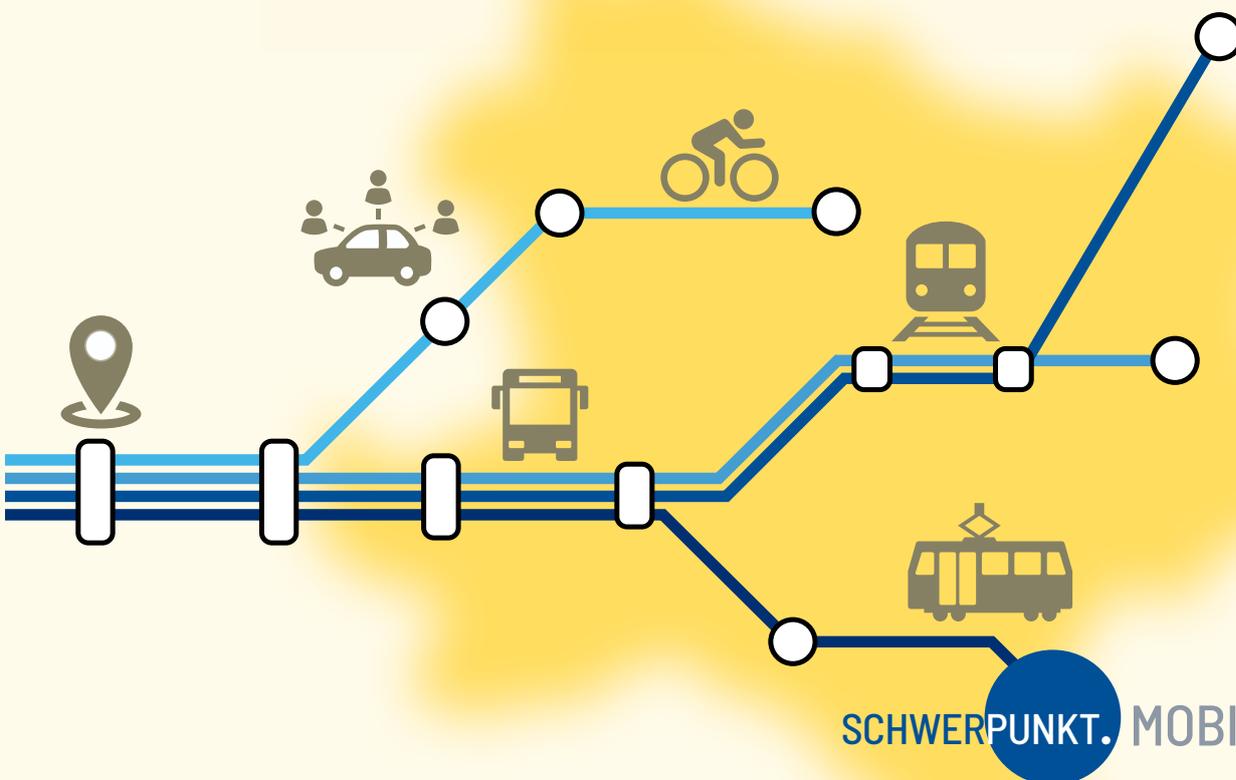


NÖGEMEINDE

FACHJOURNAL FÜR GEMEINDEPOLITIK



SCHWERPUNKT. MOBILITÄT

Zeitgemäß unterwegs in Niederösterreich

STEUER

DER **FAHRDIENST**
IN DER GEMEINDE

AKTION

VORTRAG
„**SICHER.DAHEIM!**“
BUCHEN



HELLE BEGEISTERUNG

EVN Lichtservice: LED-Sanierung Ihrer Straßenbeleuchtung



Die öffentliche Beleuchtung spielt eine wichtige Rolle im Gemeindealltag. Sie ist ein entscheidendes Element der Ortsbildgestaltung. Licht schafft Wohlbefinden und leistet einen großen Beitrag zu mehr Lebensqualität und vor allem zur Sicherheit in der Gemeinde. Aber: Die öffentliche Beleuchtung ist auch für jede Gemeinde ein wesentlicher Kostenfaktor.

Der EVN Lichtservice-Tipp:
Stellen Sie jetzt Ihre Leuchten auf moderne LED-Technologien um. So sparen Sie Energie für Ihre Gemeinde!

Der Umstieg auf LED-Technologie ist ein wichtiger und sinnvoller Schritt für jede Gemeinde. Damit ist Ihre Straßenbeleuchtung auf dem neuesten Stand der Technik. Aber vor allem:

Die LED-Umstellung durch **das EVN Lichtservice bedeutet für Ihre Gemeinde, sofort Energiekosten zu sparen** und einen Beitrag zur Reduktion von CO₂-Emissionen zu leisten.

**EVN Lichtservice –
Das Komplettangebot für Gemeinden**

Da der Aufwand für die Errichtung und die Instandhaltung für die einzelnen Gemeinden sehr groß ist, bietet die EVN ein umfassendes Lichtservicepaket an. Mittlerweile betreut die EVN rund 150 Gemeinden in ganz Niederösterreich – und damit ca. 90.000 Lichtpunkte.

Das EVN Lichtservice übernimmt alle Arbeiten, welche die öffentliche Beleuchtungsanlage betreffen. Diese reichen von der Planung, der Lieferung und der Montage bis hin zum Anschluss. Ein allfälliger Altbestand wird fachgerecht demontiert und entsorgt. Selbstverständlich ist die Stromlieferung für den laufenden Betrieb inkludiert. Außerdem wird die öffentliche Beleuchtung regelmäßig durch qualifizierte Fachkräfte gewartet. So ist ein einwandfreier Betrieb sichergestellt. Sollte doch einmal etwas nicht in Ordnung sein, ist unser Störungsservice rasch vor Ort.

Rufen Sie uns einfach an! Wir informieren Sie gerne ausführlich über die Vorteile von LED-Leuchten.

Mehr Informationen:

T 0800 800 100 oder lichtservice@evn.at

EVN

SCHWERPUNKT. MOBILITÄT



Eine zeitgemäße Verkehrsinfrastruktur ist essenziell für die Attraktivität des ländlichen Raums. Neue Formen der Mobilität bringen neue Chancen.

- 04 LANDESRAT SCHLERITZKO UND NÖ GEMEINDEBUND-PRÄSIDENT PRESSL**
„Trend zu einer bewussteren Mobilität“
- 08 VOR-CHEF WOLFGANG SCHROLL**
„Viele Pendler sind auf das Klimaticket umgestiegen“
- 12 FÖRDERUNGEN**
Unterstützung für die Errichtung von Radwegen
- 14 BEST PRACTICE**
Wegweiser zur Vorzeige-Mobilitätsgemeinde
- 18 STEUER**
Der Fahrdienst in der Gemeinde
- 20 MULTIMODALE MOBILITÄT**
Das Projekt „LISA.Tulln“
- 21 SCHÜLERTRANSPORTE**
Der Weg zur Schule ist kostspielig

POLITIK



© Langstaalinger/VPNÖ

- 24 AKTION FÜR GEMEINDEN**
Vortrag „sicher.daheim!“ buchen

AUS ERSTER HAND



MOTIVIEREN FÜR DIE LETZTE MEILE

Es braucht für die Energiewende auch die Mobilitätswende. Denn bei Rad, Bahn, Bus und E-Mobil ist der CO₂-Ausstoß pro gefahrenem Kilometer nur ein Bruchteil eines Benzin- oder Diesel getriebenen PKW. Und es braucht für den Einstieg in den Umstieg zusätzlich auch eine Qualitätswende. Schließlich werden wir auf unseren Diesel oder Benziner nur verzichten, wenn alles andere mindestens so bequem und mindestens so flexibel ist.

Wenn man nun weiß, dass 47 Prozent der privaten Autofahrten in Österreich kürzer als fünf Kilometer sind, dann ist spätestens jetzt klar, warum auch bei der Mobilitätswende wieder die Gemeinden ganz stark gefragt sind. Es geht darum, für die „letzte Meile“ zum Umstieg zu motivieren: Mit hochwertigen und komfortablen Radwegen, mit bedarfsgerechten und bequemen Bus- und Rufbussystemen oder auch mit einer umfassenden E-Ladestelleninfrastruktur, die überall im ländlichen Raum ein Weiterkommen ohne Sorgen garantiert. .

Die Rolle der Gemeinden bei der Mobilitätswende

Die vorliegende Ausgabe unserer NÖ Gemeinde stellt einerseits die Mobilitätsziele des Landes dar, informiert über den Ausbaustand und die Entwicklung der öffentlichen Verkehrsmittel und zeigt auch die Rolle der Gemeinden im zukünftigen Mobilitätsgesamtkonzert in Niederösterreich. Und es wird mehr als deutlich, dass die Mobilitätswende eine intelligente Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger zu einem einzigen Angebot für die Menschen erfordert.

Das darf aber nicht zu immer mehr Kosten für die Gemeinden führen. Und deshalb zeigen wir auch klar auf, was unsere Aufgaben der Gemeinden sind und wofür umgekehrt Bund und Land zuständig sind.

BGM. DIPL.-ING. JOHANNES PRESSL, PRÄSIDENT

SCHWERPUNKT. MOBILITÄT

„Trend zu einer bewussteren Mobilität“

Mobilitätslandesrat Ludwig Schleritzko und NÖ Gemeindebund-Präsident Johannes Pressl über die Pläne zur Entwicklung des Verkehrs in Niederösterreichs Gemeinden.

Herr Landesrat, Mobilität betrifft uns alle – wie hat sich diese in den vergangenen Jahren in NÖ verändert?

LUDWIG SCHLERITZKO: Ein Blick zurück zeigt uns – in den letzten Jahren, um genauer zu sein in den letzten fünf Jahren, meiner Amtszeit, ist in Sachen Mobilität sehr vieles passiert. Wir spüren es ja: Mobilität verändert sich, viele Menschen gehen jetzt andere Wege, wenn es heißt in die Arbeit zu fahren oder den Einkauf zu erledigen. Diesen Trend, hin zu einer bewussteren Mobilität, haben wir denke ich seitens des Landes erkannt.

Sehen das die Gemeinden auch so, Herr Präsident?

JOHANNES PRESSL: Ja, diese Veränderung sehen wir genauso. Und die Gemeinden haben dafür schon bisher viel vorgeleistet: Hunderte Kilometer Radwege wurden beispielsweise gebaut. Immer mehr E-Bikes sind darauf unterwegs und finden mittlerweile auch ein dichtes Ladestellennetz vor. Es ist dieser zunehmende Komfort, der den Umstieg auf kurzen lokalen Strecken erleichtert! Auch die Busverbindungen wurden optimiert und die Anschlüsse an die Bahnknotenpunkte perfektioniert. Ergänzt mit Anruf-Sammeltaxis ist der öffentliche Verkehr auch im ländlichen Raum immer attraktiver geworden.

Herr Landesrat, Sie haben vor kurzem gemeinsam mit LH Mikl-Leitner die blau-gelbe

Bahnoffensive präsentiert. Was sind die Eckpunkte dieser so wichtigen Offensive im Ausbau der Schieneninfrastruktur im Land NÖ und was wird dies für Auswirkungen auf die Niederösterreicherinnen und Niederösterreicher haben?

SCHLERITZKO: Mit der Offensive wollen wir nicht nur einen leistbaren, sondern auch einen besseren und bequemeren öffentlichen Verkehr für unsere Bürgerinnen und Bürger erzielen. In Summe werden in den kommenden 20 Jahren rund 2,3 Milliarden Euro in die Bahninfrastruktur investiert. 400 Millionen steuert das Land selbst bei – der Rest wird durch Bundesmittel finanziert.

Wir werden beispielsweise rund 500 Millionen Euro alleine in den Ausbau der Südbahn investieren, wo täglich rund 60.000 Fahrgäste unterwegs sind. Bis 2030 soll dort die Kapazität verdoppelt werden. Ein erheblicher Teil der Investitionen wird auch in die Strecke der Franz-Josefs-Bahn gesteckt, aber auch die Nordwestbahn, die Laaer Ostbahn, die Kremser Bahn und genauso die für das Land so wichtigen Regionalbahnstrecken werden davon profitieren.

Herr Präsident, was wird in Niederösterreichs Gemeinden getan, um Mobilität für alle bestmöglich verfügbar zu machen?

PRESSL: Die Gemeinden gehen bei der Mobilitätswende Hand in Hand mit dem Land Niederösterreich und investieren ihrerseits vor allem

“ Mit der Bahnoffensive wollen wir nicht nur einen leistbaren, sondern auch einen **besseren und bequemeren öffentlichen Verkehr** für unsere Bürgerinnen und Bürger erzielen.



LUDWIG SCHLERITZKO
MOBILITÄTSLANDESRAT



Landesrat Ludwig Schleritzko und NÖ Gemeindebund-Präsident Johannes Pressl wollen Mobilität für alle bestmöglich verfügbar machen.

in die regionalen und überregionalen Radwege als Zubringer zu den Bahn- und Busknoten. Inklusive der begleitenden Infrastrukturen wie E-Tankstellen.

Und die Gemeinden schließen oft auch die „letzte Meile“ im öffentlichen Verkehr. Mit örtlichen Initiativen wie Bürger- und Anrufsammeltaxis oder mit digitalen Mitfahrbörsen oder einfachen aber öffentlichkeitswirksamen „Mitnahmebankerln“.

Die große Stärke der Gemeinden liegt unter anderem auch bei der Bewusstseinsbildung und bei der Motivation zum „Umstieg“ auf neue und alternative Verkehrsmittel. Schnuppertickets zum Beispiel oder Aktionstage von der Gemeinde organisiert liefern oft den Anstoß zum Einstieg in den Umstieg!

In den Medien wird immer wieder thematisiert, dass die Mobilität ein Treiber des Klimawandels ist. Wie schätzen Sie dies ein? Die Mobilität ist eine der Kernfragen, die es zu lösen gilt. Was passiert in NÖ, um dem entgegenzuwirken?

