziale und berufliche Integration von Menschen mit Behinderung oder von sonstigen benachteiligten Personen ist (z. B. geschützte Werkstätten, integrative Betriebe) oder auf die Erbringung der ausgeschriebenen Leistung im Rahmen von Programmen mit geschützten Beschäftigungsverhältnissen⁴. Diese Werkstätten oder Betriebe sind regelmä-

*Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin,
sehr geehrter Herr Bürgermeister!*

**Was schenken Sie Ihren neuen
Gemeindebürgern zur Geburt?**

Unsere bunten Kinder-Rucksäcke, prall befüllt mit vielen wertvollen Baby-Artikeln, sind ein tolles Willkommensgeschenk.

**Wir machen
Ihren Rucksack
EINZIGARTIG-mit
Ihrem individuellen
Aufdruck**



- ✓ die Qualität besticht
- ✓ der Inhalt begeistert
- ✓ der Preis überzeugt

Bezahlte Anzeige

Kontakt:

Karin Bayer | 0676/64 53 986
Marketingservice Thomas Mikscha GmbH
Messestraße 6 | 3100 St. Pölten

www.mstm.at

big nicht in der Lage, Aufträge unter normalen Wettbewerbsbedingungen zu erhalten⁵. Bei Dienstleistungen aus dem Gesundheits- und Sozialbereich besteht zudem die Möglichkeit eines Vorbehalts zu Gunsten partizipatorischer Organisationen. Derartige Organisationen, deren Ziel die Erfüllung einer Gemeinwohlaufgabe ist, reinvestieren ihre Gewinne und schütten sie nach partizipatorischen Erwägungen aus⁶. Der Vorbehalt dient dem Zweck der Vermeidung, dass diese Organisationen in Wettbewerb mit gewinnorientierten Unternehmen treten müssen, was regelmäßig eine Reduktion der Leistungsqualität zur Folge hat. Die Laufzeit von derart vergebenen Aufträgen darf allerdings drei Jahre nicht überschreiten. Auftraggeber:innen können aber auch soziale Aspekte durch die Festlegung technischer Spezifikationen, Festlegung der Barrierefreiheit, der Verwendung von Gütezeichen, der Eignungs- und Zuschlagskriterien sowie durch die Gestaltung von Ausführungsbestimmungen berücksichtigen.

Technische Spezifikationen müssen dabei jedenfalls mit dem Auftragsgegenstand in Verbindung stehen und verhältnismäßig sein, wenngleich sie keinen Teil der Leistung selbst bilden müssen. So können sich die festgelegten Spezifika etwa auch auf die Produktion, den Handel und die damit verbundenen Bedingungen wie den Transport etc. beziehen.

Barrierefreiheit ist grundsätzlich gesetzlich vorgeschrieben und soll den Zugang von behinderten Menschen zu Bau-, Liefer- und Dienstleistungen erleichtern und es kann nur in sachlich begründeten Ausnahmefällen davon abgewichen werden⁷. Oft wird zum Nachweis, dass eine Leistung sozialen Kriterien entspricht, die Verwendung von Gütezeichen als Zuschlagskriterium oder als Ausführungsbedingung festgelegt. Dadurch können etwa bei Bauarbeiten Baustoffe aus sozial verantwortlicher Fertigung gefordert werden. Hier ist allerdings zu beachten, dass die Anforderungen an das Gütezeichen auf objektiv nachprüfaren und nichtdiskriminierenden Kriterien basieren müssen. Nach der Rechtsprechung des EuGH müssen daher die erforderlichen Spezifikationen in den Ausschrei-

bungsunterlagen gesondert festgelegt werden⁸.

Eignungs- und Zuschlagskriterien sowie Ausführungsbedingungen

Während bei der Prüfung von Eignungskriterien zu prüfen ist, ob Bieter zuvor gegen arbeits-, sozial- oder umweltrechtliche Vorschriften verstoßen haben oder den Verpflichtungen zur Entrichtung der Sozialversicherungsbeiträge nachgekommen sind⁹, wird die Einhaltung arbeits- und sozialrechtlicher Vorschriften bei der Leistungserbringung oft durch Ausführungsbedingungen verlangt. Regelmäßig wird auch die Einhaltung einschlägiger ILO-Konventionen (etwa bei Lieferketten) gefordert. Hier sollte beachtet werden, dass nationale Vorschriften auch für Subunternehmer gelten und nach ständiger Judikatur des EuGH einen Bezug zum Mitgliedstaat aufweisen müssen, um nicht über die Ziele des Arbeitnehmerschutzes hinauszugehen¹⁰.

Will man hier Rechtsstreitigkeiten vermeiden, besteht die Möglichkeit, den Rückgriff auf Subunternehmer aus sachlichen Gründen im Einzelfall zu beschränken. Dies kann vor allem dann erfolgen, wenn anzunehmen ist, dass der Preisdruck in der Subunternehmerkette weitergereicht wird und so die Gefahr von Lohn- und Sozialdumping entsteht.

Strebt man an, soziale Aspekte bei den Zuschlagskriterien zu berücksichtigen, sollte man sich vor Augen führen, dass Zuschlagskriterien nach Auffassung des EuGH ausgeschlossen sind, wenn sie nicht der Ermittlung des wirtschaftlich günstigsten Angebots dienen, sondern mit der fachlichen Eignung des Bieters zusammenhängen und so keinen Bezug zum Auftragsgegenstand bilden¹¹. Dies schließt etwa die Anzahl der Auszubildenden oder die Beschäftigung von älteren Dienstnehmerinnen und Dienstnehmern ebenso aus wie die Beschäftigung von Langzeitarbeitslosen. Die Bewertung des Einsatzes sozial benachteiligter Personen bei der Auftragsausführung wie auch von sozialen Kompetenzen beim einzusetzenen Schlüsselpersonal ist nach Auffassung des BMJ allerdings jedenfalls als zulässig anzusehen.

Schließlich können soziale Kriterien als Ausführungsbedingungen im Leistungsvertrag festgelegt werden, sofern diese mit dem Auftragsinhalt in Verbindung stehen und bereits in der Ausschreibung bekannt gemacht wurden. Mangels Überprüfbarkeit dieser Bedingungen im Vergabeverfahren empfiehlt es sich, diese durch die Einführung von Vertragsstrafen abzusichern. Als Beispiel für solche Ausführungsbedingungen hat der EuGH insbesondere auch die Beschäftigung von Langzeitarbeitslosen anerkannt¹².



