public

Kommunale Klima-Knackpunkte (1/6)

publicAusgabe 07-08/2020 | Seite 40, 41, 42, 43, 44, 45 | 8. Juli 2020
Auflage: 25.000 | Reichweite: 72.500

respACT

Kommunale Klima-Knackpunkte

Es ist gar nicht so einfach, aus den zahlreichen klima- und umweltschutzrelevanten Zielen der Bundesregierung ganz konkrete Auswirkungen auf die Gemeinden und Städte abzuleiten. Fix ist, dass sie eine tragende Rolle auf dem grünen Weg spielen. Wenig fix ist, wie. Allein die Öffi-Reform zeigt, wie spannungsgeladen der Weg in die karbonfreie Zukunft sein kann. VON ALEXANDRA KELLER

Corona hatte dem Klima zuletzt die Show gestohlen, doch kam das Thema der Themen rasch zurück. Mit 22. Juni 2020 startete beispielsweise das Klimaschutz-Volksbegehren, das die Verankerung des Klimaschutzes in der Verfassung zum Ziel hat und das Topthema auch über diese Legislaturperiode hinaus zum ernsthaften Treiber der Österreich-Politik machen will. Diese Politik wird seit Anfang 2020 auch von den Grünen mitbestimmt. Aus deren Reihen stammt Klimaschutzministerin Leonore Gewessler und die hat am 9. Juni 2020 angekündigt, den „European Plastics Pact“ zu unterzeichnen, laut dem Plastik in der Umwelt reduziert und die Kreislauffähigkeit von Kunststoffen gesteigert werden soll. Nur ein paar Tage zuvor hatte sie zu einem runden Tisch geladen, bei dem sich über 40 Teilnehmende zum Thema Kunststoffgetränkeverpackungen unterhielten und die Rahmen für ein Einwegpfandsystem absteckten. Anlässlich des Weltumwelttages – am 5. Juni 2020 – hatten Gewessler und ihr Kollege, Gesundheitsminister Rudolf Anschober, darauf hingewiesen, dass man die Corona-Krise mit Ausdauer, konsequenten Maßnahmen und Impfstoffen in den Griff bekommen könne, die Klimakrise aber würde zum Dauerzustand. Ein Zustand, der auch in Österreich turbulente Wetterlagen bedingt – wie die eben erlebten trockenen Frühlingsmonate oder die zuletzt extrem heißen Sommer. Vor dem Hintergrund bezifferte Gewessler die Kosten durch die Klimakrise allein für das österreichische Gesundheitssystem mit 2,3 Milliarden Euro jährlich bis 2030, 5,7 Milliarden Euro bis 2050 plus „unquantifizierbaren Kosten bis zehn Milliarden Euro in Folge von Umweltkatastrophen“. Berge stürzen, Muren verwüsten, Flüsse treten über die Ufer – schockierende Berichte darüber sind keine Ausnahme mehr.

Alle nötigen Lizenzgebühren sind vertraglich geregelt.

public

Kommunale Klima-Knackpunkte (2/6)

publicAusgabe 07-08/2020 | Seite 40, 41, 42, 43, 44, 45 | 8. Juli 2020
Auflage: 25.000 | Reichweite: 72.500

respACT

A PRODUCT OF APA-DEFACTO
CLIPPING SERVICE

Minister Anschober wies zudem darauf hin, dass die Klimakrise seit 2013 in Österreich durchschnittlich 500 zusätzliche Todesfälle pro Jahr verursache. Besonders gefährdet seien ältere Menschen und Leute mit Vorerkrankungen. Damit haben Corona-Krise und Klima-Krise einen bitteren gemeinsamen Nenner. Die gruseligen Aussichten darauf, dass höhere Temperaturen auch jene Infektionskrankheiten, die bisher auf tropische oder weit entfernte Weltregionen konzentriert waren, immer näher in Richtung Österreich bringen, machte den Weltumwelttag wahrlich zu keinem Feiertag.