SCHLERITZKO: Mobilität ist ein Grundbedürfnis. Selbstverständlich muss dieses erfüllt werden und wir setzen auch viele Maßnahmen, um klimafreundliche Mobilität zu ermöglichen.

Wir haben bereits den Bahnausbau angesprochen, hier steckt viel Potential – und für diese Beförderungsmöglichkeit haben wir in den vergangenen Jahren bereits viel auf den Weg gebracht, beispielhaft dafür sind Projekte auf der Kamptalbahn aber auch Traisental, Erlauftal und Puchbergerbahn, die Infrastrukturprojekte im Vollausbau der FJB, Südbahn, Marchegger Ostbahn, Westbahn, Pottendorferlinie und noch viele mehr.

Wir dürfen aber auch nicht vergessen, egal mit welchem Antrieb wir in Zukunft unsere PKWs betreiben, Straßen werden wir immer brauchen, um damit gut und vor allem sicher von A nach B zu kommen. Egal ob mit Elektro- oder Wasserstoffautos oder mit dem Bus – immerhin findet 40 Prozent des öffentlichen Verkehrs mittels Bussen auf unseren Straßen statt.

Zur niederösterreichischen Mobilität gehören ebenso die Straßen, die auch von unseren Gemeinden gebaut und unterhalten werden. Welchen Stellenwert nimmt die Straße für Gemeinden ein?

PRESSL: Straßen sind die Lebensadern im ländlichen Raum und das werden sie auch in Zeiten einer ökologischen Verkehrswende

“ Die Gemeinden schließen oft die „letzte Meile“ im öffentlichen Verkehr.



JOHANNES PRESSL
PRÄSIDENT DES
NÖ GEMEINDEBUNDES



NÖ Gemeindebund-Präsident Johannes Pressl: „Straßen sind die Lebensadern im ländlichen Raum und das werden sie auch in Zeiten einer ökologischen Verkehrswende bleiben.“



Landesrat Ludwig Schleritzko: „Ich sehe im Radfahren ein Riesopotential, da hierzulande etwa 47 Prozent der mit dem PKW zurückgelegten Wege kürzer als fünf Kilometer sind.“

bleiben. Die Gemeinden investieren deshalb laufend in die Verbesserung und Erneuerung, aber auch in die Erhaltung von Güterwegen, Radwegen und Gemeindestraßen und verdichten auch das Netz teilweise noch. Besonders wichtig ist uns dabei aber die Verkehrssicherheit, denn wenn zukünftig mehr Fußgänger, Radfahrer oder auch alternative Fortbewegungsmittel wie Scooter unterwegs sind und auch die Bedarfsbuslinien ausgebaut werden, dann braucht es noch mehr Investitionen in Bushaltestellen, in Querungshilfen, Beleuchtungen oder auch Nebenanlagen, die wiederum von den Gemeinden errichtet werden.

Herr Landesrat, neben dem Individualverkehr auf der Straße gibt es eine weitere, immer wichtiger werdende Art schnell von A nach B zu kommen, ohne auf den ÖV angewiesen zu sein: das Radfahren. Welche Rolle spielt das Radfahren in NÖ?

SCHLERITZKO: Ich sehe im Radfahren ein Riesopotential, da hierzulande etwa 47 Prozent der mit dem PKW zurückgelegten Wege kürzer als fünf Kilometer sind. Solche Strecken können einfach und bequem auch mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Um Radfahren in Niederösterreich attraktiver zu machen, wurde zum einen Radland NÖ ins Leben gerufen, um hier bewusstseinsbildende Maßnahmen umzusetzen und zum anderen eine attraktive Radwegförderung geschaffen, um sicherere Infrastruktur für die Radfahrerinnen und Radfahrer zu errichten. Dafür

nehmen wir viel Geld in die Hand. Vergangenes Jahr wurden 41 Projekte mit über sechs Millionen Euro endabgerechnet. Heuer sind wir bei elf Millionen Euro – 89 Projekte haben für 2022 eine aufrechte Förderzusage. Kurzum: Wir haben mehr Budget für Radwege veranschlagt als je zuvor.

Herr Präsident: Stichwort „Geld“ zum Schluss. Können sich die Gemeinden die Mobilitätswende leisten?

PRESSL: Zunächst muss man schon sagen: Die Förderungen und Unterstützungen des Landes bei Radwegen, bei der Errichtung von Bushaltestellen und anderen neuen Mobilitätsinfrastrukturen sind sowohl finanziell als auch personell seitens der Straßenmeistereien wirklich sehr gut. Da ein großes Danke dafür! Auch die Verkehrs-Gesamtkonzepte sind mittlerweile so verfeinert, dass jede Investition, die wir in den Gemeinden in diesem Rahmen tätigen abgestimmt und wirtschaftlich sinnvoll ist. Nachschärfen müssen wir – auch bei der Mobilität – immer wieder bei der Aufgabenabgrenzung. Der öffentliche Personenverkehr liegt in der Hand des Landes und das Land NÖ. nimmt das auch sehr ernst und entwickelt die Systeme bis hin zu bedarfsangepassten Minibussen ständig weiter. Die Schülerfreifahrt liegt beim Bund und ist dessen Verantwortung. Und wenn die Unterstützungen wie bisher für Gemeinderadwege und die begleitende Infrastruktur fließen, dann schaffen wir auch den Gemeindeteil des Mobilitätsgesamtpaketes finanziell! ■■■

TERMIN

Zum Thema „Mobilität“ findet am 20. Oktober, 17.30 Uhr ein „meine.Gemeinde.exklusiv“ statt. Zum Einstieg einfach QR-Code scannen.



ICH KANN'S



WERDEN.



Bewirb dich jetzt:
polizeikarriere.gv.at

ENTGELTLICHE EINSCHALTUNG

REGIONALVERKEHR

„VIELE PENDLER SIND AUF DAS KLIMATICKET UMGESTIEGEN“

Wolfgang Schroll, Mitglied der Geschäftsführung der Verkehrsverbund Ost-Region GmbH (VOR), über den Erfolg des Klimatickets, leer fahrende Busse und die Folgen der Pandemie für den öffentlichen Verkehr.

VON HELMUT REINDL

Die Hauptaufgabe der VOR ist ja die Koordination bei Fahrplänen und Tarifen. Welchen Einfluss hat man auf die einzelnen Verkehrsunternehmen?

WOLFGANG SCHRÖLL: Im Busbereich sind wir auch die Besteller. Wir machen Ausschreibungen und kaufen die Leistungen ein. Die Verkehrsunternehmen erbringen dann die Leistungen für uns. Bei der Bahn sind unsere Verkehrsexpertinnen und -experten zudem in die Fahrplanerstellung im Nah- und Regionalverkehr eingebunden. Wir schauen also drauf, dass es ein funktionierendes, koordiniertes Gesamtsystem im ÖV gibt, das für die Fahrgäste wesentlich mehr bringt als die Summe der einzelnen Linien.

Der Erfolg des Klimatickets hat dazu geführt, dass ÖBB-Züge vielfach überlastet sind. Ist das im Regionalverkehr auch festzustellen?

Im Regionalverkehr gibt es durch das Klimaticket keine Überlastungen. Trotzdem kann es auch für Pendler zu Problemen kommen, wenn etwa Fernverkehrszüge, die man braucht, um als Pendler zur Regionalbahn zu kommen, aufgrund großen Andrangs überlastet sind.

Welche Strategie hat die VOR, um die zu erwartenden Steigerungen der Fahrgastzahlen zu bewältigen?

Unsere Strategie ist Koordination, Vernetzung, Information und natürlich auch Ausbau des Angebotes. In vielen Bereichen sind im Fernverkehr die Überlastungen einer Spitzennachfrage geschuldet, die jedes System an die Grenzen bringen kann. Hier wollen wir den Fahrgästen gemeinsam mit unseren Partnern Alternativen zum möglicherweise überfüllten Zug aufzeigen. Während Schülerinnen und

Schüler oder Berufspendler oft wenig Flexibilität haben, gibt es im Freizeitverkehr am Wochenende für viele die Möglichkeit, einen früheren oder späteren Zug zu erwischen. Hier bitten wir die Fahrgäste, sich das Gesamtangebot unter anachb.vor.at bzw. unserer AnachB-VOR-App anzusehen. Daneben gilt es natürlich das Angebot anzupassen, mehr bzw. größere Züge einzusetzen. Die ÖBB haben im Sommer „Verstärkerzüge“ eingesetzt und schaffen sich aktuell größere Fahrzeuge an. Diese Dinge werden aber leider erst mittelfristig wirksam, denn neue Garnituren sind leider keine Meterware ...

Busverbindungen, etwa im Waldviertel, wurden verdichtet. Wie wirkt sich das aus? Vielfach hört man ja, dass Busse leer fahren.

Der Vorwurf, dass Busse im Linienbetrieb leer sind, stimmt meistens nicht. Busse, die auf der Zielanzeige keine Liniennummer stehen haben, sind auf einer geplanten Leerfahrt. Also etwa, wenn der Bus tanken oder wenn er in den Betriebshof fährt, damit der Lenker eine Pause machen kann. Wir haben in Niederösterreich und dem Burgenland etwa 2.000 Busse im Einsatz, daher trifft man öfters auf einen Bus, der z. B. im morgendlichen Schülerverkehr unterwegs war, und danach in den Betriebshof fährt. Dieser darf gar keine Personen mitnehmen. Natürlich gibt es aber auch Busse, die wenig ausgelastet sind – etwa am Vormittag. Hier geht es um Daseinsvorsorge. Wenn man einen Bus nur dann fahren lässt, wenn er ganz sicher von einer großen Anzahl Menschen regelmäßig gebraucht wird, dann gibt es nur mehr Angebote zu Spitzenzeiten und auf starken Verkehr-

“ Der Vorwurf, dass Busse im Linienbetrieb leer sind, **stimmt meistens nicht.**



sachsen. Und dann kann man auch Kundinnen und Kunden, die einen spontanen Bedarf haben, oder die in peripheren Regionen leben, nicht bedienen.

Früher wurden wir kritisiert, dass etwa im Waldviertel Busse nur zu Schulzeiten gefahren sind. Daher haben wir auf Taktverkehre umgestellt, also dass beispielsweise alle zwei Stunden ein Bus kommt. Da kann es natürlich passieren, dass der Bus um zehn Uhr vormittags nur sehr spärlich besetzt ist.

Wäre es nicht oft günstiger, Sammeltaxis anzubieten?

Wir versuchen, in Randzeiten mehr bedarfsorientierten Verkehr anzubieten. Mit der neuen VOR Flex-App, die derzeit in Melk zum Einsatz kommt, kann man sehr einfach eine Fahrt bestellen.

Im westlichen Mostviertel werden wir nächstes Jahr erstmals Linienverkehr und bedarfsorientierten Verkehr, bei dem Kleinfahrzeuge benutzt werden, zusammen ausschreiben. Dadurch hoffen wir, die Anzahl wenig ausgelasteter Busse zu reduzieren, weil wir dann mehr bedarfsgesteuert unterwegs sind.

Corona hat den Trend zu Homeoffice verstärkt. Merkt man das an den Passagierzahlen?

Ja, vor allem bei der Bahn. Die ÖBB befördert derzeit im Nah- und Regionalverkehr nur rund 90 Prozent der Passagiere als vor der Pandemie.

Beim Busverkehr gibt es vor allem im Raum um die Städte Rückgänge. Weiter draußen auf dem Land sind die Rückgänge nicht so groß, weil da mehr Schülerinnen und Schüler oder Kunden, die kein Homeoffice machen können, unterwegs sind.

Als 2016 das neue Tarifsysteem eingeführt wurde, gab es Kritik, dass es für Pendler teurer wurde. Wie wirkt sich die derzeitige Teuerungswelle auf die Preise aus?

Viele Pendler sind auf das Klimaticket umgestiegen, weil dadurch der Weg zur Arbeit für die meisten wesentlich billiger ist. Früher

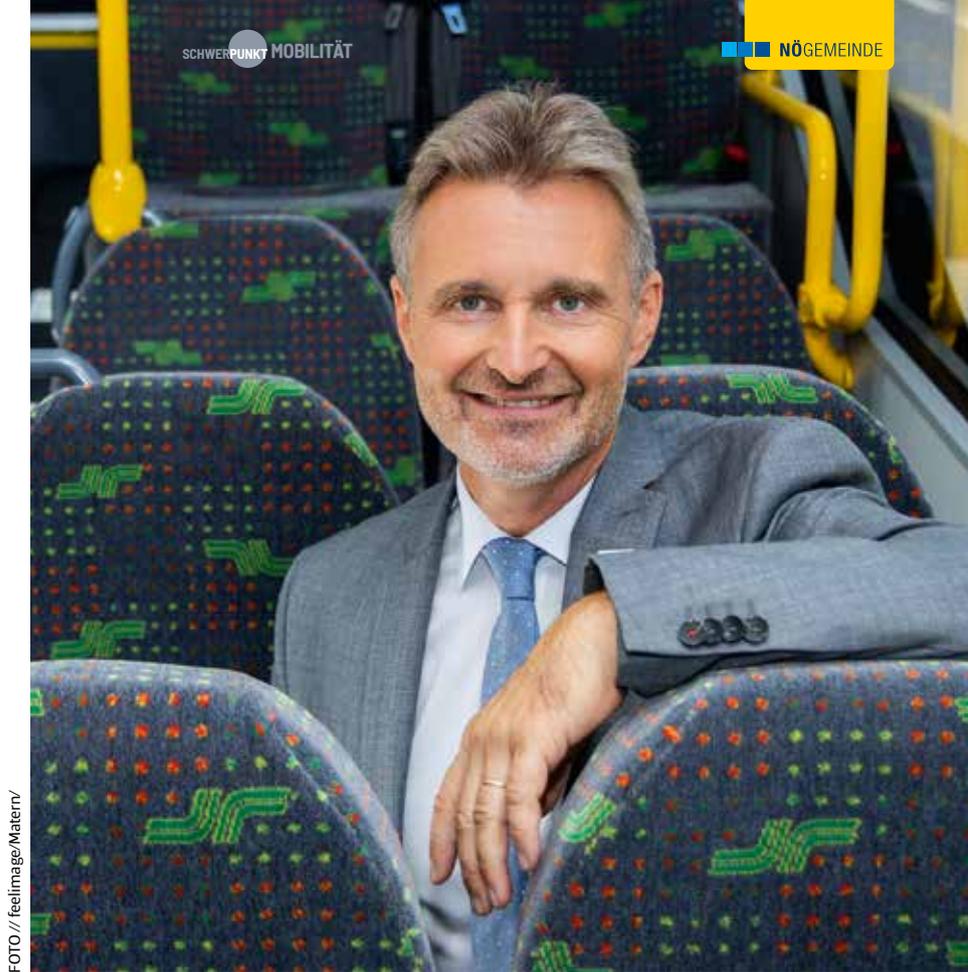


FOTO // feelimage/Maternv

Wolfgang Schroll setzt auf Koordination, Vernetzung, Information und den Ausbau des Angebots.

hat die Verbindung St. Pölten – Wien rund 1.680 Euro im Jahr gekostet. Jetzt bezahlt man für Wien, Niederösterreich und das Burgenland nur 915 Euro. Und wer nicht in Wien unterwegs sein muss, bezahlt nur 550 Euro. Politisch wurde festgelegt, dass diese Preise nicht erhöht werden. Daher sind keine Verteuerungen für die Kundinnen und Kunden absehbar. Was nichts über die sehr wohl gestiegenen Kosten aussagt.

