

ÖGZ



Österreichischer
Städtebund

Das Magazin des Österreichischen Städtebundes

6-7/2023

STÄDTE BEWEGEN MENSCHEN

Mobilität in der Stadt



mehr wien zum leben.
wienholding
Ein Unternehmen der StADt wien

mehr daheim zum wohlfühlen.



Ihr WOHNRAUM ist unsere Aufgabe.

Leistbare und qualitativ hochwertige Wohnungen schaffen: Mit der ARWAG und der GESIBA gehören zwei besonders innovative und dynamische Wohnbauträger zur Wien Holding. Zusammen errichten die beiden Unternehmen pro Jahr rund 1.500 neue Wohnungen für ein lebenswertes Wien.

www.wienholding.at





Städte bewegen Menschen

Was für die Mobilitätswende nötig ist

Städte können einen wertvollen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Städte finanzieren und betreiben die öffentlichen Verkehrsmittel – die höchsten Fahrgastzahlen sind im städtischen bzw. stadtreionalen Verkehr zu verzeichnen. Mit dem Ausbau von Radwegen sowie Grün- und Freiflächen schaffen Städte Aufenthaltsqualität und durch Tempolimits, Begegnungs- oder Fußgängerzonen werden Innenstädte besonders lebenswert.

Aber wir brauchen Bund und Länder, um unsere rechtlichen und finanziellen Handlungsspielräume zu erweitern und unserer Schlüsselfunktion gerecht werden zu können. Was bedeutet das konkret? Neben einer planbaren Finanzierungsgrundlage für den öffentlichen Verkehr benötigen die Städte im Bereich der Straßenverkehrsordnung erweiterte Befugnisse, um die Einfahrten in die Innenstädte und die Einhaltung von Tempolimits kontrollieren zu können.

Der Bund hat die Möglichkeit, über Steuern und Abgaben lenkend auf die Verkehrsmittelwahl Einfluss zu nehmen. Allerdings fördert der aktuelle „Klimabonus“ das Pendeln, weil bei gleicher ÖV-Erschließungsqualität die Bewohner:innen der Städte gegenüber jenen ländlicher Gemeinden weniger „Klimabonus“ erhalten. Das benachteiligt Städter:innen und macht die Ansiedlung an desintegrierten Standorten attraktiv. Hier braucht es eine nachvollziehbare und glaubwürdige Politik als Signal.

Die politischen Vertreterinnen und Vertreter der Städte im Verkehrsbereich sind jederzeit bereit für zielgerichtete Gespräche zur Dekarbonisierung unseres Mobilitätssystems. Nur eine koordinierte Aufgabenteilung der unterschiedlichen administrativen Ebenen des Bundesstaates wird den ambitionierten, aber unumgänglichen Klimazielen einigermaßen gerecht werden können. Die Hand der Städte ist ausgestreckt. 

Michael Ludwig
Präsident Österreichischer Städtebund

Thomas Weninger
Generalsekretär Österreichischer Städtebund

Städte bewegen Menschen Mobilität in der Stadt

- | | | | | | |
|----|---|----|--|----|--|
| 10 | Klimaschutz im Verkehr
Die Leistungen der Städte | 20 | Rechtsgutachten SFBG
Pflicht zum nachhaltigen Fuhrpark | 32 | Transeuropäische Netze
Neuerungen für städtische Knoten |
| 12 | Städtischer ÖV
Großes Potenzial für die Mobilitätswende | 22 | Fuß- und Radverkehr
klimaaktiv mobil Förderung | 34 | ÖBB 360°
Ganzheitliche Mobilitätspakete |
| 14 | Tempo 30
Limits und Kontrollen | 26 | Autofreie Innenstadt
Verkehrsberuhigung in Wien | 36 | Interview mit Prof. Knoflacher
Städte sind meine Patienten |
| 16 | Tempolimits
Geschwindigkeiten im Straßenverkehr in Österreich | 30 | Behindertenparkplätze
Fälschungssicherheit von Parkausweisen | 40 | Vorarlberg
Gemeindeübergreifendes Parkraummanagement |



- | | |
|----|---|
| 42 | Wien
Ausweitung der Parkraum-bewirtschaftung |
| 44 | Wien-Neubau
Mittels Stellplatzbilanz zu mehr Lebensqualität |
| 46 | WienMobil
Die multimodale Produktfamilie |
| 48 | Kommunale Pionierin
Alexandra Reinagl, Wiener Linien |

In Wien-Neubau schafft eine Garagenordnung Platz.

Magazin

- | | | | |
|----|---|----|--|
| 50 | Klimaserie
Climate Lab | 58 | Fachausschuss
Kontrolleinrichtungen |
| 52 | Städtebund Kärnten
Mietpreisbremse | 60 | ProBACH
Renaturalisierung von Bächen in Städten |
| 54 | Waidhofen an der Thaya
Jüdischer Friedhof | 62 | Rubrik Recht
Verkehrssicherungspflicht auf Spielplätzen; Google muss falsche Informationen löschen |
| 56 | Graz
Leerstandserhebung | | |

- | | | |
|-------|---------------------------|----|
| | Aktuelles aus den Städten | 6 |
| | Finanzen | 64 |
| | Literatur | 65 |
| | Zu guter Letzt | 66 |
| | Vorschau | 67 |
| | Impressum | 67 |

Zu Gast in ...

DIE BUNDESLÄNDERTOUR
DER BBG

Die BBG kommt in die Bundesländer. Und Sie sind herzlich eingeladen!

VORARLBERG
3. Oktober 2023
12 bis 19 Uhr

TIROL
5. Oktober 2023
12 bis 19 Uhr

SALZBURG
28. Juni 2023
12 bis 19 Uhr

NIEDERÖSTERREICH
26. September 2023
12 bis 19 Uhr

WIEN
18. Oktober 2023
12 bis 19 Uhr

BURGENLAND
27. September 2023
12 bis 19 Uhr

KÄRNTEN
29. Juni 2023
12 bis 19 Uhr

INFO +
ANMELDUNG



VORSORGE, SICHERHEIT & VERTRAUEN.

TERMINE & SCHWERPUNKTE

28. Juni 2023

SALZBURG

Einfach vorbereitet sein – Krisen,
Katastrophen, Blackout

29. Juni 2023

KÄRNTEN

Lösungen mit Klimaschutzbeitrag &
Einblicke in die Mobilitätswelt

26. September 2023

NIEDERÖSTERREICH

Lösungen mit Klimaschutzbeitrag &
Einblicke in die Gesundheitswelt

27. September 2023

BURGENLAND

Einfach vorbereitet sein – Krisen,
Katastrophen, Blackout

3. Oktober 2023

VORARLBERG

Vorsorge, Sicherheit, Vertrauen – Was
Österreich künftig sicherer macht

5. Oktober 2023

TIROL

IT-Sicherheit, Cyber-Crime-
Prävention, Home-Office-Lösungen

18. Oktober 2023

WIEN

Vorsorge, Sicherheit, Vertrauen – Was Österreich künftig sicherer macht

PROGRAMMÜBERBLICK

- > **12:00 Uhr** Check-in & Networking-Lunch
- > **12:45 Uhr** Eröffnung & Begrüßung
- > **13:00 Uhr** Vorträge, Podiumsdiskussion & abschließende Keynote
- > **16:45 Uhr** Networking & Buffet
- > **19:00 Uhr** voraussichtliches Ende

Details zum Programm werden pro Standort zeitgerecht bekanntgegeben. Änderungen vorbehalten.

www.bbg.gv.at/bundeslaendertour



Es wird angestrebt, die Veranstaltung nach den Kriterien des Österreichischen Umweltzeichens für Green Meetings auszurichten.

BBG BUNDES
BESCHAFFUNG

Elektro-Nick 2023

Engagierte Abfallberater:innen mit Elektro-Nick 2023 ausgezeichnet

Bereits zum 5. Mal wurde im April in Salzburg der von der Elektroaltgeräte Koordinierungsstelle (EAK) ins Leben gerufene Umweltpreis „Elektro-Nick 2023“ vergeben.

Mit dieser Auszeichnung werden alle zwei Jahre die engagierten Tätigkeiten von österreichischen Abfallberater:innen gewürdigt.

Der Elektro-Nick 2023 stand im Zeichen des Themas der Kampagne: „Her mit Leer“ – Akkus und Batterien gehören nicht in den Restmüll.

Siegerin war die Abfallberaterin Sonja Haider vom Abfallwirtschaftsverband Liezen mit einem Bilderbuchkino. Auf den Plätzen zwei und drei landeten Ingrid Pirgmayr von der MA 48 Wien mit Kurzvideos und Dominik Tischlinger von den Stadtbetrieben Steyr mit seiner „Elektrowandertonni“.

Elisabeth Giehser, EAK-Geschäftsführerin, betonte: „Leider landen nach wie vor ausgediente Batterien und Elektrogeräte im Restmüll. Das stellt nicht nur eine



Verschwendung von recyclebaren Wertstoffen, sondern auch ein nicht zu unterschätzendes Sicherheitsrisiko dar.“ Speziell Lithium-Batterien/Akkus müssen besonders sorgfältig behandelt werden, denn durch die charakteristisch hohe Spannung und Energiedichte, die

Lithium-Batterien/Akkus aufweisen, kann es in Kombination mit großer Hitze, mechanischen Einwirkungen oder Kurzschlüssen zu unkontrollierten Reaktionen kommen.

<https://www.eak-austria.at>

ÖGUT-Umweltpreis

Herausragende Innovationen u. a. aus Fels am Wagram, Gmunden und Wien honoriert

Die Österreichische Gesellschaft für Umwelt und Technik (ÖGUT) zeichnete zum 36. Mal die besten Projekte und Vorbilder im Bereich Nachhaltigkeit aus. ÖGUT-Präsidentin Andrea Reithmayer, ÖGUT-Generalsekretärin Monika Auer sowie Vertreter:innen der Sponsor:innen überreichten die Auszeichnungen im Rahmen des ÖGUT-Jahresempfangs. In der Kategorie „Nachhaltige Kommune“ gewann die Marktgemeinde Fels am Wagram mit ihrem umfassenden Energie- und Umweltprogramm. Das Preisgeld von 5.000 Euro wurde vom Österreichischen Städtebund zur Verfügung gestellt. Der Preis für „Partizipation (top-down)“ ging an die Stadtgemeinde Gmunden für die Klimastrategie Gmunden 2023. In der Kategorie „Klimaneutrale Stadt“ gewannen WBV-GPA, Schöberl & Pöll GmbH, AIT Austrian



V. l. n. r.: Monika Auer (ÖGUT-Generalsekretärin), Bernhard Sengseis (Österreichischer Städtebund), Dr. Reinhard Skolek (Marktgemeinde Fels am Wagram), Andrea Reithmayer (ÖGUT-Präsidentin)

Institute of Technology mit „1140 Wien, Kätke-Dorsch-Gasse 17: 100 % erneuerbare Wärme- und Kälteversorgung im sozialen Wohnbau“.

www.oegut.at/de/initiativ/umweltpreis/2022/



Stefan Ganzert, Wels, Sascha Jabali Adeh, Villach, Julian Fässler, Dornbirn, Martin Hajart, Linz, Sandra Wassermann, Klagenfurt, und Harald Ludwig, St. Pölten

Städtebund verlangt Planungssicherheit für Mobilitätswende

Verkehrsausschuss tagte in Salzburg.

Der Verkehrsausschuss des Österreichischen Städtebundes tagte Anfang Mai in Salzburg. Dabei wurde Julian Fässler, Vizebürgermeister von Dornbirn und Stadtrat für Stadtentwicklung, Verkehrsplanung und öffentlichen Verkehr, als zweiter stellvertretender Vorsitzender, neben der Grazer Vizebürgermeisterin Judith Schwentner, gewählt.

Vizebürgermeisterin Judith Schwentner: „Der Fuß- und Radverkehr muss Priorität

haben, dafür schaffen wir in Graz gerade die nötige Infrastruktur. Eine menschengerechte Stadt der Zukunft bedeutet Platz und Sicherheit für Kinder und ältere Menschen – durch Begegnungszonen, Schul- und Fahrradstraßen und natürlich Tempolimits. Wir arbeiten an einem Gesamtverkehrskonzept für die Zukunft, das den großflächigen Ausbau des Fuß- und Radverkehrs und des ÖVs beinhaltet.“ Der Vorsitzende des Verkehrsausschusses,

der St. Pöltner Vizebürgermeister Harald Ludwig, betonte: „Wenn wir die Mobilitätswende in den Städten und deren Umland nicht schaffen, dann wird Österreich seine Klimaziele verfehlen. Hier – insbesondere beim öffentlichen Verkehr, den die Städte ja vielfach selbst finanzieren und betreiben – braucht es Unterstützung des Bundes. Die Mittel über den Finanzausgleich dazu müssten jedenfalls verdoppelt werden.“

Österreich radelt

Sommerradeln bei der bundesweiten Mitmach-Aktion

Radfahren ist gut für die Gesundheit, fürs Klima und macht vor allem Spaß. Ob zum Einkaufen, in die Arbeit, in die Schule oder im Urlaub: Jede Radfahrt zählt! Aktuell werden alle Städte eingeladen, kostenlos bei Österreich radelt teilzunehmen und Bürger:innen zum Mitmachen zu motivieren. Zusätzlich kann sich jede Stadt auch als Betrieb anmelden und mit den eigenen Mitarbeiter:innen in die Pedale treten.

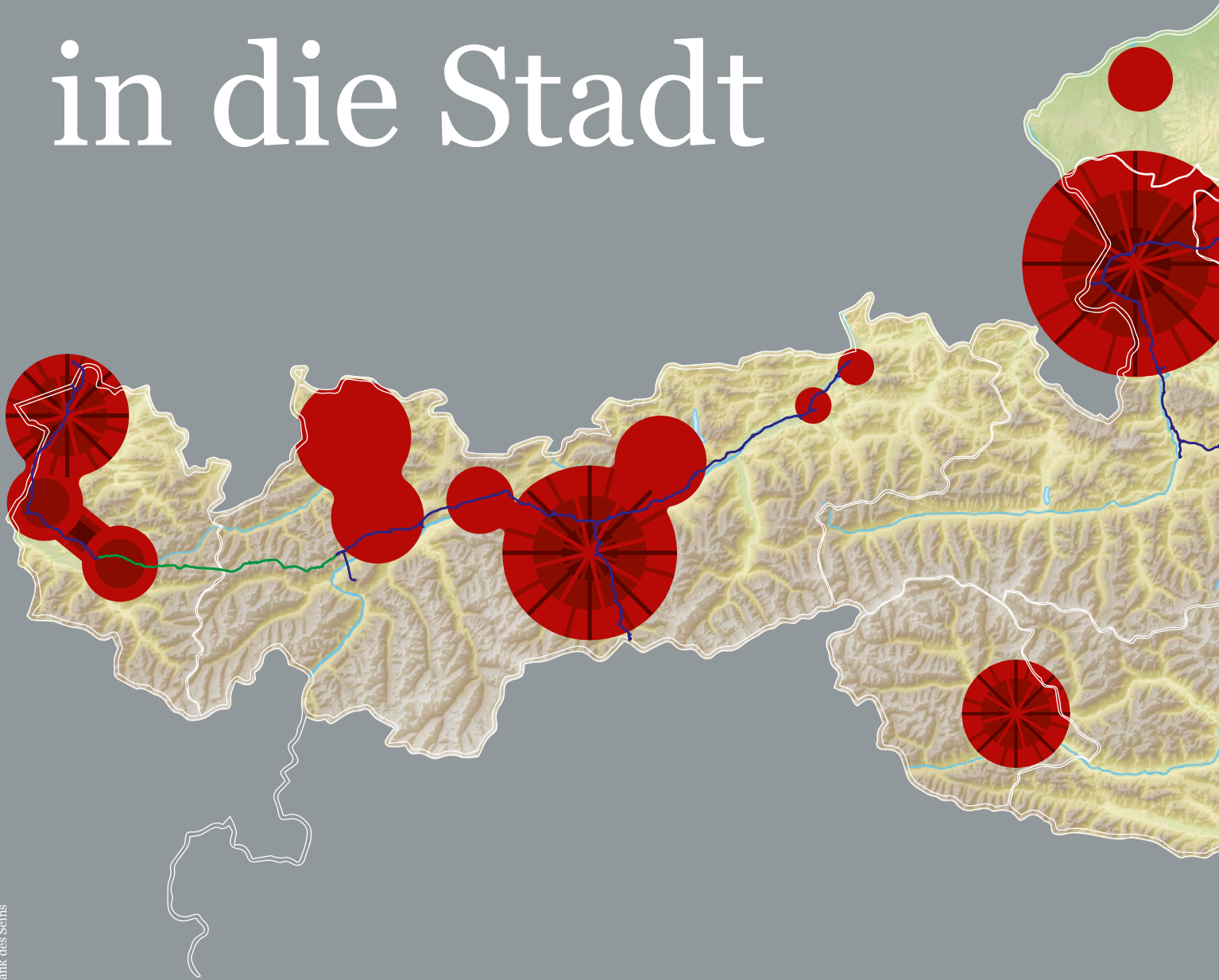
Die aktivsten Veranstalter werden im Herbst bei einer feierlichen Zeremonie von Klimaschutzministerin Leonore Gewessler ausgezeichnet. Zur Bewerbung der Aktion stehen kostenlose Folder und Plakate zur Verfügung.

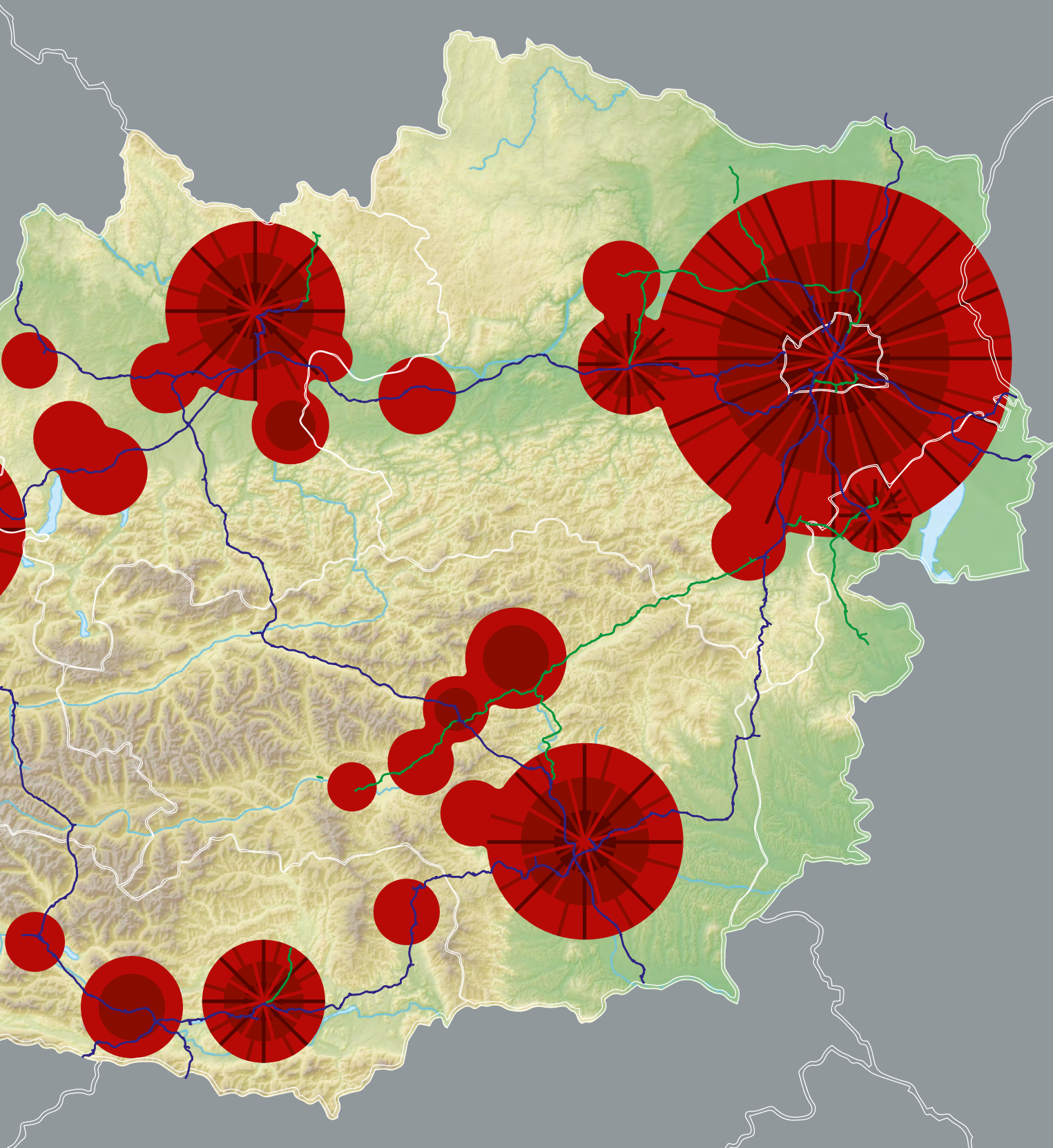
Anmeldung und Downloads:
www.radelt.at



Das Gravitationsfeld der Städte

Mobilität in der und in die Stadt





Die Städte sind die großen Magneten dieser Republik und ihre starke Anziehungskraft äußert sich nicht zuletzt in Form von Bewegung. So verlagerten in den letzten Jahrzehnten viele Menschen ihren Wohnsitz in die Städte und auch immer mehr Arbeitsplätze befinden sich in urbanen Zentren. Der Zuzug in die Städte wird begleitet von immer dichter werdenden Pendler:innenverflechtungen im stadtreionalen Raum.

Diese Grafik zeigt die Intensität dieser Pendler:innenverflechtungen in den Stadtregionen gemäß www.stadtregionen.at (Datenquelle: Statistik Austria).

Klimaschutz im Verkehr – die Leistungen der Städte

Der Prozess im Städtebund zur Vorbereitung der FAG-Verhandlungen

Stephanie Schwer, Österreichischer Städtebund

Mittel- und langfristige Forderungen zur ÖV-Finanzierung

In der öffentlichen Debatte werden die Leistungen, die die Städte für den Klimaschutz im Verkehr erbringen, oftmals unzureichend wahrgenommen. So organisieren, finanzieren und betreiben die Städte den öffentlichen Verkehr im Stadtgebiet und sind zuständige Behörde gemäß der PSO-Verordnung.

Es war daher ein Ziel des Österreichischen Städtebundes, bei den aktuellen Finanzausgleichsverhandlungen darauf hinzuweisen und eindeutig klarzustellen, dass die Städte in der Lage sind, Treibhausgas-Einsparungen im Verkehrssektor auf den Weg zu bringen, wenn sich die Rahmenbedingungen entsprechend dem Ambitionsniveau verbessern.

Der Sektor Verkehr ist für ein Drittel aller Treibhausgas-Emissionen in Österreich verantwortlich und zudem ist der Verkehr der am stärksten steigende Sektor (+58 % Personenverkehr 1990–2021). Im Falle der Verfehlung der Klimaziele schätzte der Rechnungshof in seiner Stellungnahme zum „Ökosozialen Steuerreformgesetz 2022 Teil II“ die Ausgaben für den Ankauf von Emissionszertifikaten auf 9,214 Mrd. Euro. Dabei wurde jedoch lediglich das „alte“ Reduktionsziel von 36 % an Emissionen im Verkehr zugrunde gelegt. Aufgrund des zwischenzeitlich beschlossenen EU-Klimagesetzes wird Österreich seine Emissionen bis 2030 voraussichtlich um 48 % reduzieren müssen, wodurch Ausgaben für Emissionszertifikate in Höhe von 10 Mrd. Euro wahrscheinlich erscheinen.



*Zukunftsvisualisierung
des Stadtrandes*

Finanzierungsbedarfe abgesteckt

Zur Erarbeitung der Positionierung für die FAG-Verhandlungen im Bereich Klima/Verkehr wurde eine Arbeitsgruppe mit Vertreter:innen der Finanzkommission und des Verkehrsausschusses des ÖStB sowie Vertreter:innen der städtischen Verkehrsunternehmen gegründet.

In weiterer Folge wurden nach einer ersten Bestandsanalyse unter den Städten im Herbst 2022 das KDZ und die Firma KCW GmbH um Erhebungen des Finanzierungsbedarfs bei den Städten ersucht. Dies soll einerseits die aktuellen Planungen aufzeigen, andererseits den Finanzierungsbedarf darstellen, der erforderlich ist, um eine Verdopplung der Verkehrsleistungen im öffentlichen Verkehr bis 2030 und somit einen maßgeblichen Anteil der Klimaziele im Verkehr gemäß Mobilitätsmasterplan der Bundesregierung zu erreichen (s. Artikel KDZ, S. 12). Im Ergebnis werden allein im öffentlichen Verkehr der sechs größten Städte inkl. Wien ca. 5,7 Mrd. € bis 2030 zusätzlich benötigt, wenn man die Klimaziele im ÖV ernst nehmen will.

Doch auch andere Teile des Umweltverbunds müssen gestärkt werden: Um die Klimaziele im Radverkehr (13 % im Jahr 2030) zu erreichen, werden jährlich ca. 800 Mio. € benötigt. Das Förderprogramm des Bundes wurde zuletzt zwar massiv erhöht, beläuft sich derzeit aber auch lediglich auf 60 Mio. €/Jahr. Die Erhebungsergebnisse zu den Finanzierungsbedarfen im Verkehr wurden auch in den Prozess zur Erstellung eines neuen Nationalen Energie- und Klimaplan eingemeldet.

Modell der Aufstockung und Neuverteilung der Mittel gem. § 23 FAG erarbeitet

In einem nächsten Schritt wurde die TU Wien – Institut für Stadt- und Regionalforschung (SRF) – mit der Entwicklung der Grundlangen eines neuen Modells der Verteilung der Mittel gem. § 23 FAG beauftragt. Das Ergebnis sieht vor, dass die künftige Mittelverteilung anhand von

Struktur- (Einwohner:innen, Fläche) und Erfolgsparametern (ÖV-Gütekategorie jener Verkehrsmittel, welche die Städte selbst finanzieren und somit beeinflussen kann) vorgenommen wird. Damit kann mehr Transparenz und eine Dynamisierung der Mittel erreicht werden (wer Angebot ausbaut, erhält mehr Geld). Die Städte werden nach objektiven Maßstäben gleichbehandelt. Auch kann dafür Sorge getragen werden, dass jene Städte belohnt werden, die den Ausbau des ÖV aktiv vorantreiben.

Parallel dazu wird eine Verdopplung der heutigen jährlichen Aufwendungen gefordert, um neben dem Inflationsausgleich die Gleichbehandlung der Städte ohne Schlechterstellung gegenüber dem Status quo zu realisieren.

Planungssicherheit für Betrieb und Investitionen schaffen

Um langfristig den Städten Planungssicherheit zukommen zu lassen (auch bei Angebotsausweitungen), erscheint es aus städtischer Sicht erforderlich, dass gesicherte Mittel rechtlich in einem eigenen Gesetz zur ÖPNV-Finanzierung abgebildet werden. Dabei sollen objektive Maßstäbe für die Höhe der Zuweisungen an Städte (und Länder) sowie klare Adressat:innen und Ansprüche genannt und Kriterien zur Förderung von Investitionen festgelegt werden. Das Gesetz soll zwei Säulen umfassen und Betriebskosten sowie Investitionen (in Form eines Fonds für große Infrastrukturvorhaben) adressieren.

Rechtsrahmen verbessern

Um Rad- und Fußverkehr im Ortsgebiet attraktiver und sicherer machen zu können, fordern die Städte mehr rechtliche Handhabe bei der Verhängung von Tempolimits, Geschwindigkeitskontrollen sowie automatisierten Ein- und Durchfahrtskontrollen.

Die städtischen Forderungen wurden den zuständigen Ministerien (BMK, BMF) im März auf beamteter Ebene vorgestellt und werden derzeit im Rahmen der Verhandlungen für einen neuen Finanzausgleich im Bereich „Klima“ diskutiert. 🇹🇷

Siehe dazu auch:

<https://www.staedtebund.gv.at/themen/mobilitaet/>



Das Positionspapier des ÖSTB zum ÖV finden Sie auch hier:

<https://www.staedtebund.gv.at/themen/finanzen/fag2024/>



Städte und Gemeinden:

Gemeinsam Klima- & Mobilitätsziele erreichen – Aufzeichnung der Fachtagung vom Mai 2023

<https://www.parlament.gv.at/aktuelles/mediathek/XXVII/VER/166>



Städtischer öffentlicher Verkehr

Um die Klimaziele zu erreichen, muss der Anteil des motorisierten Individualverkehrs – gemessen an den Personenkilometern – von 70 Prozent (2018) auf 54 Prozent (2040) sinken. In Städten besteht hierzu ein riesiges Potenzial. Dieses kann aber nur gehoben werden, wenn die Rahmenbedingungen stimmen.

Karoline Mitterer, KDZ – Zentrum für Verwaltungsforschung

Nirgends sind die Potenziale für eine rasche Mobilitätswende so groß wie in den städtischen Räumen. Städte weisen eine kompakte Siedlungsstruktur auf und gleichzeitig besteht ein hohes Verkehrsaufkommen. Im Vergleich zum ländlichen Raum können die Wege vom Auto zum öffentlichen Verkehr oder weiteren umweltfreundlicheren Verkehrsarten einfacher und effizienter verlagert werden.

Steigende Zuschussbedarfe der Städte

Die Städte sind konfrontiert mit steigenden Fahrgastzahlen, fehlender Dynamisierung bei Transfers des Bundes, Ausbaubedarfen, gesetzlichen Vorgaben zum Umstieg der Antriebssysteme bei Bussen und gleichzeitig noch unklaren finanziellen Auswirkungen des Klimatickets.

Dies führt zu einer Unterfinanzierung des öffentlichen Verkehrs in Städten sowohl betreffend den Betrieb, die Infrastruktur als auch den Netzausbau. Gemäß einer aktuellen Erhebung des KDZ für den Österreichischen Städtebund (Hochholding et al., 2023) steigt der Zuschussbedarf der Städte über 30.000 Einwohnerinnen und Einwohner (EW) (ohne Wien) von 41 Prozent 2016 auf 44 Prozent 2021 (Abbildung 1). 2023 bis 2025 soll der Zuschussbedarf sogar bei 48 bis 50 Prozent liegen. So sollen die

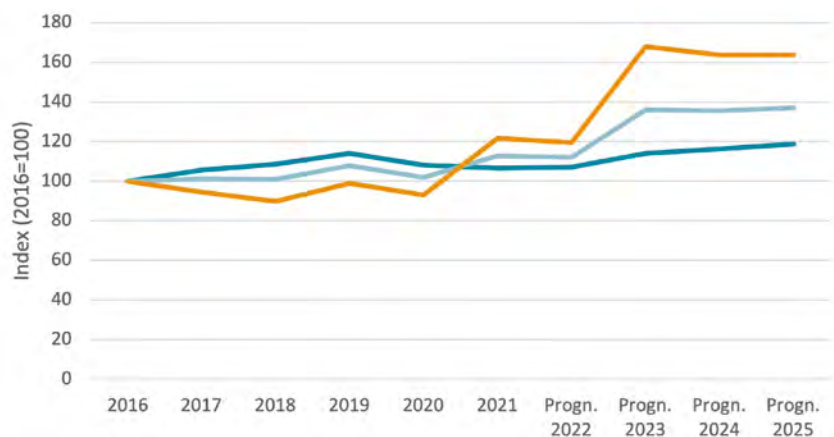


Abbildung 1: Indexdarstellung der Zuschussbedarfe im städtischen ÖV (ohne Wien), 2016 bis 2025

Ausgaben von 2021 bis 2025 um 26 Prozent steigen, die Einnahmen jedoch nur um 12 Prozent.

Kritische Entwicklung der Investitionen

In den vergangenen Jahren wurde der Zuschussbedarf dabei weitgehend konstant gehalten, was jedoch zulasten von Investitionen ging.

So sank der Anteil der Investitionen an den gesamten Ausgaben kontinuierlich von 23 Prozent 2016 auf nur mehr 15 Prozent 2021. Die Investitionen gingen dabei um 29 Prozent zurück.

Im laufenden Betrieb ist mit deutlichen Anstiegen zu rechnen (z. B. mehr An-

gebot, gestiegene Energiepreise, höhere Betriebskosten durch emissionsfreie/-arme Busse).

Hohe Investitionsbedarfe in MPO-Städten (inkl. Wien)

Gerade die größten Städte haben – nicht zuletzt aufgrund ihrer schienengebundenen Verkehrsangebote – einen besonders hohen Investitionsbedarf.

Die Städte Graz, Linz, Salzburg, Klagenfurt, Innsbruck und Wien kooperieren über die Mobilitätsplattform Österreich (MPO). Gemäß einer Erhebung von KCW (2023) liegt deren Investitionsbedarf für Angebots- und Kapazitätsausweitungen, die nötig sind, um das aktuelle ÖV-Ange-

QUELLEN

Hochholdinger, N., Mitterer, K. & Yildirim-Metz, K. (2023). Finanzierung des ÖPNV in österreichischen Städten. Wien.

KCW (2023). Finanzierungs-mehrbedarf ÖPNRV durch Dekarbonisierung und Mobilitätswende – Ergebnisse der Datenabfrage. 2023.