JETZT MUSS GEHANDELT WERDEN. Klimaschutz und Umweltschutz haben sich aus zu vielen extremen Gründen längst von der grünen Wiese verabschiedet und erhalten zunehmend jenen Stellenwert, der ihnen gebührt. Wie etwa im Programm der Anfang des Jahres angelobten türkis-grünen Bundesregierung. „Mit der geplanten Klimaneutralität bis 2040, dem Einstieg in die CO_2-Bepreisung sowie dem Klima- und Bodenchek für alle Maßnahmen sind wichtige Meilensteine geplant. Damit wir aber nicht nur am Papier, sondern auch im richtigen Leben klimafit und naturverträglich regiert werden, braucht es noch sehr viele konkrete Maßnahmen“, analysiert WWF-Geschäftsführerin Andrea Johanides die Regierungsvorhaben, lenkt den Blick beispielsweise auf ein wirksames Energieeffizienz-gesetz, „das Aufräumen bei den umweltschädlichen Subventionen“ sowie eine „komplette Ökologisierung des Steuersystems“ und hält fest: „Dafür braucht es allerdings nicht nur eine hartnäckige Umweltministerin, sondern vor allem auch den vollen Einsatz des Bundeskanzlers, des Finanzministers und gerade auch der Bundesländer.“

Bislang fehlen für die meisten Klimaschutz-Ziele die konkreten Schritte. Noch muss gefeilt und an zahlreichen Schnittstellen gearbeitet werden, um den Maßnahmenkatalog auf seine Zukunftsfähigkeit abklopfen zu können. In „seiner“ jüngsten Pressestunde versuchte Vizekanzler Werner Kogler diesbezüglich zu beruhigen. Die große ökosoziale Steuerreform bleibe für 2022 geplant und werde von der Gesundheits- und Wirtschaftskrise nicht verändert. Trotzdem die politischen Köpfe derzeit kaum kreative Spielräume haben, ist rasches Handeln ent-

»

> »
> DAFÜR BRAUCHT ES NICHT NUR EINE HARTNÄCKIGE UMWELTMINISTERIN, SONDERN VOR ALLEM AUCH DEN VOLLEN EINSATZ DES BUNDESKANZLERS, DES FINANZMINISTERS UND GERADE AUCH DER BUNDESLÄNDER. «
>
> WWF-Geschäftsführerin Andrea Johanides

Alle nötigen Lizenzgebühren sind vertraglich geregelt.
APA DEFACTO

A PRODUCT OF APA-DEFACTO
CLIPPING SERVICE

public

Kommunale Klima-Knackpunkte (3/6)

publicAusgabe 07-08/2020 | Seite 40, 41, 42, 43, 44, 45 | 8. Juli 2020
Auflage: 25.000 | Reichweite: 72.500

respACT

scheidend. „Sonst ist das Regierungsprogramm eine Absichtserklärung, die entkoppelt ist von der Realität“, weiß Peter Biwald, Geschäftsführer des Zentrums für Verwaltungsforschung (KDZ) um die Herausforderungen und WWF-Geschäftsführerin Johanides sieht in der Krise die sprichwörtliche Chance: „Wir müssen jetzt alles dafür tun, dass der Weg aus der Krise in eine saubere Zukunft führt. Ganzheitlich gedachter Klimaschutz ist ein perfektes Konjunkturpaket, das unsere Wirtschaft und unsere Gesellschaft widerstandsfähiger gegenüber künftigen Krisen macht. Mehr Resilienz ist das Gebot der Stunde.“

ZIELE UND MASSNAHMEN. Resilienz. Im deutschen Wort Widerstandsfähigkeit steckt irgendwie mehr aktive Kraft. Diese Kraft steht auch im Mittelpunkt des CSR-Tages 2020, des 15. Österreichischen Unternehmerkongresses für nachhaltiges Wirtschaften, der unter traditioneller Federführung von respACT am 21. und 22. Oktober 2020 – erstmals online – über die Bühne geht. „Erfolgreich und resilient zu wirtschaften bedeutet zunehmend auch klimafreundlich zu wirtschaften. Dabei geht es um weit mehr als die Reduktion von Emissionen. International nachgefragte Lösungen entlang der gesamten Wertschöpfungskette, die das Leben und Wirtschaften nachhaltig verändern, könnten aus Österreich kommen. Dafür braucht es Impulse, Innovationen, Förderungen und Partnerschaften“, weiß Peter Griffinger, Präsident von resPACT und CEO Austria beim französischen Industriekonzern Saint-Gobain.