Was braucht es, damit Menschen bereit sind, vom Auto auf Öffis umzusteigen?

Wichtig sind verständliche und direkte Linienführungen, damit man auf Fahrzeiten kommt, die mit dem Auto halbwegs vergleichbar sind. Das bedeutet aber, dass man nicht jeden Fahrgast quasi von zu Hause abholen kann. Damit der ÖV auch noch nach abendlichen Freizeitaktivitäten genutzt wird, muss es auch zu späteren Zeiten Beförderungsmöglichkeiten geben. Daher fahren unsere Busse jetzt oft auch bis zum Betriebsschluss der Wiener U-Bahn.

Themen sind auch Komfort und Qualität. Wir versuchen, das Angebot für Pendlerinnen und Pendler so zu gestalten, dass es nicht mit den Bedürfnissen von Schülerinnen und Schülern kollidiert – etwa was die Linienführung betrifft oder dass die Busse nicht überfüllt sind. ■■■

👉 Wichtig sind verständliche und direkte Linienführungen, damit man auf Fahrzeiten kommt, die mit dem Auto halbwegs vergleichbar sind.



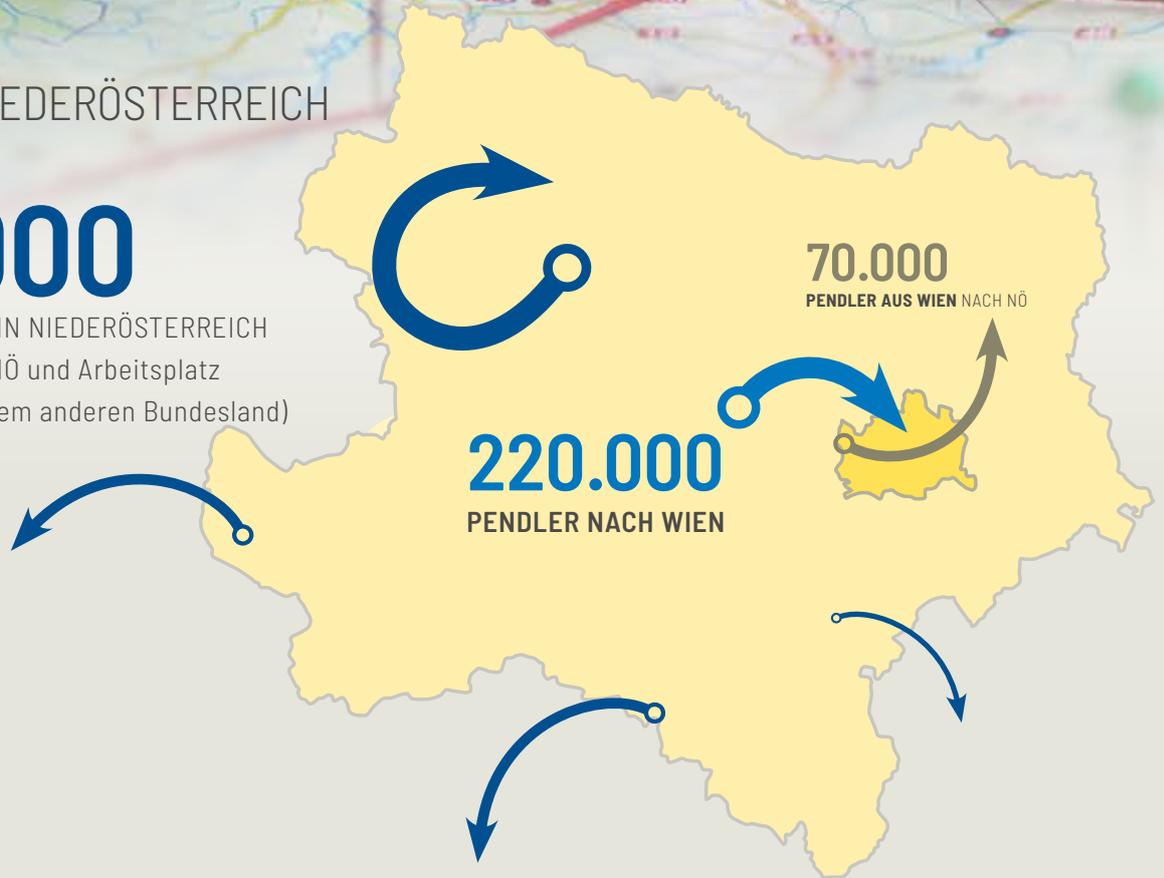
■ DATEN & ZAHLEN

Mobilität in NÖ

PENDLER IN NIEDERÖSTERREICH

822.000

PENDLER INSGESAMT IN NIEDERÖSTERREICH
(zwischen Wohnort in NÖ und Arbeitsplatz innerhalb NÖs oder einem anderen Bundesland)



ANGEBOT IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR (ZURÜCKGELEGTE KM IN MIO.)



Foto: / Tryfonov - stock.adobe.com

VERKEHRSFRAKTUR IN NIEDERÖSTERREICH

41.800

 PARK & RIDE STELLPLÄTZE

535

 KILOMETER AUTOBAHNEN UND
 SCHNELLSTRASSEN

13.600

 KILOMETER LANDESSTRASSEN

23.700

 BIKE & RIDE STELLPLÄTZE

1.750

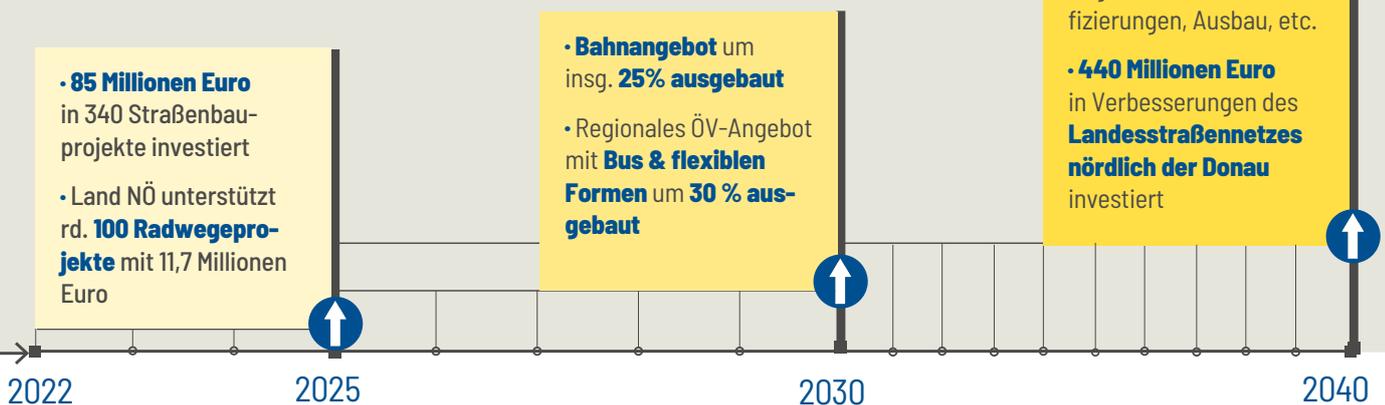
 KILOMETER SCHIENE
 (JEDER 3. BAHNHOF IN NÖ)

40%

 DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS
 FINDEN MIT BUSSEN STATT

• Blau-gelbe Bahn-offensive:
 Ausbau von Bahninfrastruktur im Rahmen von **2,35 Milliarden** Euro in den nächsten 20 Jahren: Ausbau **Südbahn** (500 Mio.), Ausbau **Franz-Josefs-Bahn** (355 Mio.), Nordwestbahn, Laaer Ostbahn, Kremserbahn, Regionalbahnen: Elektrifizierungen, Ausbau, etc.

DIE VERKEHRSPROJEKTE DES LANDES NÖ BIS 2035



UNTERSTÜTZUNG

FÖRDERMÖGLICHKEITEN FÜR DEN **RADVERKEHR**

Der Verkehr ist eine der größten Herausforderungen für die niederösterreichische Klima- und Energiepolitik. Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Bevölkerung. Daher gilt es einerseits die Mobilität sowohl im städtischen Umfeld als auch im ländlichen Raum zu gewährleisten, andererseits die negativen verkehrlichen Umweltauswirkungen zu reduzieren. Der Radverkehr leistet einen wesentlichen Beitrag zur Verringerung der Treibhausgasemissionen aus dem Verkehrssektor. **VON CHRISTOF DAUDA UND ANNA FINK**

In Niederösterreich gewinnt das Thema Radfahren immer mehr an Bedeutung. Daher wurde in der Sitzung der NÖ Landesregierung am 20.10.2020 die neue Richtlinie zur Förderung von Radverkehrsanlagen beschlossen.

ZIELGERICHTETES FÖRDERSYSTEM

Mit der neuen Richtlinie wurde die Grundlage eines effizienten und zielgerichteten Fördersystems für die Errichtung von Radwegen geschaffen. Gemeinsam mit den niederösterreichischen Gemeinden konnten seit Bestehen der neuen Förderrichtlinie, also im Zeitraum von November 2020 bis August 2022, für mehr als 130 Radwegprojekte Förderungen vergeben werden. Somit können bis zum Jahresende 2022 mehr als 100 Kilometer neue Radverkehrsanlagen in Niederösterreich errichtet werden. Für etwa 50 Projekte wird derzeit bei der Abteilung ST3-Landesstraßenplanung eine Förderungswürdigkeit geprüft. Für die nächsten Jahre wird eine ähnliche Entwicklung erwartet. Derzeit sind seitens des Landes Niederösterreich Förderungen in der Höhe von bis zu 70 Prozent der anrechenbaren Investitionskosten möglich. Bei der Errichtung von Radschnellwegen kann sich der Fördersatz auf bis zu 80 Prozent erhöhen.

Eine positive Förderzusage erfolgt, je nach Höhe der finanziellen Fördersumme, entweder durch das zuständige Mitglied der NÖ Landesregierung (Landesrat Ludwig Schleritzko) oder durch Beschlussfassung innerhalb einer Sitzung der gesamten NÖ Landesregierung.

ZWEI FÖRDERSCHIENEN

- Für die Förderabwicklung wurden zwei unterschiedliche Förderschiene entwickelt. Die **Förderschiene A (Radschnellwege und Rad-Basisnetze)** betrifft etwa 189 Gemeinden in den 37 Potentialregionen. In diesen Potentialregionen werden derzeit die Planungen der Radwegenetze durchgeführt bzw. sind bereits abgeschlossen. Danach können einzelne Radwegprojekte im Detail ausgearbeitet und bei der Förderstelle ST3-Landesstraßenplanung eingereicht werden.
- Die **Förderschiene B wurde speziell für den ländlichen Raum** entwickelt. Hier können einzelne Projekte ohne zusammenhängendes Radwegenetz als Einzelmaßnahme eingereicht werden. Sofern auch in den ländlichen Regionen der Wunsch nach einer Netzplanung besteht, kann die Durchführung eines Maßnahmenkonzepts zur Förderung eingereicht werden.

VORAUSSETZUNG FÜR FÖRDERZUSAGE

Für eine positive Förderzusage sind einige wichtige Voraussetzungen zu erfüllen. So ist die zu errichtende Radverkehrsanlage **als Radweg, Geh- und Radweg oder als Fahrradstraße zu verordnen**. Mit der Novelle zur Straßenverkehrsordnung (StVO) wurden die rechtlichen Grundlagen hierfür geschärft und Möglichkeiten geschaffen, das Zu- und Abfahren zu landwirtschaftlichen Flächen auf Fahrradstraßen zu ermöglichen. So kann ein qualitativ hochwertiges Radwegenetz entstehen, ohne zusätzliche

Mit der neuen Richtlinie wurde die Grundlage eines effizienten und zielgerichteten Fördersystems für die Errichtung von Radwegen geschaffen.



DIPL.-ING. CHRISTOF DAUDA

IST LEITER DER ABTEILUNG ST3-LANDESSTRASSENPLANUNG DES AMTES DER NÖ LANDESREGIERUNG



DIPL.-ING. ANNA FINK

IST LEITERIN DES FACHBEREICHES RADWEGE BEI DER ABTEILUNG ST3-LANDESSTRASSENPLANUNG DES AMTES DER NÖ LANDESREGIERUNG



eigene Verkehrswege errichten zu müssen. Dies stellt einen wesentlichen Beitrag zur Minimierung des Bodenverbrauchs dar.