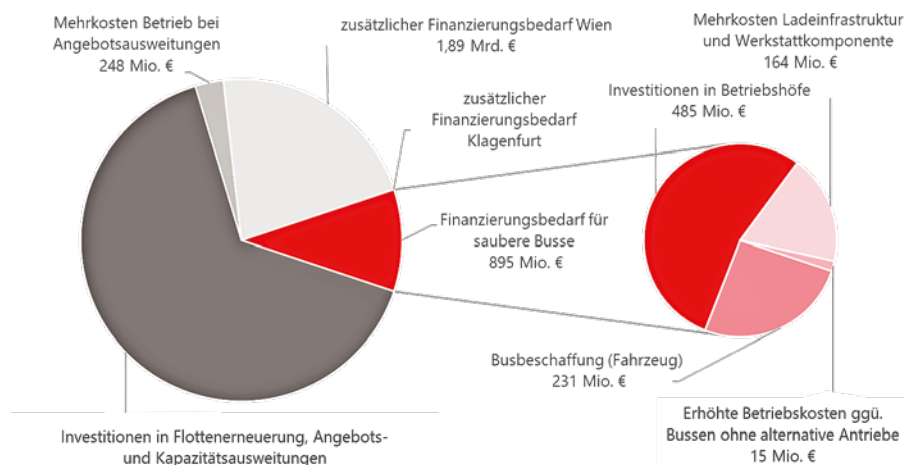


Abbildung 2: Investitionsbedarfe in Angebots- und Kapazitätsausweitung sowie Mehrkosten für emissionsfreie bzw. -arme Busse, 2022–2030

bot gemäß den Klimazielen zu verdoppeln. (Verlagerung hin zum Umweltverbund) im Zeitraum 2026 bis 2030 bei rund 3,8 Mrd. Euro, im gesamten Zeitraum 2022 bis 2030 bei rund 5,7 Mrd. Euro.

Ein wichtiger Punkt wird darüber hinaus die Umstellung der Busflotten auf emissionsfreie oder -arme Antriebe sein. Gemäß Erhebung (Abbildung 2) belaufen sich die Mehrkosten hierfür auf rund 900 Mio. Euro im Zeitraum 2022 bis 2030. Davon entfallen rund 400 Mio. Euro auf die Anschaffung von Fahrzeugen und die Ladeinfrastruktur. Hinzu kommen Investitionen für Betriebshöfe von rund 500 Mio. Euro (noch ohne Wien), um die Umstellung realisieren zu können. Das hierfür vorgesehene Förderprogramm EBIN finanziert dabei primär die Anschaffung neuer Fahrzeuge, für die deutlich teurere Infrastruktur hingegen fehlen ausreichend Fördertöpfe.

Bessere Rahmenbedingungen für Städte

Um die zuvor benannten Herausforderungen in den nächsten Jahren meistern zu können, werden geeignete Rahmenbedingungen benötigt. Dies betrifft einerseits die Mehr-Ebenen-Governance, andererseits die Frage der bereitgestellten Mittel.

Betreffend Mehr-Ebenen-Governance gilt es, die Gesamtsteuerung zu verbessern. Dies betrifft zwischen Bund,

Ländern und Gemeinden abgestimmte Zielsetzungen und Steuerungs- und Koordinierungsinstrumente. Mit einem ÖV-Finanzierungsgesetz könnten Aufgaben und Finanzen miteinander verknüpft und die Planungssicherheit für Städte erhöht werden.

Stadtregionaler ÖV-Investitionsfonds

Um die Mittelausstattung der Städte zu verbessern, wären bestehende Lücken wahrzunehmen und Lösungen für deren Behebung zu finden. Die bereits seit vielen Jahren bestehende chronische Unterfinanzierung des städtischen ÖPNV, gepaart mit fehlenden Fördertöpfen für innerstädtische ÖV-Investitionsprojekte, sollten als Anlass gelten, im Rahmen des aktuell zu verhandelnden Finanzausgleichsgesetzes 2024 zusätzliche Mittel zur Verfügung zu stellen. Neben der Sicherstellung der Finanzierung des laufenden Betriebs muss gesichert sein, dass für die notwendigen Investitionen ausreichend Mittel zur Verfügung stehen. Möglich ist dies einerseits durch eine Verdoppelung der Bundeszuschüsse zum laufenden Betrieb gemäß § 23 FAG 2017. Andererseits wäre die Einrichtung eines stadtreionalen ÖV-Investitionsfonds ein geeignetes Instrument, um den Städten den Kapazitätsausbau und Investitionen in die Infrastruktur zur Dekarbonisierung des Busverkehrs zu ermöglichen.

1 Wels, Dornbirn, Wr. Neustadt, Feldkirch

2 Schätzung basierend auf den durchschnittlichen Pro-Kopf-Investitionen der Städte zwischen 30.000 und 70.000 EW mit eigenen ÖV-Betrieben



„Mit der Regelgeschwindigkeit von 30 km/h innerhalb des Ortsgebiets würde endlich die Sicherheit von Kindern, Fußgehern und Radfahrern im Vordergrund der Verkehrspolitik stehen.“

Armin Brunner, Stadtrat für Mobilität, Leonding



„Tempo 30 in der Stadt macht sicher, macht leise, macht rücksichtsvoller und macht Platz für Öffis, Füße und Räder.“

Ursula Schwarzl, Mobilitätsstadträtin, Innsbruck

Tempo 30 für mehr Sicherheit und Lebensqualität

Eine Temporeduktion im Ortsgebiet hat vielfachen Nutzen für Gesundheit, Lebensqualität und Umwelt.

Lina Mosshammer, VCÖ – Mobilität mit Zukunft

Die Vorteile von Verkehrsberuhigung und Temporeduktion im Ortsgebiet sind überzeugend: Die Anzahl der Verkehrstoten sinkt stark, Gesundheit und Lebensqualität im Wohnumfeld steigen: Wir nehmen Tempo 30 akustisch als Halbierung des Verkehrs wahr. Jeder vierte tödliche Verkehrsunfall passierte in den vergangenen Jahren im Ortsgebiet. Viele Beispiele von Graz bis London zeigen, dass durch Tempo 30 statt 50 die Zahl der Unfälle deutlich reduziert und viel Leid verhindert wird. In Graz, wo mit Ausnahme der Hauptverkehrsstraßen seit dem Jahr 1992

flächendeckend Tempo 30 gilt, ging die Zahl der Verletzten um 20 Prozent zurück.

In London konnte die Anzahl der Verkehrsunfälle um 25 Prozent reduziert werden. Besonders für Kinder und die wachsende Zahl älterer Menschen verbessert sich das Verkehrsklima und Gehen und Radfahren werden wieder attraktiv.

Tempo 30 verbessert durch mehr Ruhe und Platz die Lebens- und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Beispiele wie in Hohenems in Vorarlberg zeigen, dass Verkehrsberuhigung den Stadtkern attraktiver gestaltet. Geschäfte berichten

von mehr Kundinnen und Kunden, die Bürgerinnen und Bürger kommen im öffentlichen Raum wieder häufiger ins Gespräch, Kinder können mehr Zeit im Freien verbringen und häufiger draußen spielen. Gleichsam werden verkehrsberuhigte Straßen wie beispielsweise die Herrngasse in Wien laut Wiener Wirtschaftskammer attraktiver für Touristinnen und Touristen.

Rechtslage verhindert Reduktion

Tempo 30 ist ein wichtiger Baustein in Richtung klimaverträgliche Verkehrswende. Nicht allein deshalb fordern



„In Bregenz haben wir bereits Tempo 30 auf allen Gemeindestraßen beschlossen und kämpfen nun darum, dass diese Temporeduktion auch auf Landesstraßen kommt. Neben dem Klimaschutz sprechen auch die Verkehrssicherheit im Stadtgebiet und die reduzierte Lärmbelästigung für die Durchsetzung.“

Michael Ritsch, Bregenz

immer mehr Städte und Gemeinden, Temporeduktion in ihrem Ortsgebiet einfacher umsetzen zu können. In Österreich ist Tempo 30 im Ortsgebiet derzeit die zu begründende Ausnahme.

Die aktuelle Rechtslage behindert Städte und Gemeinden auf dem Weg zur notwendigen Verkehrswende. Es braucht daher dringend einen neuen straßenverkehrsrechtlichen Rahmen, der es vereinfacht, Temporeduktionen im Ortsgebiet auf Haupt- und Nebenstraßen sowie auf Landesstraßen umzusetzen.

Thomas Weninger, Generalsekretär des Österreichischen Städtebundes erklärt „Ziel muss es sein, das gefahrene Tempo im Ortsgebiet als Stadt selbst in die Hand nehmen zu können. Das betrifft sowohl mehr rechtlichen Handlungsspielraum für Städte bei der Verhängung von Tempolimits als auch für Geschwindigkeitsüberwachung.“

Zur Radarüberwachung haben Städtebund und Gemeindebund bereits einen Vorschlag für eine Änderung der Straßenverkehrsordnung erarbeitet. Seit dem Jahr 2008 dürfen Städte und Gemeinden Geschwindigkeiten im Ortsgebiet nicht mehr selbst überwachen. Das führt zu massiven Tempoüberschreitungen (70 Prozent) im Ortsgebiet. Es braucht hier also dringend eine Lösung.“

Städte und Gemeinden für Tempo 30

Mit der Initiative „Städte und Gemeinden für Tempo 30“ wird die Bundesregierung aufgefordert, die notwendigen Anpassungen in der Straßenverkehrsordnung StVO umzusetzen, um ohne Einschränkungen und Hindernisse Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit innerorts dort umsetzen zu können, wo es mit Hinblick auf die notwendige Verkehrswende sinnvoll ist. Die VCÖ-Initiative wird bereits von Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern oder Verkehrsstadträtinnen und Verkehrsstadträten von mehr als 160 Gemeinden und Städten in Österreich unterstützt.

Link zur Initiative:
<https://vcoe.at/tempo30>

Quelle:

VCÖ – Factsheet „Tempo 30 für mehr Lebensqualität umsetzen“ – 04/2023

www.vcoe.at/publikationen/vcoe-factsheets

TEMPOLIMITS & KONTROLLEN

Städte fordern Recht auf kommunale Radarüberwachung und mehr Handhabe bei Tempo 30 und Verkehrsberuhigung.

Derzeit können Städte und Gemeinden die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten auf Gemeindestraßen nur in Ausnahmefällen überwachen. Aus Gründen der mangelnden Kontrolle werden in Österreich die Geschwindigkeiten in Tempo-30-Zonen zu 71 Prozent überschritten, in Tempo-50-Zonen etwa in 45 Prozent der Fälle. Die Folgen sind Lärm und Unfälle, auch mit Todesfolge. Der Umsetzung von Tempo 30 und Geschwindigkeitskontrollen steht jedoch aktuell die eingeschränkte Rechtslage für Gemeinden gegenüber.

In unserer Stellungnahme zur 34. StVO-Novelle (sogenanntes Raserpaket) fordern wir mehr Handlungsspielraum für Städte und Gemeinden bei der Verhängung von Tempolimits und die Aufnahme der „Handhabung der punktuellen Radarüberwachungen“ – sofern sich nicht die Zuständigkeit der Landespolizeidirektion ergibt – in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinden.

Thomas Weninger, Generalsekretär des Österreichischen Städtebundes, erklärt: „Die Städte wollen die Geschwindigkeiten im Ortsgebiet wieder in die Hand nehmen und fordern den Bund auf, den rechtlichen Handlungsspielraum von Städten und Gemeinden im Hinblick auf die Verhängung von Tempolimits und Tempokontrollen im Ortsgebiet zu erweitern.“

Mehr zur Petition an Bundesministerin Gewessler, die bereits von mehr als 160 Städten und Gemeinden unterzeichnet wurde: www.staedtebund.gv.at/themen/mobilitaet/tempolimits-tempokontrollen

Tempo 100/80/50/30

Ein Ansatz für höchstzulässige Geschwindigkeiten im Straßenverkehr Österreichs zur effizienten CO₂-Emissionsreduktion aus synergetischer, nachhaltiger Sicht

Wolfgang J. Berger, Gerd Sammer, Universität für Bodenkultur Wien, Department für Raum, Landschaft und Infrastruktur, Institut für Verkehrswesen, Sepp Snizek, Leiter des AA GV10 Verkehrspolitik der Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr, Wien

Die österreichische Bundesregierung verfolgt im Verkehrssektor konkrete Klimaziele und Verkehrssicherheitsziele. Ausreichend wirksame Maßnahmenprogramme auf Bundes-, Landes- und Gemeindeebene mit verpflichtendem Monitoring, die eine Zielerreichung sicherstellen sollen, fehlen bisher jedoch. Diese Handlungsdefizite der Verkehrspolitik führen dazu, dass mit den derzeit beschlossenen Maßnahmen wissenschaftlich erstellte Prognosen ein deutliches Verfehlen der mengenmäßig definierten Zielbereiche erwarten lassen.

Klima und Verkehrssicherheit

Im Klimabereich ergibt die Prognose für die Treibhausgas-Emissionen im Stra-

ßenverkehrssektor von Österreich

- für 2030 eine Überschreitung des Ziels (15,7 Mio. t) um rd. 7 Mio. t,
- für 2050 eine Überschreitung des Ziels (1,2 Mio. t) sogar um rd. 18 Mio. t (Abb. 1).

Für den Bereich der Verkehrssicherheit wurde das Ziel des Österreichischen Verkehrssicherheitsprogramms 2011–2020 (= Halbierung der Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen getöteten Personen) deutlich verfehlt. Dies trotz des bisher niedrigsten Werts nach den COVID-Lockdowns im Pandemiejahr 2020. Die Zielerreichung der Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 zeichnet sich ebenfalls keineswegs ab (Abb. 2).

Im internationalen Vergleich ist Österreich bezüglich der Verkehrssicherheit nicht bei den Besten, sondern nur im Mittelfeld der EU (Abb. 3).

Effekte von Geschwindigkeit

Aus methodischer Sicht basiert der Vorschlag Tempo 100/80/50/30 auf der systemischen Betrachtung der Effekte von Geschwindigkeit für die Bereiche

- Klima und Umwelt (Schadgas- und Lärm-Emissionen, fossiler Energieverbrauch),
- Verkehrssicherheit (Verkehrskonflikte und Unfallgeschehen),
- Verkehrstechnik (Fahrdynamik, Verkehrsfluss, Leistungsfähigkeit etc.),

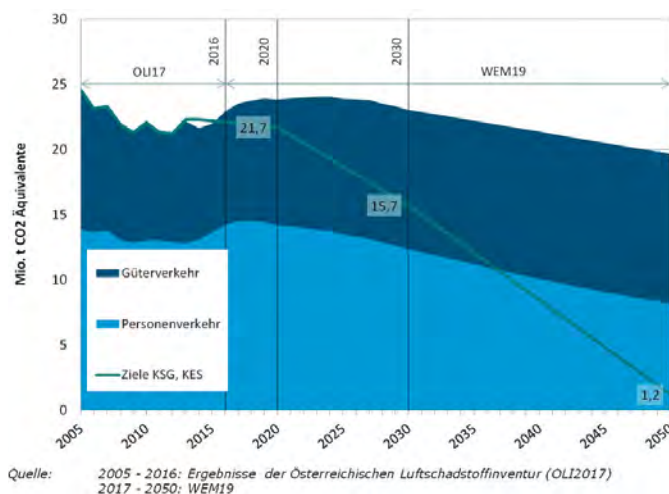


Abb. 1: Entwicklung der Treibhausgasemissionen für Österreich im Verkehrssektor von 2005 bis 2050 mit beschlossenen Maßnahmen laut Energieeffizienzgesetz (WEM = With-Existing-Measures-Szenario) (UBA 2020)

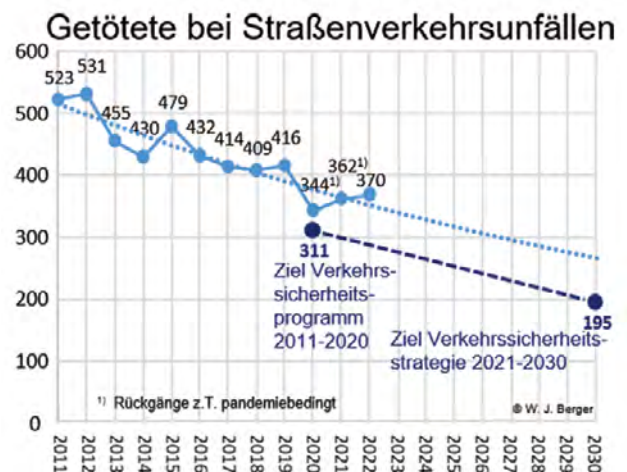


Abb. 2: Entwicklung der bei Straßenverkehrsunfällen getöteten Personen in Österreich im Vergleich zu den nationalen Verkehrssicherheitszielen 2020 und 2030

- sonstige Bereiche (Gesundheit, Reisezeitverluste, Akzeptanz von Tempolimits, Überwachung und Ahndung von Geschwindigkeitsüberschreitungen).

Folgende Regelungsformen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit V_{zul} bieten sich an:

- Änderung der Straßenverkehrsordnung generell nach Straßentypen und Verkehrssituation sowie verpflichtete Verordnung unter definierten Bedingungen
- Mit Verkehrszeichen auf Basis einer Verordnung

Die Ableitungen der systemisch begründeten zulässigen Höchstgeschwindigkeiten, die durch eine Synthese aller maßgebenden Funktionen einer Straße in den drei Sektoren Ökologie, Ökonomie und soziale Effekte erfolgen, sichern eine nachhaltige Entwicklung von Verkehr und Mobilität:

- Ökologie: Unterstützung der Klima- und Umweltziele durch spürbare Reduktion von Treibhausgasen, Schadstoffen und Lärm
- Ökonomie: Reisezeiten, die in der Raumordnung definierte Mindestqualitäten für Erreichbarkeiten und wirtschaftliche Standortqualität sicherstellen
- Soziale Effekte: Halbierung der Anzahl der Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr bis 2030 und signifikante Reduktion der Verletzten und der Unfälle

Konzept der systemisch begründeten zulässigen Höchstgeschwindigkeiten (V_{zul})

Das Konzept (Tab. 1) baut auf der Berücksichtigung folgender Einflussfaktoren auf V_{zul} auf:

- Verkehrsakteur:innen und ihr Schutzbedürfnis nach Prioritäten
 1. Kinder, Senior:innen, Behinderte;
 2. Fußgänger:innen;
 3. Radfahrer:innen;
 4. Kfz
- Potenzielle Konflikte unter Verkehrsakteur:innen

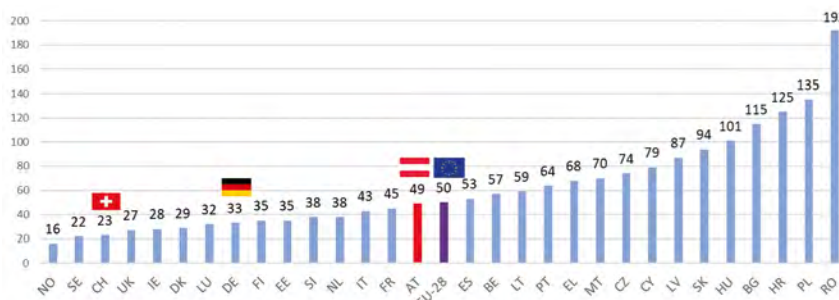


Abb. 3: Getötete pro 10 Milliarden Personenkilometern in EU und EWR 2017 (EU Statistical Pocketbook 2019, IRTAD Annual Report 2019)

- » Trennprinzip und Mischprinzip im Längs- und Querverkehr
- » Relativgeschwindigkeit bei Konfliktmanövern (Kreuzen, Ein- und Ausfädeln, Verflechten)
- Schutz der angrenzenden Nutzungen
 - » Schadstoffemissionen und Verkehrssicherheit
- Klimaschutzanforderungen
 - » Ausgangslage und Klimazielsetzungen
- Überwachung und Sanktionierung
 - » Intensivierung der Überwachung mit einheitlichen, niedrigeren Übertretungs-Toleranzen
 - » Einheitlicher Bußgeldkatalog mit signifikant erhöhten Strafen

- Homogenerer Verkehrsfluss bewirkt höhere Leistungsfähigkeit, weniger Stau
- Spürbare Verringerung des Verkehrslärms
- Großer gesamtwirtschaftlicher Nutzen trotz einer Reisezeitzunahme
- Ressourcenschonenderer Straßenbau durch „sparsamere“ Richtlinien (geringere Flächenbeanspruchung)

Auswirkungen der systemisch begründeten Tempolimits 100/80/50/30

Das Ergebnis der Analyse der maßgebenden Auswirkungen zeigt für das vorgeschlagene Konzept neuer Tempolimits auf Österreichs Straßen ein sehr positives Bild (Tab. 2). Allerdings soll nicht verschwiegen werden, dass die Akzeptanz derzeit sowohl bei der Bevölkerung als auch bei den Entscheidungsträger:innen durch geeignete Maßnahmen und Aufklärung verbessert werden muss.

Es gibt eine Reihe von weiteren Vorteilen:

- Diese „Entschleunigung des Verkehrs“ bedeutet mehr „Rücksicht und Miteinander“ mit Vorteilen vor allem für Kinder, ältere Menschen, Mobilitätsbeeinträchtigte usw.
- Anreiz zum Umstieg auf die umweltfreundlichen Verkehrsmittel des Umweltverbunds

Schlussfolgerung

Eine Senkung der in Österreich bestehenden Tempolimits würde einen maßgeblichen Beitrag zur Erreichung der für Österreich beschlossenen strategischen Ziele in den Bereichen des Klima- und Umweltschutzes, der Treibstoffeinsparung und der Verkehrssicherheit sowie einer nachhaltigen Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung leisten. Für die Reduktion der Treibhausgase stellt diese Maßnahme bezüglich der Kosten und des Nutzens die effizienteste unter den untersuchten Maßnahmen dar (UBA 2019). Insbesondere in der aktuellen Treibstoffkrise wegen der kritischen Verfügbarkeit und Preiseentwicklung kann eine sehr rasche und sehr effiziente Senkung des Treibstoffverbrauchs bewirkt werden, ohne die Verkehrsnachfrage im Personen- und Güterverkehr spürbar zu reduzieren.

Die Umsetzung eines derartigen Maßnahmenkonzepts bedarf einer professionellen Bewusstseinsbildungs- und Informationskampagne sowie einer breiten gesellschaftlichen Diskussion mit allen Stakeholdern. Um hier erfolgreich zu sein, müssen sich die Entscheidungsträger:innen ausreichend Zeit für eine

QUELLEN

Umweltbundesamt/UBA (2020):
Entwicklung der Treibhausgas-
emissionen des WEM-Szenarios für
Österreich mit beschlossenen
Maßnahmen.

Umweltbundesamt/UBA (2019):
Sachstandsbericht Mobilität,
Mögliche Zielpfade zur Erreichung
der Klimaziele 2050 mit dem
Zwischenziel 2030. Bearbeitung:
BMVIT, B.A.U.M, IHS, GFK, UBA.
REPORT REP-0688 Wien.

Tab. 1. Konzept der zulässigen systemisch begründeten Höchstgeschwindigkeiten auf Freilandstraßen, Innerortstraßen und Querungsstellen im Vergleich zur StVO heute

Freilandstraßen	systemisch	heute gem. StVO
Autobahn auf freier Strecke (allgemein gem. StVO)	V _{zul} 100 km/h	V _{zul} 130 km/h
Rampen von Knoten und Anschlussstellen (Verkehrszeichen)	V _{zul} 80 km/h	V _{zul} 130 km/h
Nebenanlagen (Parkplätze, Rastanlagen) (Verkehrszeichen)	V _{zul} 30 km/h	----
Landstraßen auf freier Strecke (allgemein gem. StVO)	V _{zul} 80 km/h	V _{zul} 100 km/h
Landstraßen geeignet für höhere Geschwindigkeiten (Verkehrszeichen)	V _{zul} 100 km/h	V _{zul} 100 km/h
Kreuzungsbereich von Landstraßen (Verkehrszeichen)	V _{zul} 70 km/h	----
Landstraße einstreifig mit Gegenverkehr (Verkehrszeichen)	V _{zul} 50 km/h	----
Innerortsstraßen		
Vorrangstraßen mit Erschließung bebauter Grundstücke (allgemein gem. StVO)	V _{zul} 50 km/h	V _{zul} 50 km/h
Vorrangstraßen mit abschnittweisem Schutzbedarf (z.B. Schule) (Verkehrszeichen)	V _{zul} 30 km/h	verordnete V _{zul}
Straßen ohne Vorrang mit Erschließung bebauter Grundstücke (allgemein gem. StVO) Standard bei Kreuzungen = Rechts-vor-Links-Vorrangregelung	V _{zul} 30 km/h	V _{zul} 50 km/h
Fahrradstraße (allgemein gem. StVO)	V _{zul} 30 km/h	V _{zul} 30 km/h
Radweg (allgemein gem. StVO)	V _{zul} 25 km/h	----
Geh- und Radweg im Mischverkehr (allgemein gem. StVO)	V _{zul} 25 km/h	----
Fahrrad bei Annäherung an Fußgänger	V _{zul} 10 km/h	----
Begegnungszone (allgemein gem. StVO)	V _{zul} 20 km/h	V _{zul} 20 / 30 km/h
Wohnstraße (allgemein gem. StVO)	V _{zul} 10 km/h	Schrittgeschw.
Fußgängerzone (allgemein gem. StVO)	V _{zul} 10 km/h	Schrittgeschw.
Querungsstellen		
Schutzweg (Verkehrszeichen)		
außerorts	V _{zul} 50 km/h	verordnete V _{zul}
innerorts auf Vorrangstraße mit 50 km/h allgemein gem. StVO	V _{zul} 30 km/h	----
Radfahrerüberfahrt		
außerorts (Verkehrszeichen)	V _{zul} 50 km/h	verordnete V _{zul}
innerorts auf Vorrangstraße mit 50 km/h allgemein gem. StVO (Verkehrszeichen)	V _{zul} 30 km/h	----
Fahrrad (allgemein gem. StVO)	V _{zul} 10 km/h	V _{zul} 10 km/h
Schutzweg über Radweg	V _{zul} 10 km/h	----

Tab. 2

CO ₂ -Äquivalente (Straßenverkehr Österreich 2019: 23,7 Mio t/Jahr)	2019	2030
Autobahnen	-16 %	-15 %
Landstraßen	-7 %	-6 %
Innerortsstraßen	+< 1 %	+2 %
Gesamt	-9 %	-9 %
Treibstoffverbrauch (Straßenverkehr in Österreich 2019: 8,6 Mio. t/Jahr)		
Autobahnen	-15 %	-15 %
Landstraßen	-7 %	-6 %
Innerortsstraßen	+< 1 %	+2 %
Gesamt	-10 %	-9 %
NO_x-Emissionen (Straßenverkehr Österreich 2019: 79 t/Jahr)		
Autobahnen	-50 %	-43 %
Landstraßen	-9 %	-14 %
Innerortsstraßen	+11 %	+5 %
Gesamt	-46 %	-39 %
Straßenverkehrssicherheit – Unfallfolgen		
	Verletzte / Jahr	Getötete / Jahr
	2019 mit red. V _{zul}	2019 mit red. V _{zul}
Autobahnen	3.458 -23 %	36 -39 %
Landstraßen	14.775 -18 %	276 -30 %
Innerortsstraßen	26.907 -19 %	104 -20 %
Gesamt	45.140 -19 %	416 -28 %
Straßenverkehrsleistung (Pkw + leichte Nutzfahrzeuge) [Mio. Kfz-km]		
	Bestand 2019	mit red. V_{zul}
Autobahnen	29.009	-4,2 %
Landstraßen	27.583	-3,2 %
Innerortsstraßen – Vorrangstraßen	17.190	± 0,0 %
Innerortsstraßen – Straßen ohne Vorrang	3.274	± 0,0 %
Gesamt	77.056	-2,7 %
Fahrzeit (Pkw + leichte Nutzfahrzeuge) [1.000 h/Tag]		
	Bestand 2019	mit red. V_{zul}
Autobahnen	1.890	+22,4 %
Landstraßen	1.366	+17,1 %
Innerortsstraßen	578	+10,1 %
Gesamt (→ Zunahme von 17,4 auf 20,2 min pro durchschnittl. Kfz-Fahrt)	3.834	+18,6 %

erfolgreiche Beschlussfassung nehmen, wobei die gesamtgesellschaftlichen Interessen jedenfalls Vorrang vor populistischen Klientelinteressen haben sollten. Eine interessante Möglichkeit wäre, das Tempo-Konzept in Form eines „kontrollierten Experimentes“ zeitlimitiert für ein Jahr einzuführen. Nach einer wissenschaftlichen Evaluierung könnte eine

definitive Einführung erst danach verkehrspolitisch faktenorientiert fixiert werden.



Anmerkung: Die Langfassung dieses Beitrags ist im Heft 25 der Forschungsgesellschaft für Straße-Schiene-Verkehr erschienen: Berger W. J., Kräutler C., Sammer G., Schopf J. M., Schützhofer B., Snizek S. (August 2022): Ein neuer Ansatz für höchstzulässige Geschwindigkeiten im Straßenverkehr in Österreichs aus synergetischer, nachhaltiger Sicht. KUSG: Klima-Umwelt-Sicherheit-Geschwindigkeit, Wien.

Sommer in Wien

Ob Konzert-Highlights oder eine Outdoor-Ausstellung über Umwelt und Nachhaltigkeit: Die Wien Holding-Museen bieten ein spannendes Sommerprogramm.



Haus der Musik

► Das Haus der Musik hat in den Sommermonaten viele Programmhightlights anzubieten. Von 30. Juni bis 5. Juli 2023 findet das „Summa Cum Laude“-Festival statt und feiert 15-jähriges Jubiläum. Auch das Haus der Musik selbst bietet wieder Aufführungen. Der beliebte Kinderliedermacher Bernhard Fibich wird seinem jungen Publikum den Sommer mit lustigen Mitmach-Konzerten versüßen. Jeden Sonntag im Juli und August 2023 um jeweils 15.30 Uhr sorgt Bernhard Fibich für jede Menge gute Laune auf der Bühne im Haus der Musik! Kinder und Erwach-

sene werden in die Konzerte spielerisch miteinbezogen. Ein weiteres Highlight ist der Auftritt der Indie-Rockband „Lovesick Radio“ im Rahmen der beliebten Konzertreihe „Live on Stage“ am 30. August 2023.

Tickets sind bei der Kassa im Haus der Musik und im Wien Ticket-Callcenter (01/588 85, täglich von 8–20 Uhr), im Wien Ticket-Pavillon bei der Staatsoper (Herbert-von-Karajan-Platz, 1010 Wien, täglich von 10–19 Uhr), online auf www.wien-ticket.at sowie in allen weiteren Wien Ticket-Vorverkaufsstellen erhältlich. ◀



Mozarthaus Vienna

► Wie jeden Sommer veranstaltet das Mozarthaus Vienna im Juli und August die Sommerkonzertreihe. Die Pianistin SoRyang spielt jeden Donnerstag um 16 Uhr Werke von Wolfgang Amadé Mozart live an jenem Ort, wo er sie einst selbst komponierte. Für Besucher*innen besteht die Möglichkeit, mit einem Kombiticket das Museum des Mozarthaus Vienna und im Anschluss das Konzert zu besuchen. Konzerttickets sind an der Museumskassa zwischen 10 und 17.30 Uhr bzw. online erhältlich sowie bei Wien Ticket: im Wien Ticket-Callcenter (01/588 85, täglich von 8–20 Uhr), im Wien Ticket-Pavillon bei der Staatsoper (Herbert-von-Karajan-Platz, 1010 Wien, täglich von 10–19 Uhr), online sowie in allen weiteren Wien Ticket-Vorverkaufsstellen. ◀



Kunst Haus Wien wird modernisiert

Seit Anfang Juni ist das KUNST HAUS WIEN aufgrund von Modernisierungsarbeiten geschlossen. 2024 erfolgt die Wiedereröffnung in neuer klimafitter und besuchsortorientierter Gestalt. Im Zentrum der Modernisierung steht die Erneuerung der Heizungs-, Lüftungs- und Klimatechnik. Zudem wird erstmals seit 30 Jahren die permanente Ausstellung der Werke Friedensreich Hundertwassers neu aufgestellt und ein zeitgemäßer Fokus auf den ökologischen Aktivismus und seine architektonischen Visionen gelegt.

Outdoor-Ausstellung „CLOSE/D“

Auch wenn die Museumstüren geschlossen sind, bleibt das KUNST HAUS WIEN seinem Publikum nahe. Am 27. Juni wird das Outdoor-Programm CLOSE/D mit einem Sommer-Straßenfest vor dem Community Center TRÖSCH III – das Ausweichquartier des KUNST HAUS WIEN – eröffnet. Zwölf Künstler*innen präsentieren ihre Perspektiven auf Umwelt und Nachhaltigkeit.

Nähere Informationen zu CLOSE/D finden Sie online unter www.kunsthausewien.com. ◀



Die Pflicht zum nachhaltigen Fuhrpark

Zentrale Aussagen des Rechtsgutachtens zum Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetz und einzelne Aspekte des SFBG im Überblick

Berthold Hofbauer, Heid und Partner Rechtsanwälte GmbH

Die Begriffe Nachhaltigkeit und Klimawandel sind feste Bestandteile unseres Sprachgebrauchs geworden und somit auch Bestandteile unserer gesellschaftspolitischen Realität. Konsequenterweise findet diese (neue) Wirklichkeit schrittweise ihren normativen Niederschlag und zeigt dadurch den starken Umsetzungswillen des Europäischen Green Deals.¹ Ein eindrucksvoller Beleg dafür ist das am 28. 7. 2021 in Kraft getretene Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetz² (in der Folge „SFBG“), welches sich in seiner Wirkung auf alle öffentlichen Auftraggeber erstreckt (nicht nur auf Verkehrsbetriebe) und nichts weniger als die Umgestaltung des vorhandenen

Fuhrparks vorschreibt. Dementsprechend verpflichtet das Gesetz alle öffentlichen Auftraggeber dazu, bei der Beschaffung von Straßenfahrzeugen sowie bei deren Nachrüstung einen gewissen Mindestanteil an „sauberen“ Fahrzeugen sicherzustellen. Schlagend wird diese Verpflichtung bei allen Beschaffungsvorhaben im sogenannten Oberschwellenbereich [dieser beträgt bei „klassischen“ Auftraggebern EUR 215.000,- (exkl. USt)]. Alleine im Bussektor soll damit eine Emissionseinsparung von 178.340 Tonnen CO₂ pro Jahr erreicht werden. Das SFBG wirft in der Praxis jedoch einige Fragen auf, weshalb der Städtebund im Sommer 2022 gemeinsam mit

den städtischen Verkehrsunternehmen (MPO) ein Rechtsgutachten zu einer Vielzahl an Anwendungs- und Auslegungsfällen in Auftrag gegeben hat (online abrufbar unter www.staedtebund.gv.at/themen/mobilitaet/publikationen).