¹ §§ 20 Abs. 6, 193 Abs. 6 BVergG 2018, § 14 Abs. 6 BVergGKanz 2018

² <https://www.wien.gv.at/umweltschutz/oekokauf/> – zugegriffen am 19. 8. 2021

³ Vgl. auch EuGH Rs C-513/99, *Concordia Bus Finland*

⁴ Vgl. §§ 23, 196 BVergG 2018 bzw. § 16 BVergGKanz; Art. 20 RL 2014/24/EU, Art. 38 RL 2014/25/EU bzw. Art. 24 RL 2014/23/EU

⁵ Zum Leistungsangebot siehe auch <http://www.integrative-betriebe.at/>

⁶ Vgl. §§ 152, 313 BVergG 2018

⁷ Vgl. §§ 107, 275 BVergG 2018; § 60 BVergGKanz; die Standards des „European Accessibility Acts – EAA“ – RL 2019/882

⁸ EuGH 10.5.2012, Rs C-368/10, *Europäische Kommission/Königreich der Niederlande*

⁹ Während klassische öffentliche Auftraggeber dazu verpflichtet sind, gegen diese Vorgaben verstößende Bieter auszuschließen, ist im Sektorenbereich in § 249 BVergG 2018 nur eine „kann“-Bestimmung vorgesehen.

¹⁰ zB EuGH Rs C-549/13, *Bundesdruckerei*; EuGH Rs C-115/14, *RegioPost*

¹¹ EuGH Rs C-532/06, *Lianakis ua*

¹² EuGH Rs C-31/87, *Beentjes*

100%* spülbare Frische

**Wir alle genießen das Gefühl, sich frisch und sauber zu fühlen.
Es verleiht uns Sicherheit und Wohlbefinden im Alltag.
Doch wie erlangt man dieses Gefühl nach dem Toilettenbesuch?**

Das muss natürlich jeder für sich selbst herausfinden. Es leuchtet aber ein, dass die Verwendung von Feuchttüchern zusätzlich zum trockenen Toilettenpapier einen beträchtlichen Hygienevorteil mit sich bringt. Unabhängige Studien zeigen aber, dass sich viele Konsumentinnen und Konsumenten dieser Tatsache zwar bewusst sind, jedoch auf Feuchttücher verzichten, weil sie fürchten, damit die Toilette oder Kanalisation zu verstopfen. Diese Bedenken waren aber noch nie so unbegründet wie heute: die neuste Generation der feuchten Toilet-

tentücher von Hakle sind absolut plastikfrei, bestehen zu 100% aus natürlichen Fasern und lösen sich im Nu im Wasser auf. Dies ganz im Gegensatz zu den meisten Feuchttüchern für die Babypflege sowie feuchte Hand- und Gesichtstücher.

Hakle® Feucht verstopft keine Toiletten und ist sicher für die Kanalisation. Die Spülbarkeit ist eine Grundvoraussetzung und wird durch Tests gemäß dem internationalen Standard für Spülbarkeit (GD4) von INDA/EDANA sichergestellt.

Zudem sorgen feuchte Toilettentücher nicht nur für mehr Sauberkeit, sie spenden auch aktive Pflege, z.B. durch wertvolle Pflanzenextrakte. Dies beugt unangenehmen Reizungen vor, die durch den alleinigen Gebrauch von trockenem Toilettenpapier auftreten können.

Also: Erst trocken, dann feucht! Wenn du dieses Ritual in deine tägliche Toilettenroutine einfließen lässt, wirst du schnell den großen Unterschied bemerken: Du fühlst dich frischer, sicherer und einfach besser! ▶

**100%*
spülbare
Frische**

Sauberkeit wie frisch geduscht
✓ 100% sicher spülbar ✓ 100% plastikfrei ✓ Biologisch abbaubar

Wichtiges Wissen

Und falls doch noch Bedenken zur Spülbarkeit bestehen – alle Feuchttücher, die nicht herunterspülbar sind, sind mit folgendem Symbol gekennzeichnet.



Dies sind meist Abschmink-, oder Baby-Feuchttücher.

Entsendung im Arbeits- und Steuerrecht

Im Arbeitsrecht und im Steuerrecht findet sich der Begriff der Entsendung; im Rahmen der vorliegenden Rechtsabhandlung wird versucht, die Bedeutung des Begriffes der Entsendung und seine Rechtswirkungen im Arbeits- und Steuerrecht darzustellen.

Im ersten Teil soll auf die Rechtsgrundlagen, im zweiten Teil auf die Praxisauswirkungen näher eingegangen werden.

Teil 2 erscheint in der Ausgabe 2/2022.

Dr. Peter Mühlberger, Magistrat Linz, Konsulent

I. Begriffsunterscheidung

Es sind grundsätzlich bei Tätigkeiten außerhalb der Betriebsstätte diverse rechtliche Begriffe zu unterscheiden, welche ihre Rechtsgrundlage im Zivilrecht, im Arbeitsrecht, im Einkommenssteuerrecht oder im Kommunalsteuerrecht haben und welche rechtssystematisch abzugrenzen sind in

- Dienstreise,
- Aktivleistung (Werkleistung, Dienstleistung, Assistenzleistung)
- Passivleistung (Personalleasing, Arbeitskräfteüberlassung, Dienstverschaffung).

Das Kommunalsteuerrecht selbst sieht im § 2 KommStG 1993 lediglich die Arbeitskräfteüberlassung vor im Zusammenhang mit der

- inländischen Überlassung von einer inländischen Betriebsstätte im Inland ins Inland oder ins Ausland, nach welcher Personen überlassen werden, die in einem Dienstverhältnis im Sinne des § 47 Abs. 2 EStG 1988 oder freiem Dienstverhältnis nach § 4 Abs. 4 ASVG stehen (§ 2 lit. a KommStG 1993),
- ausländische Überlassung, unter welche Personen (auch Werkvertragstätige) subsumiert werden, die nicht von einer inländischen Be-

triebsstätte eines Unternehmens zur Arbeitsleistung im Inland überlassen werden (§ 2 lit. b KommStG),

- Zuweisung von Personen, welche seitens einer Körperschaft öffentlichen Rechts einem Unternehmen zur Dienstleistung zugewiesen werden, was einer Arbeitskräfteüberlassung durch Körperschaften öffentlichen Rechts entspricht (§ 2 lit. c KommStG 1993),
- während sich der Begriff der Entsendung im Kommunalsteuerrecht selbst in keiner Passage wiederfindet.