Eine weitere Voraussetzung ist die **Beauftragung einer qualifizierten Bauaufsicht**. Weiters sind entsprechende Beschlüsse seitens der Gemeinde vorzulegen, dass die **Finanzierung des verbleibenden Eigenanteils durch die Gemeinde sichergestellt** ist und dass die Radverkehrsanlage nach der Errichtung in die **Erhaltung und Verwaltung der Gemeinde** übergeht.

KOMBINATION MIT BUNDESFÖRDERUNG

Seitens des Bundes gibt es das Förderprogramm „**klima aktiv mobil**“. Eine Kombination beider Fördersysteme ist möglich. Dabei steht es den Gemeinden frei zu entscheiden, ob selbst beim Bund um Förderung angesucht wird oder ob mit dem Land Niederösterreich eine gemeinsame Förderung beim Bund angestrebt wird.

Wichtig ist dabei zu beachten, dass auch seitens der Förderung des Bundes ein **verpflichtender Eigenanteil an Investitionen durch die Gemeinden** zu tragen ist.

Beim „klima aktiv mobil“-Förderprogramm können neuerdings auch Maßnahmen für die Verbesserung der Fußgeherinfrastruktur eingebracht werden. Hier ist grundsätzlich keine finanzielle Förderung durch Mittel des Landes Niederösterreichs möglich.

Bei Maßnahmen entlang von Landesstraßen unterstützt der NÖ Straßendienst gerne nach Maßgabe der personellen Ressourcen die Gemeinden auch weiterhin mit Arbeitsleistungen durch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Straßenmeistereien.

BEWUSSTSEINSBILDUNG RUND UM AKTIVE MOBILITÄT

Seitens des Landes Niederösterreich wird nicht nur der Infrastrukturausbau gefördert, sondern auch Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung rund um aktive Mobilität. Hierfür wurde im Jahr 2021 die **Radland GmbH** als zentrale Anlauf- und Servicestelle für aktive Mobilität im Alltag gegründet.

Radland organisiert unterschiedliche Radfahrkurse und -workshops für Kinder und Senioren, unterstützt Gemeinden bei der beliebten Kilometersammelaktion „Niederösterreich radelt“ und fördert die Initiative der „GEHmeindeRADsitzung“.

Weiters betreibt die Radland GmbH in bereits 58 Gemeinden das niederösterreichische Fahrradverleihsystem „nextbike“. Wettbewerbe und Events rund um die aktive Mobilität runden das Programm der Radland GmbH ab. Dabei ist der Agentur die Zusammenarbeit mit den Städten und Gemeinden in Niederösterreich sowie eine enge Abstimmung mit dem niederösterreichischem Mobilitätsmanagement von NOE.Regional besonders wichtig. ■■■

INFOS

Nähere Infos zur Förderung von Radverkehrsinfrastrukturanlagen findet man auf der Homepage des Landes Niederösterreich.

Die Abteilung ST3-Landesstraßenplanung des Amtes der NÖ Landesregierung steht gerne für weitere Fragen zur Verfügung (Abteilungsleiter Dipl.-Ing. Christof Dauda, Leiterin des Fachbereichs Radwege Dipl.-Ing. Anna Fink). Erstinformationen können auch bei der jeweils zuständigen NÖ Straßenbauabteilung eingeholt werden.

Informationen zur Radland GmbH gibt es im Internet sowie bei der Geschäftsführerin Mag. Susanna Hauptmann.

📧 office@radland.at

🌐 www.radland.at

BEST PRACTICE

WEGWEISER ZUR VORZEIGE-

Die Frage, wie man am besten von A nach B kommt, beschäftigt auch die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister. Überlegungen und Konzepte liegen demnach in unterschiedlichstem Detailgrad vor und sorgen für einen gewissen Rahmen, in dem Entscheidungen getroffen werden können.

VON BERNHARD STEINBÖCK

„Mobilitätskonzepte sind eine wichtige Grundlage für die Verkehrspolitik in einer Gemeinde, weil sie eine Handlungsanleitung für die Gemeindeverantwortlichen geben. Es ist aber jeweils zu entscheiden, welche Art von Mobilitätskonzept (Gesamtkonzept, Schwerpunktkonzept oder Detailkonzept) für eine Gemeinde das Richtige ist. Selten brauchen kleine Kommunen ein kostspieliges Gesamtmobilitätskonzept. Die Verkehrsberaterinnen und -berater des Regionalen Mobilitätsmanagements der NOE.Regional stehen den Gemeinden beratend, unterstützend und zudem kostenlos bei der Entscheidung zur Seite, welche Art von Mobilitätskonzept für ihre Gemeinde das sinnvollste ist“, weiß Franz Gausterer, Fachbereichsleiter für Mobilität bei der NOE.Regional, wo man sich die geeignete

Unterstützung für solch ein Unterfangen holt. Das Land NÖ gibt allerdings mit seinem Landesmobilitätskonzept die generellen Leitziele vor.

Mobilitätskonzepte müssen jedenfalls

- die Ausgangssituation verkehrsträgerübergreifend beurteilen,
- alle Verkehrsarten behandeln,
- auf verkehrspolitische Ziele und Strategien verweisen und
- auf übergeordnete und zusammenhängende Planungen reagieren.

Im Folgenden werden einige Ideen, Aktionen, Modelle und Angebote vorgestellt, die vielleicht auch für Ihre Gemeinde als spannende Alternative, von A nach B zu kommen, dienen könnten. ■■■

GEHmeindeRADsitzung

Der Bürgermeister fährt mit dem Rad, die Vize-Bürgermeisterin geht zu Fuß. Und vor der Sitzung gibt es mit allen, die umweltfreundlich gekommen sind, ein gemeinsames Foto für die lokalen Medien.

Über 50 Gemeinden aus Niederösterreich organisierten heuer bereits eine GEHmeindeRADsitzung. „Die RADLand NÖ Aktion ist einfach durchführbar, aber sehr wirksam. Einerseits ist es gut, wenn PolitikerInnen mit gutem Beispiel vorangehen, andererseits merkt man am besten, wo es im Fuß- oder Radverkehr noch Verbesserungsbedarf gibt, wenn man selbst in seinem Ort mit dem Rad oder zu Fuß unterwegs ist“, so Petra Schön vom Klimabündnis NÖ. Die anschließende Sitzung wird auch gleich genutzt, um über Mobilitätsthemen zu diskutieren und die nächsten Beschlüsse zu fassen. Auf der Tagesordnung stehen Punkte wie Kauf von E-Fahrrädern für den Gemeindedienst, neue Radabstellanlagen, die Planung eines Radbasisnetzes oder ein Leitsystem für FußgängerInnen. Bis Ende Oktober läuft der Aktionszeitraum heuer noch. Unter allen Gemeinden mit mindestens zehn TeilnehmerInnen werden – passend zum Thema – drei Kisten Bio-RADler verlost.



„GEHmeindeRADsitzung“ in Schweiggers.

MOBILITÄTSGEMEINDE

AUTOS GEMEINSAM NUTZEN

Vor allem durch den immer teureren Sprit steigen immer mehr Pendler vom Auto auf die Bahn um. Neben erhöhter Frequenz in den Öffis kommt es dadurch aber auch zur Parkplatznot in den Park-and-Ride-Anlagen.

Das ärgert einerseits diejenigen, die in der Früh kaum Parkplätze am Bahnhof finden, auf der anderen Seite auch Fahrer, die das Auto eigentlich gar nicht für den Arbeitsweg nutzen möchten.

Gemeinsam mit der Verkehrsverbund Ost-Region GmbH hat das Start-Up „ummadum“ einen Weg gefunden, um das Problem zu lösen und diese Gruppen zusammenzuführen: Das Fahrgemeinschaftsprojekt „nahallo“ bietet die Möglichkeit, dass über die kostenlose „ummadum“-App Fahrten sowohl angeboten als auch angenommen werden können. Das Mitfahren ist dabei kostenlos, zusätzlich werden die Fahrer mit besonderen „Goodies“ versorgt. Das Projekt wird seit einiger Zeit bereits erfolgreich in Korneuburg getestet.

Win-win-Situation für alle Beteiligten

In der Gratis-App finden bzw. bieten Pendler aus den Gemeinden der ISTmobil-Region Fahrgemeinschaften zum Bahnhof Korneuburg an. Für diese Fahrgemeinschaften sind sogar kostenlose Parkplätze in der P+R-Anlage nach dem first come, first serve-Prinzip reserviert.

„Das System spart einerseits Parkplätze und ist auf der anderen Seite auch noch ein Anreiz, Gutscheine zu erhalten. Für uns ist es insofern ein spannendes Thema, weil wir auch „Ist-Mobil-Gemeinde“ sind. Somit lässt sich bei einer Fahrgemeinschaft in Korneuburg auch das Problem der berühmten ‚letzten Meile‘ gut lösen“, weiß Korneuburgs Bürgermeister Christian Gepp um die Vorteile des Projekts, das bislang über 150 Pendler nutzen – Tendenz steigend.

„Wenn jemand von Ernstbrunn nach Korneuburg zum Bahnhof pendelt und eine Fahrgemeinschaft bildet, bekommt er im Monat 100 Euro zusätzlich. Das ist der wahre Klimabonus: Man spart CO₂ und gleichzeitig auch noch eine Menge Geld“, rechnet VOR-Projektleiter Christian Steger-Vonmetz vor.

Die Kosten für „nahallo“ übernimmt der Verkehrsverbund. Fahrgemeinschaften seien günstiger als Parkplätze, erklärt Steger-Vonmetz: „Wir haben in Niederösterreich über 40.000 Park-and-Ride-Parkplätze und wenn wir es schaffen, nur zehn Prozent einzusparen bzw. nicht erweitern zu müssen, ersparen wir uns allein an Investitions- und Betriebskosten ungefähr 3,5 Millionen Euro pro Jahr.“



Das Fahrgemeinschaftsprojekt „nahallo“ bietet die Möglichkeit, dass über die kostenlose „ummadum“-App Fahrten sowohl angeboten als auch angenommen werden können



© Jacob Lund - stock.adobe.com



MIT „NEXTBIKE“ FEST IM SATTEL

Wer sich in Niederösterreich für kurze Wege auf das Rad schwingen will, ohne sein eigenes dabei zu haben, kann dafür in 17 Verleihregionen ein „nextbike“ nutzen.

Die insgesamt knapp 1000 Leihfahrräder stehen in 58 Städten bzw. Gemeinden an mehr als 200 Standorten, wie zum Beispiel Bahnhöfen, zur Verfügung. Für die Nutzung genügt eine einfache Anmeldung per Internet oder per App. In vielen Regionen radelt man die erste halbe Stunde gratis. Dank Kooperationspartnern wie ÖBB, VOR oder ÖAMTC werden die Fahrten noch günstiger.

Registrieren – Rad scannen – losfahren

„Radfahren ist eine großartige Möglichkeit, Bewegung in den Alltag einzubauen“, so Niederösterreichs Radfahrbeauftragte, Radland-Geschäftsführerin und begeisterte nextbike-Nutzerin Susanna Hauptmann. „Je nach Radtyp geht automatisch das Rahmenschloss auf oder man erhält einen vierstelligen Zahlencode zum Öffnen des Schlosses. Wer eine Pause einlegen will, drückt in der App auf ‚Fahrtpause‘ und vor der Weiterfahrt auf ‚Ausleihe fortsetzen‘.“

Zurückgeben kann man das nextbike an jeder nextbike-Station in ganz Niederösterreich. Zum Absperren einfach den Hebel hinunterdrücken oder das Rad mit dem Schloss verschließen. Bei den Rädern mit Zahlenschloss in der App den Rückgabeort angeben und das Rad abmelden. Abgerechnet wird über Kreditkarte, Lastschrift oder jetzt ganz neu über Google und Apple Pay.

Leihrad als Werbeträger

Für Gemeinden oder Unternehmen, die ab 2023 in ihrer Umgebung diese umweltfreundliche Mobilitätslösung anbieten möchten, ist genau jetzt der richtige Zeitpunkt, um mit Radland Niederösterreich – dem Betreiber der nextbikes in Niederösterreich – in Kontakt zu treten. Mit einer Vorlaufzeit von ca. drei bis vier Monaten können Stationen das ganze Jahr über installiert werden.

Die nextbike-Leihräder sind aber nicht nur klimafreundliche Verkehrsmittel, sondern auch außergewöhnliche mobile Werbeträger, denn die Werbeflächen auf den Rädern sind gut sichtbar und kommen weit herum. Für die Buchung der Werbeflächen auf den nextbike-Rädern und digitale Werbemöglichkeiten über die nextbike App berät Radland Niederösterreich gerne.



Insgesamt stehen knapp 1000 Leihfahrräder in 58 Städten bzw. Gemeinden an mehr als 200 Standorten, wie zum Beispiel Bahnhöfen, zur Verfügung.

FREIWILLIGE HELFERINNEN ALS CHAUFFEURE

Car-Sharing-Angebote sind nicht nur für Großstädte eine umweltschonende Alternative, sondern erfreuen sich auch im ländlichen Raum immer größerer Beliebtheit. Ein Modell, das sich mittlerweile gut etabliert hat, findet sich in Neuhofen an der Ybbs.

Freiwillige Helfer betätigen sich dabei als Chauffeure und bringen die Fahrgäste von A nach B. Bürgermeisterin Maria Kogler erklärt, wie das Projekt umgesetzt wurde: „Das Elektroauto, einen Renault ZOE, haben wir als Gemeinde angeschafft, weil wir vorsteuerabzugsberechtigt sind. Dann wurde ein Verein gegründet, der die Fahrtendienste organisiert.“

Die Chauffeure – oft Pensionisten – arbeiten gratis. „Wer die Dienste nutzen will, muss ebenso Mitglied werden, damit er auch versichert ist. Für Erwachsene kostet das 20 Euro und für Kinder 15 Euro. Pro Fahrt zahlen Erwachsene dann nur noch zwei Euro und Kinder einen, egal wohin oder wie weit die Fahrt geht.“ Das Buchen und Reservieren erledigen die Fahrgäste über eine App.