Was sind „saubere“ Straßenfahrzeuge?

Unter „sauberen“ Fahrzeugen versteht das SFBG emissionsfreie und emissionsarme Straßenfahrzeuge der Klasse M (das sind leichte Nutzfahrzeuge und Busse) sowie der Klasse N (das sind LKW). Unter „sauberen“ schweren Straßenfahrzeugen (das sind LKW und Busse) dagegen ausschließlich alternativ betriebene Fahr-

zeuge (z. B. Elektro, Wasserstoff, Biogas). Die Definition eines sauberen leichten Nutzfahrzeuges basiert auf bestimmten, maximalen Auspuffemissionen hinsichtlich CO₂ und Luftschadstoffen. In der Praxis darf ein leichtes Fahrzeug sohin nicht mehr als 50 g CO₂ pro km ausstoßen und den Emissionsgrenzwert an Luftschadstoffen von 80 % nicht überschreiten.

Was sind Bezugszeiträume?

In der Umsetzung sieht das Gesetz zwei Bezugszeiträume mit unterschiedlichen – zwingend einzuhaltenden – Mindestquoten an „sauberen Fahrzeugen“ vor, wobei sich der zweite Bezugszeitraum mitsamt seinen Quoten automatisch wiederholt. So müssen im ersten Zeitraum bis 2025 10 % der Lkw, 38,5 % der Pkw und 45 % der Busse „sauber“ sein. Im zweiten Bezugszeitraum werden die Quoten erhöht bzw. müssen dann bereits 15 % der Lkw, 38,5 % der Pkw und 65 % der Busse saubere Fahrzeuge sein.

Was droht bei einem Verstoß?

Es ist erforderlich, die Mindestanteile an sauberen Straßenfahrzeugen in jeder Fahrzeugkategorie (Pkw, Lkw, Busse) pro Bezugszeitraum zu erfüllen. Bei Nichterreichung der Mindestanteile ist von der zuständigen Bezirksverwaltungsbehörde über den Auftraggeber eine wirksame, angemessene und abschreckende Geldbuße zu verhängen; das SFBG legt betragsmäßige Höchstgrenzen für einzelne Fahrzeuge je Fahrzeugkategorie fest (z. B. darf für jeden „nicht sauberen“ Bus ein Bußgeld von maximal EUR 125.000,- verhängt werden). Die Geldbuße ist verschuldensunabhängig und soll den wirtschaftlichen Vorteil, den ein Auftraggeber durch die Nichtbeachtung der Mindestanteile an sauberen Straßenfahrzeugen erzielt, ausgleichen.

Gibt es Ausnahmen?

Das SFBG legt fest, dass bestimmte Arten von Straßenfahrzeugen vom Geltungsbereich ausgenommen sind. Dies bedeutet, dass diese ausdrücklich ausgenommenen Straßenfahrzeuge – unabhängig vom Anschaffungszeitpunkt und unabhängig davon, ob es sich um „saubere“

Ausnahmetatbestände

Ausnahme 1 Fahrzeuge, die für den Einsatz durch den Katastrophenschutz, die Feuerwehr (einschließlich der freiwilligen Feuerwehr) und für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung konstruiert und gebaut oder dafür angepasst wurden³

Ausnahme 2 Alle Fahrzeuge 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)⁴

Ausnahme 3 Überland-(Reise-)Busse⁵

oder „nicht saubere“ Straßenfahrzeuge handelt – weder bei der Berechnung der Gesamtanzahl der Fahrzeuge noch bei der Berechnung des Mindestanteils zu berücksichtigen sind. Ein Überblick über die drei im SFBG geregelten Ausnahmetatbestände ist in der Abbildung oben dargestellt.

Was sind „Erfassungsgemeinschaften“?

Jeder Auftraggeber muss für sich allein (innerhalb eines Bezugszeitraumes) die festgesetzten Mindestanteile erfüllen. Die Verpflichtung zur Erfüllung der Mindestanteile trifft somit alle öffentlichen Auftraggeber in Österreich im gleichen Ausmaß. Im Sinne von mehr Flexibilität steht es diesen frei, sogenannte Erfassungsgemeinschaften zum gemeinschaftlichen Nachweis der Erfüllung der im SFBG vorgegebenen Mindestanteile zu bilden. Es handelt sich dabei um einen Zusammenschluss von zumindest zwei Auftraggebern, die zumindest für einen Bezugszeitraum die gemeinsame Erreichung der Mindestanteile von „sauberen“ Straßenfahrzeugen vereinbaren. Eine Erfassungsgemeinschaft darf allerdings nicht als Beschaffungsgemeinschaft verstanden werden. Der gemeinsame Zweck dient lediglich dem gemeinsamen Nachweis der Erfüllung der im SFBG vorgesehenen Mindestquoten pro Fahrzeugklasse; der einzelne Auftraggeber wird damit jedoch nicht von seiner individuellen Verpflichtung zur Erfüllung des Mindestanteils entbunden (keine Solidarhaftung). Sollte ein kollektiver Nachweis der Mindestanteile aller Parteien im

Rahmen der Erfassungsgemeinschaft somit nicht gelingen, wird daher weder eine Geldbuße über die Erfassungsgemeinschaft noch über jene Partei verhängt, welche für sich gesondert betrachtet die Mindestquote erfüllt.

Steigender Handlungsdruck auf die gesamte Wirtschaft

Auch wenn gegenständlich nur die elementarsten Verpflichtungen dargestellt wurden, verdeutlicht die gezeigte Beschränkung des grundsätzlich freien öffentlichen Beschaffungswillens den steigenden Handlungsdruck auf die gesamte Wirtschaft. Der jüngste Vorschlag der Europäischen Kommission (Februar 2023), wonach bereits 2030 alle neuen Stadtbusse emissionsfrei sein müssen, schlägt dabei in dieselbe Kerbe und zeigt, dass die Regulativen in diesem Zusammenhang (eher) zunehmen werden. 

¹ Siehe Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: Der Europäische Grüne Deal, 11. 12. 2019, COM (2019) 640 final.

² Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetz idF BGBl. Nr. 1 123/2021, RIS - Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetz - Bundesrecht konsolidiert, Fassung vom 09.12.2022 (bka.gv.at).

³ Entscheidend ist, dass diese Fahrzeuge in dieser Form beschafft werden (und nicht handelsübliche Straßenfahrzeuge beschafft werden und diese dann unverändert für die angeführten speziellen Zwecke eingesetzt werden).

⁴ Von dieser Ausnahme erfasste Straßenfahrzeuge sind etwa Straßeninstandhaltungsfahrzeuge (wie etwa Schneepflüge, Kehr- oder Streufahrzeuge), Fahrzeuge zur Abholung von Siedlungsabfällen („Müllsammelfahrzeuge“) sind jedoch explizit nicht vom Anwendungsbereich des SFBG ausgenommen.

⁵ Mit dieser Regelung sollen daher insbesondere Nahverkehrsbusse vom Anwendungsbereich des SFBG erfasst werden, die vor allem in Städten und größeren Gemeinden zum Einsatz gelangen.

Geld für Aktive Mobilität & Mobilitätsmanagement

Das Förderprogramm von klimaaktiv mobil setzt weiter auf den Ausbau der Aktiven Mobilität und ist auch mit dem Kommunalen Investitionsprogramm (KIP) 2023 kombinierbar. Projekte, die die Infrastruktur für Rad- und Fußverkehr verbessern und klimafreundliches Mobilitätsmanagement fördern, können mit bis zu 100 % über Bundesmittel finanziert werden. Plus: Städte und Gemeinden im ländlichen Raum erhalten wieder eine EU-Kofinanzierung aus dem ELER.

Raphael Glück, klimaaktiv mobil

Mit 1. März 2023 startete für Städte, Gemeinden und Regionen die neue Förderperiode über klimaaktiv mobil, der Klimaschutzinitiative im Mobilitätsbereich des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK).

Vermeiden, verlagern, verbessern

Dabei stehen Mobilitätslösungen im Vordergrund, die nach den Strategien „Verkehr vermeiden, verlagern und verbessern“ eine klimafreundliche Verkehrswende schaffen. Neben Aktiver Mobilität mit Rad- und Fußverkehrsprojekten, Maßnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement und der E-Mobilitätsinitiative ist es wieder möglich, Förderungen für den Ankauf von (E-)Transporträdern, (E-)Falträdern und E-Fahrrädern zu lukrieren – und zwar mit einem aufgestockten Förderbudget von insgesamt 67 Millionen Euro.

Mobilitätsmanagement

Neben Maßnahmen zu umweltfreundlicher Personenmobilität wie bedarfsorientierte Verkehrssysteme, Sharing-Modelle, Mikro-ÖV-Systeme, Veranstaltungsmobilität, Jobrad-Modelle sowie bewusstseinsbildende Maßnahmen kann



heuer auch ein ganzheitliches betriebliches Mobilitätsmanagement gefördert werden. Zum Teil erfolgt die Förderung pauschaliert. Grundsätzlich ist die Förderung mit maximal 30 % der förderungsfähigen Kosten bzw. 750 Euro pro eingesparter Tonne CO₂ begrenzt. Darüber hinaus ist für nicht-wettbewerbsrelevante Projekte eine EU-Kofinanzierung mit bis zu 50 % der förderungsfähigen Kosten möglich.

Radverkehr

Kosten im Zusammenhang mit Radinfrastruktur wie (Geh- und) Radwege, Radbrücken oder Fahrradstraßen, die der RVS 03.02.13 entsprechen, können ebenfalls gefördert werden. Bei einer rein

nationalen Förderung von (Geh- und) Radwegen ist auch eine KFZ-Mitbenützung möglich, solange die Infrastruktur hauptsächlich dem Radverkehr dient. Die Förderung ist mit 30 % der förderungsfähigen Kosten bzw. mit 2.250 Euro pro eingesparter Tonne CO₂ und weiteren 6 Euro pro verlagertem Pkw-Kilometer begrenzt. Darüber hinaus ist für nicht-wettbewerbsrelevante Projekte eine EU-Kofinanzierung mit bis zu 50 % der förderungsfähigen Kosten möglich.

Fußverkehr

Auf Basis eines im Gemeinderat beschlossenen lokalen Masterplans Gehen (für Landeshauptstädte und Städte mit mehr als 15.000 Einwohner:innen) bzw. eines

örtlichen Fußverkehrskonzepten werden Investitionen zur Aufwertung der Fußverkehrsinfrastruktur gefördert. Bauliche Maßnahmen stehen dabei im Fokus und sind vor Umsetzungsbeginn zur Förderung einzureichen. Diese Maßnahmen sollen durch raum- und siedlungsplanerische sowie bewusstseinsbildende Maßnahmen ergänzt werden. Je umfangreicher die Maßnahmen und Projekte, desto höher kann die Förderung sein. Die Förderung ist, je nach Umfang des Maßnahmenbündels, mit maximal 50 % der förderungsfähigen Investitionskosten bzw. 100 Euro pro Einwohner:in und Jahr begrenzt.

Nachrüstung Fahrradparken

Bei Gebäuden, die die letzte Baubewilligung vor dem 1. 1. 2012 haben und bestimmte Nutzungsfrequenzen aufweisen, können bei Einhaltung der RVS 03.02.13 qualitativ hochwertige überdachte Radabstellanlagen für bis zu 100 Fahrräder gefördert werden. Die Förderung beträgt 400 Euro pro Abstellplatz bzw.

700 Euro in Verbindung mit einem E-Ladepunkt und ist mit maximal 30 % der förderungsfähigen Kosten begrenzt. Die Fördereinreichung erfolgt hierbei NACH der Umsetzung der Maßnahme.

(E-)Transporträder, (E-)Falträder, E-Fahrräder

Für die Anschaffung von E-Rädern für Betriebe und Gemeinden werden heuer ebenfalls Fördermittel bereitgestellt. Überdies können auch Private für (E-)Transporträder und (E-)Falträder um Unterstützung ansuchen. Voraussetzung für den Erhalt einer Förderung ist, dass seitens des Fahrzeughändlers ein Bonus von 150 Euro inkl. einem großen Fahrradservice pro Fahrrad gewährt wird. Der Bonus muss mit dem Informationstext zur klimaaktiv mobil Förderaktion auf der Rechnung ausgewiesen werden. Die Förderung für (E-)Transporträder beträgt pro Rad 1.000 Euro (davon 850 Euro Förderung über klimaaktiv mobil), für (E-)Falträder 600 Euro und für E-Fahrräder 400 Euro und ist mit 30 %

der förderungsfähigen Kosten für Betriebe, Gebietskörperschaften und Gemeinden sowie mit 50 % für Private begrenzt.

Regionale Radnetzausbauprogramme

Investitionen in überregionale, regionale und kommunale Radnetzausbauten können ebenso über klimaaktiv mobil gefördert werden. Der Fokus liegt dabei auf der Umgestaltung des öffentlichen Raumes für eine Aktive Mobilität mit speziellem Fokus auf den Radverkehr. Diese Netze stellen für den Radverkehr wichtige Verbindungen zwischen bestehenden und lokalen Radinfrastruktureinrichtungen dar. Voraussetzung ist ein überregionales, regionales oder kommunales Radnetzausbauprogramm, ein Radkonzept bzw. ab 10.000 EW auch ein Masterplan Radfahren mit Berücksichtigung der Anbindung des Radnetzes an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sowie mit der Errichtung von Radabstellanlagen. Außerdem wird ein Begleitmaßnahmenkonzept zur Verlagerung und

ERGÄNZUNG

Nach einer konkreten Rückfrage des Städtebundes ist gemäß der Förderungsrichtlinie klimaaktiv mobil die Förderung von Personalkosten für den laufenden Betrieb von Projekten zur Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs (z. B. Fahrradverleih, Fahrradstationen etc.) möglich, wenn diese bei Gemeindeverbänden (Vereinen) anfallen. Davon ausgenommen sind jedoch Lohnkosten für Bedienstete von Gebietskörperschaften, und die Betriebskosten können maximal für die ersten fünf Jahre des Projekts berücksichtigt werden.

Masterplan Gehen/Regionales Radausbauprogramm

Für Gemeinden und Städte gilt: Die Förderung ist ausschließlich online und VOR der geplanten Umsetzung der Maßnahmen bei der KPC, der klimaaktiv mobil Förderstelle, einzureichen. Grundsätzlich müssen vollständige und rechtlich gültige Unterlagen zum Förderantrag eingereicht werden.

Bis die Unterlagen nicht vollständig hochgeladen sind, erfolgt keine Beurteilung des Förderantrags durch die Förderstelle. Solange die Fördereinreichung nicht abgeschlossen ist, können seitens der Förderwerber nachträglich Dokumente hochgeladen werden. Mit Abschluss der Fördereinreichung erhält die förderwerbende Gemeinde oder Stadt eine Einreichbestätigung durch die Förderstelle. Ab diesem Zeitpunkt zählen Ausgaben als förderbare Kosten. Gleichzeitig beginnt die Frist, ab der die zur Förderung eingereichten Maßnahmen, auf eigenes wirtschaftliches Risiko der Förderwerber, begonnen werden können.

Die endgültige Förderzusage erfolgt nach Beurteilung des eingereichten Projektes durch die KPC, Genehmigung im klimaaktiv mobil Förderbeirat und Übermittlung eines Vorschlages eines Fördervertrages durch die KPC an die Förderwerberin.

Zu den vollständigen Unterlagen, die für die Einreichung benötigt werden, zählt ein lokaler Masterplan Gehen oder ein Regionales Radnetzausbauprogramm. Dieses muss vom Gemeinderat beschlossen sein, um Gültigkeit zu haben. Die als Baumaßnahmen eingereichten Projektteile müssen sich jedenfalls im jeweiligen Masterplan Gehen oder Radausbauprogramm finden.

Vorbereitende Kosten wie Konzepterstellungen, Erstellung eines Masterplans, Digitalisierungen etc. können als sogenannte immaterielle Kosten in Höhe von max. 10 % der eingereichten Baumaßnahmenkosten zur Förderung miteingereicht werden.

Vermeidung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zugunsten des Radverkehrs sowie eine Dauerzählstelle benötigt. Städte und Gemeinden mit mehr als 10.000 Einwohner:innen können ein solches Radnetzausbauprogramm selbst erstellen und umsetzen, sonst müssen mindestens zwei Gemeinden zusammenarbeiten. Dafür gibt es einen attraktiven Fördersatz von bis zu 50 % bzw. 100 Euro pro Einwohner:in und Jahr (bezogen auf das angeführte Projektgebiet).

Radschnellverbindungen

Radschnellverbindungen stellen bestimmte Routen dar, die über größere Entfernungen wichtige Quell- und Zielbereiche verbinden und durchgängig ein sicheres und auch attraktives Befahren mit hohen Reisegeschwindigkeiten ermöglichen. Besonders attraktiv: eine Förderung von bis zu 50 % der förderungsfähigen Kosten bei nur 15 % Eigenleistung der Gebietskörperschaften. Dementsprechend hohe Ansprüche gibt es an die dafür notwendige Infrastruktur. Die maximale Förderung richtet sich an die angeführten Planungseinheit und ist mit 100 Euro pro Einwohner:in und Jahr begrenzt.

E-Mobilitätsoffensive

Im Bereich der E-Mobilität können E-Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur gefördert werden. Voraussetzung für eine Förderung ist die Gewährung des E-Mobilitätsbonusanteils der Automobil- und Zweiradimporteure und dessen Ausweisung mit dem Informationstext zur klimaaktiv mobil Förderung auf der Rechnung (nur für E-Fahrzeuge) und der Einsatz von Strom aus ausschließlich erneuerbaren Energieträgern. Die Förderereinreichung bei Einzelmaßnahmen erfolgt NACH der Umsetzung der Maßnahme. Kombinierte Maßnahmen, schwere E-Nutzfahrzeuge, E-Sonderfahrzeuge und E-Busse müssen VOR der Umsetzung beantragt werden. Die Förderung wird in Form einer Pauschale ausbezahlt und ist mit maximal 30 % der förderungsfähigen Kosten begrenzt. Förderungen zu ganzen Flottenumstellungen werden über die österreichische Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) abgewickelt.

Kommunales Investitionsprogramm (KIP) 2023

Gemeinden können heuer wieder die Mittel aus dem KIP 2023 für die Deckung ihrer Eigenmittelanteile bei Infrastrukturprojekten und darüber hinaus bis zu 50 % der Gesamtprojektkosten nutzen.

Im Bereich „Energiesparmaßnahmen“ oder „Investitionsprojekte“ stehen den Gemeinden anteilmäßig nach der Einwohner:innenzahl insgesamt 1.000 Millionen Euro zur Verfügung. Maßnahmen im Bereich Aktiver Mobilität sind dabei in beiden Bereichen zweckzuschussfähig. Bei Kombination der klimaaktiv mobil Förderung und dem KIP 2023 sind daher bis zu 100 % Bundesfinanzierung möglich.

Förderbedingungen

Die Kombination der klimaaktiv mobil Umweltförderung im Inland ist mit Landesförderungen sowie mit dem kommunalen Investitionsprogramm 2023 kombinierbar. Förderereinreichungen sind in Abhängigkeit des zur Verfügung stehenden Budgets bis 29. 2. 2024, 12 Uhr, möglich (Ausnahme: E-Mobilitätsoffensive – 31. 3. 2024).

Gefördert werden Nettokosten und die Antragstellung erfolgt VOR der Umsetzung der Maßnahmen. Ausgenommen sind Pauschalförderungen beim Nachrüsten Fahrradparken, E-Räder und Einzelmaßnahmen im Bereich der E-Mobilität. Extern erbrachte immaterielle Vorleistungen [wie z.B. Digitalisierungs- und Planungskosten oder die Erstellung eines Masterplans Gehen oder Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP)] sind dabei auch mit bis zu 10 % der förderungsfähigen Investitionskosten förderbar. Außerdem werden zur wirtschaftlichen Erholung im Zuge der COVID-19-Pandemie die ab Umsetzungsbeginn des Fördergegenstands entstehenden Betriebskosten für bis zu fünf Jahre mitgefördert.

Die Kombination umfassenderer Maßnahmen, die Umsetzung bewussteinbildender Maßnahmen und die Einbeziehung weiterer Handelnder ist dabei erwünscht und kann sich positiv auf die Förderungshöhe auswirken.

Dieser Artikel soll einen Überblick über die aktuellen klimaaktiv mobil Fördermöglichkeiten geben, hat aber keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Wenn auch Sie in Ihrer Stadt oder Gemeinde umweltfreundliche Mobilitätsprojekte umsetzen und sich aus Mitteln von klimaaktiv mobil fördern lassen wollen, nehmen Sie das Angebot des klimaaktiv mobil Beratungsprogramms „Mobilitätsmanagement für Städte, Gemeinden und Regionen“ in Anspruch! Die Kolleg:innen beraten Sie gerne und sind via Mail unter mobilitaetsmanagement@komobile.at bzw. telefonisch unter 07612/70911 erreichbar. 

Tierisch gut vorsorgen.



Mit unserer flexiblen Gesundheitsvorsorge.

Mehr auf [wienerstaedtische.at](https://www.wienerstaedtische.at)

#einesorgeweniger

Ihre Sorgen möchten wir haben.

**WIENER
STÄDTISCHE**
VIENNA INSURANCE GROUP





Verkehrsberuhigung in der Wiener Innenstadt

Markus Figl, Bezirksvorsteher Wien-Innere Stadt

Zahlreiche europäische Städte wie Bologna, Florenz oder Paris machen es bereits vor: Verkehrsberuhigung in der Innenstadt. Auch in Österreich sind die politischen Voraussetzungen dafür günstig. Doch es muss rasch gehandelt und die bundesgesetzliche Grundlage für die automatisierte Zufahrtskontrolle geschaffen werden. Die Stadt Wien und der erste Bezirk sind für die Umsetzung vorbereitet – getragen von einer breiten politischen Mehrheit im Gemeinderat und der Bezirksvertretung. Seit 2018 arbeitet der erste Bezirk an konkreten Plänen, den Verkehr im Innenstadtbereich neu zu ordnen. Unser Ziel ist es, den Bewohner:innen eine attraktive Lebensqualität zu gewährleisten und so den Bezirk als Wohnbezirk zu stärken und zu erhalten. Wir tragen dabei aber auch Verantwortung gegenüber den Menschen, die den Bezirk besuchen, die hier arbeiten oder einkaufen, wie gegenüber der Wirtschaft. Die Wiener Innenstadt

hat als politisches und kulturelles Zentrum eine ganz besondere Bedeutung für die Stadt Wien und die gesamte Region.

Neues Verkehrskonzept

In einer ersten Phase wurde intensiv mit Expert:innen aus der Wissenschaft und unter Einbeziehung von Vertreter:innen der Stadtverwaltung, Stakeholdern aus der Wirtschaft und Interessensvertreter:innen an einem neuen Verkehrskonzept gearbeitet. In mehreren Bürger:innenveranstaltungen wurden die Anliegen, Wünsche und Vorschläge der Bewohnerinnen und Bewohner des Bezirks aufgenommen.

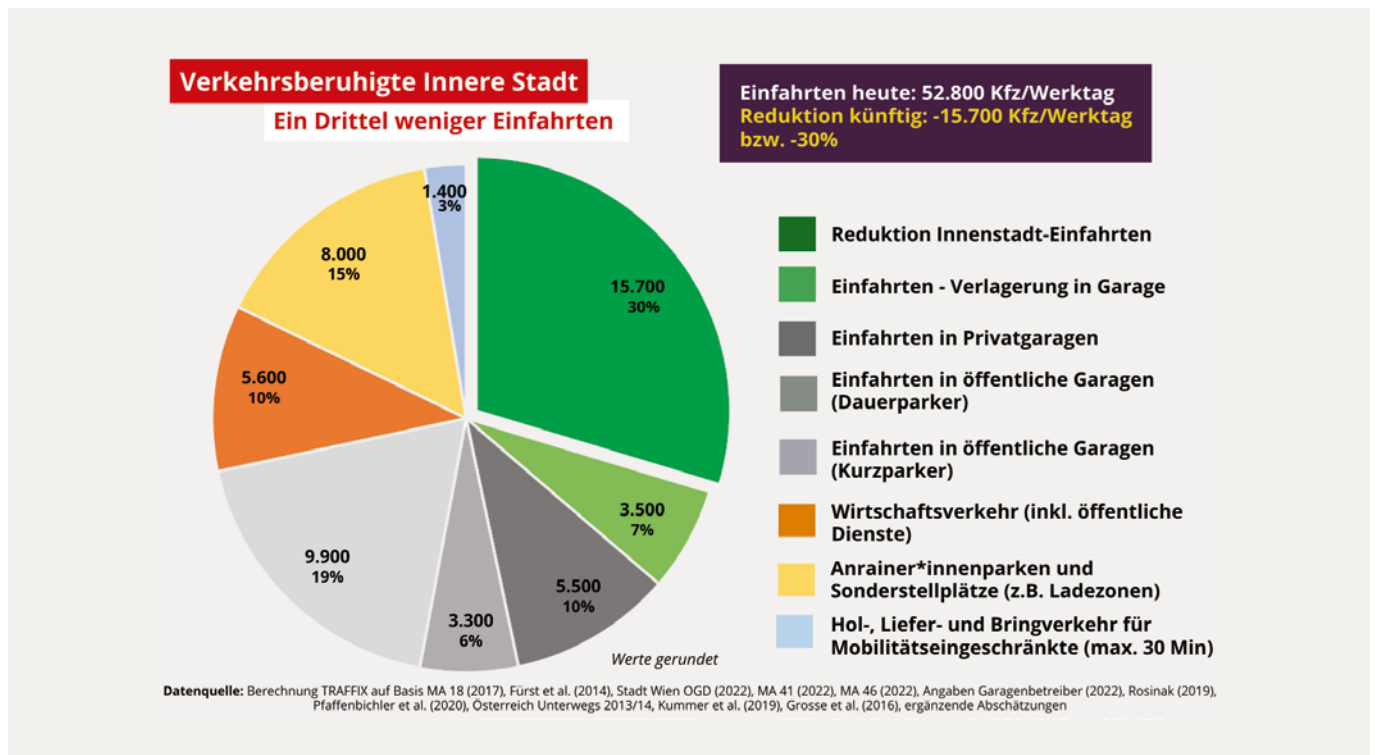
Auf dieser Basis definierten wir die Eckpunkte des zukünftigen Verkehrskonzepts:

- Verkehrsberuhigte Zone ist das Gebiet innerhalb der Ringstraße.
- Das übergeordnete Ziel ist eine spürbare Reduktion des Autoverkehrs.

- » Verkehrslärm und Emissionen sollen reduziert werden.
- » Parkplatzsuchverkehr soll reduziert werden.
- » Oberflächenparkplätze stehen der Wohnbevölkerung und bestimmten Berechtigten zur Verfügung.
- » alle weiteren Besucher:innen parken ausnahmslos in den Garagen.
- Die Einfahrt in die gewerblichen Garagen muss weiterhin gewährleistet sein.
- Der Wirtschaftsverkehr muss stattfinden können.
- Durch weniger Parkplatzdruck frei werdender öffentlicher Raum soll für klimawirksame Maßnahmen und gesteigerte Aufenthaltsqualität genutzt und entsprechend gestaltet werden.

Zonen-Zufahrtsmanagement

Verschiedene Regelungsmodelle (z. B. Reduktion der Kurzparkdauern, Parkverbotszonen, Poller-/Schränkenlösungen,



„City-Maut“) wurden anhand dieser Eckpunkte auf rechtliche und organisatorische Durchführbarkeit und verkehrliche Wirkungen überprüft. Angesichts der Komplexität und Größe des Gebiets wurde eine Zufahrtsregelung mit automatisierter Kontrolle, wie sie z. B. auch in zahlreichen italienischen Städten üblich ist, als das am besten geeignete Modell identifiziert. Die Kontrolle mit Kameras ist Voraussetzung, um die Zufahrten in die Zone effektiv kontrollieren zu können und berechtigte und unberechtigte Einfahrten zu unterscheiden.

Die Bezirksvertretung Innere Stadt beschloss für die folgende Phase die Beauftragung einer Machbarkeitsstudie zur Vorbereitung einer Zufahrtsregelung mit automatisierter Kontrolle. Nach der Gemeinderatswahl 2020 wurde auch im Arbeitsübereinkommen der neu formierten Stadtregierung die Einführung von Zufahrtsregelungen im Innenstadtbereich festgeschrieben.

Machbarkeitsstudie

Die vom Planungsbüro Traffix durchgeführte Studie untersuchte die rechtliche, technische und organisatorische Machbarkeit der Zufahrtsregelung sowie die

durch die Maßnahme zu erwartende Verkehrsentslastung. Voraussetzung für die Umsetzung ist die Schaffung der entsprechenden Rechtsgrundlage in der StVO zur Erfassung und Verarbeitung von Kennzeichendaten. Ein vom Städtebund beauftragtes und vom Klimaschutzministerium unterstütztes Rechtsgutachten zeigt auf, wie eine solche Regelung verfassungs- und datenschutzkonform ausgestaltet sein kann (www.staedtebund.gv.at/ePaper/oegz-2022-12/index.html#p=54). Wir sind dem Städtebund sehr dankbar, dass er diese Maßnahme unterstützt und aufzeigt, dass es sich nicht um ein speziell Wiener Anliegen handelt, sondern für viele österreichische Städte relevant ist.

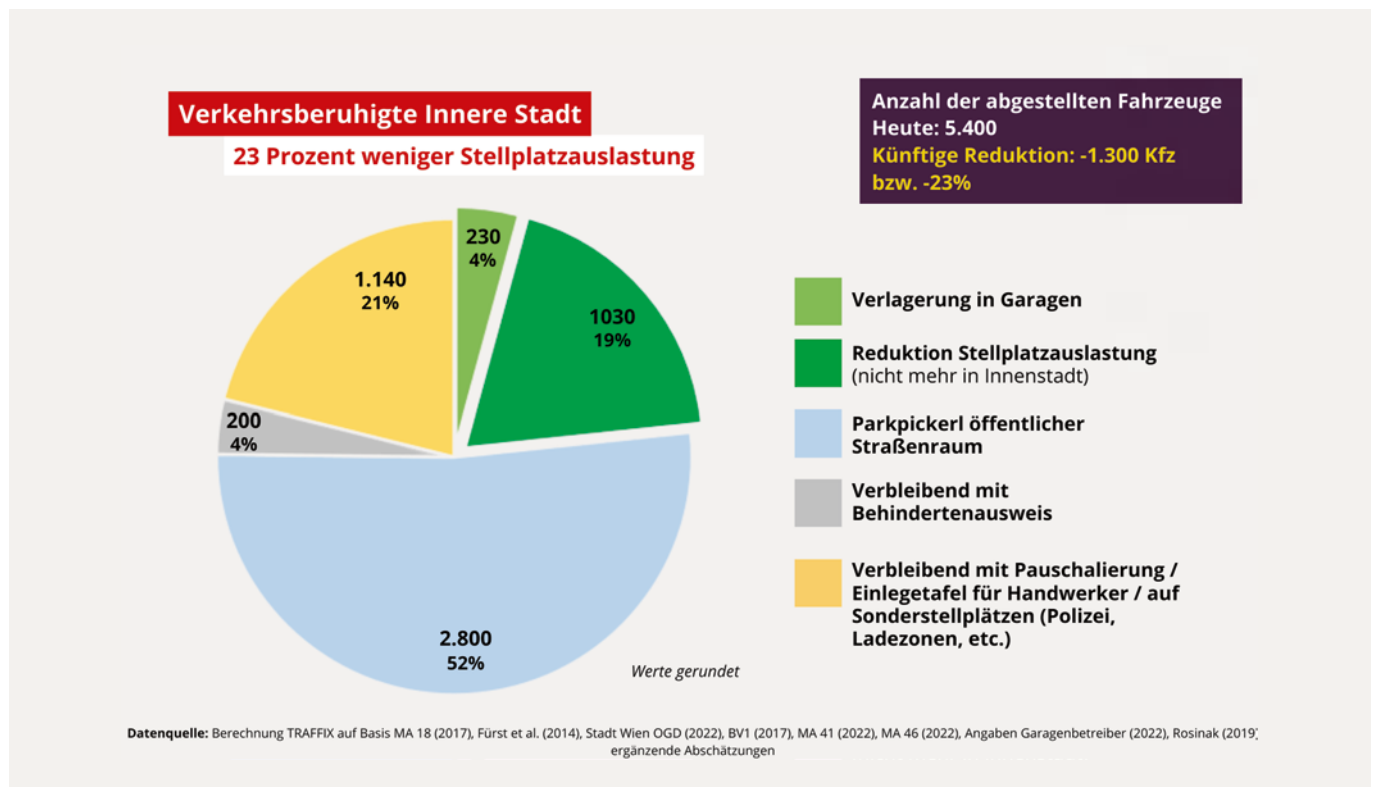
Rechtliches und Technisches

Die noch ausstehende, aber dringend notwendige Grundlage des Fahrverbotes in der Innenstadt bildet eine Verordnung gemäß § 43 Abs. 1 lit. b StVO. Der Kreis der Ausnahmen vom Fahrverbot wird darin definiert. Als Berechtigte gelten jedenfalls Bewohner:innen sowie z. B. Lieferdienste, Handwerker:innen, Einsatzfahrzeuge, Nutzer:innen öffentlicher und privater Garagen, Taxis, Pflegedienste

usw.