II. Abgrenzungskriterien

II.I Dienstreise

Oftmals wird unrechtmäßigerweise die Dienstreise auch als Entsendung verstanden. Der Begriff der Dienstreise findet sich im § 26 Z. 4 EStG 1988, wonach Beiträge, welche aus Anlass einer Dienstreise als Reisevergütungen (Fahrkostenvergütungen, Kilometergelder) und als Tagesgelder/Nächtigungsgelder bezahlt werden, nicht zu den Einkünften aus nicht-selbstständiger Arbeit gehören.

Dienstreise liegt vor, wenn beispielsweise ein Arbeitnehmer über Auftrag des Arbeitgebers

- seinen Dienstort (Büroräumlichkeiten, Betriebsstätte, Werksgelände)

kurzfristig zur Durchführung von Dienstverrichtungen verlässt oder

- so weit weg von seinem ständigen Wohnort (Familien- bzw. Hauptwohnsitz) arbeitet, dass ihm eine tägliche Rückkehr zu seinem ständigen Wohnort nicht zugemutet werden kann,
- nicht aber, wie zuweilen im deutschen Recht, wonach bei einer Dauer bis zu drei Monaten von einer Dienstreise gesprochen werden kann; letztere Unterscheidung ist in österreichischer Rechtsinterpretation nicht unterlegt.

II.II Entsendung

Eine Entsendung im weitesten Sinn kann im Rahmen

- eines typischen bürgerlichrechtlichen Werkvertrages,
- einer Dienstleistungs- oder Assistenzvereinbarung,
- einer Vereinbarung über die Gestellung von Arbeitskräften erfolgen.

Die oftmals in der Rechtslehre vertretene Unterscheidung in Inbound-Entsendung und Outbound-Entsendung und damit Entsendung im Rahmen einer grenzüberschreitenden Tätigkeit kann nur eingeschränkt geteilt werden;

- bei den Inbound-Entsendungen

werden Arbeitnehmer von ihrem Herkunftsland außerhalb von Österreich nach Österreich entsendet,

- bei den Outbound-Entsendungen werden Arbeitskräftegestellungen von Österreich aus in Nachbarstaaten oder auch weitere Staaten vorgenommen.

Diese Abgrenzung ist nur bedingt zu akzeptieren, weil Entsendungen sehr wohl auch im Inland oder beispielsweise bei inlandspezifischen Konzernentsendungen durchaus rechtlich möglich sind; rechtlich eindeutig ist und damit Rechtsgrundlage für eine Entsendung, dass die arbeitsvertraglichen Beziehungen der entsendeten Personen zum Arbeitgeber während der Dauer der Entsendung aufrecht bleiben.

II.III Werkleistung – Arbeitsleistung

Oftmals werden Dienstnehmer im Rahmen eines Werkvertrages und damit einer Werkleistungsverpflichtung tätig; die Unterscheidung zwischen Dienst- und Werkvertrag ergibt sich aus § 1151 Abs. 1 ABGB.

Danach entsteht ein Dienstvertrag (Arbeitsvertrag), wenn sich jemand für eine gewisse Zeit zur Arbeitsleistung einem anderen gegenüber verpflichtet.

Die Leistung erfolgt aufgrund eines Werkvertrages, wenn jemand zur Herstellung eines Werkes gegen Entgelt gehalten ist.

Sofern einzelne Personen zur Erfüllung eines Werkvertrages kurzfristig entsendet werden und am Tätigkeitsort keine Betriebsstätte des Auftragnehmers realisiert wird, hat eine derartige Tätigkeit im Rahmen einer Werkleistungsverpflichtung keinerlei kommunalsteuerrechtliche Rechtsauswirkungen. Das Arbeitsentgelt ist Preisbestandteil des Werkvertragsentgeltes; arbeitsrechtlich trägt der Auftragnehmer bzw. Werkhersteller die Haftung bzw. Gewährleistung für seine tätigen Arbeitnehmer.

Der Oberste Gerichtshof hat sich mit der Abgrenzung zwischen Arbeitskräfteüberlassung (auch als Dienstverschaffungsvertrag bezeichnet) und dem Werk-

vertrag umfassend auseinandergesetzt. Danach ist Vertragsgegenstand der Arbeitskräfteüberlassung die Bereitstellung von Dienstnehmern ausschließlich zum Zwecke der Arbeitsleistung und es liegt in Abgrenzung zum Werkvertrag ein typischer Arbeitskräfteüberlassungsvertrag dann vor, wenn

- über die Zurverfügungstellung von Dienstnehmern ein nach dem Umfang der Arbeitsleistung (Arbeitsstunden) bemessenes Überlassungsentgelt,
- nicht aber ein bestimmter Arbeitserfolg (Werkherstellung) vereinbart wurde,
- die Instruierung und Überwachung der Dienstnehmer dem Unternehmen obliegt, dem sie überlassen wurden (OGH 22. 4. 1999, 6 Ob 46/99 d).

Die Zurverfügungstellung beispielsweise von Arbeitsmaschinen samt Überlassung einer diese Maschinen betreuenden Arbeitskraft gegen Entgelt wird in der Regel als Sachmiete, verbunden mit einem Dienstverschaffungsvertrag rechtlich interpretiert, wenn es dem „Mieter“ bzw. Besteller überlassen ist, wie er die Arbeitsmaschinen zusammen mit der Arbeitskraft verwendet (OGH 13. 10. 2010, 3 Ob 145/10 k).