App schon bei mehreren Gemeinden in Gebrauch

Entwickelt wurde diese im nahegelegenen Euratsfeld, wo sie zum gleichen Zweck eingesetzt wird. Über das System wird auch die Verrechnung und die Einteilung der Fahrer vorgenommen. „Die Euratsfelder haben uns das nicht nur überlassen und uns eingeschult. Mittlerweile verwenden schon mehrere Gemeinden im Bezirk Amstetten die App, beispielsweise auch Ardagger.“

Angefahren werden die umliegenden Gemeinden bis maximal 20 Kilometer, darunter auch Amstetten oder St. Georgen. „Viele ältere Personen werden zum Arzt geführt, weil sich dieser nicht direkt im Ort befindet, oder zu Therapien. Und natürlich werden sie auch wieder abgeholt.“

„Manche Kinder gehen in eine Ganztagschule. Die werden abgeholt, wenn sie länger auf den Zug warten müssten, denn das ist bei uns eine umständliche Verbindung“, beschreibt Maria Kogler die typischen Fahrgäste. Auch der Bahnhof sei natürlich ein beliebtes Ziel. Im benachbarten Winklarn habe man übrigens ebenfalls einen Fahrtendienst und einen kleinen Bus angeschafft. Der bringt die Schulkinder nach Neuhofen, da die Verbindung für sie sehr schlecht ist und sie lange warten müssen. „Früher sind alle Eltern einzeln herübergefahren, mittlerweile fährt der Bus aus Winklarn dreimal in der Früh. Mittags haben die Kinder ohnehin zu verschiedenen Zeiten aus, da verteilen sich die Fahrten mehr.“

Vom Mengenpensum an Fahrten und von den Kosten her geht es sich für den Verein aus. Dreißig Fahrer sind es, die von Montag bis Freitag von 7:30 Uhr bis 19:30 Uhr chauffieren. Dafür dürfen sie das Auto auch einmal über das Wochenende benutzen, wofür sie sich natürlich ebenfalls einbuchen.



Das Elektroauto, einen Renault ZOE, hat die Gemeinde Neuhofen angeschafft, die Chauffeure – oft Pensionisten – arbeiten gratis.

■ STEUER

DER FAHRDIENST IN DER GEMEINDE

Vor allem im ländlichen Bereich kämpfen viele Gemeinden mit der Aufrechterhaltung der Grundversorgung ihrer Mitbürger. Darunter fällt neben der Nahversorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs die Möglichkeit, sich ohne große Umstände von A nach B zu bewegen. Mancherorts werden bereits gemeindeeigene Fahrdienste angeboten, um den Mangel an öffentlichen Verkehrsmitteln auszugleichen. **VON URSULA STINGL-LÖSCH**

Fragestellungen rund um den Fahrdienst der Gemeinde und mögliche Fallvarianten:

A – GEMEINDE BETREIBT DEN FAHRDIENST SELBST

Darunter fällt unter anderem ein Taxidienst für ältere Personen, gegebenenfalls ein Nachttaxi für Jugendliche, aber auch eine eigene Buslinie ist möglich. Der Betrieb eines Fahrdienstes ist dann als **Betrieb gewerblicher Art (BgA)** anzusehen, wenn die Kriterien gemäß § 2 Abs. 1 KStG allesamt erfüllt werden:

- **Wirtschaftliche Selbständigkeit:** Die ausgeführte Tätigkeit hebt sich von der sonstigen Gemeindetätigkeit ab: Ein gewisser vorhandener Personal- und Materialeinsatz sowie die Verbuchung der Einnahmen und Ausgaben auf einem eigenen Haushaltsansatz sind Kriterien bzw. Indizien, dass eine eigenständige Organisationseinheit mit gewerblichem Charakter besteht.
- **Ausschließliche oder überwiegend nachhaltige privatwirtschaftliche Tätigkeit von wirtschaftlichem Gewicht:** Die Gemeinde wird mit der ausgeübten Tätigkeit privatwirtschaftlich tätig. Grundsätzlich können auch private Bus- und/oder Taxiunternehmen Fahrdienste sowohl anbieten als auch durchführen. Sofern der Fahrdienst nicht nur einmal im Zuge einer Veranstaltung ausgeführt wird, wird sie als nachhaltig einzustufen sein. Mit regelmäßigem Überschreiten der Nettoeinnahmengrenze von 2.900 Euro pro Jahr wird auch das Kriterium des wirtschaftlichen Gewichtes erfüllt.
- **Erzielung von Einnahmen oder im Falle des Fehlens der Beteiligung am allgemeinen wirtschaftlichen Verkehr von anderen wirtschaftlichen Vorteilen:** Mit der Tätigkeit erzielt die Gemeinde regelmäßig Einnahmen,



© Bahauadimbek - stock.adobe.com

unabhängig davon, ob mit der Tätigkeit ein Gewinn oder Verlust erzielt wird.

- **Keine Tätigkeit der Land- und Forstwirtschaft:** Der Betrieb eines Fahrdienstes stellt generell eine gewerbliche Tätigkeit dar.

Gemäß KStR Rz 74 können mehrere gleichartige bzw. sich ergänzende Tätigkeiten in einen BgA zusammengefasst werden.

Möglich wäre auch die Beauftragung eines privaten Bus- oder Taxiunternehmens durch die Gemeinde. Inwieweit hier jedoch die Kriterien für das Bestehen eines BgA bei der Gemeinde gegeben sind, hängt u. a. von der Ausgestaltung der Vereinbarung, dem Zurechnen der Einnahmen zu den Vertragspartnern und dem Außenauftritt ab.

Folgen

Werden alle Kriterien erfüllt, liegt ein BgA gemäß § 2 Abs. 1 KStG vor. Die damit einhergehende unbeschränkte Steuerpflicht des BgA hat grundsätzlich folgende Auswirkungen:

- **Vergabe einer Körperschaftsteuernummer** für den Betrieb durch die zuständige Finanzverwaltung.
- Jährliche **Abgabe einer Steuererklärung samt Jahresabschluss** (Bilanz und GuV oder als

“Kraftfahrzeuge, welche nicht bereits zum Vorsteuerabzug zugelassen sind, sind dann **zum Vorsteuerabzug zugelassen, wenn sie zu mindestens 80 % dem Zweck der gewerblichen Personenbeförderung dienen.**”

Alternative eine Einnahmen-Ausgaben-Rechnung) durch die Gemeinde.

Aus verwaltungsökonomischer Sicht unterbleibt die Vergabe einer Steuernummer seitens des Finanzamtes bei Betrieben mit laufenden Verlusten, wodurch in weiterer Folge keine Steuererklärung abzugeben ist. Wird seitens der Gemeinde freiwillig eine Bilanz im Sinne des § 4 Abs. 1 EStG erstellt, ist eine Steuererklärung abzugeben.

Im Zusammenhang mit der Abgabe der Steuererklärung ist noch auf die Bestimmungen in § 7 Abs. 3 2. TS KStG zu achten: Beträgt der Vorjahresumsatz in zwei aufeinander folgenden Jahren mehr als 700.000 Euro, ist die **Gewinnermittlung zwingend** gemäß § 5 Abs. 1 EStG durchzuführen. Gewinne (nach Abzug allfälliger in den Vorjahren entstandener Verlustvorträge) sind mit 25 Prozent steuerpflichtig (2023: 24 %; ab 2024: 23 %).

Der Betrieb eines Fahrdienstes ist aufgrund der Erfüllung der Kriterien des § 2 Abs. 1 KStG gemäß § 2 Abs. 3 UStG als **unternehmerische Tätigkeit der Gemeinde im umsatzsteuerlichen Sinne** einzustufen. Die Umsätze unterliegen den Steuersätzen gemäß § 10 UStG. Der Vorsteuerabzug steht bei Erfüllung der Voraussetzungen gemäß § 12 UStG für Vorleistungen (u. a. auch die Anmietung eines Fahrdienstes von einem Busunternehmen) zu.

Kraftfahrzeuge (Personen- und Kombinationskraftwagen), welche nicht bereits gemäß Verordnung des Bundesministers für Finanzen zum Vorsteuerabzug zugelassen sind, sind gemäß § 12 Abs. 1 Z. 2 lit b) UStG zum **Vorsteuerabzug** zugelassen, wenn sie zu mindestens 80 Prozent dem Zweck der gewerblichen Personenbeförderung dienen. Für Elektrofahrzeuge steht der Vorsteuerabzug bis zu Bruttoanschaffungskosten in Höhe von 40.000 Euro zu 100 Prozent zu, darüber hinaus wird bis zu Bruttoanschaffungskosten in Höhe von 80.000 Euro der Vorsteuerabzug eingeschlossen.

Zu beachten ist weiters, dass gemäß § 1 Abs. 3 Z. 3 NÖ GVVBG zu kontrollieren ist, ob aufgrund der wirtschaftlichen Unternehmung der Gemeinde das NÖ Vertragsbedienstetengesetz

für die in diesem Bereich angestellten Personen zur Anwendung kommen kann.

Sofern es in der Gemeinde bereits einen Kindergartentransport mit eigenem Fahrzeug gibt, sollte überprüft werden, ob Leerstandszeiten des Fahrzeuges für den Fahrdienst verwendet werden können. Die Nutzung des dem Kindergarten zugeordneten Fahrzeuges durch den Fahrdienst kann mittels interner Verrechnung (Innenumsatz) an den Fahrdienst verrechnet werden. Dabei ist zu beachten, dass sowohl der Kindergarten als auch der Fahrdienst als BgA iSd § 2 Abs. 3 UStG anzusehen sind. Die Verrechnung erfolgt somit von einem unternehmerischen Bereich zu einem anderen unternehmerischen Bereich, und hat ohne Umsatzsteuer zu erfolgen.

B - GEMEINDE ÜBERLÄSST GEMEINDEFahrZEUG FÜR FAHRDIENST

Betreibt die Gemeinde den Fahrdienst nicht selbst, überlässt jedoch ein geeignetes Fahrzeug an den Betreiber (in der Regel ein Verein), ist zunächst abzuklären, ob diese Tätigkeit eine unternehmerische Tätigkeit darstellt, um einen allfälligen Vorsteuerabzug (siehe oben) aus der Überlassung geltend machen zu können.

Die umsatzsteuerliche Behandlung der Fahrzeugüberlassung wird davon abhängen, ob das Fahrzeug entgeltlich oder unentgeltlich überlassen wird:

Wird das Fahrzeug unentgeltlich an den Betreiber des Fahrdienstes überlassen, so steht bereits aufgrund der unentgeltlichen Überlassung kein Vorsteuerabzug zu. Sofern der Betreiber des Fahrdienstes für die laufende Nutzung des Fahrzeuges ein festgelegtes Entgelt bezahlt, sind für die Einstufung als unternehmerische Tätigkeit inkl. eines allfälligen Vorsteuerabzuges wiederum die Voraussetzungen des § 2 Abs. 1 KStG zu erfüllen, da die Fahrzeugüberlassung nicht automatisch unter die Regelung hinsichtlich Vermietung und Verpachtung durch Körperschaften öffentlichen Rechts iSd § 2 Abs. 3 UStG umfasst ist. Diese Regelung umfasst lediglich Grundstücke und allenfalls darauf befindliche Gebäude. Somit müssen für die Gewerblichkeit der entgeltlichen Überlassung von Fahrzeugen zusätzliche Leistungen vorhanden sein. ■■■

“Überlässt die Gemeinde ein Fahrzeug an einen Betreiber, ist abzuklären, ob diese Tätigkeit eine unternehmerische Tätigkeit darstellt, um **einen allfälligen Vorsteuerabzug geltend machen zu können.**”



MAG. URSULA STINGL-LÖSCH
GESCHÄFTSFÜHRERIN DER
NÖ GEMEINDEBERATUNG

PROJEKT

DAS ZAUBERWORT HEISST „MULTIMODAL“

Die Nutzung verschiedener Verkehrs- oder Transportmittel in einem bestimmten Zeitraum – so einfach kann der Begriff „Multimodalität“ heruntergebrochen werden. In Wirklichkeit ist dieser Vorgang – vor allem in der Peripherie – ein kost- und zeitaufwändiger mit vielen Hindernissen. Ein Blick nach Tulln zeigt, wie's gehen kann. **VON BERNHARD STEINBÖCK**

Mit dem Leihauto zum Baumarkt, mit der Bahn zur Arbeit oder mit dem Fahrrad zum Sport – für jeden Anlass gibt es das passende Verkehrsmittel. Wer in seinem Alltag davon verschiedene benutzt, ist multimodal unterwegs. Vor allem junge Menschen nutzen das für den jeweiligen Zweck am besten geeignete Verkehrsmittel. Mobiles Internet ermöglicht den Zugang zu Informations- und Mobilitätsdiensten und wertet die Reisezeit besonders im Öffentlichen Verkehr auf. In dieser Schwerpunktausgabe der NÖ Gemeinde sind einige Konzepte für den Zug- und Straßenverkehr vorgestellt – nun gilt es aber auch, diese bestmöglich miteinander zu verbinden.