Die technische Umsetzung des Zufahrtsregelungssystems für den Bereich der Innenstadt erfolgt mittels Fotokamerasystemen an allen Ein- und Ausfahrten derverkehrsberuhigten Zone einschließlich der öffentlichen Garagen. Die erforderlichen Systemkomponenten umfassen neben den Kameras ein zentrales Back-End-System, eine Front-End-Benutzerschnittstelle sowie die Schnittstelle zur Verwaltungsstrafbehörde. Die Kameras dienen zur Kennzeichenerkennung und Sicherung von Beweisfotos für etwaige Verwaltungsstrafverfahren. Die Kamerasysteme können in der Regel auf bestehenden Masten angebracht werden, sodass die Auswirkungen auf den öffentlichen Raum gering sind.

Fährt ein Fahrzeug in dieverkehrsberuhigte Zone von außerhalb oder aus einer öffentlichen Garage ein, wird das Kennzeichen automatisch erfasst und vom System mit der Berechtigten Datenbank verglichen. Ist das Kennzeichen in der Datenbank registriert und besteht somit eine Einfahrtserlaubnis, werden die Daten unmittelbar verworfen. Liegt keine Einfahrtsgenehmigung vor, werden die Kennzeichendaten zur weiteren Bear-



MARKUS FIGL,

Bezirksvorsteher
der Inneren Stadt in Wien

beutung gespeichert. Bei der Ausfahrt aus der Zone bzw. dem Aufsuchen einer öffentlichen Garage wird die Aufenthaltsdauer ermittelt. Liegt diese unter der erlaubten Grenze (geplant sind 30 Minuten), werden die Datensätze gelöscht. Liegt die Dauer darüber, werden die Daten inklusive Beweisfotos an die Verwaltungsstrafbehörde übermittelt. Berechtigungen können längerfristig (z. B. für die Wohnbevölkerung, Lieferant:innen) oder für den Bedarfsfall (z. B. bei Umzug) erteilt werden. Grundsätzlich bleibt die Zufahrt in die Innenstadt immer möglich, Nicht-Berechtigte müssen jedoch in eine Garage fahren. Als Begleitmaßnahme ist daher ein dynamisches Garagenleitsystem angedacht, um Gäste möglichst schnell in die nächste freie Garage zu leiten.

Weniger Lärm, weniger Abgase, mehr Lebensqualität

Die Machbarkeitsstudie zeigt, dass sich mit diesem Zufahrtsmodell die Einfahrten in die Innenstadt um 30 % verringern würden. Das sind täglich ca. 15.700 weniger Einfahrten und bedeutet weniger Suchverkehr, weniger Lärm und weniger Abgase. Von den verbleibenden Einfahr-

ten steuert fast die Hälfte öffentliche oder private Garagen an. Die andere Hälfte der verbleibenden Einfahrten beschränkt sich auf die Wohnbevölkerung und weitere Berechtigte. Die Stellplatzauslastung sinkt laut Studie um 23 %. Das schafft mehr Möglichkeiten für Begrünungsmaßnahmen und verbesserte Aufenthaltsangebote im dicht bebauten Gebiet. Wer nicht mehr in die Zone einfährt, findet Alternativen in der Nutzung von Garagen außerhalb des Innenstadtbereichs und den Umstieg auf andere Verkehrsmittel.

Was in vielen europäischen Städten als Beitrag zum Klimaschutz und zur Erhöhung der Lebensqualität bereits umgesetzt ist, soll auch in Wien endlich Realität werden: eine verkehrsberuhigte Innenstadt.

Der Magistrat der Stadt Wien ist bereit für die Ausschreibung des technischen Systems. Wir haben die notwendigen Vorarbeiten abgeschlossen. Nun liegt es an Klimaschutzministerin Leonore Gewessler, dem Nationalrat eine entsprechende StVO-Novelle zur automatisierten Zufahrtskontrolle vorzulegen, damit dieses wichtige Projekt rasch umgesetzt werden kann.



**Intelligentes
Bauen verbindet
Menschen.**

PORR Bau GmbH . NL Burgenland
Grazer Straße 36a, 7551 Stegersbach
T +43 50 626-7440
porr.at

powered by

PORR

Missbrauchssichere Parkausweise

Mit der Initiative zur Umsetzung von wichtigen Sicherheitsmerkmalen bei Parkausweisen für Menschen mit Behinderungen findet der Städtebund zunehmend Gehör im Sozialministerium, und das ist gut so, sollen doch nur die wirklich Betroffenen von den Ausnahmen im § 29b StVO und im Abgabenrecht profitieren.

Inhabern und Inhaberinnen eines Behindertenpasses nach dem Bundesbehindertengesetz, die über die Zusatzeintragung „Unzumutbarkeit der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel wegen dauerhafter Mobilitätseinschränkung aufgrund einer Behinderung“ verfügen, ist als Nachweis über die Berechtigungen auf Antrag vom Sozialministeriumsservice ein Ausweis kostenfrei auszufolgen, wobei die näheren Bestimmungen über diesen Parkausweis in einer eigenen Verordnung des Sozialministers enthalten sind¹. Abgesehen von den mit dem Parkausweis verbundenen Parkabgabenbefreiungen verfügen die Berechtigten beim Halten und Parken über erleichternde Ausnahmen und sind nicht an die Kurzparkdauer gebunden. Darüber hinaus stehen dem berechtigten Ausweisinhaber:innenkreis eigene Behindertenzonen zur Verfügung.

Wichtig dabei ist jedenfalls, dass der Parkausweis sichtbar mit der gesamten Vorderseite und im Original im abgestellten Fahrzeug angebracht ist (oder auf Verlangen vorgewiesen wird), da ansonsten die Privilegierungen nicht greifen².

Falsifikate sind kein Kavaliersdelikt

Anfang des Jahres stellte der OGH³ klar, dass jemand, der eine Kopie eines fremden Parkausweises im Kfz einlegt, um damit vorsätzlich über seine Berechtigung zur kostenlosen Nutzung des Parkplatzes zu täuschen und sich unrechtmäßig zu bereichern bzw. die Gemeinde als Abga-



bengläubigerin in der Höhe der Gebühr für den betreffenden Parkvorgang am Vermögen schädigt, den Tatbestand des schweren Betrugs erfüllt. Der/die Angeklagte muss daher mit einer baldigen Hauptverhandlung vorm Strafgericht rechnen, da das Kriminalstrafrecht dem Verwaltungsstrafrecht vorgeht⁴.

Auch das Landesverwaltungsgericht NÖ hatte sich einmal in einer Maßnahmenbeschwerde mit Parkausweiskopien zu beschäftigen und dabei ausgesprochen, sofern Kopien oder Ausdrücke so hergestellt werden, dass sie gerade den Anschein eines Originals erwecken sollen, also der- oder diejenige, dem/der das Schriftstück vorgewiesen wird, den Eindruck gewinnen soll, es handle sich um eine Originalurkunde, die entsprechende Gewähr für die Echtheit und Unverfälschtheit bietet, sodass es sich nach hM

um eine originalvertretende Scheinurkunde (Vervielfältigung) handelt, auf die § 223 StGB wegen Urkundenfälschung Anwendung findet⁵.

Zukunft eGovernance

Allein die oben beschriebenen Fälle zeigen, dass es derzeit offenbar viel zu leicht ist, ein Falsifikat eines Parkausweises herzustellen und die Hemmschwelle dafür zu niedrig ist, weshalb sich sowohl die Landesverkehrsreferent:innenkonferenz⁶ als auch der Städtebund⁷ intensiv dafür einsetzen, dass der Ausweis fälschungssicherer wird. Gestützt wird diese Forderung durch einen Evaluierungsbericht⁸ des Sozialministeriums, in dem v. a. empfohlen wird, fälschungssichere Parkausweise unter Nutzung der fortschreitenden technischen Möglichkeiten der eGovernance zur unmittelbaren, berührungs-

Parkausweise fälschungssicher machen



1. Scheckkarte analog zum Behindertenpass (stabil, handlich)
2. Hologramm & Lichtbild integrieren
3. Logo der Behörde & Wappen
4. Befristung anführen
5. QR-Code zur Verifizierung



MARC PHILIPP HUBER

ist Bereichsleiter Parkraummanagement im Magistrat der Landeshauptstadt Linz.

losen Kontrolle der Ausweise durch die Kontrollorgane in den Gemeinden und die Polizei umzusetzen.

Zuletzt hatten Städtevertreter:innen mit dem Städtebund hierzu Ende März einen konstruktiven Austausch mit der zuständigen Abteilung und Sektion im Sozialministerium. Dabei wurde der dringende Handlungsbedarf erkannt und betont, dass eine Verbesserung der Sicherheitsmerkmale im Parkausweis selbst in erster Linie die Menschen mit Behinderungen unterstützt, da bei mehr Missbrauchssicherheit im Endergebnis auch wieder mehr Parkraum für diesen Berechtigtenkreis zur Verfügung steht.

Auch das österreichische Parlament wurde aktiv

Derzeit beschäftigt sich der Sozialausschuss im Nationalrat mit einem Entschließungsantrag⁹ zur Digitalisierung von Parkausweisen. In der Antragsbegründung finden sich wiederum die häufigen Betrugsfälle in diesem Zusammenhang. Insbesondere wird auch darauf verwiesen, dass Parkausweise von Verstorbenen illegal weiterverwendet werden. Der Antrag pocht auf die Installation eines zentralen Registers und die Ausstattung der Parkausweise mit einem QR-Code, der die wesentlichen Ausweisdaten zur Überprüfung enthält. Der Sozialminister ist nunmehr dazu aufgerufen,

ein Konzept zur Digitalisierung von Parkausweisen für Menschen mit Behinderungen zu erarbeiten und dem Nationalrat vorzulegen, das dann zuerst im Sozialausschuss beraten werden kann.

Bessere Datenqualität als positiver Zusatzeffekt

Momentan existieren laut der im Internet veröffentlichten Exceldatei¹⁰ des zuständigen Sozialministeriumsservice über 192.000 Parkausweise. Ein beträchtlicher Teil davon ist befristet ausgestellt. Durch den Übergang der Behördenzuständigkeit im Jahr 2014 auf die Bundesbehörde ist nicht auszuschließen, dass noch mehr Ausweise im Umlauf sind. Bei der Einziehung des Behindertenpasses bspw. im Todesfall sollte der Parkausweis ebenfalls einzuziehen sein¹¹, wie dies bereits in den Beratungen zur 25. StVO-Novelle Thema war.

Durch die aufgezeigten Maßnahmen käme es somit nicht nur zu mehr Datensicherheit, sondern auch zu einer erhöhten Datenqualität und besserem Monitoring.

Es bleibt also spannend, welche konkret beschlossenen Optimierungen schlussendlich dazu führen werden, dass bestehende Mobilitätseinschränkungen der Betroffenen besser abgedeckt werden und mehr Rechtssicherheit für alle Beteiligten bestehen wird.

¹ Vgl. § 29b StVO idF BGBl. I Nr. 123/2015 bzw. Verordnung des Bundesministers für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz über die Ausstellung von Behindertenpässen und von Parkausweisen, BGBl. II Nr. 495/2013 idF BGBl. II Nr. 263/2016. Die diesbezügliche Empfehlung des Rates der EU vom 4.6.1998 zur einheitlichen Ausgestaltung ist unverbindlich und verwendet Frankreich bereits abweichende Ausweise.

² Dazu etwa LVwG Stmk. v. 17.11.2021, LVwG 30.20-2648/2021 u. LVwG 30.20-2649/2021; BFG v. 7.2.2017, RV/7501086/2016.

³ OGH v. 18.01.2023, 15 Os 111/22w; mehrere Zeitungen berichteten über dieses Urteil.

⁴ Vgl. § 22 Abs. 1 VStG.

⁵ LVwG NÖ v. 17.05.2021, LVwG-M-17/001-2021.

⁶ Beschluss des Wiener Antrags dazu vom 20.9.2022.

⁷ Siehe zuletzt die ÖStB-Presseaussendung vom 17.03.2023, abrufbar unter: https://www.staedtebund.gv.at/services/aktuelles/aktuelles-details?tx_ttnews%5Btt_news%5D=122998&cHash=364874a3a82ec97e449369b6ef99689d

⁸ Seite 88 im Endbericht zur Evaluierung der Parkausweise mit Stand vom 16.09.2019.

⁹ Digitalisierung von Parkausweisen für Menschen mit Behinderungen (3261/A(E)).

¹⁰ https://www.sozialministeriumsservice.at/Menschen_mit_Behinderung/Behindertenpass_und_Parkausweis/Parkausweis/Parkausweis.de.html (Stand 20.4.2023).

¹¹ Vgl. § 43 Abs. 1 Bundesbehindertengesetz.



Städtische Knoten

Neuerungen für städtische Knoten aufgrund der Revision der TEN-V

Claudius Popescu, Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie,
Abteilung Infra 3 – Infrastrukturplanung

Die Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnung (EU) 2021/1153 und der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) 1315/2013 – kurz TEN-V VO – beschreibt ein multimodales Verkehrsnetzwerk bestehend aus Schienen-, Binnenschiffahrts-, Kurzstrecken-seeverkehrs- und Straßeninfrastruktur, welches städtische Knoten (englisch: urban nodes), Terminals, Binnen-, Hochsee- und Flughäfen verbindet. Mit der Revision der TEN-V VO wird es nun auch zu einigen Neuheiten für viele Städte Europas kommen.

Transeuropäische Netze

Die rechtliche Grundlage für die transeuropäischen Netze wurde bereits in den

Artikeln 170 bis 172 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) gelegt. Die grundlegenden Überlegungen für ein gesamteuropäisches Verkehrsnetz gehen jedoch bis 1990 zurück. Neben dem Bereich Verkehr gehören auch die Bereiche Telekommunikation und Energie zu den transeuropäischen Netzen.

Die Hauptziele laut AEUV sind die Stärkung des Binnenmarktes, also Ermöglichung des freien Personen-, Waren- und Dienstleistungsverkehrs (AEUV Art. 26), sowie des wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts (AEUV Art. 174). Die neue TEN-V VO führt neben diesen Zielen weitere an wie Nachhaltigkeit, Effizienz und Nutzen für alle Verkehrsteilnehmer:innen und definiert beispielsweise Qualitäts- und Sicherheitsanforderungen an die Verkehrsinfrastruktur. Letztlich soll durch die

Implementierung der TEN-V ein hoher Mehrwert für die Europäische Union (EU) entstehen.

Klimaneutraler Kontinent

Seit geraumer Zeit befindet sich die TEN-V VO wieder in einem Revisionsprozess, der in der Veröffentlichung des Vorschlages der Europäischen Kommission (EK) am 14. Dezember 2021 mündete. Eine Revision etwa alle zehn Jahre ist nicht ungewöhnlich, jedoch gibt es dieses Mal auch weitere Gründe dafür: TEN-V soll in Einklang mit dem Europäischen Grünen Deal, dem EU-Klimagesetz und der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität gebracht werden, denn der Verkehrssektor muss die Treibhausgasemissionen bis 2050 im Vergleich zu 1990 um 90 Prozent senken, damit die EU ihr Ziel erreicht, bis 2050 der erste klimaneutrale Kontinent der Welt zu

werden. Dies soll gelingen, indem vor allem nachhaltigere Verkehrsträger wie die Schiene oder die Binnenschifffahrt besser in das multimodale System integriert werden. Die neue TEN-V VO steht ferner in Verbindung mit anderen EU- (Gesetzes-)Initiativen wie dem neuen europäischen Rahmen für urbane Mobilität und schafft die infrastrukturelle Grundlage für den Einsatz alternativer Kraftstoffe, die in der ebenfalls in Überarbeitung befindlichen Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFI VO) geregelt ist.

9 von 424

Durch die Revision der TEN-V VO wird eine erhöhte Integration eines breiten Netzwerks von 424 Städten der EU angestrebt. Ausgewählt wurden alle Städte über 100.000 Einwohner:innen sowie die Hauptstädte der jeweiligen NUTS-2-Regionen. Folglich sind in Österreich die neun Landeshauptstädte der österreichischen Bundesländer von der TEN-V VO betroffen.

Städtische Knoten bestehen aus der dem transeuropäischen Verkehrsnetz zugehörigen und leistungssteigernden Verkehrsinfrastruktur, den Zugangspunkten zu diesem Netz – besonders multimodale Bahnhöfe und Güterterminals, Häfen oder Flughäfen – sowie der Anbindung auf der ersten und letzten Meile an diese Zugangspunkte und zwischen ihnen. Die Mitgliedstaaten sollen das Funktionieren des Netzes gewährleisten, weswegen an die städtischen Knoten nun neue Anforderungen gestellt werden.

Das gilt einerseits für die Verfügbarkeit der Ladeinfrastruktur mit alternativen Kraftstoffen in Übereinstimmung mit den Anforderungen der AFI VO: Entsprechend dem aktuellen Verhandlungsstand sollen bis zum 31. Dezember 2025 in jedem städtischen Knoten öffentlich zugängliche Ladepunkte für schwere Nutzfahrzeuge mit einer Gesamtleistung von mindestens 900 kW (bis 31. Dezember 2030 1.800 kW) eingesetzt werden, die von Ladestationen mit einer individuellen Ladeleistung von mindestens 150 kW abgegeben werden. Außerdem soll mindestens eine öffentlich zugängliche Wasserstofftankstelle bis Ende 2030

in jedem städtischen Knoten bereitgestellt werden, am besten an multimodalen Terminals.

SUMP

Des Weiteren sollen die betroffenen Städte bis Ende 2025, wenn es nach der EK und dem Europäischen Parlament (EP) geht, oder bis Ende 2027, wenn es nach den Mitgliedstaaten geht, einen Plan für nachhaltige Mobilität (englisch: sustainable urban mobility plan; kurz: SUMP) erarbeiten. Dieser soll im Einklang mit den Anforderungen von Anhang V der TEN-V VO erstellt werden und folgende Inhalte umfassen:

- Ziele und Aufgaben
- Langfristige Vision und kurzfristiger Umsetzungsplan
- Integration der verschiedenen Verkehrsträger
- Effizientes Funktionieren der TEN-V
- Partizipativer Ansatz
- Monitoring und Leistungsindikatoren

Das EP hat den Änderungsantrag eingebracht, dass die Mitgliedstaaten zur Unterstützung der Städte bei der Umsetzung ihres SUMP eine nationale SUMP-Kontaktstelle benennen und ein nationales SUMP-Programm einrichten sollen.

Urbane Mobilitätsdaten

Im Kommissionsvorschlag war auch die Berichterstattung über urbane Mobilitätsdaten inkludiert. Ab Ende 2025 sollen Städte jährlich mindestens folgende Daten melden: Treibhausgasemissionen, Stauaufkommen, Unfälle und Verletzungen, Modal Share und Zugang zu Mobilitätsdienstleistungen und Luft- und Lärmverschmutzung, wobei die EK spätestens ein Jahr nach Inkrafttreten dieser Verordnung einen Durchführungsrechtsakt zur Festlegung einer Methodik für die von den Mitgliedstaaten zu erhebenden Daten erlassen möchte. Die Mitgliedstaaten wünschen sich in ihrer Position einen anderen Ansatz: In diesem Durchführungsrechtsakt sollen auch die einzelnen Fristen für die Übermittlung der einzelnen Indikatoren festgelegt werden. Diese Fristen sollen zwischen drei und fünf

Jahren festgelegt werden. Bei der Festlegung des detaillierten Satzes von Indikatoren soll die Verfügbarkeit und Zugänglichkeit von Daten auf regionaler und lokaler Ebene berücksichtigt werden. Jeder städtische Knoten soll bis Ende 2030 über multimodale Personenverkehrsdrehscheiben verfügen, die mit mindestens einer Ladestation ausgestattet sind, die für Reise- und Omnibusse bestimmt ist. Außerdem soll bis Ende 2040 innerhalb oder in der Umgebung der Städte mindestens ein multimodales Güterterminal vorhanden sein, das ausreichende Umschlagskapazitäten bietet, sofern ein solches nicht bereits vorhanden ist und dies wirtschaftlich tragfähig ist. Ein Terminal kann dabei mehrere Städte bedienen, wenn es die Kapazität erlaubt.

Nachdem die EK Ende 2021 ihren Vorschlag veröffentlicht hatte, wurde letztes Jahr intensiv im Rat und EP über die eigene Position und Änderungsanträge verhandelt. Die Position des Rates wurde am 5. Dezember 2022 beschlossen, die des EP am 19. April 2023. Der erste Trilog, die informelle Verhandlungsrunde zwischen EK, Rat der EU und EP, hat am 24. April stattgefunden. Mit dem nächsten Trilog ist im Juni zu rechnen. Eine Übereinkunft soll bis Ende des Jahres erzielt werden, sodass die neue TEN-V VO Anfang 2024 in Kraft treten kann. 

WEITER-FÜHRENDE LINKS

Allgemeine Infos:

https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en

TEN-VO:

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/>

[TXT/?uri=COM:2021:812:FIN](#)

ÖBB 360°

Ganzheitliche Mobilitätspakete von ÖBB 360°: Wie die ÖBB durch (E-)Fahrräder, E-Scooter, Shuttle-Services und (E-)Carsharing die erste und letzte Meile abdecken.

Für die ÖBB als größten Anbieter von Mobilitätslösungen in Österreich hört der Auftrag, Reisende an ihr Ziel zu bringen, nicht am Bahnhof oder der Bushaltestelle auf. Denn in den meisten Fällen endet eine Fahrt auch nicht dort. Die letzte beziehungsweise erste Meile abzudecken, das ist das Ziel der Lösungen von ÖBB 360°. Ein Team von acht Mobilitätsexpertinnen und -experten in der ÖBB-Personenverkehr AG entwickelt seit Ende 2019 gemeinsam mit Gemeinden und Tourismusverbänden maßgeschneiderte Mobilitätsangebote. Dabei berücksichtigt ÖBB 360° unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse. „Der Name ÖBB 360° ist im Entwicklungsprozess Programm“, so Sabine Stock, Vorständin der ÖBB-Personenverkehr AG: „Wir bieten unseren Kundinnen und Kunden sozusagen eine ‚360-Grad-Rundumsicht‘ über verschiedene Mobilitätsangebote. Möglich macht dies die Bündelung verschiedener Mobilitätsdienstleistungen zu einem integrierten Angebot. Das bedeutet zum Beispiel, dass E-Scooter, (E-)Bikes oder auch (E-)Autos zentral über eine einzige App – und zwar die App Wegfinder – gebucht werden können.“

Das Angebot von ÖBB 360° wird auch immer mehr nachgefragt: Das erste Mobilitätsprojekt dieser Art wurde mit der Gemeinde Korneuburg im Jahr 2020 umgesetzt. Es folgten Projekte in Waidhofen an der Ybbs, Leoben und Bad Ischl. Das jüngste größere Projekt wurde im Herbst 2022 in Baden bei Wien realisiert.

Mit ÖBB 360° ist Baden noch mobiler

Bereits 2021 startete die Stadtgemeinde Baden bei Wien die EU-weite Ausschreibung eines Mobilitätskonzepts inklusive des Betriebes der Services und einer



Mit dem E-Bike die erste und letzte Meile komfortabel zurücklegen

Buchungsplattform. Die ÖBB bekamen den Zuschlag, es folgte die gemeinsame Erarbeitung des Pakets im Detail und schließlich dessen Umsetzung.

Seit September 2022 stehen Anwohnerinnen und Anwohnern sowie Besucherinnen und Besuchern in Baden 70 E-Scooter, der Shuttleservice ÖBB Transfer und Rail&Drive E-Carsharing zu Verfügung. Mitte April 2023 kamen ein (E-)Citybikesharing und ein (E-)Bikeverleih hinzu. Über den Bike- bzw. E-Bikeverleih können zehn E-Mountainbikes, zehn E-

Trekkingbikes sowie acht Mountainbikes ohne Elektroantrieb über die eigens errichtete ÖBB Bike Lounge im Zentrum der Stadt ausgeliehen werden. Alle Produkte sind gebündelt über die App Wegfinder buchbar, die über Google Play beziehungsweise den Apple-App-Store kostenlos heruntergeladen werden kann.

Dass das Angebot sehr gut ankommt, zeigt die Anzahl der Nutzerinnen und Nutzer beziehungsweise der zurückgelegten Fahrten: Vom Start im September 2022 bis April 2023 gab es bereits über



Auch E-Scooter können Teil der Mobilitätspakete von ÖBB 360° sein.



Für längere Fahrten oder bei viel Gepäck kann man auch auf Fahrzeuge von Rail&Drive zurückgreifen.

16.500 Scooter-Fahrten. Der Bike-Verleih wurde von Mitte April bis Anfang Mai bereits 49 Mal genutzt. Diese ersten Ergebnisse bestätigen, dass hier das passende Mobilitätspaket geschnürt wurde. Die gemeinsame, systematische Erarbeitung der Lösungen in Kooperation von ÖBB mit den Gemeinden ist Basis für den Erfolg der Mobilitätskonzepte.

Gemeinsam maßgeschneiderte Lösungen erarbeiten

Jede Region beziehungsweise jede Gemeinde hat andere Ansprüche an Mobilität. Ein vereinheitlichtes Angebot für alle ist daher nicht die richtige Lösung. Das Team von ÖBB 360° erarbeitet daher gemeinsam mit den jeweiligen Auftraggebern individuell angepasste Mobilitätspakete. „Gestartet wird üblicherweise mit einer Kick-off-Veranstaltung, bei der alle Beteiligten an einem Tisch sitzen und Anforderungen sowie Umsetzungsmöglichkeiten besprochen werden“, erklärt Anna Mayerthaler, Teamleiterin ÖBB 360° und ergänzt: „Damit haben wir natürlich noch nicht alle Informationen, um sofort ein passendes Angebot legen zu können. Es

folgt eine Grundlagenenerhebung, die eine Sichtung bestehender Konzepte sowie die Begutachtung der vorhandenen Infrastruktur beinhaltet.“ In weiterer Folge wird die Gruppe der möglichen Nutzerinnen und Nutzer und deren Ansprüche evaluiert. Dann folgt die eigentliche Ausarbeitung des Mobilitätsangebotes – darunter fällt beispielsweise die Festlegung der Art und Anzahl von Fahrzeugen. Ist das Angebot implementiert, wird es laufend evaluiert und gegebenenfalls optimiert. „Wir fungieren im gesamten Prozess auch als Beratungsstelle, nicht nur als Lieferant“, so Mayerthaler. Ziel ist es, den individuellen Mobilitätsbedarf der Gemeinden durch die Bündelung verschiedener Dienstleistungen zu einem integrierten Service abzudecken. Passende Mobilitätspakete sorgen darüber hinaus für einen wesentlichen Beitrag zum Schutz der Umwelt über die jeweilige Region hinaus.

Komfortable Mobilitätspakete für mehr Nachhaltigkeit

Wenn auch die erste beziehungsweise letzte Meile zum Ziel abgedeckt ist, lassen

sich noch mehr Personen für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel begeistern. Durch komfortabel verfügbare, flexible Mobilitätslösungen erfüllen die ÖBB mit den Produkten von ÖBB 360° die Ansprüche des modernen Fahrgastes und machen so das öffentliche Verkehrsangebot noch attraktiver. E-Scooter, E-Autos, Shuttleservices sowie Fahrräder mit und ohne E-Antrieb sind über die App wegfinder mit wenigen Klicks buchbar. Das heißt, die Nutzung des Angebotes ist nicht aufwendig. Man kann auch verschiedene Mobilitätslösungen kombinieren, um auf dem schnellsten oder eventuell auch auf jedem individuell angenehmsten Weg ans Ziel zu kommen. „Mit den Angeboten von ÖBB 360° liefern wir gemeinsam mit den Gemeinden zahlreiche Gründe dafür, den privaten Pkw öfter mal stehen zu lassen. Ein weiterer zentraler Aspekt für die wichtige Bedeutung dieser gebündelten Mobilitätspakete für unsere Zukunft“, so Sabine Stock.

Nähere Informationen zu den Mobilitätslösungen von ÖBB 360° online unter: www.oebb.at



Die Städte sind meine Patienten

Fußgängerzonen in ganz Österreich tragen seine Handschrift. Prof. Hermann Knoflacher tritt seit Jahrzehnten unermüdlich für stadterhaltende, sanfte Mobilität und eine gesunde, menschengerechte Stadt ein. Wir trafen den engagierten Wissenschaftler und Verkehrsplaner zum Interview.

Wir sitzen hier in einem Kaffeehaus in der Wiener Mariahilfer Straße – sind Sie zufrieden mit dieser Fußgängerzone?

Ich hätte hier eher eine Fußgängerzone mit Straßenbahn gemacht, wie die Grazer Herrengasse. Das wäre eine schöne Verbindung an der Oberfläche von der Innenstadt, dem Museumsquartier bis zum Technischem Museum und Schönbrunn. Dann hätten wir die äußere Mariahilfer Straße auch relativ schnell verkehrsberuhigen können. Jetzt ist es halt ein Stückwerk, aber es wirkt positiv auf das Umfeld. Und was soll man machen, wenn sich der Patient nicht richtig behandeln lassen will?

Die Städte sind also Ihre Patienten?

Ja, ich will, dass es ihnen gut geht. Städte haben eine gewisse Struktur, die mit den Fußgängern jahrhundertlang gewachsen ist. Da hat das Auto nichts drinnen verloren, das zerstört die Struktur. Der viele Autoverkehr stört alle, und die kleinen Geschäfte sperren zu.

Sie gelten als geistiger Vater der modernen, autofreien Innenstadt – wie sind Sie überhaupt zur Verkehrsplanung gekommen?

Ich war schon als Student auffällig: Ich war in acht Semestern mit drei Studienzweigen fertig, und der Professor im Verkehrswesen war eben der Erste, der mich gefragt hat, ob ich sein Assistent werden

will. Ich habe Ingenieurwissenschaften, Naturwissenschaften und Mathematik studiert, jedes Studium hat eine andere Art zu denken – so hatte ich danach einen guten und breiten Werkzeugkasten.

Was hat Sie an der Verkehrswissenschaft interessiert?

Im Verkehr taucht der Mensch als Unfallverursacher auf. Das hat mich interessiert: Warum versagt der Mensch in diesem System? Dem wollte ich auf den Grund gehen. Damals starben sehr viele Menschen im Autoverkehr, erst durch unsere Arbeit an der Verkehrssicherheit hat sich das geändert. Ich habe mich schon in den 1960er-Jahren mit Fahrbahnbreiten beschäftigt. Später konnte ich dann den Zusammenhang von Fahrbahnbreite und Geschwindigkeit wissenschaftlich nachweisen. Bei einer Studie zur Bodenmarkierung – wir haben damals die Messanlagen noch selbst gebastelt – haben wir untersucht, wie sich Autofahrer bei unterschiedlichen Markierungen verhalten. Das ergab eine spitze Funktion, die ich mithilfe eines Psychologen in einer Arbeit über das Verhalten von Krabben unter Versuchsbedingungen wiedergefunden habe. Fazit: Wenn die Fahrbahn breit ist, werden wir verleitet, schnell zu fahren, ganz egal, was das Temposchild sagt.

Ihre erste Fußgängerzone haben Sie in Kärnten realisiert?

Ja, das war eine Erweiterung der ersten von Peter Steindorfer 1962 in Klagenfurt

realisierten Fußgängerzone. Bald darauf haben wir festgestellt, dass auch viel mehr Radfahrer in der Innenstadt waren. Es ist klar: Wenn die Autos nicht mehr gut in die Stadt hineinkönnen, verschieben sich die Verhältnisse in der Verkehrsmittelwahl.

Erinnern Sie sich an Ihre ersten Kontakte zur Wiener Stadtplanung?

Mitte der 1960er-Jahre habe ich bei einem Straßenkongress in München die autozentrierte Wiener Verkehrspolitik kritisiert. Da kam ein junger Mann zu mir und meinte: „Wenn Sie eh alles besser wissen, kommen’S am Montag in mein Büro.“ Später habe ich erfahren, dass das Otto Engelberger, der Chef der Wiener Stadtplanung, war. Ein genialer Stadtplaner, der mir bald viele interessante Aufgaben mit Geschwindigkeiten, Signalanlagen und Ähnlichem überantwortet hat.

Und so kam es dann auch zur Fußgängerzone in der Kärntnerstraße?

Ich bekam den Auftrag, eine „neue Verkehrsorganisation des 1. Bezirks“ zu planen. Der Architekt Viktor Gruen machte die Stadtplanung, was entscheidend für die praktische Umsetzung wurde. Die Verkehrsumlegungen musste ich damals noch auf der Siemens-Großrechenanlage in München machen. In der Kärntnerstraße gab es damals zwei Gehsteige, zwei Parkstreifen und zwei Fahrstreifen, die Gegend war ein Rotlichtviertel und



HERMANN KNOFLACHER

wurde am 21. September 1940 in Villach geboren. Er studierte Bauingenieurswesen, Vermessungswesen und Mathematik an der Technischen Universität Wien. Mit 35 Jahren wurde er zum damals jüngsten Professor an der TU ernannt. Ab 1982 leitete er das Institut für Verkehrswesen im Kuratorium für Verkehrssicherheit Wien. Er war 1988 maßgeblich an der Gründung des VCÖ beteiligt, Berater von Verkehrsministern und unterstützte zahlreiche Bürgermeister bei Verkehrsprojekten. Heute ist er Professor emeritus am Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der TU Wien.

abends waren die Blechrollläden herunteren. Man wollte die Innenstadt mit ihrer Architektur aufwerten und etwas verkehrsberuhigen. Ich habe eine Variante vorgeschlagen, die Kärntnerstraße für den Autoverkehr zu sperren und den Graben und die Augustinerstraße auch gleich. Dazu mussten 120.000 Autos verbannt werden. Meine Vorstellung war damals, die Ringstraße zur Einbahn zu machen und die Zweierlinie als Gegenbahn mit großer Grünfläche. Das ergab wochenlange Diskussionen, weil es nicht vorstellbar schien, mit dem Auto nicht durch die Innere Stadt durchfahren zu können. Und so wurde schließlich als Kompromiss eine Variante mit der Durchfahrt bei der Peterskirche umgesetzt. Diese Arbeiten fielen zeitlich mit einer Untersuchung zusammen, die ich als Dissertant machte.