Der Dienstverschaffungsvertrag (Arbeitskräfteüberlassungsvertrag) ist dadurch gekennzeichnet, dass der Überlasser und Dienstgeber seine Dienstnehmer unter Aufrechterhaltung des Dienstverhältnisses einem Dritten und damit Beschäftiger zur Arbeitsleistung überlässt; Vertragsgegenstand ist die Bereitstellung der Arbeitnehmer zum Zwecke der Arbeitsleistung und der Überlasser übernimmt keine Haftung für den vom überlassenen Dienstnehmer allenfalls zugefügten Schaden, sondern er haftet lediglich für die durchschnittliche berufliche oder fachliche Qualifikation und für die Arbeitsbereitschaft der überlassenen Arbeitnehmer.

II.IV Assistenzleistung (Aktivleistung)

Unter Assistenzleistungen (Aktivleistungen) werden Schulungs-, Beratungs-, Mitarbeitsleistungen durch entsendete

Dienstnehmer, aber auch die Übernahme von Geschäftsführerfunktionen verstanden. Im Falle der Assistenzleistung übernimmt das entsendende Unternehmen, beispielsweise Konzern-Mutterunternehmen, die Haftung und das Risiko des Dienstesatzes sowie die Dienst- oder Fachaufsicht im Rahmen der Assistenzleistung; den im Wege der Aktivleistung entsendeten Dienstnehmern obliegt die Berichtspflicht.

Eine derartige Entsendung kann

- ohne unmittelbare Gegenleistung zum Zwecke der Marktforschung, Kundenpflege, Messevertretung, etwa im Rahmen eines Konzernverbundes oder
- aufgrund einer rechtsgeschäftlichen Beziehung zu einem Auftraggeber im Wege eines Dienstleistungs- oder Werkvertrages erfolgen.

II.V Arbeitskräftegestellung

(Passivleistung)

Die im Kommunalsteuergesetz ebenfalls vorgesehene Arbeitskräfteüberlassung von einer inländischen oder einer ausländischen Betriebsstätte aus hat ihre Rechtsgrundlage im § 4 Abs. 2 Arbeitskräfteüberlassungsgesetz.

Nach § 4 Abs. 2 AÜG liegt eine Arbeitsüberlassung vor, wenn

- kein von Produkten (Dienstleistungen) des Beschäftiger abweichendes und nicht dem Werkunternehmer zurechenbares Werk hergestellt oder mitbearbeitet wird,
- die Arbeit nicht vorwiegend mit Material (Werkzeug) des Werkunternehmers geleistet wird,
- Arbeitskräfte organisatorisch in den Werkbetrieb des Bestellers eingegliedert sind und
- der Dienst- und Fachaufsicht des Werkbestellers unterliegen,
- der Werkunternehmer nicht für den Erfolg der Arbeitsleistung haftet.

Für die Beurteilung einer Arbeitskräfteüberlassung nach § 4 Abs. 2 AÜG ist vor allem entscheidend, wenn mindestens eine oder zwei der im § 4 Abs. 2 AÜG genannten Kriterien vorliegen.

Im Rahmen einer Entscheidung des Europäischen Gerichtshofes vom 10. 2. 2011, C-307/09, findet sich indirekt eine Abgrenzung zwischen Aktivleistung (Assistenzleistung) und der Passivleistung (Arbeitskräfteüberlassung) und auch eine Definition der Entsendung als Oberbegriff im Allgemeinen.

Die Überlassung von Arbeitnehmern in der Rechtsform der Entsendung ist gemeinschaftsrechtlich eine gegen Entgelt erbrachte „Dienstleistung“, wobei

- die zur Verfügung gestellten Arbeitnehmer im Dienste des Arbeitgebers (Dienstleistungserbringer) bleiben und die überlassenen Arbeitskräfte für die Dauer der Entsendung ein Arbeitsverhältnis mit dem entsendenden Arbeitgeber haben,
- die Überlassung im Rahmen einer Entsendung von einem lediglich vorübergehenden Ortswechsel zur Entrichtung von Dienstleistungen zu unterscheiden ist,
- die entsendeten Arbeitnehmer unter der Aufsicht und Kontrolle des beschäftigenden Unternehmers (Auftraggebers) verbleiben,
- von einer Entsendung nur gesprochen werden könne, wenn die Überlassung von Arbeitnehmern an ein beschäftigendes Unternehmen in einem anderen Mitgliedsstaat erfolgt,
- der Wechsel der Arbeitnehmer in dem Aufnahmemitgliedsstaat der eigentliche Gegenstand der Dienstleistung des entsendenden Unternehmens ist.

III. Rechtsgrundlagen

III.I Gemeinschaftsrecht

Bereits im Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, BGBl III 86/1999 ist der Dienstleistungsverkehr geregelt und eine Beschränkung des freien Dienstleistungsverkehrs ausgeschlossen. Die näheren Rechtsnormen dazu finden sich in den EU-Richtlinien über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von „Dienstleistungen“. Dazu erging die erwähnte EuGH-Entscheidung vom 10. 2. 2011, C-307/09, in deren Rahmen eine Abgren-

zung der einzelnen Rechtsformen der Entsendung vorgegeben wurde.

III. II EU-Richtlinie 96/71/EG vom 16. Dezember 1996 über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen

Nach Art. 1 Abs. 3 der genannten EU-Richtlinie 96/71/EG findet diese Richtlinie in nachfolgenden (länderübergreifenden) Tatbeständen Anwendung

- die Entsendung eines Arbeitnehmers im Namen und unter der Leitung des entsendenden Unternehmers, sofern weiterhin für die Dauer der Entsendung ein Arbeitsverhältnis zwischen dem entsendenden Unternehmen und dem entsendeten Arbeitnehmer besteht und die Entsendung aufgrund eines Vertrages zwischen dem entsendenden und dem beschäftigenden Unternehmen erfolgt (Art. 1 Abs. 3 lit. a Richtlinie 96/71/EG),
- die Entsendung eines Arbeitnehmers in eine Niederlassung oder ein, einer Unternehmensgruppe angehöriges Unternehmen, sofern für die Dauer der Entsendung ein Arbeitsverhältnis zwischen dem entsendenden Unternehmer und dem jeweiligen Arbeitnehmer besteht (Art. 1 Abs. 3 lit. b Richtlinie 96/71/EG),
- die Entsendung eines Arbeitnehmers durch ein Unternehmen oder durch ein spezifisches Leasingunternehmen (Leiharbeitsunternehmen) an ein verwendendes (beschäftigendes) Unternehmen in einem anderen Hoheitsstaat, sofern für die Dauer der Entsendung weiterhin das Arbeitsverhältnis zwischen dem entsendenden Unternehmen und dem jeweiligen Arbeitnehmer besteht (Art. 1 Abs. 3 lit. c Richtlinie 96/71/EG).