Corporate Social Responsibility (CSR) orientiert sich in weiten Teilen – und in immer mehr österreichischen Unternehmen – an den 17 Zielen für nachhaltige Entwicklung der UNO. Diese in der UN-Agenda 2030 formulierten SDGs (Sustainable Development Goals) bilden so etwas wie globale Orientierungspunkte für alle Nachhaltigkeits-Themen und es wirkt ein wenig erstaunlich, dass ihnen im türkis-grünen Regierungsprogramm kaum Aufmerksamkeit gewidmet wird. „Die SDGs werden im Regierungsprogramm nur an wenigen Stellen direkt angesprochen“, weiß Thomas Weninger, Generalsekretär des Österreichischen Städtebundes, der sich intensiv mit den Nachhaltigkeitszielen und ihren Leitlinien für kommunale Politikgestaltung auseinandersetzt. Im Regierungsprogramm-Kapitel „Saubere Luft und besserer Lärmschutz“ gibt es einen Verweis auf das Ziel Nr. 3 (Gesundes Leben) und es gibt im Kapitel „Österreich in Europa und der Welt“ Verweise auf die Agenda 2030 in ihrer Gesamtheit. „Die Agenda 2030 stellt aber keine generelle Richtschnur des Regierungsprogramms dar. Indirekt, also ohne namentliche Nennung, werden zahlreiche SDGs durch formulierte Ziele und Maßnahmen zu nachhaltigem Handeln im Regierungsprogramm angesprochen. Sehr viele dieser Maßnahmen haben auch Bedeutung für Städte und Gemeinden“, so Weninger. Städte und Gemeinden respektive ihre nachhaltige Entwicklung finden im SDG Nr. 11 großen globalen Platz und es ist angesichts der weltweiten Ballungstendenzen wie auch der erstickenden CO_2-Ausstoßtendenzen logisch, dass sich zahlreiche Handlungsfelder auf den Verkehr konzentrieren. Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist auch für die amtierende Bundesregierung ein Klima-Knackpunkt. Zahlreiche, die umweltschützende Pläne haben – wie Weninger betont – Bedeutung für Österreichs Kommunen. Der ÖPNV ist aber einer der kniffligsten Punkte – mit unzähligen Schnittstellen, extremem Organisations-, Steuerungs- und nicht zuletzt mit hohem Finanzierungsbedarf. Dabei stechen zwei große Herausforderungen ins Auge.

Corona- und Klimakrise haben eines gemeinsam: Sie verursachen Todesfälle

DIE STADT. DAS LAND. „In den Ballungsräumen, wo die Pendlerströme wachsen, ist es besonders wichtig, die Leute vom Auto weg hin zu den Öffis zu bringen“, erklärt Karoline Mitterer, Expertin für diese verzwickten öffentlichen Bereiche beim Zentrum für Verwaltungsforschung (KDZ), die eine Seite – und die andere: „Da haben wir den ländlichen Raum, der tendenziell von Bevölkerungsrückgängen geprägt ist und wo es andere Strategien braucht als im städtischen Raum. Dort setzt man viel mehr auf Mikro-ÖV und gewisse Mindeststandards an Ver-

Alle nötigen Lizenzgebühren sind vertraglich geregelt.
APA DEFACTO

public
die österreichische gemeindezeitung

A PRODUCT OF APA-DEFACTO
CLIPPING SERVICE

Kommunale Klima-Knackpunkte (4/6)

publicAusgabe 07-08/2020 | Seite 40, 41, 42, 43, 44, 45 | 8. Juli 2020
Auflage: 25.000 | Reichweite: 72.500

respACT

kehrsdienstleistungen.“ Und dazwischen geht es darum, die beiden Verkehrswelten geschickt miteinander zu verbinden.

KONZEPT FÜR LÄNDLICHE REGIONEN. So einig sich die kommunalen Interessenvertretungen auch in vielen, die Regierung, ihr Programm und den Status der kleinen Gebietskörperschaften betreffenden Punkten sind, verteidigen sie beim ÖPNV ihre Positionen. Wohl, weil sie genau wissen, wie teuer alle Maßnahmen sind und wie stark die Standpunkte vertreten werden müssen.