Was war das Ziel dieser Untersuchung?

Ich optimierte die Signalanlagen nach meinen Vorstellungen und saß dann oben auf der Votivkirche und filmte mit meiner 16-mm-Kamera, was sich unten abspielt. Und siehe da: Die Autofahrer reagierten nicht rational, sondern nach Gewohnheit. Wenn bei einer Ampel grün

war, fuhren sie bei der dahinterliegenden wie gewohnt drüber, selbst wenn dort rot war. Wie ein geölter Blitz bin ich vom Kirchturm hinuntergelaufen und hab mein Programm sofort herausgenommen.

Das Ziel war, durch Optimierung der Signalsteuerung maximal viele Autos durch ein Gebiet zu bringen. Heute weiß ich, dass diese Denkweise eine Sackgasse ist. Man muss dem Autoverkehr Grenzen setzen.

Damals gab es den Beschluss, die Ringlinien zu entfernen und die Autos über den Ring in Garagen zu bringen. Nachdem ich in Salzburg die Mönchsberggarage geplant habe, bekam ich den Auftrag, unter dem Heldenplatz eine Garage mit 5.000 Parkplätzen zu projektieren – das kam aber zum Glück anders.

Sind solche Garagen heute noch zeitgemäß, ziehen sie nicht eher den Autoverkehr in die Stadt?

Wenn sich mein Patient den Fuß bricht, muss ich ihn stützen. Das ist 50 Jahre her, damals ging es nicht anders. Auch in Eisenstadt ist die Garage vor dem Schloss und war nötig, um die Fußgängerzone zu verwirklichen. In Salzburg

war meine Bedingung bei der Errichtung der Mönchsberggarage, dass die Festspielbesucher acht Stunden Parkzeit haben – die Rechnung ist voll aufgegangen: Die Leute bleiben länger in der Stadt, gehen einkaufen und essen und fahren nicht alle gleichzeitig hinein oder hinaus. Heute würde ich die Stadt zusperren und die Autos weiter draußen lassen, da hätte ich keine Bedenken, besonders in Wien nicht. Wir haben so einen guten öffentlichen Verkehr, Privatautos haben in der Stadt nichts verloren.

Die Ringlinien fahren immer noch – wie haben Sie sie gerettet?

Zu dieser Zeit formierten sich erste Widerstände gegen die Autobahn am Ring, die Gürtelautobahn und die Autobahnen am Donaukanal. Mich hat an der Heldenplatzgarage vor allem gestört, dass es keine Verbindung zum Burgtheater und zur Innenstadt gab. Das Problem war, dass die Verkehrsprognosen keine verhaltensbasierten Modelle verwendet haben, es wurde nicht mit einbezogen, was die Leute zwischen Ein- und Aussteigen gemacht haben. Ich machte den Vorschlag, die „Neuorganisation des öffentlichen Verkehrs nach Eröffnung

der U2“ zu untersuchen. So konnte ich das mit einem verbesserten Modell wieder in München rechnen und es hat sich herausgestellt, dass die U2 nie mehr als 15.000 bis 20.000 Fahrgäste und nicht 45.000 bis 50.000 haben wird.

So ist es mir in Zusammenarbeit mit den Kollegen in der Stadtplanung gelungen, nachzuweisen, dass die Ringlinien bleiben müssen. Das hat die Beamten im Rathaus überzeugt. Man hat das Umdenken dann mit der Standfestigkeit der Reiterstatuen erklärt und die Straßenbahnlinien erhalten. Das ist ein Segen für die Stadt! Dort, wo heute die Haltestellen der Ringlinien sind, wäre die Ausfahrt der Heldenplatzgarage gewesen.

Das war das Ergebnis einer mutigen Verwaltung, die evidenzbasiert gehandelt hat und auch einer Politik, die auf ihre Verwaltung gehört hat und nicht rein populistisch gehandelt hat.

Ja, als Politiker muss man mutig sein, man hat ja eine Verantwortung. Um etwas voranzubringen braucht es drei Ebenen: Politik, Verwaltung, Experten. Jede Ebene muss für sich unabhängig, mutig und voll verantwortlich sein, und es muss bei allen dreien Vertrauen herrschen. Dann kann man erfolgreich etwas voranbringen.

Wie zufrieden sind Sie heute mit der Wiener Innenstadt?

Ich habe eigentlich gedacht, dass sie Mitte der 1980er-Jahre autofrei sein wird. Es kann ja nichts passieren. Wir haben die Straßenbahn, die U-Bahn drinnen, was kann da passieren? Nichts. Ich setze mich so dafür ein, weil Wien einer meiner liebsten Patienten ist und ich möchte, dass es der Stadt gut geht.

Gibt es ein Rezept für gute Stadtentwicklung?

Ein guter Arzt schaut sich alles an, hinterfragt Eigenarten und Verhaltensweisen und gibt dann für das gleiche Leiden dem einen etwas anderes als dem anderen, weil er weiß, bei wem was hilft. Das ist bei den Städten genau das Gleiche. Jede Stadt funktioniert anders. In Eisen-

stadt ist das Citytaxi ein Erfolg, weil es genau auf Eisenstadt zugeschnitten wurde. Woanders wird das kopiert und funktioniert nicht. Das ist logisch, aber dennoch verstehen es viele nicht. Aber mit der richtigen Methode kann man jede Stadt sanieren.

Was empfehlen Sie also den Politikerinnen und Politikern?

Mehr Mut! Zum Beispiel haben wir in Innsbruck auch eine Fußgängerzone gemacht, unter schwierigsten Bedingungen und gegen den Willen der Geschäftsleute. Man muss sich vorstellen, damals führte die Bundesstraße direkt am Goldenen Dachl vorbei! Aber vor der Olympiade musste der Bürgermeister etwas machen, und er hatte nichts, bis auf unser Verkehrskonzept. Bei einer Veranstaltung dazu wurde ich wüst beschimpft. Damals hat der Vizebürgermeister Oberfeldner in den Saal gerufen: „Ich glaub dem Knoflacher, wenn euch das nicht passt, wählts mich ab das nächste Mal.“ Das war mutig, und das nächste Mal hat er gewonnen.

Einige Jahre später kamen übrigens die Tiroler Geschäftsleute zu mir und baten mich um die Ausweitung der Fußgängerzone. Sie haben mir eine Untersuchung finanziert, und es hat sich herausgestellt, dass die Fußgängerzone in der Altstadt die Menschen und auch Autofahrer anzieht, sie stellen ihr Auto in die Garage und lassen ihr Geld in mehreren Geschäften und gehen meistens auch noch essen. Auch Leute, die in der Umgebung in Ämtern, dem Rathaus oder in der Landesregierung zu tun haben, gehen gerne in die Altstadt und lassen ihr Geld dort. Egal, ob die Garage weiter weg ist, die Innenstadt ist ein Attraktor, wir müssen solche Attraktoren schaffen.

Was bräuchten wir noch für die Verkehrswende?

Ein längst überfälliger Punkt ist die Be-seitigung des stadt- und gemeindezerstörenden §2 der Reichsgaragenordnung aus 1939. Wenn ich ein Haus baue, muss ich auch Garagenplätze bauen. Aber mit den Autos löse ich die Menschen aus der Gemeinde, mit dem Auto habe ich eine viel größere Reichweite als die Gemein-

degrenzen. Wenn ich im Auto sitze, lande ich im Shoppingcenter und nicht mehr im Innenstadtgeschäft.

Der Schlüssel ist der Parkplatz. Der öffentliche Verkehr in Wien wäre heute nicht dort, wo er ist, wenn wir nicht die Parkraumbewirtschaftung hätten. Der erste Schritt dazu ist: kein Parken mehr an der Oberfläche. So wie ich meine Schuhe auch nicht ins Bett oder ins Schlafzimmer mitnehme, sondern sie im Vorraum ausziehe.

Aber viele Städte sind von den Parkometergesetzen der Länder abhängig und haben wenig Spielraum. Wenn man z. B. im Bundesland Kärnten an der Oberfläche Stellplätze rückbauen möchte, sagt das Landesgesetz, dass dann anderswo Stellplätze an der Oberfläche zu schaffen sind. Auch sind Städte ohne Statut – also die überwiegende Mehrzahl der Städte in Österreich – bei der Verhängung von Tempolimits und der Realisierung von Fußgängerzonen von der Entscheidung der Bezirksverwaltungsbehörde abhängig.

Das sind Beispiele, wie man Städte systematisch zerstört. Jeder Parkplatz in der Stadt, nicht nur auf der Oberfläche – und da gibt es viele Studien –, zerstört Geschäftsfläche. Diese Zusammenhänge gehören aufgezeigt und diese Gesetze gehören geändert.

Ein anderes Thema: Auch an der Entwicklung des Radverkehrs waren Sie nicht unbeteiligt ...

Ja, mit den Arbeiten zum Radverkehr habe ich damals das Mobilitätswachstum zu Grabe getragen. Die Mobilität nimmt nicht zu, die Mobilitätsformen ändern sich nach dem Angebot. Wir haben 1975 gesagt, wir brauchen im Verkehrskonzept mehr Rad für Wien. Mithilfe des ARBÖ, der ja ein Radfahrclub war, haben wir 250.000 Schilling aufgetrieben, sind 800 km abgeradelt und haben die Radwege überall dort geplant, wo Schulen, Einkaufsmöglich-

keiten sind, wo die Leute hinwollen. Als Helmut Zilk Bürgermeister wurde, hat er mich gefragt: „Knoflacher, was machen wir im Verkehr?“ Ich bin also ins Rathaus geradelt, auf inoffiziellen Radwegen, und habe unter anderen Punkten unser Konzept vorgeschlagen. Dem Bürgermeister hat das gefallen und er hat jemanden im Rathaus für den Radverkehr gesucht.

Seither gibt es also Radverkehrsbeauftragte?

Es war ein Beamter in der zuständigen Magistratsabteilung, der auch eine offizielle Funktion, Kompetenz und Geld bekommen muss und keine „aufgesetzte Funktion“. Am besten wäre es natürlich, das auf gleichwertiger Hierarchie beim Straßenbau mitzumachen. Ich bin auch kein Fan davon, dass die Radwegeverantwortung in die Bezirke ausgelagert wurde, das behindert die koordinierte Netzentwicklung und verlagert die zentrale Verantwortung.

Wie sehen Sie die Klimaaktivistinnen und -aktivisten, die sich auf die Straße kleben?

Diese Leute wollen uns allen eine bessere Zukunft ermöglichen. Die Autofahrer erkennen nicht, dass sie das Problem sind. Die Kritik trifft sie an einer empfindlichen Stelle, weil das Auto im Stammhirn sitzt, weil sie sich damit identifizieren. Wären wir damals nicht gegen Hain-

burg und Zwentendorf gewesen, wie sähe die Welt heute aus? Wäre ich nicht dagegen gewesen, dass die Straßenbahnen am Ring verschwinden – was wäre geworden? Immer wenn Sie gegen etwas sind, sind Sie auch für etwas.

Wenn ich eine lebendige Gemeinde haben will, muss ich gegen alles sein, was die Gemeinde gefährdet und das Leben bedroht.

Wie schaffen Sie es, immer noch so engagiert und aktiv zu sein?

Weil die guten Lösungen, die ich umsetzen konnte, mir so viel Kraft geben. Wenn ich in Eisenstadt durch die Fußgängerzone gehe und die Leute lachen einen an, das ist ein Glück, das kann man nicht bezahlen. Und da habe ich viele solche Momente.

In einer Südtiroler Gemeinde habe ich eine Fußgängerzone geplant. Der Wirt der Goldenen Rose, wo ich einquartiert war, hat mich in der Planungszeit spüren lassen, dass er damit nicht einverstanden ist. Fünf Jahre später wurde ich wegen Garagenproblemen – wie ein Hausarzt – wieder gerufen. Ich kam spätnachts in der Goldenen Rose an. Der Wirt erfüllte mir meinen Wunsch nach einer sauren Suppe mit Vintschgerl und Bier mit den Worten: „Herr Knoflacher, früher hatte ich Zweifel, aber wenn Sie heute um 4 in der Früh kommen, steh ich auf und mache Ihnen die saure Suppe!“

Sie sind also zufrieden mit Ihrem Lebenswerk?

Ich bin nicht unzufrieden. Es ist viel gelungen, manches ist bei uns gescheitert, aber in Finnland, Japan oder Deutschland durchgekommen.

Für manche bin ich ein Ideologe, aber ich suche keinen Streit, ich verrete meinen Standpunkt und warte, dass er widerlegt wird.

Es tut mir leid, dass so viel Geld in falsche, oberflächliche Maßnahmen fließt und dass es so viele Geschäftsinteressierte gibt, die in Städten und Gemeinden Scheinlösungen propagieren und Unsummen für Symptombehandlungen vorschlagen, die nur die Probleme verschärfen werden.

Dazu gehört auch der Unsinn mit Elektroautos. Klar wollen die Autohändler ein Geschäft machen, aber hier muss die Politik die Interessen der Bürgerinnen und Bürger vertreten. Ich weiß, der Druck ist enorm, das ist alles schwierig, aber ich lasse mich nicht schrecken. Ich kann morgen tot sein, warum soll ich mich heute fürchten?

Das Leben muss Spaß machen. Man kann untergehen, aber man soll sein Gesicht wahren und sich am Abend noch in den Spiegel schauen können.

Ich bin ein Mensch, der nicht klagt, sondern versucht, das Positive in Bewegung zu bringen.

Wir danken für das Gespräch. 🇦🇹

Für saubere Plätze, Straßen und Autobahnen zu sorgen war in Österreich noch nie einfacher!



Die Bundesbeschaffung GmbH hat ihr Sortiment um Europas führende Aufbaukehrmaschine erweitert: Die Street King 660 verfügt über effiziente, leistungsstarke Kehrtechnologie und kann auf die meisten LKW-Typen aufgebaut werden.

Informieren Sie sich jetzt über Vorteile und Leistungsmerkmale der Kehrmaschine und profitieren Sie von der smarten, günstigen und rechtssicheren Beschaffung über die BBG.

Aebi Schmidt Austria GmbH
Schießstand 4 | 6401 Inzing
www.aebi-schmidt.com/austria



aebi schmidt
group



Ein ganzheitlicher Zugang, eine regionale Mobilitätsvision und ein gemeinsames Arbeitsprogramm: Unsere „plan b-Region: Mobilität 2025+“ wurde als Siegesprojekt beim VCÖ-Mobilitätspreis Vorarlberg 2021 ausgezeichnet.

Wir würden es wieder tun!

Sechs Gemeinden im nördlichen Rheintal haben ein flächendeckendes Parkraummanagement eingeführt, um gemeinsam aktive Mobilität zu fördern – mit Erfolg.

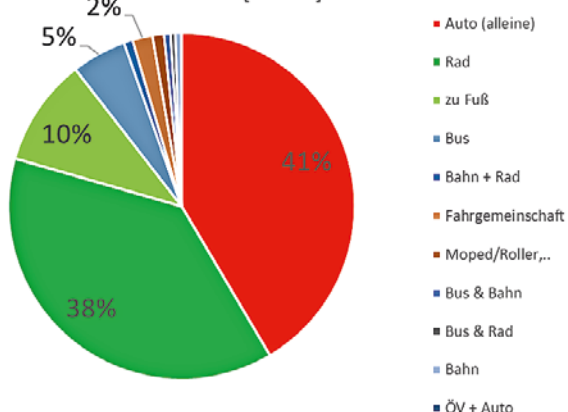
Viele Gemeinden kämpfen mit denselben Problemen: hohes Verkehrsaufkommen, zu viele Autos, zu wenig freie Parkplätze, viele Dauerparker. Und ein hilfreicher Zugang – die Parkplatzbewirtschaftung – ist mit Vorurteilen behaftet: Der Handel fürchtet, dass Kundinnen und Kunden fernbleiben, wenn sie fürs Parken bezahlen müssen.

Und die Gemeinden fürchten den Kaufkraftverlust, wenn Nachbargemeinden attraktivere Bedingungen fürs Auto bieten. Warum nicht gemeinsam aktiv werden und beim Parkraummanagement kooperieren? Das haben sich die „plan b Gemeinden“ Bregenz, Hard, Lauterach, Schwarzach und Wolfurt gefragt und sich gleich auch noch mit der Gemeinde Lustenau zusammen-

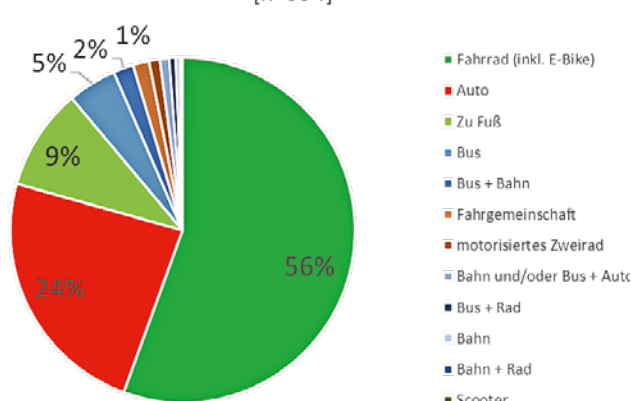
getan. 2019 haben die sechs Gemeinden ein regional abgestimmtes Parkraummanagement im größeren Stil eingeführt:

- Seither werden regelmäßig benutzte Parkflächen, die im kommunalen Besitz sind, entweder bewirtschaftet oder als Kurzparkzone ausgewiesen.
- Auch Parkflächen bei Rathäusern, Schulen und Kindergärten wurden

Verkehrsmittelwahl Mitarbeiter*innen Plan b 2016
[n=232]



Verkehrsmittelwahl Mitarbeiter*innen plan b 2019
[n=354]



in die Bewirtschaftung aufgenommen.

- Für Gemeindebedienstete wurde in den meisten Gemeinden zusätzlich das Eco-points-Bonus-Programm eingeführt. Wer nicht mit dem Auto kommt und damit die begrenzten Parkplätze der Gemeinde entlastet, bekommt Bonuspunkte.
- Parkplätze in Naherholungsgebieten oder bei Veranstaltungszentren werden auch an Wochenenden oder nach 18 Uhr bewirtschaftet.
- Den Vorbehalten des Handels wurde Rechnung getragen, indem in Gebieten mit geringerem Parkdruck die ersten 90 Minuten gratis geparkt werden kann.
- Nicht zuletzt erleichtert die PARK-NOW-Smartphone-App das Parken.

Regionales Parkraummanagement wirkt

„Die gesammelten Erfahrungen zeigen, dass das Parkraummanagement in unse-

ren Gemeinden wirkt“, bestätigt der Wolfurter Bürgermeister Christian Natter, Sprecher der plan-b-Gemeinden. Es sind mehr freie Parkplätze vorhanden – was den Handel freut. Zahlreiche Pendlerinnen und Pendler sind auf Rad und öffentliche Verkehrsmittel umgestiegen. Teilweise mussten bereits Radabstellanlagen erweitert werden. „Wir würden es wieder tun“, zieht Christian Natter eine positive Bilanz.

Die Auszeichnung des Kooperationsprojekts mit dem VCÖ Mobilitätspreis 2019 für Vorarlberg bestätigt, dass hier zukunftsweisende Schritte gesetzt wurden. Detail am Rande: Im Rahmen des Projekts wurde auch eine Novellierung des Parkabgabegesetzes angestoßen, um die gesetzlichen Grundlagen für ein modernes Parkraummanagement zu schaffen. Für die Parkkontrolle wurde eine Verwaltungsgemeinschaft gegründet. 

Weitere Infos unter:
www.klar-planb.at/

ZIELE

im regionalen

Parkraummanagement

- Anreiz zum Umstieg auf gesunde und umweltfreundliche Verkehrsmittel, besonders auf das Fahrrad – aktuell Radanteil von 21 %
- Effizientere Nutzung von begrenztem Parkraum: mehr Klarheit durch einheitliche Regeln
- Kostenfreie Kurzparkzonen in den Ortszentren inklusive Steigerung der Aufenthaltsqualität in den Zentren
- Kostenbeitrag für den Bau und Unterhalt von Parkflächen durch jene, die sie nutzen
- Klare Vorteile für Menschen, Gemeinden, Umwelt



Schützen Sie Ihre E-Ladestation!

MORAVIA



Hochwertige Rammschutzpoller und Rammschutzbügel zum Schutz gegen Anfahrsschaden



Entsprechend der österreichischen elektrotechnischen Norm (OVE E 8101:2019)



Hergestellt nach höchsten Fertigungsstandards in unserem deutschen Werk



In vielen Farben und Ausführungen konfigurierbar



Auf Wunsch mit zusätzlichem Potentialausgleich (HD 60364/OVE E 8101)

Haben Sie Fragen zu unseren Produkten?

Dann rufen Sie uns an (01) 713 47 24 oder schreiben Sie uns eine E-mail an service@moravia.at. Weitere Informationen auf unserer Webseite www.moravia.at.

MORAVIA Verkehrssicherung GmbH • Boerhaavegasse 7, A-1030 Wien

1 Jahr Parkpickerl in ganz Wien

Evaluierungen zeigen einen massiven Rückgang der Verparkung in allen Bezirken.
Das bedeutet: mehr Platz für neue Nutzungen und weniger Autoverkehr.

Mit 1. März jährte sich die Einführung des flächendeckenden Parkpickerls zum ersten Mal. Durch die Erweiterung wurde das parkraumbewirtschaftete Gebiet mit einem Schlag nahezu verdoppelt und dem Fleckerlteppich ein Ende gesetzt. Pünktlich zum Jubiläum liegen nun auch die ersten Ergebnisse der Evaluierungen vor.

„Wir haben viel versprochen und alles gehalten. Mit der wienweiten Pickerl-Einführung haben wir jede Menge Platz im öffentlichen Raum gewonnen, sowohl den Autopendlerverkehr als auch den Parkplatzsuchverkehr deutlich reduziert und damit einen Meilenstein für den Klimaschutz erreicht. Das zeigen uns auch die Ergebnisse der Evaluierung: viel weniger Autos ohne Wiener Kennzeichen und eine deutlich spürbare Reduktion der Stellplatzauslastung in den Erweiterungsbezirken, an Hotspots sogar um bis zu 68 %! Damit ist jetzt mehr Platz für Begrünungs- und Entsiegelungsprojekte oder auch für den Radverkehr. Für die Zukunft bedeutet das eine vielversprechende Attraktivierung des öffentlichen Raums und ein großes Plus an Lebensqualität“, so Mobilitätsstadträtin Ulli Sima.

Ganz klar war, dass nur ein flächendeckendes Parkpickerl für ganz Wien Verdrängungseffekte ausschließen konnte. Denn sobald ein Bezirk ein Pickerl einführt, wird der angrenzende Bezirk überparkt.

Mit der Einführung des flächendeckenden Parkpickerls wurden auch die Bezirke Floridsdorf, Donaustadt, Liesing und Hietzing in die Parkraumbewirtschaftung integriert, in Simmering wurde

nun auch jener Teil hineingenommen, der bislang unbewirtschaftet war und unter großer Überparkung gelitten hat. Mit der Ausweitung im Vorjahr wurden die bewirtschafteten Flächen mit einem Schritt verdoppelt. Zu jedem der Erweiterungsbezirke liegt nun eine Evaluierung der Maßnahmen vor.

Floridsdorf

Für den 21. Bezirk brachte das Parkpickerl eine Reduktion der abendlichen Stellplatzauslastung in den Erhebungsgebieten von 74,9 % auf 63,8 % (20–22 h). Die morgendliche Auslastung sank sogar deutlicher, von rund 71,7 % auf 52,7 %, ein Rückgang von rund 19 %. An diversen Hotspots im Bezirk ist das Minus zum Teil noch größer: So sank in der Shuttleworthstraße vormittags die Auslastung von 99,9 % auf 63 %, ein Minus von rund 37 %. Rund um den Bahnhof Strebersdorf reduzierte sich die Auslastung noch dramatischer: um ganze 68,5 %! (98,1 % auf 29,6 %).

Der erhebliche Rückgang der Stellplatzauslastung im Bezirk konnte festgestellt werden, obwohl im Zeitraum der Vorher-Nachher-Evaluierung die Bezirksbevölkerung um 5 % gewachsen ist. Auch der Anteil an Fahrzeugen ohne Wiener Kennzeichen konnte durch das Parkpickerl drastisch gesenkt werden. Waren es zuvor bis zu 20,3 % der abgestellten Fahrzeuge, sind es nun nur noch 7,5 %. Ein Rückgang von rund zwei Drittel.

Der gewonnene Platz bietet nun viele neue Nutzungsmöglichkeiten für den öffentlichen Raum. Der Bezirk ist in diesem Zusammenhang bereits aktiv geworden und hat unter anderem die umfassende,

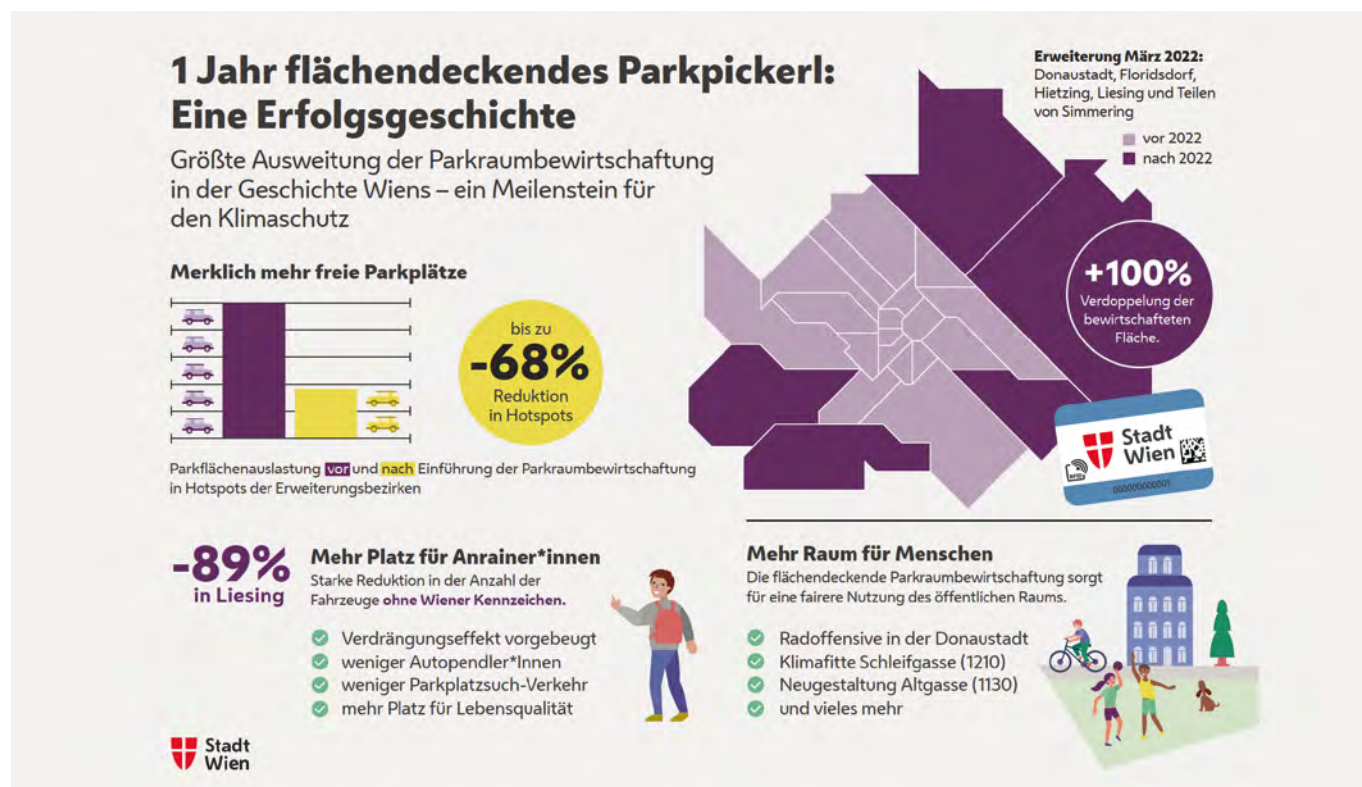
klimafitte Neugestaltung der Schleifgasse geplant. 18 neue Bäume und zusätzliche Begrünung auf 450 m² Fläche versprechen eine gänzlich neue Aufenthaltsqualität. Auch in der Anton-Böck-Straße ist eine klimafitte Neugestaltung vorgesehen: Gehsteigverbreiterungen, neue Bäume und großzügige Grünflächen sollen die Aufenthaltsqualität vor Ort verbessern. Zusätzliche Begrünung ist zudem in der Siegfriedgasse vorgesehen, neue Bäume verbessern hier künftig das Mikroklima.

Donaustadt

In der Donaustadt antizipierte man die positiven Auswirkungen der Pickerl-Erweiterung bereits und beschloss die größte Rad-Offensive in der Geschichte des Bezirks, die aktuell bereits voll im Gange ist. Über 16 Kilometer an neuen Verbindungen durch den Bezirk sollen im Zuge der Offensive errichtet werden. Ein Meilenstein für klimafreundliche Mobilität in der Donaustadt.

Die Ergebnisse der Evaluierung bestätigen die mutige Vorgangsweise: Die Stellplatzauslastung im Bezirk sank an Hotspots wie etwa der Industriestraße/Lange Allee vormittags um rund 53 %, von 101,7 % auf 48,3 %. In Kaisermühlen brachte das Pickerl eine Reduktion von 100 % auf 62,7 %.

Im Schnitt der erhobenen Gebiete fiel vormittags die Auslastung der Stellplätze von 76,1 % in der Vorher-Untersuchung auf 62,3 % nach der Einführung des Parkpickerls. Ein Rückgang von rund 14 %. Dabei ist anzumerken, dass der Verzicht auf eine Pickerl-Einführung die Stellplatzsituation nochmals deutlich ver-



schärft hätte, das bestätigt sich aus Erfahrungen vorangegangener Ausweitungen. Einem Verdrängungseffekt konnte vorgebeugt werden und im Gegenzug noch deutlich mehr Fläche im öffentlichen Raum gewonnen werden.

Der Anteil der Nicht-Wiener-Kennzeichen sank von Spitzenwerten jenseits der 20 % auf 6,2 %. Eine Reduktion um rund 70 %.

Liesing

Auch in Liesing werden die positiven Auswirkungen der Pickerl-Einführung sichtbar. Wurde in der Vorher-Untersuchung am Vormittag von Werktagen noch eine Stellplatzauslastung von 76,1 % festgestellt, ist dieser Wert nun auf 58,2 % gesunken. Damit brachte die Parkraumbewirtschaftung vormittags rund 18 % weniger Stellplatzauslastung in den untersuchten Gebieten. In den einzelnen Hotspots ist der Auslastungsrückgang zum Teil noch wesentlich höher: In Siebenhirten etwa brachte die Einführung ein Minus von über 40 %, die Auslastung fiel vormittags von 96,6 % auf 55,9 %. Auch in Alt Erlaa sank die Verparkung um deutliche 32 %, die Auslastung ging

hier abends von 98,2 % auf 66 % zurück. Besonders bemerkenswert ist in Liesing der Rückgang des Anteils an Fahrzeugen mit Nicht-Wiener-Kennzeichen. Machten diese in der Vorher-Untersuchung noch einen Anteil von rund 37 % der belegten Stellplätze aus, sind es jetzt nur mehr 4 %. Das entspricht einer Verringerung um 89 %!

Um die gewonnenen Flächen nun zu nutzen, startete der Bezirk mit der Agenda 21/23 einen partizipativen Prozess mit der Möglichkeit für Bürger:innen, Umgestaltungsideen für den gesamten Bezirk einzumelden. Außerdem wurde die MA 18 mit der Ausarbeitung eines übergeordneten Radwegekonzepts für Liesing beauftragt.

Bereits umgesetzt wurde ein neuer Zweirichtungs-Radweg zur Erschließung des Stadterweiterungsgebiets Carree Atzgersdorf samt einer neu angelegten Baumallee und 400 m² entsiegelter Fläche in der Atzgersdorfer Straße.

Hietzing

Auch im 13. Bezirk sank die Auslastung in den untersuchten Gebieten abends um über 16 %.

Die Vorher-Untersuchung ergab eine Auslastung der Stellplätze von 77,5 %, nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung liegt dieser Wert nur mehr bei 61,3 %.

Merkliche Verbesserungen sind auch in den einzelnen Hotspots zu beobachten: Beispielsweise in Ober St. Veit, wo sich die Verparkung von 99,2 % auf 70,8 % reduzierte, das entspricht einer Verringerung von über 28 %.

Vor der Einführung war ein Fünftel der Stellplätze von Fahrzeugen mit Nicht-Wiener-Kennzeichen belegt, jetzt sind es nur mehr 4 %. 4 von 5 parkenden Fahrzeugen ohne Wiener Kennzeichen sind damit aus dem öffentlichen Raum verschwunden. Das bedeutet weniger Autopendlerverkehr und weniger Stellplatzsuchverkehr und unterstreicht den Erfolg der Maßnahme. Der gewonnene Platz soll auch in Hietzing genutzt werden: So soll etwa die Altgasse im Zentrum Hietzings neu gestaltet werden. Zurzeit läuft auf Basis der Ergebnisse der Bürger:innenbeteiligung die Planung des Projekts. Auch weitere Umgestaltungen sind bereits in der Pipeline, etwa die Neugestaltung des Lainzer Platzes. 

Mehr Platz für Lebensqualität

Der siebte Bezirk in Wien zeigt, was möglich ist: Im Kampf gegen die Klimakrise setzt man in Neubau auf die Pflanzung von Bäumen und Sträuchern auf Parkplätzen. Im Zuge dessen parken die Autobesitzer:innen kostengünstig in den Garagen.