Zusammenfassend muss daher bei dieser Bestimmung der EU-Richtlinie 96/71/EG unterschieden werden zwischen

- der Aktivleistung (Assistenzleistung) mittels Dienstleistungsvertrag (Art. 1 Abs. 3 lit. a) zur Ausführung von

Dienstleistungen ihres Arbeitgebers,

- die Assistenzleistung im Rahmen einer Konzernentsendung (Art. 1 Abs. 3 lit. b),
- zwischenstaatliche Passivleistung (Arbeitskräfteüberlassung) durch ein entsendendes Unternehmen oder ein gewerbliches Leasingunternehmen (Art. 1 Abs. 3 lit. c), wobei die eigentliche Dienstleistung die entgeltliche Überlassung von Arbeitnehmern ist.

III.III OECD-Musterabkommen

Das OECD-Musterabkommen zur Beseitigung der Doppelbesteuerung sowie der Steuerverkürzung und Steuerumgehung auf dem Gebiet der Steuern vom Einkommen und Vermögen beschäftigt sich grundsätzlich nicht mit Rechtsfragen der Entsendung, sondern trifft indirekt Aussagen über Entsendungstätigkeit, indem sie definiert

- die Begriffe der Betriebsstätte und Bauausführung (Art. 5 OECD-Musterabkommen),
- die Einkünfte aus unselbständiger Arbeit (Art. 15 OECD-Musterabkommen).

Nach Art. 5 OECD-Musterabkommen bedeutet der Begriff Betriebsstätte eine feste Geschäftseinrichtung, durch die die Geschäftstätigkeit eines Unternehmens teilweise oder gänzlich ausgeübt wird und umfasst insbesondere Geschäftsleitung, Zweigniederlassungen, Geschäftsstellen, Fabrikationsstätten, Werkstätten, Bergwerke oder andere Stätten der Ausbeutung von Bodenschätzen; eine Montage-tätigkeit oder Bauausführung ist nur dann eine Betriebsstätte, wenn ihre Dauer 12 Monate überschreitet.

Nicht als Betriebsstätten gelten gemäß Art. 5 Abs. 4 OECD-Musterabkommen beispielsweise Einrichtungen zur Lagerung, Ausstellung, Auslieferung von Gütern oder Waren, Geschäftseinrichtungen, die ausschließlich zum Wareneinkauf oder zur Informationsbeschaffung dienen, feste Geschäftseinrichtungen zur Ausübung von vorbereitenden bzw. helfenden Tätigkeiten (Hilfstätigkeiten).

Nach Art. 15 OECD-Musterabkommen können Gehälter, Löhne und ähnliche Vergütungen, die eine Person aus unselbstständiger Arbeit bezieht, nur in diesem Staat besteuert werden, es sei denn, die Arbeit (unselbstständige Arbeit) wird in einem anderen Vertragsstaat ausgeübt (Quellenbesteuerung).

Vergütungen (Löhne, Gehälter), die eine im Vertragsstaat ansässige Person für eine in einem anderen Mitgliedsstaat ausgeübte unselbstständige Tätigkeit bezieht, können nur im Vertragsstaat besteuert werden, wenn

- der Vergütungsempfänger sich im anderen Mitgliedsstaat insgesamt nicht länger als 183 Tage innerhalb eines Zeitraumes von 12 Monaten aufhält,
- die Vergütungen von einem oder für einen Arbeitgeber gezahlt werden, welcher nicht im anderen Mitgliedsstaat ansässig ist,
- die Vergütungen nicht von einer Betriebsstätte getragen werden, die der Arbeitgeber im anderen Mitgliedsstaat hat,
- womit das Prinzip des wirtschaftlichen Arbeitgebers begründet wurde.

III.IV DBA-Deutschland

Es wurde abgeschlossen ein Doppelbesteuerungsabkommen zwischen der Republik Österreich und der Bundesrepublik Deutschland zur Vermeidung der Doppelbesteuerung auf dem Gebiet der Steuern vom Einkommen und Vermögen, BGBl.III Nr. 182/2002.

Das DBA-Deutschland sieht im Art. 5 die Definition der Betriebsstätte vor und damit eine feste Geschäftseinrichtung, durch welche die Unternehmenstätigkeit teilweise oder gänzlich ausgeübt wird und orientiert sich an den Betriebsstättenbeispielen, der Montagearbeit und Bauausführung sowie der nicht als Betriebsstätten geltenden Hilfsbetriebsstätten völlig an dem OECD-Musterabkommen.

Auch im Art. 15 zur unselbstständigen Arbeit stützt sich das DBA-Deutschland auf die Bestimmungen des OECD-

Musterabkommens zur Quellenbesteuerung, wonach eine Besteuerung nur im Vertragsstaat erfolgt, es sei denn, die Arbeitsleistung wird in einem anderen Mitgliedsstaat ausgeübt, wobei auch hier die 183-Tage-Regelung gilt und ein besonderer Hinweis auf die Arbeitskräfteüberlassung innerhalb eines Abgabenzeitraumes von 183 Tagen getroffen wird (Art. 15 Abs. 3 DBA-Deutschland). Die Sondervorschrift des Art. 15 Abs. 3 DBA-Deutschland über die Anwendung der 183-Tage-Klausel sollte nur für die gewerbliche Arbeitskräfteüberlassung (Personalleasing) im Sinne des Arbeitskräfteüberlassungsgesetzes, nicht hingegen für konzerninterne Personalüberlassung gelten.

III.V Kommunalsteuergesetz

Das Kommunalsteuergesetz selbst sieht keine Abgrenzung zwischen Dienstreise, Aktivleistung (Assistenzleistung), Passivleistung (Arbeitskräfteüberlassung) und Entsendung vor.