„Der Knackpunkt liegt wohl darin, ein für ländliche Regionen sinnvolles und ressourceneffizientes ÖV-Konzept zu entwickeln und entsprechend zu fördern. Wir erwarten uns eine entsprechende Verbesserung der ÖV-Erschließung auch außerhalb der Städte. Das 1-Stunden-Intervall wäre für viele Gemeinden ein Meilenstein, kann aber nur ein erster Schritt sein, wenn man den ÖV als vollwertigen Ersatz für den Individualverkehr auch in ländlichen Gebieten etablieren will“, sagt etwa Alfred Riedl, Präsident des Österreichischen Gemeindebundes, und führt weiter aus: „Ein verstärkter Mitteleinsatz des Bundes zur Finanzierung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs ist unabdingbar. Die Grundversorgung basiert auf dem Status von 1999 und benachteiligt den ländlichen Raum. Sie ist nicht mehr zeitgemäß und muss daher im Interesse der Mobilität und Erreichbarkeit flächendeckend überarbeitet werden. Der öffentliche Verkehr muss mehr in die Breite, und damit auch in die Kommunen gehen.“

DIE MITTELVERTEILUNG. Zwei Gretchenfragen im Zusammenhang mit der Zukunft des ÖPNV stecken in der Verwendung der Regionalverkehrs- und der Nahverkehrsmilliarde. Noch wurden hier keine Rahmen für Schwerpunkte oder die Art der Mittelvergabe gesteckt. „In der Schweiz gibt es einen bundesweiten Fonds, wo Projekte eingereicht werden können und die Mittel anhand bestimmter Kriterien beurteilt werden. Projekte, die viel Wirkung bringen, bekommen höhere Fördermittel bzw. werden vorangereiht“, nennt Karoline Mitterer einen Weg, um der Gefahr zu entgehen, dass die Mittel – wie so oft – auf die Länder aufgeteilt und nach deren Kriterien verteilt werden. Ohne Transparenz und ohne Konnex zwischen Bedarf und Effekt. Die genauen Vergabekriterien sind auch und vor allem für städtische Verkehre essenziell. „Die versprochenen Nah- und Regionalverkehrsmilliarden sind das Ergebnis langjähriger Forderungen der Städte. Allerdings gibt es noch keine Hinweise, dass tatsächlich auch Zuwendungen des Bundes für innerstädtische Öffi-Projekte avisiert werden. Das stimmt uns zumindest skeptisch“, meint Städtebund-General Weninger. »

Alle nötigen Lizenzgebühren sind vertraglich geregelt.

APA DEFACTO

public

A PRODUCT OF APA-DEFACTO CLIPPING SERVICE

Kommunale Klima-Knackpunkte (5/6)

publicAusgabe 07-08/2020 | Seite 40, 41, 42, 43, 44, 45 | 8. Juli 2020
Auflage: 25.000 | Reichweite: 72.500

respACT

Klimaschutz – große Pläne

Klimaschutz stellt – wenig überraschend - ein zentrales Thema im türkis-grünen Regierungsprogramm dar. Hier ein paar gemeinderelevante Ziele im Stakkato:

Klimaneutrale Verwaltung
Bis 2040 soll die gesamte Verwaltung klimaneutral werden. Die Deckung des Wärme-und Energiebedarfs aus erneuerbaren Quellen, Sanierung der Gebäude und die Umstellung der Flotten auf emissionsfreie Fahrzeuge gehört etwa dazu.
Weil derzeit rund zwei Drittel der aufgebrachten Energie aus fossilen Energieträgern stammen, ist das Ziel ambitioniert.

Klimaschutzorientierte Raumplanung
Die Flächenversiegelung ist ein Hintergrund für das Ansinnen, die Raumordnungsrahmen neu zu gestalten.
Mehr Macht des Bundes, etwa um Zusammenhang mit seiner „Fachplanungskompetenz", ist angedacht. Sie könnte einen Kernbereich der Gemeindeautonomie ins Wanken bringen.

Kompensation von überschießenden Emissionen
Der Kriterienkatalog, nach dem Verwaltungseinheiten, die „zu viele" Emissionen verursachen, diese kompensieren müssen, ist noch nicht ausgearbeitet.

Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs
Der „Last Mile" wird hohe Priorität zugestanden und ein stündliches, flächendeckendes Öffi-Angebot ist geplant.
Auch die Mikro-ÖV-Lösungen werden als wichtig erkannt, ein Ausbau der Radwege ebenso.
Die Finanzierungsfragen bleiben spannend.