Christoph Schuster, Büroleiter Bezirksvorstehung Neubau

Der siebte Wiener Gemeindebezirk Neubau ist Pionierbezirk, wenn es darum geht, Grünflächen zu erhalten und gleichzeitig neue zu schaffen. Wie das gelingen kann? In Neubau setzen die Verantwortlichen darauf, die Stellplätze im öffentlichen Raum für mehr Lebensqualität zur Verfügung zu stellen. Seit 2019 gibt es für Neubauer:innen, die nicht auf ihr Auto verzichten können, daher ein attraktives Garagenangebot. Gemeinsam mit der Wirtschaftskammer Wien und den lokalen Garagenbetreiber:innen wurde ein Spezialangebot auf die Beine gestellt. So soll die Verkehrswende alltagstauglich gemacht werden.

In den letzten sieben Jahren sind die privaten Pkw im Innenstadtdistrikt Neubau immer weniger geworden – obwohl immer mehr Personen im Bezirk wohnen. Das liegt daran, dass die meisten mittlerweile zu Fuß, mit dem Rad oder den Öffis unterwegs sind. Nur mehr wenige nutzen ein Auto täglich und geben sich mit der langen Parkplatzsuche zufrieden.

Ohne Parkplatzsuche günstig parken

Die vom Bezirk vorangetriebene „Kühle Zone Neubau“ bringt mehr begrünten Lebens- statt Verkehrsraum. Damit das auch von allen Bewohner:innen gut angenommen werden kann, wurde ein umfassendes Verkehrs- und Mobilitätskonzept entwickelt, das es allen Neubauer:innen ermöglichen soll, Teil der

Transformation des öffentlichen Raums und des Verkehrs zu sein. Die extra beauftragte Evaluierung der Stellplatzkapazitäten im Bezirk ergab eine „Parkraumbilanz“. Sie zeigt, dass immer mehr Bewohner:innen zu Fuß, mit dem Rad und den Öffis unterwegs sind. Der Pkw-Besitz nimmt ab. Demgegenüber stehen knapp 11.000 Garagenplätze, die bis 2019 teilweise leer standen – und das, obwohl es zu diesem Zeitpunkt 4.245 gemeldete Parkpickerl von insgesamt 8.712 im Bezirk Neubau gemeldeten privaten Pkw gab.

Neubauer Garagenmodell

„Ich habe daher mit der Wirtschaftskammer und lokalen Garagenbetreiber:innen ein Angebot für Garagen-Parkplätze deutlich unter dem Marktpreis ausverhandelt“, so Neubaus Bezirksvorsteher Markus Reiter. Ziel ist es, die Autos in die Garagen zu locken und den frei gewordenen Platz im Bezirk für die belegte Stärkung der lokalen Wirtschaft, Nachbarschaft, Kultur und Grünraum zu nutzen. Beim Neubauer Modell für Ganztagsparker:innen wurden 100 Euro im Monat verlangt, Nachtparker:innen zahlten 72 Euro im Monat. 13 Garagen machten bei der Aktion mit, insgesamt gab es knapp 1.000 vergünstigte Parkplätze. Auf den frei gewordenen Flächen wurden seit 2019 über 150 Bäume und Sträucher gepflanzt und attraktive Baumscheiben-Beete angelegt. Ein kostenfreies Kulturprogramm für Jung und Alt zeigt, wie der frei gewordene öffentliche Raum eben-

falls genutzt wird: Die Neubauer:innen können mitten im Bezirk Woche für Woche Salsa, Tango, Lindy Hop und Co. lernen, sie können sich durch einen neuen Wochenmarkt schlemmen, haben viele neue Flanier- und Sitzgelegenheiten, attraktivierte Einkaufs- und Wohnstraßen, neue schattige Plätzchen für heiße Sommertage erhalten oder genießen das gut ausgebaute Fahrradwegnetz. Und so sorgt der Bezirk Neubau für mehr Lebensqualität, für eine gute Nahversorgung, eine Stadt der kurzen Wege und Zusammenhalt in der Nachbarschaft – und schafft gleichzeitig einen klimafreundlichen Bezirk. „From Traffic Space to Public Space“ heißt dieser Prozess, den weltweit viele Gemeinden vorantreiben, die aus den verstaubten Auto-Städten der 60er- und 70er-Jahre moderne Viertel mit Lebensqualität schaffen wollen.

Das Neubauer Modell im Detail

Angefangen mit 700 Parkplätzen in und um Neubau konnten Bewohner:innen zum Preis von rund 100 Euro im Monat ihr Auto in den Tiefgaragen abstellen. „Mir war es ein Anliegen, Neubauer:innen, die auf ein Auto angewiesen sind, in Zeiten einer so starken Veränderung ein unterstützendes Angebot zu machen“, ist sich Bezirksvorsteher Markus Reiter sicher. Und das hat sich ausgezahlt: Das Angebot wurde zu 100 Prozent von den Bewohner:innen angenommen. Nicht nur wurden die Neubauer:innen vorab

informiert, sondern sie haben sich auch aktiv mit ihren Ideen einbringen können. Vier Jahre später zählt der Bezirk 3.573 Parkpickerl, somit gab es zwischen 2019 und 2023 einen Rückgang von 16 Prozent.

Gemeinsam Raum schaffen für Veränderung

Aufgrund der positiven Rückmeldungen im Bezirk wird das Angebot ständig erweitert, um die Neugestaltung der Bernardgasse im Westen des Bezirks zu begleiten. Die Bernardgasse verläuft zwischen Lerchenfelder Straße und Neustiftgasse und ist eine schmale, 550 Meter lange Einbahnstraße mit wunderschönen Biedermeier-Gebäuden. Sie wird noch heuer klimafit umgestaltet. Der Beteiligungsprozess von 2021 hat gezeigt, dass sich Bewohner:innen eine echte Wohnstraße mit vielen Maßnahmen zu klimatischen Verbesserungen wünschen. Somit ist eine Verkehrsberuhigung notwendig. „Gemeinsam gestalten wir so die Zukunft des Bezirks“, so der Bezirksvorsteher. Um zu verhindern, dass die heute noch in der Bernardgasse parkenden Autos auf die umliegenden Straßen gedrängt werden, braucht es eine Alternative. Immerhin fallen 120 Stellplätze weg. Stattdessen werden Grünflächen und Platz für die Nachbarschaft geschaffen.

Rund 800 Personen wohnen entlang der Bernardgasse. 25 Prozent von ihnen besitzen ein Auto. Damit alle, die auf ihr Auto angewiesen sind, weiterhin einen Stellplatz haben, wird das Stellplatzangebot auch für die Bernardgasse ausgeweitet. 60 zusätzliche Parkplätze werden auf die Grätzlbewohner:innen in Neubaus Garagen warten. Für Interessierte gibt es ab September 2023 eine persönliche Mobilitätsberatung. Hier haben Themen, wie welche Garagen fußläufig erreichbar sind, Platz. Bei Bedarf wird individuell berechnet, ab welchem Kostenpunkt sich Carsharing-Modelle auszahlen.

Von Autobesitz zu Autosharing

Denn vor allem in Zeiten der Teuerung fragen sich viele, ob sich die Anschaffung eines Autos überhaupt rentiert. Nicht nur die Anschaffungskosten sind hoch, son-

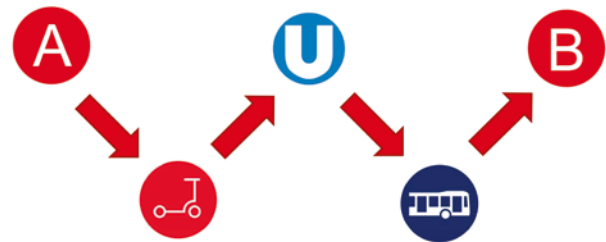


dern auch die Erhaltung eines Autos. Eine Alternative dazu sind Carsharing-Modelle. Rund um die Neubauer Bernardgasse hat sich die Bezirksvorstehung angesehen, welche Angebote es gibt. Im Grätzl gibt es die Möglichkeit für einen Standort des gemeinnützigen Grätzlvereins „Elfride“. Für 1,85 Euro pro Stunde oder 34,80 Euro am Tag können Anrainer:innen hier ein Auto nutzen. Mitglieder zahlen einen Mitgliedsbeitrag in der Höhe von 60 Euro pro Jahr – anders als bei herkömmlichen Anbietern entfällt dieser Beitrag für all jene, die eine Jahreskarte der Wiener Linien, eine

ÖBB-Halbpriekarte oder ein Klimaticket besitzen.

Der Bezirk Neubau unterstützt damit nicht nur den Neubauer Verein „Elfride“, sondern achtet gleichzeitig darauf, dass der ökologische Fußabdruck der Bewohner:innen so klein wie möglich gehalten wird. Um noch mehr Grünraum im Bezirk zu schaffen, sieht sich der Bezirk im Herbst die Stellplatzbilanz in Neubau erneut an. Eines ist gewiss: Der gut ausgebaute öffentliche Verkehr sowie der regelmäßige Austausch mit den Bewohner:innen zahlt sich aus. Die Angebote kommen gut an. 

Multimodales Verkehrsverhalten



Intermodales Verkehrsverhalten

WIENER LINIEN

Mobil in Wien: WienMobil

Mobilitätsangebote für diverse Lebenssituationen:
die multimodale Produktfamilie WienMobil

Vincent Neumayer, Wiener Linien

WienMobil wird bei Besucher:innen Wiens und Wiener:innen aktuell (noch) mehrheitlich als Synonym für digitale Informationsbereitstellung über den öffentlichen Verkehr der Wiener Linien verstanden. Darüber hinaus beschreitet WienMobil jedoch seit einigen Jahren den Weg der Vernetzung und des eigenen Angebots unterschiedlicher Verkehrsmittel und Mobilitätsdienstleistungen und unterstützt dadurch die Ermöglichung eines Lebensstils ohne Pkw. WienMobil steht demnach nicht für ein Rebranding der Wiener Linien, sondern für ein städtisch organisiertes Dienstleistungsversprechen über den

öffentlichen Verkehr hinaus. Was das konkret für die Nutzerin und den Nutzer bedeutet, darauf geht dieser Artikel näher ein.

Multimodalität und Intermodalität

Mobilität aus verschiedenen Perspektiven entdecken: Die Mobilitätsplanungswelt spricht sehr gerne von Multimodalität und Intermodalität, wenn Lösungsansätze der Mobilitätswende thematisiert werden. Diese Begrifflichkeiten verkommen manchmal jedoch zum Selbstzweck und bereichern ebenso in erster Linie akademische Diskussionen. Im Zentrum

steht jedoch die Nutzerin/der Nutzer, die/der durch ihre/seine Verkehrsdienstleistungswahl Stadt mitformt und gestaltet. Im Grunde startet jeder unserer Wege mit einem Fußwegeanteil zum jeweiligen Verkehrsmittel, wobei das Zufußgehen nicht den gesamten Weg vom Startpunkt zum Zielpunkt einnimmt. Wechselt man auf diesem Weg jedoch ein- oder mehrmals das Verkehrsmittel, spricht man von einer intermodalen Wegekette. Ein häufiges Beispiel dafür ist die Fahrt mit dem Pkw zum Bahnhof und eine daran anknüpfende Weiterfahrt per öffentlichem Verkehrsmittel. Wechselt man je nach Wegezweck, Tageszeit, Wetterlage oder

Stimmung das Verkehrsmittel, spricht man von multimodalem Verkehrsverhalten (siehe Abbildung). Die Förderung von Multimodalität und Intermodalität resultiert

- in der Erhöhung des Anteils des erweiterten Umweltverbundes an der Verkehrswegeverteilung;
- in der Erhöhung der Resilienz des Verkehrsnetzes durch die Schaffung von alternativen Wegeabsolvierungsformen;
- in der Erhöhung der (sozialen) Zugänglichkeit zum Verkehrssystem
- und in der größeren Wahlfreiheit für die Nutzerin und den Nutzer.

Das persönliche Empfinden von Multimodalität und Intermodalität ist multifaktoriell geprägt und wird selbstverständlich besonders durch räumliche Rahmenbedingungen und die Qualität von Mobilitätsdienstleistungen beeinflusst.

Anwendungszwecke neuer Mobilitätsangebote

Ziel der WienMobil-Angebotspalette aus Sharing-Dienstleistungen und deren digitaler Zugänglichkeit ist die Verallgemeinerung neuer, vermeintlicher Nischen-Mobilitätsformen, um eben die oben beschriebene Multimodalität zu ermöglichen. Ein bereits beschriebener Erklärungsansatz von Mobilitätsverhalten resultiert aus dem Zusammenspiel aus sozialer Lage, dem Haushaltstyp, dem sozialen Milieu und dem Wohnstandort. Eine prognostizierte Mobilitätsorientierung anhand der Sinus-Milieus gibt Einblick in mögliche Anwendungsfälle für die Dienstleistungen stationsbasiertes Carsharing und Bikesharing (WienMobil Auto und WienMobil Rad), wobei die Milieus der Postmateriellen (9 % der österr. Bevölkerung), modernen Performer (9 %), der konsumorientierten Basis (10 %) und der Experimentalisten (5 %) den Grundstock der Nutzer:innen bilden.¹

Die Mobilitätswünsche resultieren aus den nur verallgemeinert dargestellten Beispielaktivitäten: Der Vater bzw. die Eltern benötigen am Wochenende einen Pkw, um ihren natur- und outdoornahen

Freizeitaktivitäten (mit Kindern bzw. teils auch durch Kinder ausgelöst) nachzukommen, wohingegen eine tägliche Nutzung des Pkw nicht erforderlich ist. Dieser Anwendungsfall wird durch WienMobil Auto abgedeckt. Ebenfalls außerordentliche Besorgungs- und Entsorgungswege mit Transportanteil stellen einen „klassischen Anwendungsfall“ dar. Nicht außer Acht lassen darf man ebenfalls die Absolvierung von Wegen zu Tagesrandzeiten (unabhängig von Wochenende oder Werktagen). Hier spielen Faktoren wie Sicherheitsempfinden im ÖV bzw. Umsteigerelationen und -friktionen eine größere Rolle.

Bis dato unterrepräsentierte Nutzer:innen des WienMobil Autos stellen (Klein-) Unternehmen ohne eigenen Fuhrpark dar, die besonders für Wegeabsolvierungen zu traditionellen Bürozeiten ein Angebot darin wiederfinden. Für die optimale Bedarfsabdeckung dieser Anwendungsfälle ist eine wohnortnahe Verfügbarkeit des stationsbasierten Carsharings unabdinglich. Mit Augenmerk auf grenzüberschreitende Verkehre Wien-NÖ stellen Pendler:innen eine beträchtliche Zielgruppe dar, deren Ansprache durch stationsbasiertes Carsharing Schwierigkeiten aufweist, wohingegen Bikesharing ein Teil der intermodalen Wegeketten von Pendler:innen sein kann: Das WienMobil Rad dient in erster Linie der Abdeckung kurzer Wege innerhalb von Flächenbezirken bzw. zwischen Innenstadtbezirken. Dies zeigen auch Nutzungsdaten, die mehrheitlich Wege bis maximal 30 Minuten Länge ausweisen. Aufgrund des Designs der Fahrräder ist die Nutzung für Jugendliche und Erwachsene unterschiedlichster Körpergröße möglich. Besonders jene Zielgruppen, die Mangel an Abstellmöglichkeiten am Wohnort, zeitbeschränkte Anwesenheit in Wien oder die Mehrheit der Wege in Wohnortnähe haben, profitieren vom Angebot WienMobil Rad. Durch die Ausstattung einiger Fahrräder mit Kindersitzen sind auch (Freizeit-) Verkehre mit Kindern möglich. Unbestritten ist ein Angebot wie WienMobil Rad auch für Besucher:innen Wiens attraktiv, dennoch bietet das Tarifsystem der Jahresmitgliedschaft inkl. jeder

ersten halben Stunde einer Miete zusätzlich eine kostengünstigere und 365 Tage im Jahr verfügbare Alternative zum bereits sehr kostengünstigen ÖV in Wien.

Dachmarke WienMobil: Mobility as a Service (MaaS)

Der eingangs skizzierte Anspruch an das Mobilitätssystem, aber auch die beschriebenen Anwendungsfälle der Mobilitätsdienstleistungen, werden oftmals unter MaaS – Mobility as a Service – zusammengefasst. Ganz kurz beschrieben ermöglicht MaaS (Mobilität als Dienstleistung) Mobilität ohne den persönlichen Besitz eines Verkehrsmittels. WienMobil symbolisiert MaaS für Wien.

Neben dem öffentlichen Verkehr der Wiener Linien als Rückgrat der Mobilität – bereits Realität, indem mehr als ein Drittel aller Wege innerhalb Wiens mit dem öffentlichen Verkehr absolviert werden – umfasst das Mobilitätsökosystem der Wiener Linien eben auch Marken für Carsharing und Bikesharing in Form von WienMobil Auto und WienMobil Rad. Dadurch bieten die Wiener Linien unter ihrer Markenfamilie WienMobil gegenwärtig 3.000 geteilte Fahrräder und 100 stationsbasierte Carsharing-Pkw (vom Kleinwagen bis zum Kleintransporter, 100 % batterieelektrisch) für alle interessierten Nutzer:innen an.

Gleichzeitig wird auch an der digitalen Integration von Dienstleistungen gearbeitet. Das stellt jedoch nur den aktuellen Status quo der Zusammenfassung von Mobilitätsdienstleistungen unter einer Marke dar. Was noch kommen wird: Neue Ticketarten, E-Scooter mit Konzession für Wien, weitere Carsharing- und sonstige Sharing-Dienste in Wien werden sukzessive als WienMobil Partner dem WienMobil-Ökosystem hinzugefügt.

Dahinter steht der Anspruch, als vertrauensvoller Vermittler von Mobilitätsdienstleistungen vielen Bedarfen der Nutzer:innen begegnen zu können, aber auch genau hinzuhören, zu welchem Zwecke Kund:innen (öffentlich organisiertes) Sharing-Angebot zukünftig nutzen wollen.



¹ Dangschat et al, 2012. Der Milieu-Ansatz in der Mobilitätsforschung – ausgewählte Ergebnisse aus dem Forschungsprojekt mobility2know_4_ways2go. S. 1.

Kommunale PIONIERINNEN

Alexandra Reinagl

Geschäftsführerin der Wiener Linien und Mobilitätsmacherin für Wien

Die Wiener Linien halten seit 120 Jahren die Stadt mobil. Für Wien auch in Zukunft das beste Öffi-Angebot zu bieten, lautet die Devise von Alexandra Reinagl. Seit 2011 in der Geschäftsführung der Wiener Linien, verantwortet sie seit November 2022 als CEO die Bereiche Betrieb, Vertrieb und Unternehmenskommunikation und leitet mit Petra Hums und Gudrun Senk als erste rein weibliche Geschäftsführung das Unternehmen. Die studierte Rechtswissenschaftlerin begann ihre Karriere in

der Stadtverwaltung, wo sie unter anderem für die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs der Stadt Wien zuständig war. Nun ist sie schon seit mehr als zwei Dekaden im Mobilitätssektor tätig. Neben ihrer leitenden Position im Transportunternehmen pflegt sie auch auf internationaler Ebene den mobilen Austausch und ist seit Juni 2021 Vorsitzende der UITP-EU-Division und Vizepräsidentin der UITP (The International Association For Public Transport). Als Visionärin gestaltet Alexandra Reinagl aktiv die Mobilitätswende mit und positioniert die Wiener Linien als attraktive, diverse und moderne Arbeitgeberin auf einem sich rapide verändernden Arbeitsmarkt.

Die Mobilitätsmacherin

Die Wiener Linien bringen derzeit jeden Tag rund zwei Millionen Menschen schnell, günstig und umweltfreundlich durch die Stadt. „Ich bin schon immer ein Öffi-Fan gewesen“, erzählt Alexandra Reinagl. „Das damals neu eingeführte Nachtbus-Netz hat für mich als Jugendliche am Stadtrand echte Freiheit bedeutet.“ Um auch zukünftigen Generationen mobile Freiheit in einer wachsenden Stadt zu bieten, steht für sie neben dem gut ausgebauten Öffi-Netz ein erweitertes Mobilitätsangebot im Vordergrund.

Das Herzensprojekt der begeisterten Radlerin WienMobil schafft mit Leihfahrrädern und E-Carsharing eine flexible, individuelle Verbindung zwischen Wohn- und Arbeitsort und der nächstgelegenen Öffi-Haltstelle. „Ein eigener Pkw wird in Zukunft nicht mehr notwendig sein, denn

die Wiener Linien bieten für alle Lebenslagen das passende Angebot. Ob mit den Öffis in die Arbeit, heimradeln mit WienMobil Rad oder am Wochenende einen Ausflug mit dem WienMobil Auto – all das machen die Wiener Linien möglich“, ist die gebürtige Wienerin überzeugt.

Innovationen mitgestalten

Sharing-Angebote sind am Puls der Zeit und orientieren sich an den unterschiedlichen Zielgruppen in einer Stadt. Geschäftsführerin Reinagl möchte auch am Arbeitsmarkt Innovation vorantreiben. Ihr Ziel ist es, ein modernes und offenes Umfeld zu schaffen, um engagierte und inspirierende Köpfe für die Mobilitätswende zu gewinnen.

Dafür braucht es auch motivierte Frauen. Daher zeigt Alexandra Reinagl besonders in der Akquise und Weiterbildung von weiblichen Kolleginnen hohes Engagement: „Ich kann nur jeder Frau empfehlen, in den Mobilitätsbereich hineinzuschnuppern und zu sehen, wie spannend es ist, ein solches Zukunftsthema innovativ weiterzuentwickeln.“ Auch intern initiiert sie Projekte, die sich der Frauenförderung widmen. Mit „Wiener Frauen Linien“ hat Alexandra Reinagl 2013 ein internes Frauennetzwerk ins Leben gerufen, das einen Austausch zwischen den weiblichen Führungskräften ermöglicht. Die Zukunft im Unternehmen liegt dabei klar in der Kollaboration mit Fokus auf Transparenz und Gleichstellung. Wer einen nachhaltigen Job mit Sinn sucht, wird beim Wiener Verkehrsunternehmen fündig.



Starke Frau in einer Männerdomäne:
Alexandra Reinagl



OGH: Interview eines Bürgermeisters zur Leerstandsabgabe ist Privatsache

Der Oberste Gerichtshof (OGH) entschied, dass ein Interview eines Bürgermeisters zum Thema Leerstandsabgabe nicht den Anwendungsbereich des Amtshaftungsgesetzes (AHG) eröffnet.

Im Jahr 2020 gab der beklagte Bürgermeister vor einem von der klagenden Gesellschaft errichteten Wohnhaus ein Interview, in dem er unter anderem ausführte, dass „von 173 Wohnungen dieses Gebäudes mehr als 90 Wohnungen, also rund die Hälfte der Wohnungen, leer stehen.“

Das Interview erfolgte in Zusammenhang mit der politischen Diskussion über die Einführung einer Leerstandsabgabe in Tirol.

Die Klägerin sah darin eine kreditschädigende Äußerung (§ 1330 Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch). Der Beklagte entgegnete, er habe als Bürgermeister im öffentlichen Interesse gehandelt.

Die unteren Instanzen wiesen die Klage ab, weil gem. § 9 Abs. 5 AHG der ordentliche Rechtsweg unzulässig sei. Der Bürgermeister habe in Vollziehung der Gesetze gehandelt.

Der Oberste Gerichtshof teilte diese Ansicht allerdings nicht:

Der OGH verlangt bei einem Interview eines Politikers einen engen inneren und äußeren Zusammenhang zu einer bestimmten hoheitlich zu vollziehenden Materie. Für den vorliegenden Fall untersuchte der OGH im Detail, ob die Materie „Leerstandsabgabe“ in die Zuständigkeit des Bürgermeisters fällt. Dies hat er im Ergebnis verneint, da diese Kompetenz dem Landesgesetzgeber obliegt. Aber

auch wenn der Bürgermeister durch die Leerstandserhebung an der Vorbereitung eines Gesetzesvorhabens mitgewirkt habe (was dem Gesetzgeber zuzurechnen wäre), findet das AHG keine Anwendung. Die Vorbereitung von Gesetzen ist ein rein verwaltungsinterner Vorgang, weshalb nicht erkennbar sei, warum der Bürgermeister die Öffentlichkeit für Zwecke der Gesetzgebung informiert. Im Ergebnis handelte das Interview über die Bekräftigung einer politischen Forderung und ist damit der Privatsphäre des Bürgermeisters zuzuordnen. Der ordentliche Rechtsweg ist somit zulässig.

OGH 1 Ob 80/22d (14.09.2022)

Bezahlte Anzeige

Austria Glas Recycling – Stabilität seit 45 Jahren

Glassammlung und Glasrecycling mit Austria Glas Recycling – eine runde Sache:
Kreislaufwirtschaft in Perfektion und größtmögliches Know-how dank jahrzehntelanger Erfahrung

► 1977 etabliert und stetig weiterentwickelt, gilt das Glassammelsystem von Austria Glas Recycling als Best Practice in Europa. Qualitätssicherung, Umweltschutz sowie der Dialog mit Stakeholdern zur Nutzung und Stärkung der gemeinschaftlichen Gestaltungskompetenz zeichnen das System aus.

Non Profit – für Umweltschutz und eine starke regionale Wirtschaft

Der Non-Profit-Status von Austria Glas Recycling gewährleistet, dass die finanziellen Mittel ausschließlich in die Organisation, die regional spezifische Optimierung und die nachhaltige Weiterentwicklung des Glasrecyclingsystems fließen. Glasrecycling ist ein regionaler Wirtschaftskreislauf – mit sicheren und zukunftsfähigen Arbeitsplätzen. 80 Prozent des gesammelten Altglases bleiben in Österreich und werden in den

heimischen Glaswerken weiterverarbeitet. Die Wertschöpfung bleibt im Land.

Grüne Logistik – für Sauberkeit und Hygiene in Stadt und Land

Gemeinsam mit Entsorgern, Frächtern und Kommunen arbeitet Austria Glas Recycling kontinuierlich an der Ökologisierung der Logistik. Das konsequente Modernisieren der LKW-Flotte wird mit der Reduktion von Staub- und Kohlenmonoxidemissionen sowie mit Dieseleinsparungen belohnt.

Dr. Harald Hauke: „Austria Glas Recycling ist auf ganzer Linie ein verlässlicher, erfahrener und verantwortungsbewusster Partner. Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit, Umweltschutz und zugleich kontinuierliche Optimierung und bestmögliche Berücksichtigung regionaler Rahmenbedingungen zeichnen uns aus.“



Dr. Harald Hauke, GF der Austria Glas Recycling GmbH, einem Tochterunternehmen von ARA, Stoelzle Oberglas und Vetropack.

Infos

WEB: www.agr.at



Im Climate Lab machen wir die Stadt zum Klimalabor

Gesellschaftlicher Wandel beginnt zumeist in den Städten. Die Klimawende ist da keine Ausnahme. Ob Mobilitätswende, Energiewende oder Gebäudewende, in Städten lässt sich am besten herausfinden, wie es gehen kann. Daher macht das Climate Lab gemeinsam mit Partnern aus Industrie, Verwaltung, Wissenschaft und Gesellschaft die Stadt zum Klimalabor, um zu zeigen, wie die Klimawende zu schaffen ist.

Wenn es um die Transformation zu einer nachhaltigen Wirtschaft, Mobilität und Gesellschaft geht, sind Städte im Vorteil. Große Infrastrukturprojekte und ein dichtes Netz im öffentlichen Verkehr machen dort, wo viele Menschen zusammenkommen, besonders viel Sinn. Städte sind Motoren der Veränderung und für neue Ideen und natürlich sind sie auch wirtschaftliche Zentren. Das alles macht die Städte zu Vorreiterinnen, zu Vorbildern und vor allem auch zu Versuchsfeldern für den Klima- und Umweltschutz. Und wo experimentiert wird, braucht es auch ein Labor – ein Climate Lab sozusagen. Seit September 2022 gibt es ein solches Climate Lab nun in Wien, wo im Auftrag des Bundesministeriums für Klimaschutz an Lösungen und Strategien für ganz Österreich gearbeitet wird. Ein Fokus dieser Arbeit liegt derzeit ganz klar auf den Städten. Nicht von ungefähr sind die Wien Energie, die Wiener Linien und die Wirtschaftsagentur Wien Partner des Climate Lab. Hinzu kommt der offene Austausch mit Wiener Behörden wie der

Stadtbaudirektion, aber auch eine enge Kooperation mit der Stadt Linz.

„Gemeinsam mit unseren Partnern aus Industrie und Verwaltung machen wir die ganze Stadt zu einem Klimalabor und zeigen vor, wie die Klimaneutralität bis 2040 zu erreichen ist“, ist Gebhard Ottacher, Geschäftsführer des Climate Lab, überzeugt.

3 Säulen für die Klimawende

Aber was genau passiert eigentlich im Climate Lab und wie hilft es den Städten? Die Arbeit des Climate Lab baut auf drei Säulen auf: ein Ort, eine Gemeinschaft und die Programme. Der Ort ist schnell erklärt. In der Spittelauer Lände im Hundertwasser-Hochhaus bietet das Climate Lab auf 3 Stockwerken Platz für junge, innovative Firmen mit Ideen und Lösungen zur Klimaneutralität und Kreislaufwirtschaft sowie für Veranstaltungen rund um Mobilität, Bauen und Wohnen, Energie und Digitalisierung. Der gemeinsame Ort führt auch zur Gemeinschaft, die sich aus Start-ups, Behörden, Marktführer, NGOs und Forschungseinrichtungen zu-

sammensetzt. In verschiedenen Formaten werden dort auch Themen wie etwa die Energiewende oder nachhaltige Spielregeln für Finanzströme diskutiert. Damit auf die Worte auch Taten folgen, gibt es die dritte Säule: die Programme. In Multipartnerprogrammen werden Ideen und Lösungsansätze bis zu einem umsetzungsreifen Konzept geführt, einem Proof-of-Concept. Die ersten Multipartnerprogramme laufen bereits und befassen sich mit den Themen Mobilität, Bauen und Energie – also jenen Sektoren mit dem größten Potenzial zur Verringerung der österreichischen Treibhausgasemissionen.

Mobilität – mehr als nur Auto

In Städten gibt es ein vielfältiges Angebot an unterschiedlichen Mobilitätsformen. Städte bieten daher auch gute Voraussetzungen, um Erfahrungswerte zu sammeln, wie Menschen zu einer Änderung ihres Mobilitätsverhaltens bewegt werden können. Im Climate Lab arbeiten Start-ups wie Carployee an Lösungen, mit denen der Umstieg zu klimafreundli-



Das Team bei der Eröffnung eines Kreislaufwirtschafts-Events

cher Mobilität erleichtert wird. So können clevere Anreizsysteme Mitarbeiter:innen für ein klimaschonendes Pendeln belohnen. Für viele Unternehmen ist der Pendelverkehr mit dem Auto der größte Brocken in der eigenen CO₂-Bilanz. Klimaschonendes Pendeln hilft auch den Firmen, ihre Klimabilanz zu verbessern.

Ran an die Gebäude

Was wäre eine Stadt ohne ihre Gebäude? Viele davon sind jedoch schlecht gedämmt und werden fossil beheizt. Moderne Dämmstoffe und Wärmepumpen können Abhilfe schaffen. Alte, teilweise denkmalgeschützte Gebäude oder Mehrparteienhäuser stellen die Stadtverwaltung jedoch vor schwer zu lösende Probleme. Auch die Finanzierung der erforderlichen Maßnahmen ist oft eine Hürde. Dabei ist es dringend erforderlich, den gesamten Gebäudebestand in wenigen Jahren klimafreundlich zu sanieren. Finanzielle Anreize könnten helfen, Eigentümer:innen und Bewohner:innen von einer klimafreundlichen Nachrü-

stung zu überzeugen. Genau das könnte die geplante Taxonomie-Verordnung der EU bewirken. Durch sie wird die Ökobilanz von Gebäuden in Zukunft eine wachsende Rolle bei deren finanzieller Bewertung und für Kreditvergaben spielen. Im Climate Lab wurde zu diesem Thema unlängst bei einem Industry Circle lebhaft diskutiert. Dabei wurde auch der Ruf nach einer schnellen Verabschiedung des Erneuerbaren Wärme Gesetzes laut, welches eigentlich ein Verbot für den Einbau von neuen Öl- und Gasheizungen bereits seit dem 1. Jänner vorsieht.

Lassen wir Gras drüber wachsen

Während die Politik bei dringend benötigten Gesetzen auf sich warten lässt, experimentieren im Climate Lab die Leute von Plantika mit einfachen Lösungen für überhitzte Städte im Sommer. Eine pflegeleichte, extrem widerstandsfähige Dachbegrünung für Schrägdächer kann bis zu 100 °C heiße Blechdächer auf Umgebungstemperatur halten. Die robuste

Pflanzenmischung muss dabei nur ein bis zwei Mal pro Jahr gepflegt werden, wirkt aber dem sommerlichen Hitzestau entgegen und spart Energiekosten für die Gebäudekühlung.

Noch besser als Dachbegrünung ist eine Photovoltaikanlage. Tatsächlich ist jedoch nicht jedes Dach dafür geeignet. Das Potenzial für Solarstrom ist dennoch enorm und wird einen wertvollen Beitrag zur Energieversorgung der Städte leisten. Skeptiker:innen weisen da gerne auf die unregelmäßige Stromproduktion durch Solar und Wind hin. Hier bieten smarte IT-Systeme eine Lösung, die mit dem wechselnden Stromangebot umgehen kann. Im Climate Lab arbeiten große IT-Unternehmen, Energiekonzerne und Start-ups gemeinsam an eben solchen Systemen, um die Energiewende zu einem Erfolg zu führen. So konzentriert sich Wien Energie u. a. auf die flexible Nutzung der E-Ladeinfrastruktur und sucht hierfür auch gezielt die Zusammenarbeit mit innovativen Start-ups.