Die Arbeitskräfteüberlassung von einem inländischen Unternehmen oder Personalleasingunternehmen (Arbeitskräfteüberlassungsunternehmen) erfolgt durch Dienstnehmer dieses überlassenden Unternehmens ins Inland oder auch ins Ausland, wobei die abgabepflichtige Arbeitskräfteüberlassung nach § 4 Abs. 3 KommStG 1993 insofern auf sechs Monate bezogen wird, als

- bei Arbeitskräfteüberlassungen ins Ausland erst nach Ablauf von sechs Kalendermonaten eine Betriebsstätte des arbeitskräfteüberlassenden Unternehmers begründet wird und damit die rechtlichen Voraussetzungen für eine Kommunalsteuererhebung aufgrund einer Tätigkeit in einer Betriebsstätte im Ausland nicht mehr vorliegen,
- bei der Arbeitskräfteüberlassung im Inland die Heheberechtigung von der Sitzgemeinde des Leasingunternehmens an die Gemeinde mit dem Unternehmenssitz des beschäftigenden Unternehmens übergeht, unabhängig vom Einsatzort der überlassenen

Arbeitskräfte in den Betriebsstätten des beschäftigenden Unternehmens.

Eine Form der Arbeitskräfteüberlassung ist auch die Zuweisung von Dienstnehmern einer Körperschaft öffentlichen Rechts an abgabepflichtige Unternehmen, wobei allerdings der Kommunalsteuergesetzgeber offensichtlich die gesetzliche Regelung des § 4 Abs. 3 KommStG 1993 (Betriebsstättenbegründung) und § 7 Abs. 1 KommStG 1993 (Gemeindeheheberechtigung) nicht mitbezogen hat.

Personen, welche nicht von einer inländischen Betriebsstätte und damit von einer ausländischen Betriebsstätte ins Inland überlassen werden, gelten als Dienstnehmer des beschäftigenden abgabepflichtigen Unternehmens, unabhängig

- von der Dauer der Überlassung,
- von der Vertragsposition der überlassenen Personen (Dienstvertrag, Werkvertrag).



Ertragsanteilsvorschüsse für November 2021

(Beträge in 1.000 EURO, ohne Zwischenabrechnung)

Ertragsanteile, die auf die Gemeinden verteilt werden:

a) - nach Steuerarten

	Ertrag für 11/2021 ¹ in 1.000 EURO	Veränderung ggü. 11/2020 in %	Ertrag für 01–11/2021 in 1.000 EURO	Veränderungen ggü. 01–11/2020 in %
Steuern, Einkommen, Vermögen (gesamt)	213.136	-33,5%	5.302.377	21,5%

davon:

Veranlagte Einkommensteuer	-4.540		461.043	35,7 %
Lohnsteuer	127.531	-42,8 %	3.522.153	17,3 %
Kapitalertragsteuer	21.344	30,8 %	279.602	58,8 %
Kapitalertragsteuer auf sonstige Erträge	14.677	79,3 %	121.728	54,4 %
Körperschaftsteuer	53.706	-32,0 %	901.127	20,3 %
Stabilitätsabgabe	-104	-120 %	10.361	-12,8 %
Sonstige Steuern (gesamt)	552.109	25,5 %	5.305.299	12,0 %

davon:

Umsatzsteuer	281.847	30,5 %	2.616.367	9,1 %
Tabaksteuer	21.429	3,4 %	219.151	3,2 %
Biersteuer	2.127	12,4 %	21.118	10,4 %
Mineralölsteuer	45.799	66,5 %	427.255	6,5 %
Alkoholsteuer	1.671	-3,2 %	16.846	9,6 %
Energieabgabe	10.522	38,1 %	104.443	20,9 %
Normverbrauchsabgabe	4.887	-23,0 %	48.053	-0,9 %
Grunderwerbsteuer (93,706 % Gemeinden)	136.581	19,7 %	1.386.833	24,7 %
Versicherungssteuer	13.858	8,1 %	140.364	3,7 %
Motorbezogene Versicherungssteuer	28.595	6,3 %	271.127	4,0 %
KFZ-Steuer	129	42,8 %	6.495	8,5 %
Konzessionsabgabe	3.013	-4,9 %	33.426	33,5 %
Kunstförderungsbeitrag	0		1.592	0,5 %

¹⁾ Datenquelle: BMF – Budgetvollzug (Ertragsanteile): i. d. R. basierend auf dem Steueraufkommen des zweiten vorangegangenen Monats

b) länderweise Anteile ^{*)}

	Ertrag für 11/2021 ¹ in 1.000 EURO	Veränderung ggü. 11/2020 in %	Ertrag für 01–11/2021 in 1.000 EURO	Veränderungen ggü. 01–11/2020 in %
Burgenland	19.396	2,4 %	267.531	17,7 %
Kärnten	45.442	0,7 %	635.630	17,7 %
Niederösterreich	123.756	-0,7 %	1.734.551	17,1 %
Oberösterreich	118.593	0,6 %	1.644.059	16,5 %
Salzburg	52.958	2,3 %	728.041	16,1 %
Steiermark	95.073	0,1 %	1.312.395	16,4 %
Tirol	69.036	1,6 %	937.956	16,4 %
Vorarlberg	37.863	3,3 %	509.310	15,9 %
Wien	203.126	0,3 %	2.839.796	16,2 %
Summe	765.245	0,6 %	10.609.268	16,5 %

*) ohne Zwischenabrechnung



Innovatives Engagement

Die Publikation zum LandLuft Baukulturgemeinde-Preis 2021 holt alle Finalist:innen und ihre innovativen Ideen vor den Vorhang.

Eine inspirierende und reich bebilderte Auseinandersetzung mit Bodenpolitik, Regionalentwicklung und Fragen des Wohnens mit Beiträgen von Sibylla Zech, Sonja Bettel und LandLuft.

Ein gerettetes Fürstenhaus anstelle von Parkplätzen im Ortskern, eine Generationenmeile, die zentrumsnahe Versorgung für Jung und Alt bietet, oder gemeinwohlorientierte Bauentwicklung – auf unterhaltsame Weise kann man hier in zukunftsfähige Projekte eintauchen, neue Ansätze der Bodenschonung und einen sensiblen Umgang mit unseren Ressourcen kennenlernen.