Weiterentwicklung der Wohnbauförderung
Die Neuregelung der Wohnbauförderung soll unter anderem an ÖV-Erreichbarkeit und Siedlungsdichte geknüpft werden. Für weniger dichte und noch nicht toll erreichbare ländliche Siedlungen könnte diese Verknüpfung den Hungertod bedeuten.

Nationaler Energie-und Klimaplan (NEKP) als verbindliche Grundlage für Klimaschutz
Dieser Punkt verursacht ein wenig Kopfzerbrechen, ist der bislang bekannte NEKP doch lückenhaft. Eine Chance wäre er allemal – doch nur, wenn Länder und Gemeinden einbezogen werden.

„Phase-Out" für Öl-Kessel
Ab 2020 gibt es ein Verbot für den Einbau von Öl und Gasheizsystemen, ab 2021 beim Heizungswechsel und ab 2025 müssen Kessel, die älter als 25 Jahre sind, ausgetauscht werden. Es soll Förderungen geben, doch unklar ist, womit die Kommunen weiterhin rechnen dürfen.

1 Million Dächer mit Photovoltaikanlagen
Dazu soll es Erleichterung bei der Eigenstromsteuer und bei der Netzeinspeisung geben.
Im puncto PV-Anlagen gehen viele Gemeinden längst in Vorlage. Auch auf alternative Finanzierungsmöglichkeiten – Stichwort Green Finance – wird hingewiesen.

Fokus auf die Ortskerne
Den Fokus in der örtlichen Entwicklung weiter auf die Orts- und Stadtkerne zu legen, macht Sinn, doch ist es nicht in allen Gemeinden sinnvoll. Komplexere Ortsstrukturen könnten durch dieses Zentralisierungsziel in ihrer Entwicklung gefährdet sein.

Schülerfreifahrt im Gelegenheitsverkehr
Diesbezügliche Bullet-Points spiegeln die von Seiten der Gemeinden längst erkannte Wichtigkeit der Schülerfreifahrt wider, doch hinkt die Finanzierung arg hinterher. Laut WKÖ liegt die Finanzierungslücke schon jetzt bei mehr als 50 Prozent, sodass die Gemeinden mehr und mehr in die Rolle des Ausfallshafters gedrängt wurden.

Seine Skepsis dürfte sich durch die Feststellung Gewesslers, dass der Bund erstmals auch Stadtregionalbahn-Projekte mitfinanzieren werde, nicht gänzlich in Luft auflösen, betont sie doch: „Wichtig dabei ist, dass diese Projekte eine Wirkung über das Stadtzentrum hinaus in die umliegende Region und die Gemeinden haben, und auch PendlerInnen nützlich sind." Infrastrukturprojekte in den Städten selbst sind noch kein dezidiertes Förderziel der zwei Milliarden.

„Dabei wirkt die gesamte städtische Infrastruktur auch auf das stadtregionale Umfeld. Vor allem sind wir darauf gespannt, wie hoch die Bundeszuwendungen tatsächlich sein werden und ob es sich um ‚frisches Geld' handelt oder um reine Umschichtungen von bereits jetzt getätigten Zahlungen", stellt Weninger in den Raum und hält fest: „Die Städte bräuchten jedenfalls allein für den ÖV in Ballungsräumen rund um die Landeshauptstädte eine Nahverkehrsmilliarde pro Jahr, wie wir aus gemeinsamen Erhebungen mit Bund und Ländern wissen."

Die Städte müssen schon jetzt tief in ihre Taschen greifen, um die Öffi-Strukturen zu finanzieren. Werden die Ausgaben der Städte für den ÖV auf den Ticketpreis umgelegt, so zahlen die Städte ca. 60 Prozent jedes verkauften Öffi-Tickets aus eigenen Budgets dazu. Nachdem Zuwendungen des Bundes für den städtischen ÖV bislang nicht vorgesehen waren, sind es die Städte, die ihren öffentlichen Verkehr finanzieren und betreiben. Dass sie dabei an ihre Grenzen stoßen, zeigt nicht nur die schon ewig ausständige zweite Straßenbahnachse in Linz. Im Februar 2020 war in dem Zusammenhang eine oberösterreichische Delegation bei der Ministerin vorstellig, um sich finanzielle Zusagen zu holen. Von *public* danach gefragt, weist Gewessler darauf hin, dass das Konzept anhand detaillierter Unterlagen „genauer angeschaut" werde. Kein Ja und kein Nein – Linz muss vorerst weiter auf Nadeln sitzen.