NetZeroCities

Die Schlüsselrolle der Städte hat man auch auf EU-Ebene längst erkannt. Mit dem Programm NetZeroCities möchte man 100 europäische Städte bis 2030 in die Klimaneutralität führen. Im Climate Lab informiert der österreichische Ableger der europäischen Klimainnovations-Initiative und Mitbegründer des Climate Lab selbst, das EIT Climate-KIC, aktiv über dieses extrem erfolgreiche EU-Förderprogramm für Städte. Immerhin haben anstatt der angepeilten 100 bereits 377 Städte ihr Interesse angemeldet. Aus Österreich möchten Graz, Klagenfurt und Linz Teil des Programms werden.

Das Climate Lab arbeitet für ganz Österreich, aber wie so vieles andere beginnt auch die Transformation hin zur Klimaneutralität vor allem in den Städten. Heute ist das Climate Lab noch ein Ort in Wien, aber bald schon sollen weitere Standorte in anderen österreichischen Städten folgen. Die Herausforderung ist groß, aber der Optimismus und die Innovationskraft der Climate-Lab-Community sind größer. 

Kärntner Mietpreisbremse

Der Städtebund Kärnten hat für alle Kärntner Städte und Gemeinden eine Mietpreisbremse für stadteigene Wohnungen erarbeitet. Sie reduziert die Erhöhung für heuer und 2024 auf maximal 2,5 Prozent. Villach, Klagenfurt und Wolfsberg haben die Umsetzung bereits beschlossen.

Die galoppierende Inflation bringt immer mehr Menschen in Österreich an ihre finanzielle Grenze – und darüber hinaus. Eine effektive Möglichkeit, den Preissteigerungen von bis zu zehn Prozent entgegenzuwirken, wäre eine bundesweite Mietpreisbremse. Leider hat sich die Bundesregierung bisher nicht zu diesem wichtigen Schritt durchringen können. Ganz anders agiert der Städtebund Kärnten. Er hat mit externen Expertinnen und Experten ein Mietpreisbremsen-Modell erarbeitet. Damit wurden alle rechtlichen, insbesondere steuerrechtlichen, Voraussetzungen für ein einheitliches Modell geschaffen. „Schließlich trifft die Inflation die Menschen in ganz Kärnten gleichermaßen. Es wäre unsinnig, wenn sich jede Kommune einen eigenen Weg erarbeiten müsste“, sagt der Villacher Bürgermeister und Städtebund-Landesobmann Günther Albel. Er betont auch, dass das neue Modell zwar für alle Gemeinden in Kärnten anwendbar sei, das Prinzip der Freiwilligkeit jedoch an oberster Stelle stehe. „Wir wissen, dass die Situation bei Rücklagen und Sanierungsmaßnahmen eine Einzelbetrachtung jeder Gemeinde erfordert“, so Albel.

Sparpakete

Was bringt das Modell des Städtebundes? Für heuer eine deutliche Reduzierung der Mieterhöhung von vorgesehenen 8,6 Prozent (im Falle des Richtwertmietzinses) auf maximal 2,5 Prozent. Auch für das kommende Jahr ist ein 2,5-Prozent-Deckel vorgesehen. Für einzelne Haushalte kann dies – je nach Einstufung und Wohnungsgröße – eine jährliche Entlastung von rund 300 Euro bedeuten.



*Der Villacher Bürgermeister
Günther Albel*

Insgesamt gibt es in Kärnten 10.000 städtische Mietwohnungen, mehr als 20.000 Menschen können von der Sparmaßnahme des Städtebundes profitieren. Die Städte Villach, Klagenfurt und Wolfsberg haben dieses Modell der Mietpreisbremse für ihren Bereich bereits beschlossen. Alleine in Villach betrifft dies knapp 3.000 Mieter:innen in rund 1.350 Wohnungen. Gewissermaßen als Neben-Erkenntnis aus den Arbeiten an der Mietpreisbremse kristallisierte sich auch heraus, dass es durchaus Hemmschwellen bei Menschen gibt, die bisher noch nie Hilfe benötigt haben, Beratungstermine bei externen Anbietern in Anspruch zu nehmen. Daher schlägt der Städtebund Kärnten seinen Mitgliedern vor, gemeinsam mit diesen Anbietern im Rathaus Sprechtag mit entsprechenden Schwerpunkten (Wohnschirm etc.) anzubieten, um die derzeit offensichtlich vorhandenen Barrieren abzubauen.

Forderungen an den Bund

Zusätzlich zu den selbst erledigten Aufgaben stellt der Städtebund Kärnten auch

eine Reihe von Forderungen an die österreichische Bundesregierung:

- Sie möge eine generelle Mietpreisbremse mit einer Deckelung von maximal 2,5 Prozent beschließen.
- Sie möge die Logik der Koppelung der Richtwert- und Kategorie-mietzinse an den Verbraucherpreisindex grundlegend überdenken.
- Sie möge prüfen, ob nicht in Anbetracht der eklatanten Mehrbelastungen sämtlicher Mieterinnen und Mieter in Österreich eine vorübergehende Aussetzung der nach USTR Rz 265 geforderten Mindestmiete zweckmäßig erscheint.

Wifo-Chef stärkt den Städtebund

Wie wichtig diese Maßnahme ist, hat mittlerweile auch WIFO-Chef Gabriel Felbermayr bestätigt, gerade im Hinblick auf die gestiegene Teuerung in Österreich.

„Wir müssen jetzt an vielen Hebeln ziehen, damit wir diesen relativ großen und leider auch wachsenden Inflationsunterschied zur Eurozone schließen“, sagte der Experte in Interviews.

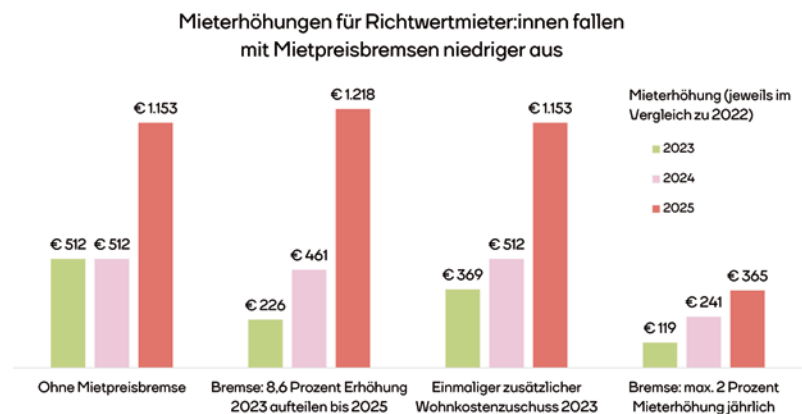
Jedes Jahr, in dem die Preise stärker stiegen als in Deutschland oder im Schnitt der Eurozone, verliere Österreich an Wettbewerbsfähigkeit. Eine Mietpreisbremse, die die Regierung wegen interner Uneinigkeit bisher nicht beschlossen hat, „wäre eine Chance gewesen“ und sei immer noch möglich, bestätigt Felbermayr den Weg des Städtebundes Kärnten. 

Internationaler Vergleich

In ganz Europa wurden im Gegensatz zu Österreich Mietpreisbremsen eingezogen, und damit konnte diese Teuerungsspirale gestoppt werden.

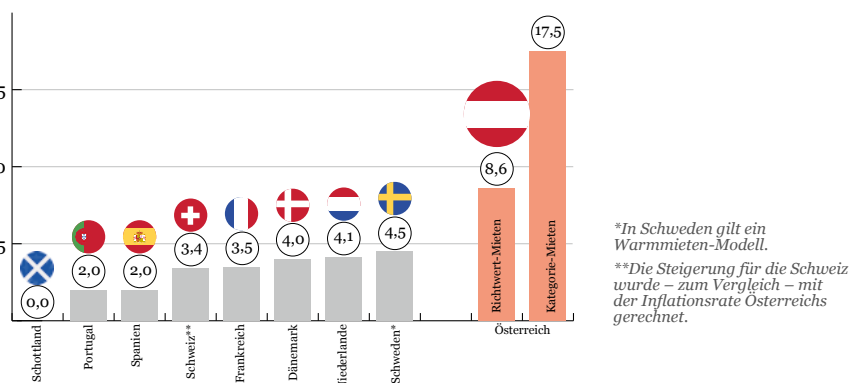
Dazu hat die Mietervereinigung einen europaweiten Vergleich erhoben: In Schottland wurden die Mieten praktisch eingefroren. In Spanien und in Portugal wurden Mieterhöhungen auf jährlich 2 Prozent gedeckelt. In der Schweiz darf nur um 40 Prozent der Inflation erhöht werden. Das wären bezogen auf die nun in Österreich anstehende Richtwerterhöhung 3,4 Prozent. In Frankreich ist ein 3,5-Prozent-Deckel für Mieten in Kraft. In Dänemark wurden Mieterhöhungen bis 2024 mit 4 Prozent begrenzt. In Schweden verhandelt der Mieterbund jedes Jahr die Warmmieten für rund 1,6 Millionen Wohnungen: Große Wohnungskonzerne haben sich für heuer mit dem Mieterbund bereits auf durchschnittliche Erhöhungen von 2,5 bis 4,5 Prozent der Warmmiete geeinigt. In den Niederlanden folgt die Mieterhöhung der durchschnittlichen Lohnerhöhung des Vorjahres. Für den freien Sektor hat die Regierung festgelegt, dass die jährliche Mieterhöhung höchstens 1 Prozent über der Lohnerhöhung liegen darf. Das Momentum Institut hat zudem analysiert, wie sich unterschiedliche Maßnahmen auf die Mieterhöhungen der kommenden Jahre im Falle von Richtwertermieten auswirken würde. Betrachtet wurden vier verschiedene Szenarien:

1. Keine Mietpreisbremse, kein Wohnkostenzuschuss
2. Der bis vor Kurzem kolportierte Verhandlungsstand der Regierung: eine Aufteilung der 2023 vorgesehenen 8,6-prozentigen Mieterhöhung auf mehrere Jahre (3,8 Prozent Erhöhung jeweils 2023 und 2024 und ein weiteres Prozent 2025)
- Der neue Vorschlag der Kanzlerpartei mit 200 Millionen Wohn-



Internationaler Vergleich

Mieten steigen pro Jahr um .. Prozent:



- kostenzuschuss, der im Schnitt 143 Euro pro Miethaushalt bereitstellt
3. Das spanische Modell einer Mietpreisbremse mit zwei Prozent maximaler Mieterhöhung pro Jahr

Ab 1. April 2023 erhöht sich nun die Miete für rund 400.000 Haushalte im Falle der Richtwertermiete um 8,6 %. Im Altbau bedeutet dies durchschnittlich 512 Euro an Mehrkosten. 2024 findet gesetzlich keine weitere Erhöhung der Richtwertermieten statt. Im Jahr 2025 wird jedoch die Jahres-Miete um weitere 641 Euro im Jahr erhöht, wenn man die

heutigen Inflations-Prognosen der Österreichischen Nationalbank als Ausgangsbasis für künftige gesetzliche Richtwert-Mieterhöhungen nimmt. Die aufsummierten Mehrkosten 2023–2025 durch Mieterhöhungen seit Ende 2022 machen ohne Mietpreisbremse für die durchschnittliche Wohnung mit Richtwertermiete voraussichtlich 2.178 Euro aus. Weil der Wohnkostenzuschuss in Höhe von 200 Millionen Euro nächstes und übernächstes Jahr nicht mehr wirkt, fällt die Belastung in diesem Szenario mit 2.035 Euro nicht merklich geringer aus.



Jüdischer Friedhof Waidhofen an der Thaya

Nach umfangreichen Instandsetzungen wurde am Freitag, den 17. März 2023, der jüdische Friedhof in Waidhofen an der Thaya von der Israelitischen Kultusgemeinde Wien (IKG) an die Stadtgemeinde übergeben.

Der Ende des 19. Jahrhunderts erbaute und seit 2009 unter Denkmalschutz stehende jüdi-

Fonds zur Instandsetzung der jüdischen Friedhöfe in Österreich

Im Dezember 2010 wurde der Fonds zur Instandsetzung der jüdischen Friedhöfe in Österreich eingerichtet, um die im „Washingtoner Abkommen“ vereinbarte völkerrechtliche Verpflichtung Österreichs zur Restaurierung und Erhaltung bekannter und unbekannter jüdischer Friedhöfe in Österreich umzusetzen. Dem beim Nationalrat eingerichteten Fonds wird zu diesem Zweck über einen Zeitraum von 20 Jahren vom Bund jährlich ein Betrag in Höhe von einer Million Euro zugewendet.

Seit Bestehen des Fonds wurden vom Kuratorium des Fonds 63 Anträge für die Instandsetzung auf 17 jüdischen Friedhöfen behandelt und Fördermittel in Höhe von rund 11,4 Millionen Euro zur Instandsetzung der jüdischen Friedhöfe genehmigt. Die Instandsetzungsarbeiten sind ein wichtiger Beitrag, um die jüdischen Friedhöfe als Kulturgut für die Zukunft zu erhalten.

sche Friedhof in Waidhofen an der Thaya wurde gegenüber dem Kommunalfriedhof errichtet. Das damalige Tahara-Haus wurde lange auch als Aufbahrungshalle für den christlichen Friedhof verwendet. Die über 170 Gräber sind vorwiegend als große Granitsteingrabmäler ausgeführt. Der Fonds zur Instandsetzung der jüdischen Friedhöfe in Österreich unterstützte die Instandsetzung des Friedhofs 2021/22 in drei Teilprojekten mit Bundesmitteln in Höhe von insgesamt 340.000 Euro. Das Land Niederösterreich förderte die Instandsetzung des Friedhofs mit insgesamt rund

125.000 Euro. Die Sanierung umfasste Baumeister-, Steinmetz-, Schlosser- und Gärtnerarbeiten, darunter den Freischnitt von Bewuchs, die Sanierung bzw. Herstellung von Einfriedungsmauern und Eingangstoren, die statische Sicherung und Sanierung von Grabstellen einschließlich Reinigungs- und Sicherungsmaßnahmen sowie Planungsarbeiten und Generalplanerleistungen. Die Stadtgemeinde Waidhofen an der Thaya übernimmt nach der umfangreichen Sanierung die Pflege und Instandhaltung der Friedhofsanlage für die nächsten 20 Jahre.



Der Generalsekretär der Israelitischen Kultusgemeinde Wien Klaus Hoffmann, Bürgermeister der Stadtgemeinde Waidhofen an der Thaya Josef Ramharter und Nationalratspräsident Wolfgang Sobotka bei der Schlüsselübergabe beim Eingangstor des jüdischen Friedhofes in Waidhofen an der Thaya

Zeugnisse der Geschichte

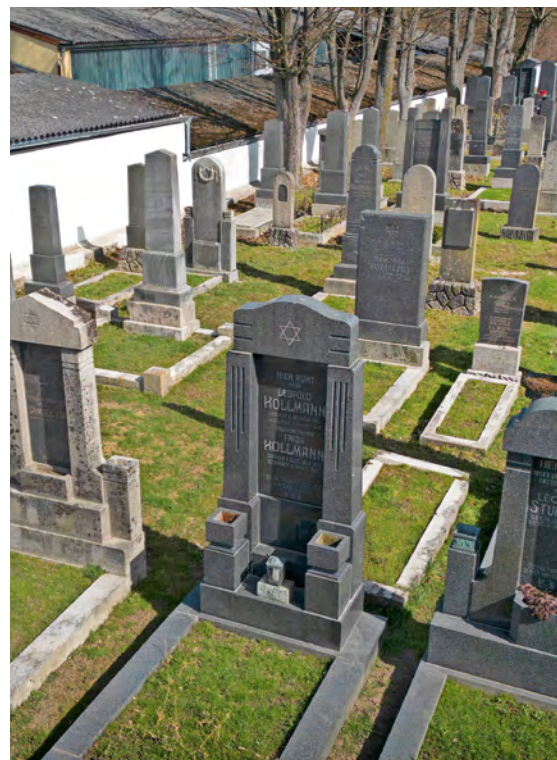
Der Vorsitzende des Kuratoriums des Fonds zur Instandsetzung der jüdischen Friedhöfe in Österreich, Nationalratspräsident Wolfgang Sobotka, war bei der symbolischen Schlüsselübergabe in Waidhofen dabei. „Die Sanierung der jüdischen Friedhöfe in Österreich ist mir, in meiner Rolle als Vorsitzender des Kuratoriums des Nationalfonds und des Fonds zur Instandsetzung der jüdischen Friedhöfe, ein besonderes Anliegen. Jüdische Friedhöfe sind Zeugnisse eines wichtigen Teils österreichischer Geschichte, der nicht in Vergessenheit geraten darf. Es liegt in unser aller Verantwortung, diese Orte der Erinnerung zu bewahren. Gemeinsam, mithilfe der Standortgemeinden und zivilgesellschaftlicher Initiativen, die sich dankenswerterweise bereits seit Jahren um jüdische Friedhöfe sorgen, kann der dauerhafte Erhalt dieses kulturellen Erbes sichergestellt werden.“

„Der jüdische Friedhof in Waidhofen an der Thaya ist ein besonderer Ort der Erinnerung, der ein wichtiges Zeugnis der Geschichte unserer Stadt und unserer Region ist. Es freut mich, dass er durch die Sanierung wieder zugänglich ist. Im Namen der Stadtgemeinde möchte ich mich bei allen Projektbeteiligten für die professionelle Umsetzung der Sanierung herzlich bedanken“, so Waidhofens Bürgermeister Josef Ramharter bei der Übernahme.

Aus Sicherheitsgründen ist der jüdische Friedhof in Waidhofen an der Thaya verspermt. Der Schlüssel kann von der Stadtgemeinde Waidhofen an der Thaya im Bürgerservice abgeholt werden. 

Weitere Infos unter:
www.friedhofsfonds.org

*Blick auf den generalsanierten
jüdischen Friedhof
in Waidhofen an der Thaya*



50 TAGE BEWEGUNG

www.gemeinsambewegen.at

07. SEPTEMBER
BIS 26. OKTOBER

Unter dem Motto „Gemeinsam fit. Beweg dich mit!“ rufen wir alle Gemeinden und Sportvereine auf, bei der Initiative „50 Tage Bewegung“ vom 7.09. bis zum 26.10. mitzumachen!

Tragen Sie auf www.gemeinsambewegen.at Ihre Bewegungsangebote ein und bestellen Sie kostenlose Werbemittel.

Unser Ziel ist klar: Bewegung macht Spaß! Bewegung ist gesund und Gemeinden und Sportvereine haben für Alle passende Angebote in ihrer Nähe. Denn mit nur 150 Minuten Bewegung pro Woche kann man ganz leicht etwas für die eigene Gesundheit tun.

Unter allen teilnehmenden Gemeinden/Sportvereinen wird pro Bundesland ein professionelles Videoportrait verlost.





Vizebürgermeisterin Judith Schwentner, Bernhard Inninger, Leiter des Stadtplanungsamtes

Wer baut für wen?

Leerstandserhebung in Graz, die datenschutzkonforme Nutzung von AGWR/ZMR- und Energiedaten und Qualität im Wohnbau

Bernhard Inninger, Abteilungsleiter Stadtplanungsamt, Stadt Graz, Walther Nauta, Datenschutzbeauftragter, Präsidialabteilung, Stadt Graz

Die Stadt Graz hat im Dezember 2022 eine Wohnbaustudie präsentiert. Das starke Bevölkerungswachstum der vergangenen fünf bis zehn Jahre hat in Graz eine rege Bautätigkeit ausgelöst. Was fehlte, war ein genaues Datenmaterial über den tatsächlichen Nutzungsgrad von Neubauwohnungen.

Ziel der Grazer Wohnbaustudie war es, den Wohnbau und den Wohnungsmarkt der vergangenen fünf bis zehn Jahre quantitativ und qualitativ zu evaluieren. Wer baut für wen? Wie steht es um die Qualität der Wohnungen und der Freiräume? Wie haben sich Preise und Leistbarkeit entwickelt? Wo steht Graz im Vergleich zu anderen Städten?

Zentrales Ziel der Studie war eine evidenzbasierte Formulierung von Handlungsempfehlungen für eine bessere Absicherung angestrebter Qualitäten im Wohnbau.

Im Rahmen der Studie wurde eine detaillierte Analyse aller zur Verfügung stehen-

den Daten zum Wohnbau in Graz durchgeführt; die so gewonnenen Ergebnisse wurden durch leitfadengestützte Interviews mit über 40 Expert:innen aus unterschiedlichen Bereichen sowie durch 3 Fokusgruppen ergänzt.

Die Stadt Graz beauftragte dafür Günther Rettensteiner, Büro REGIONALIS, Rainer Rosegger, Agentur SCAN, und die Ökonomin Franziska Winkler mit der Erstellung einer umfassenden Studie zum Thema.¹

Trendentwicklung im Grazer Wohnungsmarkt

Die Wohnbaustudie zeigte seit 2018 eine Trendumkehr in Graz: Von 2010 bis 2017 überstieg der Bevölkerungszuwachs den Neubau. Seit 2018 wurden hingegen mehr Wohnungen gebaut, als Menschen neu nach Graz zogen. Die Preise haben stark zugelegt. Jede zweite neu gekaufte Wohnung wird vermietet.

Der Bauboom in Graz hat das Stadtbild innerhalb kurzer Zeit stark verändert und

nicht immer nur Zustimmung bei der Bevölkerung auslöst. Die öffentliche Hand hat den Anspruch, faktenbasiert zu steuern – gerade bei einem manchmal emotional diskutierten Thema wie Wohnen.

Datenschutzkonforme Analyse

Im Zuge der Bearbeitung der Wohnbaustudie befasste sich auch ein Arbeitspaket mit der Thematik Wohnungsleerstand. Im Fokus stand dabei eine Methodik, für eine „Statistische Leerstandserhebung“ zu konzipieren und beispielhaft, sofern dies möglich ist, in Teilgebieten zu erproben. Eine flächendeckende Leerstandserhebung für das gesamte Stadtgebiet war innerhalb dieser Studie nicht vorgesehen. Um validere Daten heranzuziehen, hat die Stadt Graz daher in zwei Grazer Stadtbezirken eine Leerstandserhebung vorgenommen. Deren Gegenstand waren

- Leerstände (Wohnungen), die länger als ein Jahr dauern,
- in Mehrparteienhäusern, die seit 2015 neu errichtet wurden, dies

- in den Grazer Stadtbezirken III. Geidorf bzw. VI. Jakomini.

Methodik der Datenanalyse

Die grundlegende Idee war, dass Wohnungen ohne Wohnsitzmeldung (kein Haupt- oder Nebenwohnsitz auf dieser Nutzungseinheit gemeldet seit mehr als einem Jahr) ein potenzieller Leerstand sind. Um eine solche Erhebung durchzuführen, mussten zuerst Daten aus dem Adress-, Gebäude- und Wohnungsregister (AGWR) und dem zentralen Melderegister (ZMR) verschnitten werden. Um weitere mögliche Fehler in den zuvor genannten Datensätzen zu minimieren, wurden auch Grundbuchsdaten zum Abgleich herangezogen.

Da selbst beim Abgleich von Registerabfragen (AGWR/ZMR/Grundbuch) erfahrungsgemäß keine valide Datengrundlage über Leerstände ableitbar ist, sollte die Analyse um Energieverbrauchsdaten (Strom) ergänzt werden.

Zur Datenanalyse wurden daher – zusätzlich zu den Registerdaten aus AGWR, ZMR, Grundbuch – ferner die Energieverbrauchsdaten (Strom) des für diese Stadtbezirke relevanten Stromnetzbetreibers verwendet. Die Datenauswertung wurde wie folgt durchgeführt:

- Erstellung eines AGWR-Datensatzes für den Untersuchungsbereich
- Nicht automatisierter Abgleich dieses Datensatzes mit ZMR-Daten
- Abgleich von Klärungsfällen mit Grundbuchsdaten
- Verknüpfung der Registerdaten mit Stromverbrauchsdaten

Seitens der Stromnetz Graz GmbH & Co KG wurden dazu an die Stadt Graz (jeweils gesondert pro Jahr 2015 bis 2020) zu den Objektadressen folgende Datenkategorien mitgeteilt:

- Gesamtanzahl und %-Anteil der an die Objektadresse bei der Stromnetz Graz angeschlossenen Wohnungen
- Anzahl der Anlagen < 300 kWh Jahresverbrauch
- Anzahl der Anlagen < 500 kWh Jahresverbrauch

Die genannten Wertgrenzen wurden herangezogen, weil nach Beurteilung der betroffenen Fachabteilungen erfahrungs-

gemäß bei < 300 kWh ein absoluter Leerstand und bei < 500 kWh ein relativer Leerstand, also eine Wohnung mit nur fallweiser Nutzung vorliegt, bei der aufgrund der Nutzungsintensität von keiner ganzjährigen Nutzung gesprochen werden kann. (Zum Vergleich: Ein Singlehaushalt verbraucht durchschnittlich ca. 2.000 kWh/Jahr). Im betrachteten Zeitraum erfolgte des Weiteren noch eine Angabe zu den Leerständen, ob diese länger als 1 Jahr, länger als 2 Jahre oder länger als 3 Jahre bestanden.

Genehmigung der Datenschutzbehörde

Vor Durchführung der Studie hat die Stadt Graz im Einvernehmen mit der Stromnetz Graz einen Antrag nach § 7 Abs. 3 Datenschutzgesetz an die Österreichische Datenschutzbehörde gestellt. Das öffentliche Interesse wurde im Antrag durch Hinweis auf die Bestimmungen des Steiermärkischen Raumordnungsgesetzes begründet, nach welchen die Gemeinde im Rahmen der Raumplanung eine Bestandsaufnahme bzw. Grundlagenforschung durchzuführen hat (§ 6 Abs. 1, § 10 Ziffer 1, § 21 Abs. 3, § 25 Abs. 3 StROG 2010). Die Datenschutzbehörde hat dazu die Genehmigung mit Bescheid vom 14.07.2022, GZ.: D202.309 2022-0.266.122 erteilt.

Inhaltliche Ergebnisse

Die Analyse für die beiden Auswertungsbezirke ergab überraschende Ergebnisse: Im Bezirk Geidorf ergab die ZMR-Auswertung 9 % Wohnungen ohne Wohnsitzmeldung, im Bezirk Jakomini 6 % – dies bezogen auf Neubauten 2015 bis 2019.

Bei detaillierter Betrachtung fiel auf, dass der Anteil der Wohnungen ohne Wohnsitzmeldung bei einzelnen Neuerrichtungen zwischen 25 % und 30 % gelegen ist. Stichprobenweise Vor-Ort-Erhebungen ergaben jedoch, dass nur bei 38 % der überprüften Wohnungen ohne Wohnsitzmeldung ein tatsächlicher Leerstand festgestellt werden konnte.

Die Auswertung der Stromverbrauchsdaten erfolgte wie zuvor geschildert in zwei Grazer Bezirken für den Zeitraum 2015–2020: Im Bezirk Geidorf ergab sich ein absoluter Leerstand bei Wohnungen

länger als 1 Jahr mit 5 %. Bei den Anteilen von Wohnungen, die länger als zwei Jahre leer standen, verringerte sich der Anteil auf 1 % des Wohnungsbestandes. Ein ähnliches Bild ergab sich im Bezirk Jakomini, wo der Anteil der leer stehenden Wohnungen länger als ein Jahr bei 4 % lag und der Anteil des Leerstandes länger als zwei Jahre bei 1 % lag.

Aufgrund dieser pilothaften Erhebung konnte somit in den genannten Bezirken bei den (Neu-)Bauten ab dem Jahr 2015 kein signifikanter Leerstand festgestellt werden.

Conclusio

Im Rahmen der Wohnbaustudie wurde eine pilothafte Erhebung des Leerstandes erprobt. Für eine flächendeckende Leerstandserhebung benötigt es künftig allerdings grundlegender Rahmenbedingungen: Die Datenlage aus dem AGWR und ZMR muss verbessert werden – dies bedingt allerdings einen hohen personellen Ressourceneinsatz (Registerabfrage lieferte keine durchgängig validen Daten, Datenbestand vor 2012 bedarf „Nachverbesserungen“). Weitere Voraussetzung dafür ist die Kombination von Registerdaten aus AGWR/ZMR/Grundbuch mit Stromverbrauchsdaten des lokalen Energienetzbetreibers. Voraussetzung dafür ist die Bereitschaft des Energieunternehmens zur Zusammenarbeit für diese wissenschaftliche Analyse sowie die Einholung einer Genehmigung bei der Österreichischen Datenschutzbehörde. Im Pilotprojekt wurde von der Datenschutzbehörde antragsgemäß nur eine objektbezogene Auswertung (keine Türnummernauswertung) genehmigt. Im Bereich der Stadt Graz wurde das Ziel definiert, diese Methodik in die langfristige Strategie des Wohnungsmonitorings einfließen zu lassen. In einem nächsten Schritt soll mit der beschriebenen Methodik der Leerstand in einem weiteren Pilotgebiet für alle bestehenden Gebäude (nicht nur ab dem Jahr 2015) erprobt werden.



¹ https://www.graz.at/cms/beitrag/10402266/8114508/Die_Zukunft_des_Grazer_Wohnbaus_sozial.html bzw. https://www.graz.at/cms/beitrag/10404157/10621891/Studie_Grazer_Wohnbau.html

Externe Finanzkontrolle & Verwaltung der Zukunft

Tagung österreichischer Kontrolleinrichtungen in Schwechat

Unter dem Vorsitz von Wiens Stadtrechnungshof-Direktor Werner Sedlak, MA fand am 18. und 19. April 2023 die 135. Tagung des Fachausschusses für Kontrollamtsangelegenheiten des Österreichischen Städtebundes in Schwechat statt, die sich mit fachspezifischen Themen der externen Finanzkontrolle auseinandersetzte.

Die Begrüßung erfolgte durch Karin Baier, Bürgermeisterin der niederösterreichischen Stadtgemeinde Schwechat, die bezugnehmend auf das Generalthema „Der Mensch/Mitarbeitende in Zeiten der digitalen Transformation“ verdeutlichte: „Es freut mich, dass eine so große Anzahl an hochprofessionellen Persönlichkeiten von Kontrolleinrichtungen Schwechat als Tagungsort ausgewählt haben und sich diesem wichtigen Zukunftsthema widmen.“

Den Auftakt der Tagung machten Karin Bayer und Christian Wendler (Stadt Wien, Magistratsdirektion – Geschäftsbereich Personal und Revision), die in ihrem Vortrag die theoretischen Eckpunkte der „TalentLink-Software“

(<https://jobs.wien.gv.at/talente-pool/>), einem Tool zum Personalrecruiting bei der Stadt Wien, skizzierten und zusammenfassend erklärten: „Es war uns von Beginn an ein großes Anliegen, für Dienststellen unterstützende Tools zur Qualitätssicherung – wie etwa ein Recruiting-Handbuch, Standards bei der Personalauswahl u. a. – bereitzustellen, sodass sie zukunftsfit sind und möglichst viele Bewerber:innen finden.“

Fortgesetzt wurde die Veranstaltung mit einem Praxisbeispiel „Employer Branding – Auf dem Weg zum Best-Recruiter“, das Thomas Bodner, Abteilungsleiter des Personalmanagements vom Magistrat der Stadt Villach vorstellte.

Auf besonders anschauliche Art und Weise präsentierten Thomas Mayer (Magistratsdirektion Bauten und Technik – Servicemanagementsysteme & IKT) und Werner Tomsik (MD-OS, Gruppe Prozessmanagement und IKT-Strategie) das Themenfeld „Digitale Transformation“ und lieferten zugleich den praktischen Input, indem sie den Tagungsteilnehmer:innen das Digitalisierungs-

projekt „BRISE Vienna Digitale Baueinreichung – Verwaltung der Zukunft“ (<https://digitales.wien.gv.at/projekt/brisevienna/>) präsentierten.

Der Blick von außen

Der zweite Tag der Tagung stand ganz im Zeichen von prüfungsrelevanten Themen und dem Erfahrungsaustausch zwischen den Kontrolleinrichtungen unter anderem zu folgenden Bereichen: „Kanalindirekt-Einleiter“ (Silvia Schuster, Interne Revision Schwechat), „Voranschlag und mittelfristige Finanzplanung – Problemabriss aus Sicht des KA Steyr“ (Thomas Schwingshackl, Direktor Kontrollamt Steyr).

Im letzten Vortrag der zweitägigen Kontrollämtertagung schloss Hans Werner Streicher (Land Oberösterreich) thematisch an den Vortag an und widmete seine Ausführungen dem Zukunftsthema „Digitale Transformation mit der Elektronischen Plattform für AVG-Verfahren“ (EPA OÖ).

Hinter den Kulissen des Flughafen Wien

Abgerundet wurde die von Silvia Schuster (Interne Revision der Stadtgemeinde Schwechat) organisierte Tagung mit einer Führung durch das weitläufige Gelände des Flughafen Wien. Beginnend im Besucherwelt-Terminal führte die Tour mittels Bus durch das Flughafen-Vorfeld, wo man die Starts und Landungen aus nächster Nähe erleben konnte. Im Anschluss wurde den Besucher:innen mittels multimedialer Installationen ein Flug aus Cockpit-Perspektive geboten, zudem der Weg des Gepäcks virtuell dargestellt und die Sicht eines Fluglotsen im Tower simuliert.