Unter den Preisträger:innen des Baukulturgemeinde-Preises sind heuer auch Städtebundmitglieder wie Feldkirch, Mödling oder Trofaiach und auch die Initiativgruppe Kanaltaler-Siedlung Villach wurde prämiert – allesamt Projekte, die man nach der ausführlichen Vorstellung gerne persönlich aufsuchen möchte.

Boden g'scheit nutzen!

Hg: LandLuft Baukulturgemeinde-Preis 2021 | ISBN: 978-3-9504600-6-3 | € 24,00 zzgl. Versand (Inland: € 7,30, Ausland: € 12,90) | Bestellung unter bestellung@landluft.at | 194 Seiten | Paperback



Die Vermessung Österreichs

„Raum und Gesellschaft“ liefert einen detaillierten Überblick über alles Wissenswerte rund um Österreich wie die Struktur des Landes, die einzelnen Bundesländer sowie deren Bewohner:innen.

Das 648 Seiten umfassende Werk von Em. Univ.-Prof. Martin Seger bietet einerseits wissenschaftsnahen Informationen nach sozioökonomischen und demografischen Merkmalen und naturwissenschaftlichen Fakten sowie andererseits eine Präsentation Österreichs und seiner Bundesländer auf unterschiedlichen geografischen Maßstabsebenen.

Es ist in drei eigenständige Teile gegliedert, die sich mit (1) Raum und Gesellschaft, der (2) Vermessung der Landschaft sowie den (3) Porträts der Bundesländer befassen. Alle Kapitel sind mit fundierten und detailreichen Ausführungen, kartografischen Visualisierungen (insgesamt 450 Karten) sowie zahlreichen Exkursen sehr anschaulich und lebendig gestaltet. Das Werk eignet sich für wissenschaftliches Publikum ebenso wie für eine breite interessierte Leserschaft, die sich für das Land Österreich begeistern und ihr Wissen entsprechend vertiefen möchte, aber auch für Schulen und andere Bildungseinrichtungen.

Österreich: Raum und Gesellschaft

Martin Seger | HG: Naturwissenschaftlicher Verein für Kärnten, 2019 | ISBN: 978-3-85328-087-4 | € 39,00 | 648 Seiten | Gebunden



Whistleblowing-Kommentar

Bis 17. Dezember 2021 sind die Standards der Whistleblower-Richtlinie (EU 2019/1937) in nationales Recht umzusetzen. Davon betroffen sind juristische Personen des öffentlichen Sektors (z. B. Gemeinden) einschließlich staatlich beherrschter Stellen bzw. Einrichtungen. Unternehmen ab 250 Mitarbeiter:innen (und in weiterer Folge ab 50 Mitarbeiter:innen) und Gemeinden ab 10.000 Einwohner:innen trifft nun etwa die Pflicht zur Einrichtung interner Meldekanäle. Dieser Kommentar bietet sowohl eine Kurzkomentierung der Richtlinie als auch praktische Anleitungen zur Implementierung eines Systems. Whistleblowing“ wird dabei nicht nur als ein technisches Tool verstanden, das maßgeblich zur Aufdeckung von Verstößen beiträgt. Compliance geht alle an, man muss klar vermitteln, dass die Erwartungshaltung besteht, dass alle Mitarbeiter:innen Fehlverhalten adressieren. Damit kann Whistleblowing maßgeblich dazu beitragen, dass die Compliance-Kultur aufgebaut und gestärkt wird.

Whistleblowing & Internal Investigations Praxiskommentar zur Whistleblowing-Richtlinie

Alexander Petsche (Hrsg.) | LexisNexis, 2021 | ISBN: 978-3-7007-7863-9 | € 49,00 | 304 Seiten | Softcover



Oldenburgs Oberbürgermeister Jürgen Krogmann und Oldenburgs Gleichstellungsbeauftragte Wiebke Oncken beim Lesen des Arbeitshefts

Schule gegen Sexismus

Stadt Oldenburg ermöglicht Anti-Sexismus-Aktion für 230 Schulklassen.

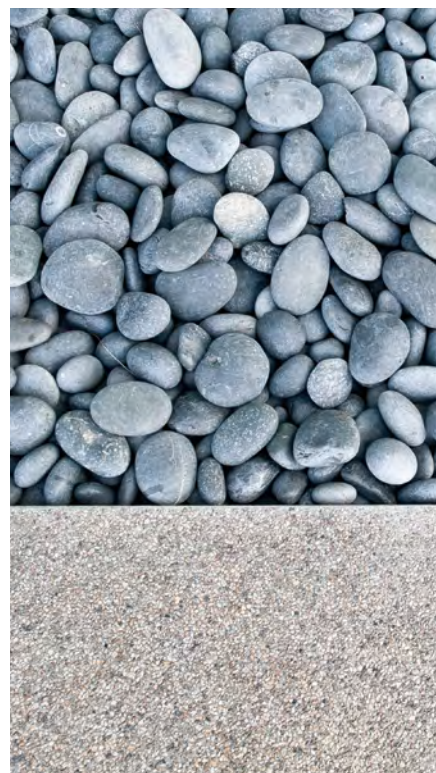
Oldenburg ist eine mittelgroße Stadt mit 170.000 Menschen in Niedersachsen und die erste Stadt in Deutschland, die alle ihre 7. bis 9. Schulklassen mit einem Arbeitsheft gegen Sexismus ausstattet. Das Arbeitsheft wurde 2021 von der Hamburger Anti-Sexismus-Organisation Pinkstinks publiziert. Es ist das erste Schul-Arbeitsheft in Deutschland, das sich intensiv mit den Themen Geschlechterstereotype, Vorurteile sowie sexuelles Mobbing beschäftigt und für Jugendliche konzipiert ist. Oberbürgermeister Jürgen Krogmann unterstützt das Engagement: „Als Schirmherr der Aktion möchte ich meinen Teil dazu beitragen, dass Sexismus auch in der Schule thematisiert und bekämpft wird. Um nachhaltig etwas zu verändern, müssen wir Kinder und Jugendliche frühzeitig sensibilisieren.“ Um die Istanbul-Konvention gegen Gewalt an Frauen auf kommunaler Ebene umzusetzen, hatte der Stadtrat der Stadt Oldenburg 2020 einen stadteigenen Aktionsplan gegen Gewalt an Frauen und gegen häusliche Gewalt verabschiedet. Den darin enthaltenen Punkt, Sexismus zu bekämpfen, sieht die Stadt durch das Arbeitsheft von Pinkstinks optimal unterstützt.

