



Österreichischer
Städtebund

ZENTRUM FÜR
VERWALTUNGS
FORSCHUNG

K
D
Z

PRESSEMITTEILUNG

Städte als Magneten für Leben und Arbeiten

**Österreichischer Städtebund und KDZ präsentieren
„Österreichs Städte in Zahlen 2017“**

Mehr als 5,5 Mio. Menschen nutzen Österreichs Städte als Lebens- und Arbeitsraum, das sind rund 70 Prozent der Gesamtbevölkerung. Generell wachsen Städte und Ballungsräume stark. Dieser Bevölkerungsanstieg in den Städten und Stadtregionen erfordert eine weitsichtige und nachhaltige Planung, wofür valide Daten unersetzlich sind.

Bereits seit 1950 wird „Österreichs Städte in Zahlen“ als Nachschlagewerk vom Österreichischen Städtebund herausgegeben. Die Daten stammen von der Statistik Austria sowie aus der Online-Erhebung unter den Bundesländern und Mitgliedsstädten des Österreichischen Städtebundes und wurden vom KDZ - Zentrum für Verwaltungsforschung aufbereitet.

[Wien, 04. Mai 2018]

„Erstmals ist es gelungen, Daten von den Bundesländern, die die Städte betreffen, zu verarbeiten. Jedoch gibt es noch einige Datenlücken die in Zukunft geschlossen werden müssen, wie etwa im Sozialbereich, Bildungsbereich hier in der Nachmittags- und Kinderbetreuung, im Kulturbereich, Öffentlichen Personennahverkehr, Freizeit und Umwelt“, so Projektleiter und Geschäftsführer des KDZ, Peter Biwald.

Die Städte wachsen stark

Im Zeitraum 2011 bis 2017 verzeichnen österreichische Städte ein Bevölkerungswachstum, das sich durchschnittlich mit 4,4 Prozent beziffern lässt. Eisenstadt (+9,4 Prozent), Linz (+6,9 Prozent), Graz (+8,5 Prozent), Innsbruck (+10,5 Prozent) und Wien (+8,9 Prozent), sind die Städte mit der kräftigsten Bevölkerungsentwicklung. Hingegen entwickelten sich Klagenfurt (+5,6 Prozent), Salzburg (+4,9 Prozent) und Bregenz (hier als Bezirk: + 4,9 Prozent) leicht über dem österreichischen Durchschnitt. Die Prognose 2017 bis 2030 lässt einen gesamtösterreichischen Bevölkerungszuwachs in den Städten von 5,0 Prozent erwarten. Besonders einschneidend werden die Städte Graz (+14,1 Prozent), Innsbruck (+14,4 Prozent) und Wien (+11,2 Prozent) wachsen, hingegen wird sich die Dynamik in Eisenstadt (+8,4 Prozent), St. Pölten (+2,7 Prozent) und Salzburg (+2,8 Prozent) abschwächen.

Herausforderung Infrastruktur

Dieses starke Bevölkerungswachstum benötigt auch eine ausreichende und nachhaltige Infrastruktur: Leistungen der Daseinsvorsorge wie Wasserversorgung und Wasserentsorgung, Kinderbetreuung und Schulplätze, Mobilität in der gesamten Region mit entsprechenden Verkehrsnetzen, Öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) aber auch Freizeit- und Kultureinrichtungen, müssen in ausreichendem Maß vorhanden sein. Durch die steigende Mobilität der Wohnbevölkerung kommt es zudem zu starken Verflechtungen zwischen den Städten und ihren Umlandgemeinden. Eine stärkere Abstimmung zwischen den Städten und Gemeinden, aber auch von Regionen und Bundesland ist daher wichtiger als je zuvor.

KDZ · Zentrum für Verwaltungsforschung

Guglgasse 13 · A-1110 Wien · T: +43 1 892 34 92-0 · F: -20 · institut@kdz.or.at · www.kdz.or.at

Stadtregionen entwickeln und Finanzierung sichern

Stadtregionen zu schaffen und zu entwickeln erfordert ein abgestimmtes Vorgehen. Moderne Governance-Strukturen müssen dabei implementiert werden und vor allem muss die Finanzierung gewährleistet sein. „Unsere Städte sind hier gefordert, gute Planung zu beweisen und geeignete Projekte auf den Weg zu bringen. Kooperation mit dem Umland und der Region sind dabei unabdingbar. Eine Stadt alleine kann diese finanziellen Belastungen nicht stemmen“, sagt Thomas Weninger, Generalsekretär des Österreichischen Städtebundes. Allem voran muss der Finanzausgleich angepasst werden und die regionalen Zentren und demografischen Entwicklungen berücksichtigt.