H.M.I

Neusiedler Anlagenbau GmbH

Weiden am See - Wien - Friedberg - Szentgotthard

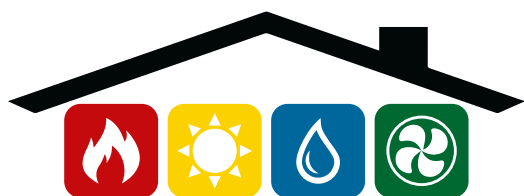
WIR SIND IHR PARTNER FÜR:

- | | |
|-------------------------------|-------------------------|
| ✓ Industrieanlagenbau | ✓ Personalleasing |
| ✓ NH3 - Ammoniak Kälteanlagen | ✓ Dampfanlagen |
| ✓ Fernwärme Anlagenbau | ✓ Rohrleitungsbau |
| ✓ Rohrleitung - Anbohrtechnik | ✓ Industriekälteanlagen |

Zentrale:
Tel: +43 2167 20836

Obere Hauptstraße 80
office@hmi-a.at

A-7121 Weiden am See
www.hmi-a.at



Haustechnik OTTO WÜGER

Ihr kompetenter Partner in den Bereichen:

- | | |
|-----------------------|----------------|
| ✓ Heizung | ✓ Kältetechnik |
| ✓ Sanitär | ✓ Klima |
| ✓ Erneuerbare Energie | ✓ Wohnbau |

Obere Hauptstraße 80
7121 Weiden am See
Telefon: 02167 / 20 836

E-Mail: office@haustechnik-wueger.at
Web: www.haustechnik-wueger.at

 Haustechnik Wüger GmbH

AKTION

Heizen und Kühlen mit einer Klimaanlage von Korel

Korel Klima Set ab 2,6 kW - Innengerät
(Wifi inkl.) und Außengerät

Preis: € 580,- inkl. Mwst.

Preis gilt nur für das obige Produkt. Rohrmaterial, Bohrungen, Kabelkanal, E.-Anschluss, Boden/Wandkonsole sowie Montage und Inbetriebnahme sind im oben angeführten Preis nicht enthalten.




WiFi included

A++



JETZT SICHERN!

Der vergessene Wasserschatz

In zahlreichen Städten schlummern Bäche unter der Oberfläche. Angesichts des sich ändernden Klimas kommt diesen wieder eine bedeutende Rolle zu. Das Forschungsprojekt „ProBACH“ befasst sich mit dem Potenzial dieser Gewässer für die urbane Klimawandelanpassung.

Philipp Stern, Institute of Building Research and Innovation

Ein heißer Sommertag in Lilienfeld. Das Thermometer zeigt 31,5 °C. Als Kinder spielten wir an solchen Tagen am liebsten am Bach. Dort bauten wir kleine Dämme und Auffangbecken für die mit Händen gefangenen Koppfen oder leiteten das Wasser über flache Steine, um „Wasserfälle“ zu erschaffen. Das kühle Wasser machte die sommerliche Hitze erträglicher und das Bachbett bot viele Möglichkeiten für unseren Schaffensdrang. Für Viele scheint dies heute eine längst vergangene Romantik.

Es wird heiß in unseren Städten, und zwar rascher als erwartet. Das Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) von UNO und der Weltorganisation für Meteorologie geht mittlerweile davon aus, dass die aktuellen nationalen Anstrengungen nicht ausreichen die Erderwärmung bis Ende des 21. Jahrhunderts auf unter 2 °C zu begrenzen¹. Das hat weitreichende Folgen, vor allem im verbauten Stadtgebiet. Straßen und die meisten Gebäudeflächen reflektieren das eintreffende Sonnenlicht in geringem Maß und besitzen zudem eine hohe Wärmespeicherkapazität. Das führt dazu, dass Städte im Vergleich zum Umland wärmer sind und sich auch rascher aufheizen. Maßnahmen, diese Effekte abzumildern, sind dringend notwendig.

Bäche und Flüsse für die Stadt

Seit jeher entstanden menschliche Siedlungen in unmittelbarer Nähe zum Wasser. Flüsse und Bäche waren und sind bis

heute für Städte enorm wichtig. So erfolgte etwa die Versorgung Wiens aus flussaufwärtsgelegenen Regionen, etwa Ober- und Niederösterreich, bis zum Ausbau der Eisenbahnstrecken über den Wasserweg, einen schiffbaren Seitenarm der Donau, den heutigen Donaukanal. Der Wienfluss lieferte Energie für zahlreiche Mühlen, und auch die kleineren Fließgewässer im Westen der Stadt, die Wienerwaldbäche, waren wichtig für eine Vielzahl an produzierenden Betrieben². Die fortschreitende Urbanisierung und dichtere Besiedelung Wiens führten zu einer immer intensiveren Nutzung dieser Bäche für die Entsorgung der Stadt. Letztlich wurden sie zu übelriechenden, abwasserführenden Gerinnen degradiert. Bei starken Regenfällen kam es vor, dass sie über die Ufer traten, Brunnen verschmutzten und so wiederholt zu tödlichen Epidemien führten. Als Risiko für Hygiene und Gesundheit gesehen, wurde der Großteil dieser Wienerwaldbäche bis Mitte des 19. Jahrhunderts eingewölbt und Teil der unterirdischen Kanalisation.

Die Bedeutung der Bäche heute

Mehr als 150 Jahre später ändert sich die Sichtweise auf diese Bäche erneut. Trockene, milde Winter und unregelmäßige Regenfälle charakterisieren die nähere Vergangenheit. Grundwasserspiegel sind auf einem Tiefstand und die Landwirtschaft steht vor großen Herausforderungen. In den zunehmend heißeren Städten werden Maßnahmen zur Klimawandel-

anpassung getroffen, um das Leben dort erträglich zu halten. Entsiegelung und mehr Grün in dicht besiedelten Gebieten helfen, dem eingangs beschriebenen Hitzeinseleffekt entgegenzuwirken. Auch urbane Bäche leisten einen Beitrag. Das zeigen zahlreiche Beispiele, etwa in Darmstadt, Wiesbaden oder Innsbruck. Besonders in Kombination mit Schatten spendender Bepflanzung können sie lokal für Abkühlung sorgen und sind sozialer Treffpunkt. Um diese Effekte besser zu verstehen und einsetzen zu können, beforscht das vom Klima- und Energiefonds geförderte Projekt „ProBACH“ ehemalige städtische Fließgewässer und deren Potenzial für die Klimawandelanpassung. Als Forschungsgebiet dient das westliche Wien. Dort ist die Bebauung dicht und das Angebot an Grünflächen, besonders in Zentrumsnähe, gering. Es ist aber auch das historische Einzugsgebiet der Wienerwaldbäche. In den äußeren Gebieten fließen diese oberflächlich und sind beliebtes Ausflugsziel für Erholungsuchende und Familien. Die Bäche sind stark niederschlagsabhängig und führen sauberes Wasser. Zumindest bis zu dem Punkt, an dem sie in die Kanalisation münden. Im Kanal werden sie mit dem Abwasser der Gebäude verunreinigt und abtransportiert, um später in der Kläranlage wieder gereinigt zu werden. Das Bachwasser, aus der Kanalisation entkoppelt, könnte besser genutzt werden, zumindest zeigen das die ersten Ergebnisse des Forschungsprojekts „ProBACH“.

Bäche für die urbane Klimawandelanpassung

Im Zuge einer Potenzialerhebung stellte die Forschungsgruppe fest, dass einige städtische Gebiete mit starker Überhitzungsgefahr auch von einem hohen hydrologischen Potenzial profitieren könnten, würden die alten Bäche wieder in die Stadt gebracht werden. Das bedeutet, dass Bachwasser vielfältig genutzt werden könnte, um die Verbesserung des lokalen Mikroklimas zu unterstützen. Oberflächliche Wasserläufe mit Schatten spendendem Begleitgrün tragen nicht nur zur Reduktion der gefühlten Temperatur bei, sondern bieten auch Spielmöglichkeiten für Kinder und soziale Treffpunkte für die Stadtbewohner:innen. Die Möglichkeit der Abkühlung im unmittelbaren Wohnumfeld steigert die Anpassung an den Klimawandel und die Lebensqualität in unseren Städten. Zudem können urbane Bäche etwa auch das Regenwasser der umliegenden Dächer aufnehmen und helfen, Wasserkreisläufe lokal zu schließen und so städtische Infrastrukturen zu entlasten. Das Bachbett und die Pflanzen entlang eines solchen Wasserlaufs bieten zusätzlich Lebensräume für eine Vielzahl von Tieren und tragen bei, die Biodiversität in der Stadt zu steigern.

Der Weg zum urbanen Bach

Entwicklungen im städtischen Raum involvieren naturgemäß viele Stakeholder. Dementsprechend langwierig und komplex können solche Vorhaben sein. Eine langfristige Strategie unterstützt dabei, die Bäche wieder in die Stadt zu holen. Das Züricher Bachkonzept etwa führte dazu, dass seit den 1980er-Jahren mehr als 18 km mittels parallelen Netzes von der Kanalisation entkoppelt wurden und so wieder in die Stadt integriert werden konnten. Die Umsetzungen umfassen unterirdische Reinwasserleitungen genauso wie offene Bachläufe unterschiedlicher Ausformungen. An die Stadtstrukturen und Platzverhältnisse angepasst, gibt es schmale Begleitgerinne entlang von Straßen sowie breite und üppig bepflanzte Bachläufe in größeren Grünanlagen und Parks. Dass solche Umsetzungen auch einen finanziellen Benefit haben, zeigt



Soestbach

das Beispiel des Darmbachs in Darmstadt. Dort kostete die Kommune das Einleiten des Bachwassers in die Kanalisation und dessen Klärung bis zu 2 Millionen Euro jährlich.³ Die Entkopplung des sauberen Wassers aus dem Kanal wurde umgesetzt und die Integration in die Stadtlandschaft bereits teilweise realisiert. Dies zeigt sehr gut, dass Umsetzungen auch in diesen Dimensionen möglich sind und weitreichende positive Wirkung haben. So können dort an heißen Sommertagen im Herrngarten oder dem Botanischen Garten Kinder am Bach spielen, kleine Dämme

und „Wasserfälle“ bauen, Fische und Krebse beobachten und sich abkühlen. Auch Erwachsene treffen einander gerne am Bach und freuen sich über den sozialen Austausch. Das alles ist möglich, wenn wir die verborgenen Bäche unserer Städte neu bewerten und als wertvolle Ressource wieder erkennen. Fangen wir heute damit an!



¹ Synthesis Report of the IPCC sixth assessment report (AR6), Intergovernmental Panel on Climate Change, 2022

² Wasser Stadt Wien. Eine Umweltgeschichte, ZUG – Zentrum für Umweltgeschichte, Universität für Bodenkultur Wien, 2019

³ <https://darmbach-ev.de/darmbach/argumentation> [letzter Zugriff 01.05.2023]



OGH: Zur Verkehrssicherungspflicht auf Spielplätzen

Schadenersatz wegen Bruchs des vorgeschädigten Sicherungsstifts einer Quattro-Reifenpendelschaukel

Der Betreiber eines Berg- und Naturerlebnisparks hat gegenüber seinen Vertragspartnern – den Benützern der Spielgeräte – für das Unterlassen der Kontrollen des Sicherungsstifts in der Aufhängung der Schaukel einzustehen.

Beim Spielgerät sind kreuzweise auf Stahlseilen vier Gehänge montiert. Jedes dieser Gehänge besteht aus einer Stange mit Gewinde, das in der kardanischen Aufhängung eingeschraubt und mit einem Splint gegen Verdrehen gesichert ist. Am unteren Ende der Stange befindet sich ein Reifen, der als Sitzfläche dient. Als die damals 14-jährige Klägerin die Schaukel benutzte, brach der bereits stark vorgeschädigte Sicherungsstift, sodass sich die Stange von der Befestigung löste. Die Klägerin stürzte mit dem Reifen zu Boden und verletzte sich dabei. Die beklagte Betreiberin hatte eine staatlich akkreditierte Konformitätsbewertungsstelle mit der jährlichen Hauptinspektion der Spielgeräte beauftragt. Eine Kontrolle oder ein Austausch der Sicherungsstifte des zum Unfallzeitpunkt bereits mehr als zehn Jahre alten Spielgeräts fand vor dem Unfall nicht statt.

Das Berufungsgericht gab dem auf Vertragshaftung gestützten Schadenersatzbegehren der Klägerin mit Zwischenurteil dem Grunde nach statt. Da die Sicherungsstifte bislang noch nie kontrolliert worden seien, sei der Beklagten nicht der Nachweis misslungen, dass sie am einge-

tretenen Schaden kein Verschulden treffe. Bei zehn Jahre alten Spielgeräten, die im Freien ständig der Witterung ausgesetzt seien, sei es aufgrund der starken Beanspruchung erforderlich, Sicherungsstifte, die das Lösen von Schraubverbindungen verhindern sollten, in regelmäßigen Abständen auf eine mögliche Korrosion oder auf andere Anzeichen, die auf eine Verformung oder einen Bruch hindeuteten, zu kontrollieren, auch wenn die Herstellerangaben diesbezüglich keine Hinweise enthielten.

Der Oberste Gerichtshof wies die dagegen erhobene Revision der Beklagten zurück. Sowohl Funktion und Bedeutung des Sicherungsstifts für den Betrieb der Schaukel – er soll das Herausdrehen des Gewindes und damit den Absturz der schaukelnden Personen verhindern, wird dabei aber durch die äußeren Verdrehkräfte permanent auf Scherung beansprucht – als auch die Gefahr der Korrosion lassen das Erfordernis wiederkehrender Überprüfungen des Sicherungsstiftes erkennen, die hier allerdings unterlassen wurden.

Die Beklagte hat nicht bewiesen, dass sie an diesem „Wartungsfehler“ und am eingetretenen Schaden kein Verschulden trifft. Sie kann sich auch nicht damit entlasten, dass sie die jährliche Kontrolle der Spielgeräte einer Konformitätsbewertungsstelle im Sinn des Akkreditierungsgesetzes 2012 übertragen hat. Die Beklagte hat sich dieser GmbH zur Erfül-



lung ihrer vertraglichen Schutz- und Sorgfaltspflichten gegenüber den Besuchern des Erlebnisparks bedient, sodass deren Verhalten als Erfüllungsgehilfin der Beklagten zuzurechnen ist. Die Beklagte hat daher für die Unterlassungen dieser GmbH einzustehen.

Weitere Informationen unter Link

https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Justiz/JJT_20221012_OGH0002_00100B00168_22W0000_000/JJT_20221012_OGH0002_00100B00168_22W0000_000.html



EuGH: Google hat falsche Informationen zu löschen

Suchmaschinen wie Google müssen Einträge aus den Ergebnislisten löschen, wenn diese nachweislich falsch sind. Betroffene müssen sich dafür nicht zuerst an die Webseite wenden, auf der die Informationen ins Netz gestellt wurden, sondern können gleich Google in die Pflicht nehmen. Das entschied der Europäische Gerichtshof (EuGH, Urteil vom 08.12.2022, Rechtssache C-460/20).

Zwei Geschäftsführer einer Gruppe von Investmentgesellschaften forderten Google auf, aus den Ergebnissen einer anhand ihrer Namen durchgeführten Suche die Links zu bestimmten Artikeln auszulisten, die das Anlagemodell dieser Gruppe kritisch darstellten. Sie machen geltend, dass diese Artikel unrichtige Behauptungen enthielten. Google lehnte es jedoch ab, entsprechende Ergebnisse zu löschen. Google wies auf den beruflichen Kontext dieser Artikel und Fotos hin und berief sich darauf, nicht gewusst zu haben, ob die in diesen Artikeln enthaltenen Informationen unrichtig seien. Damit die Löschung stattfinden könne, müsse eine gerichtliche Entscheidung, etwa in Form einer einst-

weiligen Verfügung vorliegen, die bestätige, dass es sich um Falschinformation handele, hatte Google argumentiert und damit auch in zwei Instanzen Recht bekommen.

Der Bundesgerichtshof (BGH) in Karlsruhe hatte sodann das Verfahren ausgesetzt und zunächst den Gerichtshof der Europäischen Union (EuGH) angerufen.

Der EuGH entschied nun entgegen Googles Auffassung und schloss sich den Klägern an. Das Recht auf den Schutz personenbezogener Daten müsse zwar im Hinblick auf seine gesellschaftlichen Funktionen gesehen und gegen andere Grundrechte abgewogen werden. Die DSGVO sehe demnach ausdrücklich vor,

dass es kein Recht auf Löschung gebe, wenn die Daten erforderlich seien, damit Menschen ihr Recht auf freie Information ausüben können. Das Recht auf freie Meinungsäußerung und Information könne allerdings nicht berücksichtigt werden, wenn die Inhalte falsch seien. Betroffene Personen, die eine Auslistung von Suchmaschinen wie Google fordern, müssen nach Auffassung des EuGH dafür lediglich den Nachweis erbringen, dass die entsprechenden Informationen offensichtlich unrichtig seien.

Weitere Informationen zum gegenständlichen Erkenntnis unter dem Link <https://dejure.org/dienste/vernetzung/rechtsprechung?Text=C-460/20>

Bezahlte Anzeige

Energieautark, nachhaltig und auch gleich für einen Blackout gerüstet

Sie planen die Erneuerung oder die Errichtung einer neuen Bushaltestelle? Sie suchen nach einer innovativen Wartestation für Radfahrer, Wanderer, Urlauber in Ihrer Region? Dann könnte die multifunktionale station BY FONATSCH jetzt für Sie interessant sein. Sie besticht nicht nur durch Design und Optik, sondern auch mit vielfältigen modularen Erweiterungsmöglichkeiten.

► Beleuchtete Haltestellen vermitteln Sicherheit, daher ist jede unserer Wartestationen mit CO₂-neutraler Beleuchtung, LED-Technik und Lichtsteuerung ausgestattet. Große Photovoltaikmodule und Batteriespeicher garantieren Energieautarkie. Ob Fahrplan, Gemeindefinfos oder Werbezwecke - ein beleuchteter und witterungsbeständiger Schaukasten steht zur Verfügung und jede station BY FONATSCH kann auf

Ihre kommunalen Bedürfnisse abgestimmt und konfiguriert werden. Vom begrünten Dach, USB-Lademöglichkeiten, WLAN bis hin zu überdachten Radabstellplätzen oder einer integrierten E-Bike Ladestation. Kennen Sie schon unsere stationBIKE, stationHIKE oder stationCHILL? Auch themenspezifische Modelle sind erhältlich. Jede Wartestation kann auch mit einer intelligenten Zivilschutzkonfiguration erweitert werden, damit



Ihre neue Haltestelle auch im Notfall ein geschützter, sicherer Sammel- und Kommunikationsknotenpunkt mit vielen Notfallversorgungsfunktionen sein kann. www.fonatsch.at

Kontakt

Fonatsch GmbH
Industriestraße 6
3390 Melk
mail: verkauf@fonatsch.at

Ertragsanteilsvorschüsse für Mai 2023

(Beträge in 1.000 EURO, ohne Zwischenabrechnung)

Ertragsanteile, die auf die Gemeinden verteilt werden:

a) - nach Steuerarten

	Ertrag für 05/2023 ¹ in 1.000 EURO	Veränderung ggü. 05/2022 in %	Ertrag für 01-05/2023 in 1.000 EURO	Veränderungen ggü. 01-05/2022 in %
Steuern, Einkommen, Vermögen (gesamt)	204.511	-24,6%	2.729.962	-0,3%

davon:

Veranlagte Einkommensteuer	-135.845		243.895	-10,4%
Lohnsteuer	302.447	3,5%	1.660.361	3,6%
Kapitalertragsteuer	24.485	-12,2%	129.190	-16,0%
Kapitalertragsteuer auf sonstige Erträge	9.792	-52,3%	28.357	-63,7%
Körperschaftsteuer	3.335	-83,1%	657.436	5,9%
Stabilitätsabgabe	3	-78,9	5.343	48,6%
Sonstige Steuern (gesamt)	526.863	-1,9%	2.674.517	0,1%

davon:

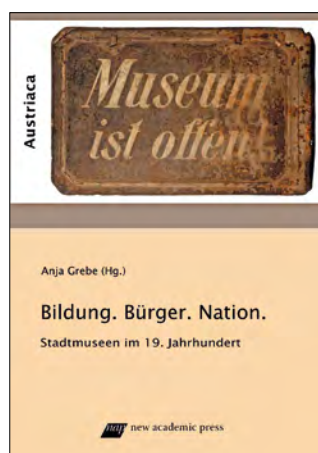
Umsatzsteuer	260.818	6,5%	1.555.278	13,1%
Tabaksteuer	25.243	21,8%	99.483	5,0%
Biersteuer	2.025	-25,8%	8.974	3,8%
Mineralölsteuer	54.946	16,6%	200.618	-2,8%
Alkoholsteuer	1.928	9,6%	9.360	5,4%
Energieabgabe	233	-97,9%	-5.819	-110,8%
Normverbrauchsabgabe	3.094	8,4%	18.945	20,1%
Grunderwerbsteuer (93,706 % Gemeinden)	102.678	-24,1%	561.964	-14,8%
Versicherungssteuer	26.858	12,0%	75.343	5,8%
Motorbezogene Versicherungssteuer	44.286	3,2%	118.487	-2,5%
KFZ-Steuer	122	-5,7%	3.343	-1,0%
Konzessionsabgabe	2.586	5,8%	16.561	3,6%
Kunstförderungsbeitrag	0		517	-1,1%

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

b) länderweise Anteile ^{*)}

	Ertrag für 05/2023 ¹ in 1.000 EURO	Veränderung ggü. 05/2022 in %	Ertrag für 01-05/2023 in 1.000 EURO	Veränderungen ggü. 01-05/2022 in %
Burgenland	18.975	-6,9%	138.402	1,4%
Kärnten	45.025	-6,1%	328.103	2,0%
Niederösterreich	121.547	-7,1%	889.220	0,6%
Oberösterreich	114.106	-7,3%	842.859	0,5%
Salzburg	52.132	-4,8%	370.876	1,1%
Steiermark	89.326	-10,4%	667.958	0,3%
Tirol	65.115	-10,0%	472.027	-1,2%
Vorarlberg	34.287	-10,5%	254.595	-0,3%
Wien	190.861	-13,6%	1.440.957	-1,7%
Summe	731.374	-9,5%	5.404.996	-0,1%

*) ohne Zwischenabrechnung



Stadtmuseen

„Bildung. Bürger. Nation.“ – so lautet der Titel eines Bandes über Stadtmuseen im 19. Jahrhundert in Mitteleuropa. Den Anfang macht das älteste österreichische Stadtmuseum in Wiener Neustadt (Gründung 1824), das auch zu den ersten in Europa zählt. Man erfährt viel über die Entstehung von Museen, aktuelle Herausforderungen werden gestreift, aber nicht im Detail behandelt. Zugegeben, das ist auch nicht der eigentliche Zweck des Buches, aber um Fragen, was ausgestellt, vermittelt und im Kontext von Geschichte und Gegenwart kommuniziert wird, kommt man nicht herum.

Weltweit werden Museen schon jetzt zu Orten der Kommunikation, Integration und der Wissensvermittlung. Der Leiter des Museums Neukölln (Berlin), Matthias Henkel, stellt Leitbilder vor. Über das Wien Museum schreibt er etwa, dass es „Wissensspeicher und öffentliches Medium“ sei. „Es bietet Denk- und Reflexionsraum für Alteingesessene, Wien-Neulinge und Kurzzeit-Gäste.“ Also, nichts wie hin! (M. Kopeinig)

Bildung. Bürger. Nation. Stadtmuseen im 19. Jahrhundert

Anja Grebe (Hg.) | new academic press, Wien 2022 | ISBN 978-3-7003-2295-5 | € 25,00 | 196 Seiten | Paperback



Steuerrecht

Viele beziehen „den Doralt“ – Werner Doralts jährliche Neuauflage des Steuerrechts – im Abonnement, verlässlich bietet der Bestseller im Steuerrecht Informationen über das geltende Steuerrecht mit allen Neuerungen und Gesetzesänderungen.

Mittlerweile teilt sich Prof. Doralt die Verantwortung mit Prof. Daniela Hohenwarther, Universität Wien. Die aktuelle Gesamtdarstellung Steuerrecht 2023 mit Stand 1. Jänner 2023 enthält neue Kapitel zur Abschaffung der kalten Progression und zu dem Abgabenänderungsgesetz 2022.

Im Vordergrund stehen Unternehmenssteuern, Verkehrssteuern und das Abgabenverfahren, ein eigenes Kapitel widmet sich auch dem Finanzstrafrecht. Systematische Zusammenhänge werden deutlich gemacht, zahlreiche Beispiele erleichtern das Verständnis.

Der „Doralt/Hohenwarther 2023“ ist im vergünstigten Abonnement mit jährlicher Aktualisierung sowie auch als E-Book unter manz.ciando.com erhältlich.

Steuerrecht 2023

Werner Doralt, Daniela Hohenwarther-Mayr | MANZ Verlag Wien, 2023 | ISBN 978-3-214-04274-5 | € 39,00 | 284 Seiten | broschiert



Verkehrswende

Um die nationalen sowie international gesetzten Klimaziele zu erreichen, ist die Dekarbonisierung des Verkehrssektors unausweichlich.

Da es jedoch keine allgemeingültige und klare Musterlösung dafür gibt, müssen diverse Maßnahmen zur Minderung und Transformation des Transportsektors im Zusammenspiel zum Tragen kommen.

Das Buch zeigt auf anschauliche Art Wege auf, wie der Übergang zu einer ökologisch und sozial nachhaltigen Mobilität gelingen kann.

Anders als andere Bücher zeigt dieses, welche unterschiedlichen Optionen es gibt und trägt das Wissen aus wissenschaftlich fundierten Quellen zusammen, um so einen Beitrag zur öffentlichen Diskussion einer nachhaltigeren Verkehrspolitik zu leisten. Durch den Fokus der Betrachtung auf politische Maßnahmen geht Jakob über die technologischen Aspekte hinaus und inkludiert zudem auch Fragen der sozialen Verteilungsgerechtigkeit.

Wege zu einer sozial gerechten Verkehrswende Wie wir Mobilität nachhaltig gestalten können

Michael Jakob | Hanser Verlag 2023 | ISBN 978-3-446-47577-9 | € 39,99 | 124 Seiten | flexibler Einband



So duftet Krakau

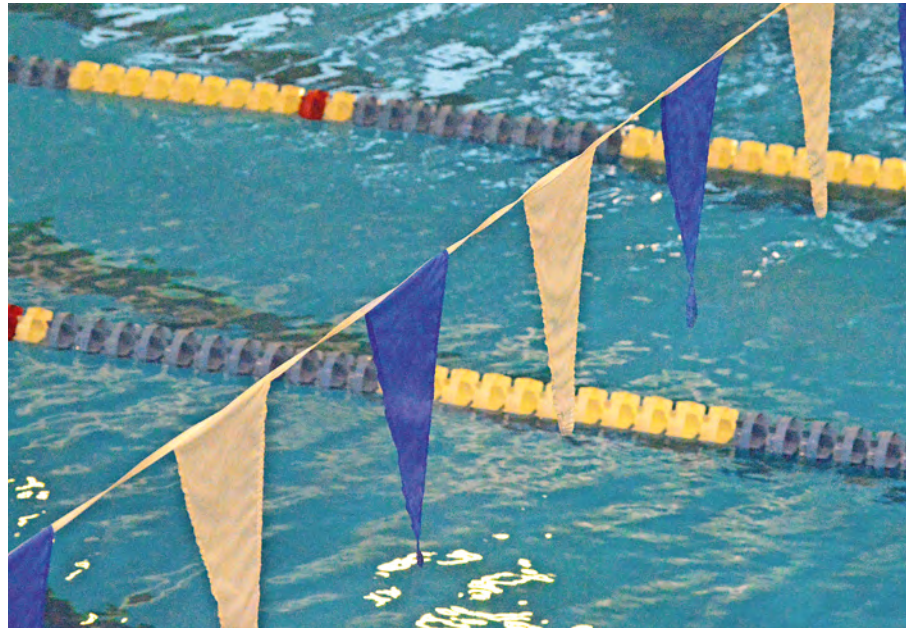
Die polnische Stadt hat ihr eigenes Parfüm.

Wie würde Krakau riechen, wenn Sie es in einer Flasche verschließen würden? Wie Efeublätter, die sich an den Mauern von Schloss Wawel winden? Eine Lederhandtasche vom Flohmarkt am Plac Nowy? Frisch gemähtes Gras aus Błonia? Oder vielleicht eine leichte Wassernote am Ufer der Weichsel? Wie wäre es mit all dem zusammengesetzt ...?

Krakau hat jetzt einen eigenen Duft in Parfümflaschen bekommen und folgt damit dem Beispiel vieler berühmter Städte der Welt.

Kreiert wurde der Duft „Krakau“ von Jakub Pietrynka, einem unabhängigen polnischen Parfümeur. Der Gründer der Marke JMP Artisan Perfumes entwarf das Parfüm mit Blick auf Tourist:innen und Menschen, die gerne Zeit in Krakau verbringen.

Das Parfüm soll sie an Orte und Ereignisse erinnern, die mit der Stadt in Verbindung stehen. Ein Flakon mit 30 Milliliter kostet rund 100 Euro.



Berlin: Poolparty für Personal

Ein Berliner Krankenhaus sucht am Beckenrand nach neuen Pflegekräften.

Eine Poolparty zur Anwerbung von Nachwuchskräften veranstaltete das St. Gertrauden-Krankenhaus in Berlin-Wilmersdorf. Die große Personalnot in den Krankenhäusern hat zu dieser ungewöhnlichen Maßnahme geführt. Eingeladen wurden sowohl fertig ausgebildete Pflegekräfte als auch Auszubildende im Bereich Pflege. Unter dem Titel „Lust auf eine

Poolbekanntschaft“ wurden Interessierte am Beckenrand des hauseigenen Schwimmbads von einem Team der Unfallchirurgie und der Orthopädie betreut. Bewerbungsunterlagen mussten die Bewerber:innen genauso wenig mitbringen wie Badesachen – Planschen im Bewegungsbad war nicht angesagt, nur ein ungezwungenes Kennenlernen.

Archäolog:innen retten den Wald

Sachsen: mithilfe von Archäologie zum Wald der Zukunft

Borkenkäfer, Trockenheit, Wind – die Wälder leiden allerorts, eine deutsche Studie hat ergeben, dass nur rund 21 % der Bäume wirklich gesund sind. In Sachsen haben nun Archäolog:innen den Forstwirtschaft:innen auf der Suche nach einem Rezept für einen zukunftsfiten Wald geholfen. Schließlich gab es bereits im Mittelalter eine heiße, trockene Warmzeit – und das Wissen um die damaligen Baumarten könnte etwas zum Ökosystem der Zukunft beitragen. Durch Holzkohleanalysen konnten die Archäolog:innen etwa einen hohen Weißtannenanteil feststellen, der sich nun bei Neuaufforstung niederschlagen soll.



Termine des Städtebundes

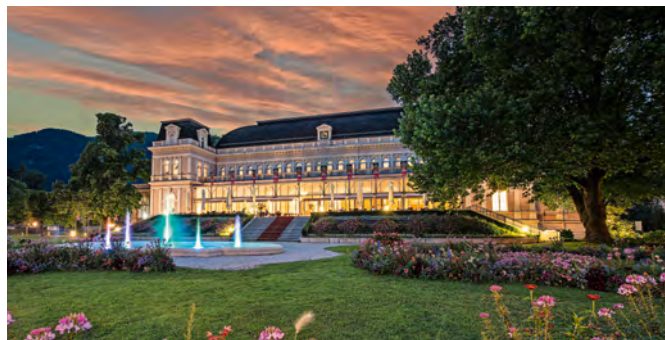
Aktuelle Termine und Änderungen auf www.staedtebund.gv.at

September

13. und 14. September	FA Personalmanagement	Trofaia
19. und 20. September	FA Kontrollämter	Schwechat
21. und 22. September	Kommunales Beteiligungsmanagement	Salzburg
27. bis 29. September	FA Stadtgärten	Graz

Oktober

5. und 6. Oktober	FA Schlichtungsstellen	Salzburg
9. und 10. Oktober	FA Kultur	Graz
11. und 12. Oktober	FA Stadtvermessung	Linz
19. und 20. Oktober	FA Schlacht- und Veterinärwesen	Graz



Ausblick ÖGZ 8/2023

Rückblick Städtetag

Die nächste Ausgabe der ÖGZ blickt zurück auf den 72. Österreichischen Städtetag in Bad Ischl. Die schönsten Bilder und die Highlights der Eröffnung plus die wichtigsten Ansichten und Inhalte der Arbeitskreise und der prominent besetzten Kulturdiskussion.

Die Ausgabe 8/23 erscheint am 17. August 2023.



Wir laden zum 8. Stadtregionstag

Österreichweiter Austausch zum Thema Stadt-Umland-Kooperation, heuer unter dem Motto **Erfolgsmodell Stadtregion – Lebensräume gemeinsam klimagerecht gestalten.**

16. & 17. Oktober 2023 | Schloss Hellbrunn, Stadt Salzburg | www.stadtregionen.at



STADT : SALZBURG



Kontakt

oegz@staedtebund.gv.at



Klimagerechtigkeit

Ethische Reflexion und transformatives Handeln

Seminarreihe der Donau-Universität Krems, ab November 2023 in Wien

Nähere Informationen/Bewerbung:

www.donau-uni.ac.at/klimagerechtigkeit

Impressum: ÖGZ – Österreichische Gemeinde-Zeitung, Nr. 6-7/2023 • 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)1/4000-89983, Mitarbeit: Carina Oberhuber • 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 2023: 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: Tel. +43(0)1 740 32-725, +43(0)664 88 32 50 60, abo.oegz@bohmann.at, Anzeigenannahme, Verkauf und Backoffice: Daniela Borka, daniela.borka@schmid-verlag.at, Tel. +43(0)1 740 32-733, Verkauf: Julia Rötzer, +43(0)664 829 77 62 • Informationen zur DSGVO: www.bohmann.at • Advertorials sind bezahlte Einschaltungen und unterliegen der Verantwortung der Anzeigenabteilung.



WIR LÄSST UNS NEUE WEGE GEHEN.

WIR MACHT'S MÖGLICH.

Lösungen entstehen immer im WIR. Dort, wo sie für alle nützlich sind. Dieser Gedanke gilt bei uns nicht nur für Banking, sondern umfasst auch Initiativen in den Bereichen Nachhaltigkeit, Wissenschaft und Forschung. Darum engagieren wir uns bei Energiegenossenschaften, Gemeinschaftsinitiativen und Crowdfunding-Projekten. WIR macht's möglich.



raiffeisen.at