LISA.TULLN ALS MULTIMODALE LÖSUNG

Per App das elektrische „LISA.Shuttle“ zum Bahnhof Tullnerfeld buchen, mit dem E-Carsharing-Auto eine individuelle Einkaufsfahrt erledigen oder mit dem „Nextbike“ gemütlich die letzte Meile von einer der fünf Mobilitätsstationen nach Hause radeln. Damit das ab 2023 Realität wird, arbeiten die Projektpartner und Experten hart an der Umsetzung von „LISA.Tulln“, einem Pilotprojekt des Landes Niederösterreich und der Stadt Tulln. Ein zentraler Baustein bei „LISA.Tulln“ ist die Errichtung der fünf Mobilitätsstationen, die an wichtigen Verkehrsknotenpunkten der Stadtgemeinde installiert werden sollen. Diese werden ein zentraler Verknüpfungspunkt verschiedener Verkehrsmittel und Mobilitätsservices sein. „So werden neben dem E-Carsharing, dem Leihfahrrad-Angebot und Radabstellanlagen auch das neue On-Demand-Shuttle vertreten sein. Diese rein elektrisch betriebenen Anruf-Sammel-Taxis können bis zu 30 Minuten vor der Fahrt per App oder telefonisch gebucht werden und bringen die Fahrgäste zu und von einem der rund 50 Sammelpunkte in Tulln bzw. auch an den Bahnhof Tullnerfeld. Und das alles zum üblichen VOR-Tarif, so entstehen beispielsweise



Die Landesrätin Ludwig Schleritzko und Jochen Danningger präsentieren gemeinsam mit Bürgermeister Peter Eisenschenk das Projekt „LISA.Tulln“.

für Klimaticket-Besitzerinnen und Besitzer keine zusätzlichen Kosten“, hält Landesrätin Ludwig Schleritzko fest.

ATTRAKTIVES MOBILITÄTSANGEBOT DANK OPTIMALER VERKNÜPFUNG

Mit ‚LISA.Tulln‘ soll Tulln eine innovative Ergänzung zum öffentlichen Verkehrsangebot im kommenden Jahr erhalten. Das Angebot optimiert dabei auch die Verbindung der „letzten Meile“ – unter anderem vom Bahnhof Tullnerfeld – und ermöglicht gleichzeitig ein bequemes und flexibles Verkehrserlebnis. Tür zu Tür Erreichbarkeiten innerhalb von 30 Minuten von Wien, 25 Minuten von St. Pölten oder 60 Minuten von Linz ins Haus der Digitalisierung oder anderen Points of Interest in Tulln eröffnen neue Möglichkeiten für Besucherinnen und Besucher.

„Mit der Einführung von ‚LISA.Tulln‘ startet in der Stadt ab 2023 ein attraktives Mobilitätsangebot dank Verknüpfung von Linienverkehr, On-Demand-Shuttle, Sharing-Angeboten, aktiver Mobilität, moderner Infrastruktur und Digitalisierung“, stellt Tullns Bürgermeister Peter Eisenschenk abschließend fest. ■■■

“ Ein zentraler Baustein bei „LISA.Tulln“ ist die Errichtung der fünf Mobilitätsstationen, die an wichtigen Verkehrsknotenpunkten der Stadtgemeinde installiert werden sollen.



SCHÜLERTRANSPORTE

DER WEG ZUR SCHULE IST KOSTSPIELIG

Beförderungsunternehmen hoffen, dass die tatsächlichen Kosten durch die gestiegenen Preise abgedeckt werden.

Drei Jahre ist es her, dass der Gemeindebund die Bundesregierung in einem dringenden Appell aufgerufen hat, dem Gelegenheitsverkehr für Schülertransporte unter die Arme zu greifen. 2020 kam dann das Geld – Vergütungen für Schülerfreifahrten wurden um 3,7 Prozent erhöht. 2021 wurde das Budget für Schülertransporte im Gelegenheitsverkehr vor allem mit PKW und Kleinbussen um zusätzliche 4,4 Mio. Euro ausgeweitet. Auch der Aufruf durch den Österreichischen Gemeindebund, eine ordentliche Finanzierung sicherzustellen, war damals dringend nötig und hat die chronische Unterfinanzierung gestoppt“, erinnert Norbert Brunner, Obmann der Fachgruppe der Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmen der WKNÖ, an die damaligen Bemühungen.

Die Schülerbeförderung in NÖ erfolgt im Wesentlichen einerseits durch zwölf Kraftfahrlinienunternehmen im Rahmen der Verbundlinien als Partner des Verkehrsverbunds Ostregion (VOR) sowie andererseits im Schülergelegenheitsverkehr. Hier sowie bei der Beförderung von Kindergartenkindern sind knapp 100 Personenbeförderungsunternehmen mit Kleinbussen bis zu neun Sitzplätzen in enger Abstimmung mit den Gemeinden, den Schulen und Kindergärten tätig. So kann eine sichere und an den Bedürfnissen der Kinder orientierte Beförderung gewährleistet und Wartezeiten weitgehend vermieden werden. Finanziert wird die Schülerbeförderung aus dem Familienlastenausgleichsfonds, der von Familien- und Finanzministerium verwaltet wird. Die Höhe der Abgeltung wird jähr-

lich angepasst. Die Finanzierung der Beförderung von Kindergartenkindern ist Aufgabe der Gemeinden, die sich an den Tarifabellen der Schülerbeförderung orientieren. Deckt die Abgeltung aus dem Familienlastenfond die Kosten nicht vollständig ab, ist diese Dienstleistung in Gefahr. „Gerade im Frühjahr 2022 war die massive Treibstoffpreiserhöhung eine große Herausforderung für die Beförderungsunternehmen, da eine kurzfristige Tarifierpassung nicht zustande kam. Hoffentlich wird die Tarifierpassung für das Schuljahr 2022/23 die Mehrkosten ausreichend berücksichtigen“, hofft Brunner auf einen Kostenersatz, der sich wahrscheinlich um die zehn Prozent bewegen wird. Dieser wird auch nötig sein, will man die gestiegenen Lohn-, Treibstoff- und Werkstattkosten in Zukunft stemmen. ■■■

HYGIENE

ÖKLO FÜR IHRE GEMEINDE: NATUR KANN MEHR ALS PLASTIK

Für Gemeinden gibt es zur Zeit die Aktion 1 + 1 gratis.

Suchen Sie für Ihre Gemeinde ein mobiles Klo ohne Chemie, ohne Geruchsbelästigung und ohne Graulichkeitsfaktor? Dann sind Sie bei öKlo goldrichtig. Die hübschen Trockentoiletten Made in Austria sind anschlussfrei überall platzierbar und passen in jedes Ortsbild.

Mit den mobilen Toiletten von öKlo kann man kostbare Energie und Trinkwasser sparen. öKlos benötigen weder Wasser zum Spülen noch Strom. Durch Solarpaneele am Dach wird CO₂-neutrale Energie für die Beleuchtung erzeugt. Bei Schlechtwetter springen Batterien ein. öKlos sind stabil, nachhaltig sowie wetterfest und bieten nicht nur Erleichterung, sondern auch Komfort ganz ohne Plastik. Für Gemeinden gibt es zur Zeit die



Aktion 1 + 1 gratis. Wenn Sie erstmals eine Toilette mieten, erhalten Sie ein zweites öKlo für einen Monat gratis dazu - gültig bis Ende Februar. Gerne sind wir für Sie telefonisch oder online (www.oeklo.at) für alle wichtigen Informationen erreichbar. ■■■

Die mobilen Toiletten von öKlo passen in jedes Ortsbild.

Rufen Sie uns jetzt an und sichern Sie sich Ihr Gratis-öKlo!

☎ 0800 400 00 22

TRENDFAHRZEUGE

WO DARF MAN MIT DEM SCOOTER FAHREN?

Während man mit einem muskelkraftbetriebenen Kleinroller auch auf dem Gehsteig fahren darf, ist das mit einem Elektro-Scooter nicht erlaubt. Die Regeln für Kleinfahrzeuge und Trendsportgeräte.

Für die in den letzten Jahren modern gewordenen Kleinfahrzeuge gelten unterschiedliche Verhaltensregeln:

- Kleintretroller (Micro-Scooter) und Hoverboards gelten nicht als Fahrzeuge;
- Tretroller (mit größeren Reifen), Elektro-Roller und Segways gelten als Fahrräder und
- Boards (Kickboards, Skateboards, Snakeboards) sind Spielzeuge!

WAS IST EIN MICRO-SCOOTER?

Micro-Scooter sind zweirädrige Kleinfahrzeuge mit einem bodennahen Trittbrett, die mit Muskelkraft betrieben werden. Sie werden rechtlich als fahrzeugähnliche Kinderspielzeuge beziehungsweise als „Nicht-für-die-Fahrbahn-geeignete-Kleinfahrzeuge“ eingestuft. Daher:

- Mit Micro-Scootern darf man auf Straßen nicht fahren.
- Auch Radwege dürfen nicht befahren werden.
- Gehsteige und Fußgängerzonen dürfen befahren werden, wenn Fußgänger nicht behindert werden.
- Seit 2019 dürfen Kinder ab acht Jahren ohne Beaufsichtigung unterwegs sein, wenn es sich um Geräte handelt, die ausschließlich durch Muskelkraft betrieben werden.
- Bei jüngeren Kindern muss eine Begleitperson von zumindest 16 Jahren dabei sein.
- In Spiel- und Wohnstraßen, die für den gesamten Fahrzeugverkehr gesperrt sind, ist Kindern die Benutzung ohne Begleitung erlaubt.

TRITTROLLER IST EIN FAHRRAD

Hat ein Scooter größere, z. B. luftgefüllte, Räder, ist er ein Tritt- oder Tretroller und gilt als Fahrrad. Daher ist er nach den für Fahrräder geltenden Regeln auszustatten und zu benutzen.

ELEKTRO-ROLLER BZW. E-SCOOTER

Elektro-Roller oder E-Scooter haben eine Bauartgeschwindigkeit bis 25 km/h und eine Leistung von maximal 600 Watt. Es gelten die Regeln, die auch für das Nutzen von Fahrrädern gelten:

- Verkehrsregeln und Tempolimits müssen eingehalten werden.
- Das Fahren auf Gehsteigen, Gehwegen und Schutzwegen ist verboten.
- In Wohnstraßen und Begegnungszonen ist das E-Scooter-Fahren in an den Fußverkehr angepasster Geschwindigkeit erlaubt.
- In Fußgängerzonen ist das Fahren mit E-Scootern verboten. Ausnahme: Ist das Radfahren erlaubt, darf auch mit dem E-Scooter in angepasster Geschwindigkeit gefahren werden.
- E-Scooter müssen wie Fahrräder mit Bremsen, Scheinwerfer nach vorne und rotem Rücklicht sowie Reflektoren beziehungsweise Rückstrahlern ausgestattet sein.
- Kinder unter zwölf Jahren, die keinen Radfahrausweis haben, dürfen im öffentlichen Verkehr, außer in Wohnstraßen, nur in Begleitung einer Person unterwegs sein, die mindestens 16 Jahre alt ist.
- Für Kinder unter zwölf Jahren gilt eine Helmpflicht.
- Das Telefonieren ist während des Fahrens verboten.

SKATEBOARDS

Kick-, Snake-, Skateboards gelten als Spielzeug und dürfen grundsätzlich auf dem Gehsteig, in Fußgängerzonen sowie auf Wohn- und Spielstraßen verwendet werden. Es dürfen weder Fußgänger noch der Verkehr auf der Fahrbahn gefährdet oder übermäßig behindert werden. Bei kombinierten Geh- und Radwegen darf nur der Teil benützt werden, der für Fußgänger gedacht ist. ■■■

Micro-Scooter gelten als Kinderspielzeuge. Das Befahren einer Fahrbahn ist damit verboten.



© anushkararonto - stock.adobe.com



© opalla - stock.adobe.com

E-Scootern dürfen zwar auf der Straße, nicht aber auf Gehsteigen benutzt werden.

ÜBERBLICK

NEUERUNGEN FÜR DEN RAD- UND FUSSVERKEHR

Am 1. Oktober trat die 33. StVO-Novelle in Kraft. Die wesentlichen Punkte.

- Einführung eines **fixen Überholabstands beim Überholen von Radfahrenden** und E-Scooterfahrenden (1,5 Meter innerorts und 2 Meter außerorts).
- **Nebeneinanderfahren von Radfahrerinnen und Radfahrern** wird in 30-km/h-Bereichen und neben Kindern unter zwölf Jahren erlaubt.
- **Rechtsabbiegen bei Rot kann für Radfahrer** an geeigneten Kreuzungen gestattet werden. Angezeigt wird dies durch eine Zusatztafel mit Grünpfeil für Radfahrende.
- Das **Vorbeifahren an einem Bus oder einer Straßenbahn in einer Haltestelle** ist an der Seite, auf der Fahrgäste ein- und aussteigen, in Zukunft verboten, wenn die Türen offen sind oder sich Fahrgäste dem Fahrzeug nähern.
- **Einführung einer „Schulstraße“**, die in der Umgebung von Schulen eingerichtet werden kann und in der nahezu jeder Kfz-Verkehr verboten ist.
- Neugestaltung der **Verhaltensvorschriften für Zufußgehende beim Queren der Fahrbahn**.
- **Schrittgeschwindigkeit für Lkw beim Rechtsabbiegen** im Ortsgebiet, wenn mit Radfahrenden und Zufußgehenden zu rechnen ist.
- **Verbot des Hineinragens von abgestellten Fahrzeugen** in Fuß- und Radverkehrsanlagen.
- **Neue Verkehrszeichen:** Sackgasse mit Durchgeh- und Durchfahrmöglichkeit für den Fuß- und Radverkehr, Kennzeichnung einer Schulstraße sowie eines Schutzweges und einer gemeinsamen Radfahrüberfahrt. ■■■



Die neuen Verkehrszeichen

UMWELT GEMEINDE
SERVICE



Energiespar-Tipps für Gemeinden

Die derzeitige Energiesituation stellt die niederösterreichischen Gemeinden vor große Herausforderungen. Unsere **Energiespartipps und Maßnahmenvorschläge** helfen Ihnen zielgerichtet vorzusorgen.

Alle Infos finden Sie auf:

umweltgemeinde.at/energiespartipps



© Orapun - Stock-Adobe.com

Eine Initiative der eNu.at

eNu

VP NIEDERÖSTERREICH

JETZT VORTRAG ZUM THEMA **SICHERHEIT BUCHEN**

Der Vortrag „sicher.daheim!“ wurde vom NÖ Gemeindebund zusammen mit dem NÖ Zivilschutzverband sowie Polizistinnen und Polizisten erarbeitet.