NACHHALTIGE MOBILITÄT. Billig wird der Verkehrs-Michl, auf dessen Schultern eines der wichtigsten Klimaziele lastet, jedenfalls nicht werden und einfach wird er ebenso wenig. Im *public*-Interview (ab Seite 46) geht Umwelt- und Mobilitätsministerin Gewessler auf die Herausforderungen ein und bezeichnet ein großes Ziel als eines ihrer „Herzensprojekte": Das 1-2-3-Ticket.

Der Kern dieses Projektes, das noch 2021 eingeführt werden soll, ist so griffig wie ambitioniert. Das Ticket soll das Fahren mit öffentlichen Verkehrsmitteln um einen Euro pro Tag in einem Bundesland, um zwei Euro in zwei Bundesländern und um drei Euro täglich durch ganz Österreich ermöglichen. Die Verhandlungen dazu laufen und dabei gilt es teils höchst komplexe gordische Knoten zu zerschlagen – auf technischer Seite, Tarif- und Finanzierungsseite sowie beim Angebot. Derart viele Stakeholder und Interessen gilt es für dieses Ticket unter einen Hut zu bringen, dass

Alle nötigen Lizenzgebühren sind vertraglich geregelt.

APA DEFACTO

public
das österreichische gemeindemagazin

A PRODUCT OF APA-DEFACTO
CLIPPING SERVICE

Kommunale Klima-Knackpunkte (6/6)

publicAusgabe 07-08/2020 | Seite 40, 41, 42, 43, 44, 45 | 8. Juli 2020
Auflage: 25.000 | Reichweite: 72.500

respACT

sich eine Heerschar an Mediatoren und Verhandlungsmeistern an den Schnittstellen zwischen Stadt und Land einfinden müsste, um die Verkehrswege flüssig zu machen.

Das sollen sie schließlich werden, um mit verbessertem Angebot den Hang zum Privat-Pkw und damit CO_2-Ausstoß, Stausituationen und Klimasünden zu minimieren. „Bereits bei Auftragsvergabe müssen die richtigen Anreize für ÖV-Unternehmen geschaffen werden, damit die Gesamtqualität des Angebots ausschlaggebend ist und nicht nur das Billigstbieterprinzip. Nur wenn ein attraktives Angebot gegeben ist, werden mehr Menschen auch auf den öffentlichen Verkehr umsteigen“, regt NEOS-Umweltsprecher Michael Bernhard die totale Fahrgast-Orientierung an. „Bei der Mittelvergabe ist es wichtig, die Mikro-ÖV-Maßnahmen zu standardisieren und Normen zu definieren. Ziel muss sein, vor allem nachhaltige Mobilität, nämlich eine CO_2-neutrale Anbindung an das höherrangige Verkehrsnetz zu fördern und so den öffentlichen Verkehr zu stärken. Bedarf, Nachhaltigkeit sowie Wirksamkeit sollen nach definierten Standards ausschlaggebend dafür sein, wie Mittel vergeben werden“, unterstreicht SPÖ-Klimaschutzsprecherin Julia Herr den Ansatz von KDZ-Expertin Mitterer, die darüberhinaus darauf aufmerksam macht, dass das für die Öffi-Finanzierung relevante ÖPNV-Gesetz grundlegend reformiert werden müsste.

» NUR WENN EIN ATTRAKTIVES ANGEBOT GEGEBEN IST, WERDEN MEHR MENSCHEN AUF DEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR UMSTEIGEN. «

NEOS-Umweltsprecher Michael Bernhard

Die Entflechtung dieser komplizierten Struktur würde auch den multiplen Verhandlungsmarathon vereinfachen, der auf Leonore Gewessler und ihre Öffi-Partner wartet. WWF-Geschäftsführerin Johanides hat schon Recht, wenn sie angesichts der zu meisternden Klimaknackpunkte meint: „Dafür braucht es allerdings nicht nur eine hartnäckige Umweltministerin, sondern vor allem auch den vollen Einsatz des Bundeskanzlers, des Finanzministers und gerade auch der Bundesländer.“ Und den der Städte. Und der Gemeinden. ■

Alle nötigen Lizenzgebühren sind vertraglich geregelt.
APA DEFACTO