Je größer die Stadt, desto mehr Menschen nutzen Öffis

Der ÖPNV wird in Zukunft eine noch stärkere Rolle in den Städten einnehmen. Bevölkerungszuwächse, stärkere Pendlerverflechtungen mit den umliegenden Gemeinden und der Beitrag zu den Dekarbonisierungszielen werden einen massiven Ausbau des ÖPNV in den Städten und Stadtregionen notwendig machen. Gleichzeitig finden sich im ÖPNV eine hohe Zahl an Akteuren und eine komplexe Finanzierungsstruktur, die angepasst werden müssen. Je mehr EinwohnerInnen die Städte haben, desto bedeutender wird der ÖPNV. Nutzen bei Gemeinden unter 12.500 EW rund 7,5 Prozent täglich öffentliche Verkehrsmittel, sind es bei Gemeinden über 25.000 EW bereits 14,1 Prozent und in Wien sogar 34,6 Prozent. Der private PKW-Verkehr zeigt ein konträres Bild: In Gemeinden mit unter 12.500 EW beträgt der Anteil der AutofahrerInnen (bzw. BeifahrerInnen) 70,8 Prozent, in Gemeinden mit über 25.000 EW hingegen nur 55,2 Prozent und in Wien sogar 35,3 Prozent. Um die steigenden PendlerInnenzahlen zu bewältigen, ist in Zukunft ein verstärkter Umstieg vom privaten PKW auf öffentliche Verkehrsmittel notwendig. Welche wichtige Rolle die Städte im ÖPNV übernehmen, zeigt auch ihr Anteil bei der Finanzierung: Die Kernstädte (inklusive Wien) tragen mit 33 Prozent der öffentlichen Netto-Ausgaben wesentlich zur Finanzierung bei.

PendlerInnen in Bewegung

Städte übernehmen zusätzlich eine regionale Versorgungsfunktion, da der öffentliche Verkehr nicht nur von der stadt-eigenen Bevölkerung, sondern auch jener der umliegenden Gemeinden (= Einpendelnde) genutzt wird. In den meisten Österreichischen Landeshauptstädten bewegen sich untertags um ca. 50 Prozent mehr Menschen, als tatsächlich ihren Wohnsitz in der jeweiligen Stadt haben. Der Anteil der „stadt-eigenen“ Pendelnden liegt in Eisenstadt sogar bei nur 35 Prozent [Pendelnde innerhalb der Stadt = Binnenpendelnde; sowie Pendelnde ins Umland = Auspendelnde]. Daher kommen 66 Prozent der Verkehrsteilnehmer aus dem Umland.

Dekarbonisierungsziele erreichen

In der aktuellen österreichischen Klima- und Energiestrategie („mission 2030“) bekennt sich die Bundesregierung zu einer CO₂ Reduktion im Verkehrsbereich. Bis 2050 soll ein Ausstieg aus fossilen Energieträgern („Dekarbonisierung“) erfolgen. Das bedeutet, dass die öffentliche Hand einerseits entsprechende Anreize (v. a. fiskalisch) setzen muss, um eine Änderung der Verkehrsmittelwahl bei jedem einzelnen/jeder einzelnen zu bewirken. Genauso bedeutet es aber auch, dass es eines entsprechenden Infrastrukturausbaus im Bereich des öffentlichen Verkehrs bedarf, um die nötigen Kapazitäten bereitstellen zu können. Und hier beginnt es die Städte massiv zu betreffen und teuer zu werden: der Öffentlichem Verkehr muss ausgebaut und auf umweltfreundliche Technologien umgestellt werden. Laut Schätzungen des deutschen Kompetenzzentrums KCW (www.kcw-online.de) wären von 2020-2050 in den Landeshauptstädten zusätzlich 160 Mio. Euro jährlich notwendig, um entsprechende Dekarbonisierungsmaßnahmen auf den Weg zu bringen. Hier sind die Bedarfe im stadtUMLAND (S-Bahnausbauten, Regionalbusverdichtungen) noch gar nicht inkludiert.

Zur besseren Abbildung der bereits in naher Zukunft aufgrund der verkehrlichen Entwicklung nötigen Investitionen in die ÖV-Infrastruktur der Stadtregionen ist derzeit einer Erhebung von Städtebund, Ländern und BMVIT in Ausarbeitung. Ergebnisse werden im Juni erwartet.

Handlungserfordernisse

„Im stadtreionalen ÖPNRV zeigen sich aktuell vielfältige Abstimmungsprobleme zwischen den AkteurInnen. Diese ergeben sich aufgrund unzureichender rechtlicher Rahmenbedingungen, Unklarheiten bei Organisation und Zuständigkeiten, Abstimmungsproblemen in der Zusammenarbeit, nicht abgestimmten Planungen und einer unzureichenden Finanzierung“, sagt Karoline Mitterer, wissenschaftliche Mitarbeiterin des KDZ.

Daher gilt es, geeignete Rahmenbedingungen für ein gemeinschaftliches Agieren auf regionaler Ebene über Stadt- (und Landes)grenzen hinweg zu schaffen. Die Stadtregionen müssen durch eine intensive Kooperation zwischen Stadt und Land gestärkt werden (z. B. gemeinsame Strategien). Auch die Umlandgemeinden sollten stärker eingebunden werden. *„Wenn wir dem Zuzug in die Städte, den Fragen der Demografie, des Pendelverhaltens und somit des ÖPNVs und den Dekarbonisierungszielen eine Antwort gegenüberstellen wollen, müssen wir zunächst die Finanzierung klären. Angesichts der enormen Herausforderungen, die auf die Städte im Verkehrsbereich zukommen, muss die Gesprächsbasis zwischen den einzelnen Gebietskörperschaften (Städte, Länder, BMVIT) und den Verkehrsunternehmen verbessert werden. Es kann nicht sein, dass die BürgermeisterInnen der großen Agglomerationen bei diesem Thema an vorderster Front allein sind,“* so Städtebund-Weninger abschließend.