Die großen Krisen in Europa und der Welt machen auch vor uns in Niederösterreich nicht Halt. Und immer mehr Landsleute wollen wissen, wie sie sich auf die Herausforderungen, die diese Krisen mit sich bringen vorbereiten können. Ein wesentliches Thema, das die Bürgerinnen und Bürger beschäftigt, ist das Thema Sicherheit. Wie verhalte ich mich bei einem Blackout? Wie kann ich meinen Haushalt vor Einbrüchen schützen? Wie sieht ein gut bevorrateter Haushalt aus? All diesen Fragestellungen widmet sich der neue Vortrag „sicher.daheim!“, der vom NÖ Gemeindebund zusammen mit dem NÖ Zivilschutzverband sowie Polizistinnen und Polizisten erarbeitet wurde.

KEINE KOSTEN FÜR GEMEINDEN

Das Angebot richtet sich direkt an die Bürgerinnen und Bürger und ist für Gemeinden kostenlos. Durchgeführt werden die Veranstaltungen von Vortragenden der Akademie 2.1. Die Vortragenden werden vom NÖ Zivilschutzverband geschult und können nach den Vorträgen offen gebliebene Fragen der Landsleute beantworten. Mit Hilfe eines animierten Powerpoint-Filmes werden alle Szenarien vom Blackout, über Einbrüche und Radioaktivität bis hin zu Betrugsmaschinen wie dem Enkel- und Polizeitrick besprochen.

AKADEMIE 2.1 VERMITTELT VORTRAGENDE

Bei Interesse an einem „sicher.daheim!“-Vortrag in Ihrer Gemeinde, wenden Sie sich bitte an die Akademie 2.1. Sie vermittelt einen Vortragenden, mit dem man einen Termin vereinbaren kann. Dann muss man nur mehr einen geeigneten Saal, einen Beamer und Lautsprecher organisieren. Nach Möglichkeit sind auch Expertinnen und Experten des NÖ Zivilschutzverbandes und der Polizei vor Ort. Sollte dies nicht möglich sein, sind Videos von Experten vorhanden, die zu allen Sicherheitsthemen nützliche Tipps vermitteln. Nach dem Vortrag bleibt noch genug Zeit, um Fragen der Bürgerinnen und Bürger zu besprechen.



© LANGSTADL INGERVFNQ

NÖ Zivilschutzverband-Präsident Christoph Kainz, NÖ Gemeindebund-Präsident Johannes Pressl und Großweikersdorfs Bürgermeister Alois Zetsch präsentierten die neue Vortragsreihe „sicher.daheim!“.

WERBEMATERIALIEN

Zur Bewerbung des „sicher.daheim!“-Vortrages stellt die Volkspartei Niederösterreich Grafikvorlagen für Flyer, Inserate, Schaukastenplakate und A-Ständer-Plakate im Webshop (webshop.vpnoe.at) zur Verfügung. Plakate können kostenlos bestellt werden, für Inserate und Flyer lässt sich ganz einfach eine Druckvorlage zum Selberdrucken herunterladen. Nach dem Vortrag erhalten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer eine Info-Broschüre, in der die Inhalte des Vortrages noch einmal zusammengefasst sind. ■■■

🗨 Bei Interesse an einem „sicher.daheim!“-Vortrag in Ihrer Gemeinde, **wenden Sie sich bitte an die Akademie 2.1.**

Terminbuchungen und Fragen zu den „sicher.daheim!“-Vorträgen

👤 Akademie 2.1
☎ 02742/9020-1680
@ office@akademie21.at

■ LANDTAG

NIEDERÖSTERREICH IST KINDERÖSTERREICH UND FAMILIENÖSTERREICH

Ein großer Schwerpunkt in der Herbstarbeit des Landtagsklubs der Volkspartei Niederösterreich ist die Kinderbetreuung. Mit der „blau-gelben Betreuungsoffensive“ sind auch Novellierungen des NÖ Kindergartengesetzes und des NÖ Kinderbetreuungsgesetzes notwendig. Die Beschlussfassung im Landtag wird im November erfolgen.

Mit der blau-gelben Betreuungsoffensive beantwortet das Land Niederösterreich eine der zentralen Fragen der Zukunft. Aus diesem Anlass beantragte der Landtagsklub der Volkspartei Niederösterreich in der Landtagssitzung am 22. September eine aktuelle Stunde mit dem Titel „Niederösterreich ist Kinderösterreich und Familienösterreich – blau-gelbe Betreuungsoffensive“. „Unsere Landeshauptfrau Johanna Mikl-Leitner hat mit einer zukunftsfiten und modernen Kinderbetreuung ein neues Kapitel für unsere Familien aufgeschlagen“, so VP-Klubobmann Klaus Schneeberger.

WAHLFREIHEIT FÜR DIE FAMILIEN IN NIEDERÖSTERREICH

Die Schließung der „Karenzlücke“ zwischen 2 und 2,5 Jahren, die kostenlose Vormittagsbetreuung oder die Reduzierung der Schließtage sind wichtige Maßnahmen für die Vereinbarkeit von Familie und Beruf. Gleiches gilt für ein flächendeckendes und günstigeres Betreuungsangebot am Nachmittag in Wohnortnähe. Die Kosten dafür sollen in Zukunft maximal 180 Euro pro Kind und Monat betragen.

„Für uns als Volkspartei Niederösterreich hat die Wahlfreiheit oberste Priorität. Unsere Familien wissen am besten, was für ihre Kinder das Richtige ist. Die Aufgabe des Landes Niederösterreich ist es, gemeinsam mit den Gemeinden ein Angebot zu schaffen und gleichzeitig die Familien finanziell zu entlasten. Insgesamt fließen bis 2027 750 Millionen Euro in den Ausbau der Kinderbetreuung“, erläutert Schneeberger. Durch die Verkleinerung



Die Schließung der „Karenzlücke“ zwischen 2 und 2,5 Jahren, die kostenlose Vormittagsbetreuung oder die Reduzierung der Schließtage sind wichtige Maßnahmen für die Vereinbarkeit von Familie und Beruf.

der Gruppen wird zudem die individuelle Betreuung verbessert und die Qualität der Betreuung noch weiter angehoben.

NÖ KINDERBETREUUNGSGESETZ WIRD IM NOVEMBER IM NÖ LANDTAG BESCHLOSSEN

Die Beschlussfassung der blau-gelben Betreuungsoffensive erfordert die Novellierung des NÖ Kindergartengesetzes und des NÖ Kinderbetreuungsgesetzes. Die Beschlussfassung ist für die Landtagssitzung am 17. November vorgesehen. „Die Zeiten ändern sich, aber unser Grundsatz bleibt gleich: Die Anliegen der Menschen sind unsere Aufgaben. Deshalb sind wir die Niederösterreich-Partei“, so Schneeberger. ■■■

HEIMHILFE

UNTERSTÜTZUNG IM ALLTAG, ENTLASTUNG FÜR DIE FAMILIE



Wenn Menschen Anforderungen des Alltags nicht mehr alleine bewältigen können, haben sie trotzdem die Möglichkeit, in ihrer gewohnten Umgebung zu bleiben.



HILFSWERK

RUNDUM GUT BETREUT

Wer qualitative Pflege und Betreuung für sich selbst oder seine Angehörigen sucht, findet professionelle Unterstützung beim Hilfswerk Niederösterreich.

Derzeit werden 16.000 Kundinnen und Kunden von 2.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern alleine im Bereich Hilfe und Pflege daheim betreut. Die Palette an Dienstleistungen ist dabei breit und wird individuell auf die persönliche Lebenssituation abgestimmt – von Beratung und Begleitung über die Heimhilfe bis hin zur professionellen Hauskrankenpflege. Das Ausmaß der Betreuung wird dabei ganz nach den individuellen Bedürfnissen festgelegt – von einmal im Monat, über mehrmals pro Woche bis zu mehrmals täglich.

Alle Angebote und Standorte

www.noehilfswerk.at

Mit dem Lebensalter steigt auch der Pflege- und Betreuungsbedarf. Eine echte Unterstützung im Alltag ist hier die Heimhilfe des Hilfswerks Niederösterreich.

Frau Frieda ist mit ihren 81 Jahren noch recht rüstig. Sie arbeitet gerne im Garten und am Sonntag kocht sie auch manchmal Schweinebraten für die Kinder und Enkelkinder. Doch manche alltägliche Dinge sind schon recht beschwerlich geworden. Einkäufe, der Gang zur Apotheke und auch die Haushaltsführung strengen die Seniorin enorm an. Seit eine Hilfswerk-Heimhelferin zwei Mal pro Woche ins Haus kommt, geht alles viel leichter. So wird nicht nur Frau Frieda unterstützt, sondern auch ihre berufstätige Tochter entlastet, die ihre Mutter in guten Händen weiß. Wenn Menschen Anforderungen des Alltags nicht mehr alleine bewältigen können, haben sie trotzdem die Möglichkeit, in ihrer

gewohnten Umgebung zu bleiben. Qualifizierte Heimhelfer/innen des Hilfswerk Niederösterreich unterstützen bei Aktivitäten des täglichen Lebens: bei der Haushaltsführung, bei der Körperpflege, beim Kochen, bei Einkäufen, Arztbesuchen und vielem mehr.

KEINE ANGST VOR DEN KOSTEN

Die Tarife sind sozial gestaffelt und orientieren sich am Familieneinkommen. Unter gewissen Voraussetzungen sind Förderungen durch das Land Niederösterreich möglich, dabei reduziert sich der Kostenbeitrag pro Stunde. Das Hilfswerk unterstützt bei den organisatorischen Angelegenheiten rund um die Antragstellung. ■■■

■ VERGABE

DER ABSCHLUSS DES VERGABEVERFAHRENS

Ein Vergabeverfahren endet mit Zustandekommen des Leistungsvertrages („Zuschlag“) oder mit Widerruf.

Soll ein Vergabeverfahren mit Zuschlag enden, sind die Gründe für die Zuschlagsentscheidung und die Wahl des Angebotes für den Zuschlag zu dokumentieren. Der Auftraggeber hat den im Vergabeverfahren verbliebenen Bieter mitzuteilen, welchem Bieter der Zuschlag erteilt werden soll. In dieser Mitteilung sind den verbliebenen Bieter das Ende der Stillhaltefrist, die Gründe für die Ablehnung ihres Angebotes, der Gesamtpreis sowie die Merkmale und Vorteile des erfolgreichen Angebotes bekannt zu geben. Nur wenn diese Informationen öffentlichen Interessen, Geschäftsinteressen oder dem freien und lauterem Wettbewerb widersprechen oder schaden würden, kann eine Mitteilung dieser Informationen unterbleiben.

ABWARTEN DER STILLHALTEFRIST

Der Auftraggeber darf den Zuschlag – bei sonstiger absoluter Nichtigkeit des Vertrages – nicht vor Ablauf einer 10- bzw. 15-tägigen Stillhaltefrist erteilen. Die Stillhaltefrist wird mit Übermittlung / elektronischer Bereitstellung der Zuschlagsentscheidung ausgelöst.

Für die Nichtigkeit des Vertrages ist keine gesonderte gerichtliche Entscheidung erforderlich – ein innerhalb der Stillhaltefrist erteilter

Zuschlag lässt daher den Leistungsvertrag nicht wirksam zustande kommen. Die Mitteilung der Zuschlagsentscheidung kann von den unterlegenen Bieter binnen zehn Tagen ab Übermittlung / Bereitstellung durch Einbringung eines Nachprüfungsantrages gerichtlich angefochten werden.

ZUSCHLAGSERTEILUNG

Nach Ablauf der Stillhaltefrist und schriftlicher Verständigung des erfolgreichen Bieter über die Annahme seines Angebotes („Zuschlagserteilung“) kommt der Leistungsvertrag zwischen Auftraggeber und Bieter bzw. Auftragnehmer wirksam zustande.

Ausblick: Der nächste Rechtstipp widmet sich den beim Abschluss des Vergabeverfahrens zu beachtenden Bekanntgabepflichten! ■■■

👉 Der Auftraggeber darf den Zuschlag – bei sonstiger absoluter Nichtigkeit des Vertrages – **nicht vor Ablauf einer 10- bzw. 15-tägigen Stillhaltefrist erteilen.**



Schramm Öhler Rechtsanwälte

📍 Herrngasse 3-5, 3100 St. Pölten

☎ 02742/222 95

@ kanzlei@schramm-oehler.at



schramm-oehler.at

Schramm Öhler Rechtsanwälte
3100 St. Pölten, Herrngasse 3-5

SCHRAMM ÖHLER
RECHTSANWÄLTE

Ihre Projekte. In sicherer Hand.

ökologisch.

wirtschaftlich.

handeln.

Die Partner für kommunale Entscheidungsträger in Niederösterreich

■ DAS NÖ GEMEINDE PORTRÄT



BESTENS VORBEREITETE NEUE AMTSLEITERIN

Zu geringe Frauenquote? Zu wenig Frauen in Leitungspositionen? Mag dort und da der Fall sein, nicht so in Sulz im Weinviertel. Mit Angela Baumgartner, gleichzeitig Nationalratsabgeordnete, steht dort eine erfolgreiche Bürgermeisterin im Einsatz. Weiblich sind ebenso ihre Vizebürgermeisterin und die bisherige Amtsleiterin. Um deren designierte Nachfolgerin Melinda Oesterreicher geht es hier – auch als Beispiel dafür, welche Qualifikationen es heute für einen kommunalen Leitungsjob braucht.

BEGINN IM UMWELTSCHUTZVERBAND

Melinda Oesterreichers bisheriger Berufsweg ist trotz seiner Kürze überaus vielfältig. Am 25. Jänner 1991 geboren, trat sie nach Besuch des BORG Mistelbach in den Dienst des Gemeindeverbandes für Umweltschutz ein, der für 42 von 44 Gemeinden des Bezirkes zuständig ist. Dort gab es die ersten Kontakte mit Gemeinden. Themen wie umweltgerechte Abfallwirtschaft, Entsorgung und damit auch kommunale Verwaltungsfragen standen am täglichen Arbeitsprogramm.