Weitere Informationen unter:
www.pinkstinks.de

Aus für Gärten des Grauens

Frankfurt will Anlegen von Schottergärten verbieten.

Sie sind grau, unansehnlich und umweltschädlich: Pflegeleichte Schottergärten erfreuen sich insbesondere in Neubaugebieten steigender Beliebtheit. Immer mehr Kommunen verbieten nun aber die von Kritiker:innen als Gärten des Grauens (vgl. www.facebook.com/GaertenDesGrauens/) bezeichneten Schotterwüsten, da die ökologischen Einöden kaum Nahrung und Unterschlupf für Insekten, Vögel und andere Tiere bieten. So wird etwa Frankfurt demnächst die Versiegelung privater Vorgärten, meterhohe Sichtzäune und künstliche Pflanzen untersagen. Wer diese geplante Vorgabe bei Neu- und Umbauten missachtet, muss bis zu 15.000 Euro Bußgeld bezahlen. „Wir haben in drei Dürresommern erlebt, wie stark sich die Stadt aufheizen kann“, erklärte Umweltdezernentin Rosemarie Heilig. Da helfe nur viel Grün. Auch in Darmstadt und in Kassel werden bei neuen Bebauungsplänen Schottergärten explizit ausgeschlossen.



BOYS' DAY 2021

Aktionstag mit Schwerpunkt auf Pflege, Pädagogik & Sozialarbeit

Altenbetreuung, Krankenpflege oder Sozialarbeit: Die Berufsauswahl im Gesundheits- und Pflegebereich ist breit gefächert. Doch trotz der vielversprechenden Aussichten betrachten viele junge Männer diese Berufe noch immer als klassische Jobs für Frauen. Diesem Vorurteil wollte der Boys' Day 2021 entgegenwirken und zielgruppengerecht Infos über diese Branche vermitteln. Die Veranstaltung des Sozialministeriums fand heuer am 11. November in der Pädagogischen Hochschule (PH) in Wien statt. Zeitgleich konnten Burschen ab dem 12. Lebensjahr bei Einrichtungsbesuchen in ganz Österreich Gesundheits- und Pflegeberufe hautnah erleben.

In Österreich besteht nach wie vor ein starker Personalmangel im Gesundheits- und Sozialbereich. Das betrifft vor allem massiv den Pflegebereich, denn bis zum Jahr 2030 werden 76.000 Pflegekräfte

gebraucht. Es ist notwendig, Pflegeberufe vermehrt auch für Männer selbstverständlich und attraktiv zu machen, dazu versuchte auch der Boys' Day einen Beitrag zu leisten.

Weitere Informationen unter:
www.boysday.at



Ausblick: ÖGZ 2/22

Das war der 70. Städtetag.

Die nächste Ausgabe der ÖGZ steht ganz im Zeichen des 70. Österreichischen Städtetages, der von 10. bis 12. November in St. Pölten stattfand. Ein umfassender **Rückblick** auf die Veranstaltung, Arbeitskreise und die Podiumsdiskussion. Die Ausgabe 2/2022 erscheint am 8. Februar 2022.



Kontakt

oegz@staedtebund.gv.at

Impressum: ÖGZ – Österreichische Gemeinde-Zeitung, Nr. 12/2021 • 1/2022 • Medieninhaber und Herausgeber: Österreichischer Städtebund, 1082 Wien, Rathaus, www.staedtebund.gv.at, oegz@staedtebund.gv.at, Tel. +43(0)1/4000-89993 • Leitung: Generalsekretär Thomas Weninger • Verleger: Bohmann Druck und Verlag GmbH, 1040 Wien, Rechte Wienzeile 31/1, Geschäftsführer: Gabriele Ambros, KR Gerhard Milletich • Chefredakteurin des Österreichischen Städtebundes: Katharina Kunz, Tel. +43(0)1/4000-89993, Fax: +43(0)1/4000-9989980, Mitarbeit: Kevin Muik • Chefin vom Dienst: Carina Wiesner, Grafische Gestaltung: Bohmann Repro-Media und Online GmbH, Lektorat: Carina Wiesner, Foto-Organisation: Joelle Berndl-Bullens • Reproduktion: Bohmann Repro-Media und Online GmbH, 1040 Wien, Rechte Wienzeile 31/1 • Druck: Wograndl Druck Ges. m. b. H., Druckweg 1, 7210 Mattersburg • Auflage: 6.000 • Erscheinungsweise 2021: 10 Ausgaben • Cover: Getty Images, 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 & Adressänderungen: +43(0)1/740 32-725, abo.oegz@bohmann.at, Anzeigenannahme und Backoffice: Daniela Borka, daniela.borka@bohmann.at, +43(0)1/740 32-733, Verkaufsleitung: Julia Rötzer, julia.roetzer@schmid-verlag.at, Tel. +43(0)664 829 77 62 • Informationen zur DSGVO: www.bohmann.at • Advertorials sind bezahlte Einschaltungen und unterliegen der Verantwortung der Anzeigenabteilung.



1.–3. Juni 2022, 71. Österreichischer Städtetag in Villach



**Wir wünschen
Ihnen und Ihrer
Familie frohe
Weihnachten und
alles Gute für 2022!**

Im Namen des Österreichischen
Städtebundes bedanke ich mich herzlich
für Ihr Engagement. Zusammenhalt ist
jetzt wichtiger denn je. Bleiben Sie gesund!

Thomas Weninger
Generalsekretär

und das Team
des Österreichischen
Städtebundes



Niederösterreichische Gemeinde-Datenservice GmbH.

2100 Korneuburg | Girakstraße 7 | T: 02262/690-0

gemdat@gemdatnoe.at | www.gemdatnoe.at



Kommunal | Bildung | Business | IT-Systeme | Multimedia

IT-KOMPETENZ AUS EINER HAND

Mit unseren Lösungen in Ihre Zukunft.

Wir, das Team der gemdat Niederösterreich, wünschen unseren Kund:innen und Geschäftspartner:innen

besinnliche Festtage
und einen guten Rutsch ins neue Jahr!