IN POLITIK UND VERWALTUNG ERFOLGREICH

In Sulz suchte Angela Baumgartner (die heute eine Dreiviertel-VP-Mehrheit hält)

ein starkes weibliches Team – ein Fall für Melinda Oesterreicher. Sie zog 2015 in den Gemeinderat ein und bewarb sich auch erfolgreich um einen Posten im Gemeindedienst. Eine Doppelaufbahn war die Folge: gemeindepolitisch (seit 2020 Geschäftsführende Gemeinderätin) und gemeindeamtlich. Dafür hat sie auch entsprechende Schulungen absolviert, rechtliche an der Donau-Uni, gemeindetechnische an der Kommunalakademie.

DIGITALISIERUNG IM DIENST DER BÜRGER

Oesterreichers Aufgabenbereich ist auf beiden Gebieten vielfältig. Dazu gehören amtliche Bauangelegenheiten aller Stufen, Bauamt, Gebühren, Kanal, Infrastruktur u. v. m.

„Derzeit steht Verwaltungsvereinfachung und damit Digitalisierung im Vordergrund, eine Erneuerung der Arbeitsprozesse mit dem Ziel, für die Bürgerinnen und Bürger alle Amtswege so einfach und übersichtlich wie möglich zu machen“, fasst Melinda Oesterreicher ihr wichtigstes Arbeitsziel als Amtsleiterin zusammen. Als engste Mitarbeiterin der im Parlament agierenden Bürgermeisterin bekommt sie auch einiges von der hohen Politik mit. Selbstverständlich ist auch Sulz von den

STECKBRIEF

NAME ■ MELINDA
OESTERREICHER
BERUF ■ AMTSLEITERIN
ORT ■ SULZ IM WEINVIERTEL

“ ALS ENGSTE MITARBEITERIN DER IM PARLAMENT AGIERENDEN BÜRGERMEISTERIN BEKOMMT SIE AUCH EINIGES VON DER HOHEN POLITIK MIT.



derzeit aktuellen brennenden Themen betroffen – von der Pandemie bis zur Teuerung, von Energiefragen bis zur Kinderbetreuung, wo Sulz einen speziellen Weg geht (vgl. dazu NÖ Gemeinde 9/2022). Mit Teamarbeit, neuen Ideen und Bürgernähe werden die Menschen unterstützt.

MIKROBIOLOGIE UND GEMEINDEDIENST

Die künftige Amtsleiterin ist verheiratet und eine begeisterte Hobbyjägerin. Ihr Gatte ist Mikrobiologe und befasst sich mit Lebewesen, die mit bloßem Auge nicht erkennbar sind. Ganz im Gegenteil zu den Problemen seiner Frau, die in den Gemeinden für jedermann sichtbar sind.



PROF. DR. FRANZ OSWALD

EHEM. CHEFREDAKTEUR DER NÖ LANDESREGIERUNG, JETZT FREIER JOURNALIST



GEMMAS AN!

HEUTE SCHON ETWAS BEWEGT - VOR ALLEM SICH SELBST?

Täglich mindestens 30 Minuten Bewegung halten gesund, fit und minimieren das Risiko für viele Krankheiten. Mehr Bewegung geht immer und überall. Egal ob im Büro oder daheim. Und Gehen, Laufen oder Wandern geht auf über **300 „Tut gut!“-Wander- und Schrittwegen** in ganz Niederösterreich besonders gut.

„Tut gut!“ hat alles, was uns guttut: **Bewegungsrezepte, Tipps, Infomaterial und Gewinnspiele.**



gesund.leben.tut.gut



www.noetutgut.at/bewegung

NACHRUF

TRAUER UM OTTO BERNAU

Der frühere Landespartei sekretär verstarb im 97. Lebensjahr. VON FRANZ OSWALD

Der langjährige Landespartei sekretär und Parteimanager der Volkspartei NÖ, Otto Bernau, verstarb am 26. August 2022 im 97. Lebensjahr. Der Langenloiser Bernau, studierter Jurist, war zunächst in der Bundeswirtschaftskammer als Auslandsmessereferent, kurz auch in der Bundes-ÖVP tätig, von 1963-1987 leitete er das WIFI-Niederösterreich. Von 1966-1980 war er unter Landeshauptmann Andreas Maurer Landespartei sekretär der Volkspartei. 1969 zog Bernau in den Landtag ein und blieb hier bis 1988, zuletzt als Klubobmann. 1981 bis 1999 war er auch Präsident des Aufsichtsrates der HYP NOE. Bernau, ein glänzender Organisator und Redner, stand während all seiner



Otto Bernau 1926 - 2022

politischen Funktionen in enger Verbindung zu den Gemeinden, zu den Orts- und Bezirksorganisationen der Volkspartei. Das war eine der Voraussetzungen für den Erhalt der

absoluten Mehrheit der VP, die in drei Landtagswahlen mit LH Maurer an der Spitze verteidigt werden konnte. Bernau war ein Reformler, ein hervorragender Manager, Wirtschaftsfachmann und Wirtschaftsjurist, der viele seiner Ideen auch in die neue NÖ Landesverfassung 1978 einbrachte. Ebenso wirkte Bernau unter Landeshauptmann Siegfried Ludwig an der Umsetzung der Landeshauptstadt mit – auch am Zustandekommen des neuen Parteihauses in Form eines Schiffes. Seine Idee dabei: Das Schiff ist gelandet, die Hauptstadt Realität. So war Otto Bernau jedenfalls eine der prägenden Figuren der Volkspartei NÖ und hat bis heute Spuren hinterlassen. ■■■

VERANSTALTUNG

FINANZEXPERTEN INFORMIERTEN GEMEINDEVERTRETER

HYP NOE und Kommunalakademie NÖ boten mehr als 100 Gästen ein umfangreiches Programm.

Die HYP NOE und die Kommunalakademie NÖ gestalteten einen Vormittag für Bürgermeister, Amtsleiter und politische Entscheidungsträger. Geboten wurden Fachvorträge zu aktuellen Trends und Expertenwissen. Die Vorträge behandelten unter anderem die Themen „Steuerung kommunaler Finanzgeschäfte im aktuellen Finanzmarktumfeld“, „EU Green Deal und seine Auswirkungen auf ein nachhaltiges Finanzmanagement in den Gemeinden“, „Förderungen als Teil des kommunalen Fördermanagements“ und „Erneuerbare Energiegemeinschaften – steuerliche Aspekte für Gemeinden“.

Neben Bank- und Steuerexpertinnen und -experten informierte Finanzlandesrat Ludwig Schleritzko die mehr als 100 anwesenden Gäste über die aktuellen Entwicklungen im Land Niederösterreich. „Ein Krieg unweit unserer Landesgrenze entfernt, Energiekosten,

Michael Gruber (HYP NOE), Harald Bachhofer (Kommunalakademie), Finanzlandesrat Ludwig Schleritzko, Vorstand Wolfgang Viehauser und Christian Koch (Leiter Öffentliche Finanzierungen HYP NOE).



die massiv in die Höhe geschneit sind und eine Inflationsrate, die aktuell den höchsten Wert seit knapp 50 Jahren bemisst, sind Themen, die uns alle beschäftigen und über die wir gerade als politische Verantwortungsträger

diskutieren müssen. Nur wenn wir die Hintergründe der aktuellen Situation verstehen, können wir Handlungen daraus ableiten – deshalb haben Veranstaltungen wie diese einen so hohen Stellenwert.“ ■■■

HOHE ZUFRIEDENHEIT MIT ÖFFENTLICHEN GRÜNRÄUMEN

Gemeinsam mit dem Institut für Strategieanalysen unter Leitung von Professor Peter Filzmaier bestätigt eine repräsentative Umfrage in Niederösterreich den Weg von „Natur im Garten“. 471 NÖ Gemeinden arbeiten aktuell nach den Kriterien von „Natur im Garten“ und pflegen ihre Grünräume ohne chemisch-synthetischen Dünger, Pflanzenschutz und Torf.

Landesrat Martin Eichtinger: „Zwei Drittel aller Befragten sind mit den öffentlichen Grünanlagen in ihren Gemeinden sehr zufrieden oder zufrieden. Ein ökologisch gepflegtes Ortsbild und deren gewissenhafte Pflege hat für unsere Landsleute Bedeutung. Das bedeutet eine Steigerung seit unserer letzten Umfrage vor sechs Jahren von 13 Prozent.“ Lediglich 4 Prozent der Befragten sind gar nicht zufrieden.

Auf einer Wunschliste der Befragten für den öffentlichen Grünraum stehen Parks und Grünanlagen an erster Stelle, gefolgt von Einzelbäumen und Baumgruppen. (Für mehr als 80 Prozent sehr wichtig oder wichtig).



Peter Filzmaier und Landesrat Martin Eichtinger präsentierten die Ergebnisse der Umfrage.

Erwünscht sind auch der Ausbau von begrünten Aufenthaltsbereichen und Begegnungszonen (76 Prozent), Schul- und Kindergarten-Gärten und Naturspielplätze. Straßenbegleitgrün wie Alleen und Staudenbeete sowie weitere Wasserflächen, Wasserläufe oder Brunnen (68 Prozent). ■■■

BUCHTIPP: VORLAGEN UND ARBEITSHILFEN FÜR GEMEINDEN

Die Loseblattsammlung „Vorlagen und Arbeitshilfen für Gemeinden“ bietet auf 1000 Seiten umfassende Unterstützung bei vielen Aufgabenbereichen einer Gemeinde. Ob Vertragsgestaltung, Bescheiderstel-

lung oder Reden für feierliche Anlässe: Mit 100 Mustervorlagen und Checklisten meistern Bürgermeister oder Amtsleiter alle Herausforderungen effizient und mit großer Zeitersparnis. Auch für abgabenrechtliche und verwaltungsrechtliche Agenden bietet das Handbuch durch zahlreiche Vorlagen Unterstützung. Das spart nicht nur Nerven, sondern minimiert auch das Haftungsrisiko.

Das Autorenteam besteht aus Expertinnen und Experten aus den unterschiedlichsten Bereichen und sorgt durch regelmäßige Überprüfung und Überarbeitung dafür, dass das Handbuch auch lange nach dem Kauf auf aktuellem Stand ist. ■■■

Vorlagen und Arbeitshilfen für Gemeinden, WEKA-Verlag, 239,80 Euro, Bestellnummer 1057580



IMPRESSUM

Herausgeber:

NÖ GEMEINDEBUND
(Kommunalpolitische Vereinigung - KPv)
3100 St. Pölten, Ferstlergasse 4
ZVR 959071656

Internet: www.noegemeindebund.at

Mit der Herausgabe beauftragt:

Landesgeschäftsführer Mag. Gerald Poyssl

Medieninhaber:

Österreichischer Kommunal-Verlag GmbH,
1010 Wien, Löwelstraße 6,
Tel.: 01/532 23 88-0

Chefredakteur:

Mag. Helmut Reindl,
E-Mail: helmut.reindl@kommunal.at

Mitarbeit: Bernhard Steinböck, MSc.

Prof. Dr. Franz Oswald

Grafik:

Österreichischer Kommunal-Verlag,
Thomas Max, E-Mail: thomas.max@kommunal.at

Anzeigenverkauf:

Tel.: 01/532 23 88-0

Martin Pichler,

E-Mail: martin.pichler@kommunal.at

Martin Mravlak,

E-Mail: martin.mravlak@kommunal.at

Oliver Vogel,

E-Mail: oliver.vogel@kommunal.at

Hersteller:

Leykam Druck, 7201 Neudörfel

Erscheinungsort:

2700 Wr. Neustadt

Auflage kontrolliert:

12.800 Exemplare.

Direktversand ohne Streuverlust

an folgende Zielgruppen in NÖ:

Mandatare und leitende Bedienstete in allen NÖ Gemeinden (Bürgermeister, Vizebürgermeister, Stadt- und Gemeinderäte, Ortsvorsteher und leitende Gemeindebedienstete). Alle NÖ Abgeordneten zum National- und Bundesrat sowie Landtag, alle Mitglieder der Landes- und Bundesregierung und alle Abteilungsleiter und deren Stellvertreter beim Amt der NÖ Landesregierung. Alle Bezirkshauptleute und deren Stellvertreter sowie alle Fachjuristen der Bezirkshauptmannschaften in NÖ. Alle Leiter und deren Stellvertreter der Gebietsbauämter in NÖ sowie alle Sachverständigen des Landes, der Bezirkshauptmannschaften und der Gebietsbauämter. Alle Bezirks- und Landesfunktionäre sowie leitenden Bedienstete der gesetzlichen Interessenvertretungen in NÖ (Wirtschafts-, Landwirtschafts- und Arbeiterkammer) sowie alle Abteilungsleiter von Landesgesellschaften. Alle Funktionäre und Geschäftsführer von in NÖ relevanten Verbänden, Organisationen und Institutionen. Namentlich gezeichnete Artikel geben die Meinung der jeweiligen Autoren wieder und liegen in deren alleiniger Verantwortung. Persönlich gezeichnete Berichte müssen sich daher nicht mit der Auffassung des Herausgebers oder des Medieninhabers decken.



**Ihre Landesbank für
ganz Österreich!**

KINDERGARTEN

**KINDERGARTEN.
VOLKSSCHULE.
LANDESBANK.
FEUERWEHRHAUS.
RATHAUS.**

Öffentliche Finanzierungen brauchen lange Erfahrung, hohe Kompetenz, Nähe und Zukunftsperspektive. Effektive und budget-schonende Lösungen zur Portfoliosteuerung und attraktive All-inclusive-Leasingmodelle. Nachhaltig und zukunftsorientiert – für Gemeinden in ganz Österreich.

Ihr Ansprechpartner:

Leiter Öffentliche Finanzierungen

Dr. Christian Koch: 05 90 910

christian.koch@hyponoe.at



HYPO NOE