

Fallstudienbericht COSIMA:

Entwicklung der Klimaschutzinitiativen

Laxenburg



Sylvia Mandl

Sabine Hielscher

Juni, 2016

Inhaltsverzeichnis

1. Methoden.....	1
2. Kurze Beschreibung der Initiative	2
3. Entwicklungsphasen der Initiative.....	4
3.1 Zentrale Entwicklungsschritte	5
3.2 Zukunftswünsche.....	7
4. Entwicklung und Stabilisierung der klimarelevanten Aktivitäten in den Bereichen	9
4.1 Mobilität.....	9
4.2 Wohnen und Energie	16
4.3 Ernährung/Sonstiges	21
5. Zusammenfassung Herausforderungen und fördernde Faktoren.....	25

Laxenburg

1. Methoden

Als Informationsgrundlage für den vorliegenden Bericht dienen:

- Infos aus dem Klimareport 2015 von Laxenburg
(http://www.klimabuendnis.at/klimareports/KlimaReport_2015_31715.pdf)
- Infos von der Gemeinde-Webseite (www.laxenburg.at)
- Schriftliche und telefonische Vorab-Informationen von einem Arbeitskreismitglied
- 2 persönlichen Interviews mit einem Arbeitskreismitglied (Dauer ca. 1,5 h und 0,5 h) (L1)
- Input aus dem Laxenburg-Analyseworkshop, der am 30.11.2015 von 17:30-20:45 Uhr in Laxenburg durchgeführt wurde und an dem 8 Mitglieder des Arbeitskreises teilnahmen

2. Kurze Beschreibung der Initiative

Laxenburg ist eine Gemeinde im Wiener Umland mit 2.716 EinwohnerInnen. Aufgrund der geographischen Lage ist vor allem das Verkehrsaufkommen (PendlerInnen, Südbahn) ein Thema, das nur schwer beeinflusst werden kann. Schon vor mehr als 25 Jahren wurde die Gemeinde unter dem damaligen Vizebürgermeister Michael Berl, der als Pionier in Sachen Umwelt in Niederösterreich gilt, mit dem NÖ-Umweltpreis ausgezeichnet. Der Arbeitskreis Klimabündnis wurde 2003 mit dem Beitritt der Marktgemeinde Laxenburg zum „Klimabündnis Österreich“ eingerichtet und bringt seine Anregungen und Ideen in den Gemeindevorstand ein, der einschlägige Veranstaltungen und Initiativen mitträgt. Zusätzlich berät der Arbeitskreis die Gemeinde bezüglich Richtlinien für Umweltförderungen. Der Arbeitskreis Klimabündnis trifft sich ungefähr viermal im Jahr, die Arbeit aller Mitglieder erfolgt ehrenamtlich. Speziell für Energiethemen gibt es zusätzlich den „Energietammtisch“, an dem vor allem technisch interessierte Personen teilnehmen und der sich häufiger (ca. 6-7 Mal im Jahr) trifft. Beide Gruppen sind für interessierte neue Mitglieder offen.

Als Klimabündnisgemeinde verfolgt Laxenburg die folgenden Ziele:

- Die Mitglieder des Klimabündnisses verpflichten sich zu einer kontinuierlichen Verringerung ihrer Treibhausgas-Emissionen.
- Reduktion der CO₂ Emissionen um 10% alle 5 Jahre. Spätestens 2030 soll eine Halbierung der Pro-Kopf-Emissionen erreicht werden (Basisjahr 1990)
- durch Energiesparen, Energieeffizienz und Nutzung erneuerbarer Energien soll langfristig ein nachhaltiges Niveau der Treibhausgas-Emissionen von 2,5 Tonnen CO₂ Äquivalent pro EinwohnerIn und Jahr erzielt werden.
- Regelmäßige Berichterstattung der Klimabündnismitglieder über ihre Bemühungen.

BOX 1: Senkung von Treibhausgas-Emissionen: Interventionen in Alltagspraktiken?

Interventionen im Namen des Klimaschutzes basieren hauptsächlich auf dem Ziel, Treibhausgasemissionen reduzieren zu wollen. Es wird nach Maßnahmen gesucht, die diese Reduktionen vielversprechend ermöglichen. Mehr erneuerbare Energien sollen genutzt werden, die Häuser sollen saniert werden und Elektromobilität ermöglicht werden, usw. Daneben soll die Bevölkerung aufgeklärt und informiert werden, damit sie ihr Verhalten verändert und z.B. weniger Energie verbraucht wird. Bisher geht es meistens nur indirekt um die Umformung von ressourcenintensiven Alltagspraktiken (wie z.B. Autofahren oder das Heizen von Wohnräumen) in weniger klimaschädliche Routinen.

Da sich das COSIMA Team vorrangig mit der Umformung von Alltagspraktiken beschäftigt, wird bei der Analyse der Klimaschutzmaßnahmen darauf geachtet, wie diese als Interventionen in Alltagspraktiken interpretiert werden können. Welche Alltagspraktiken werden angesprochen durch die Maßnahmen und wie?

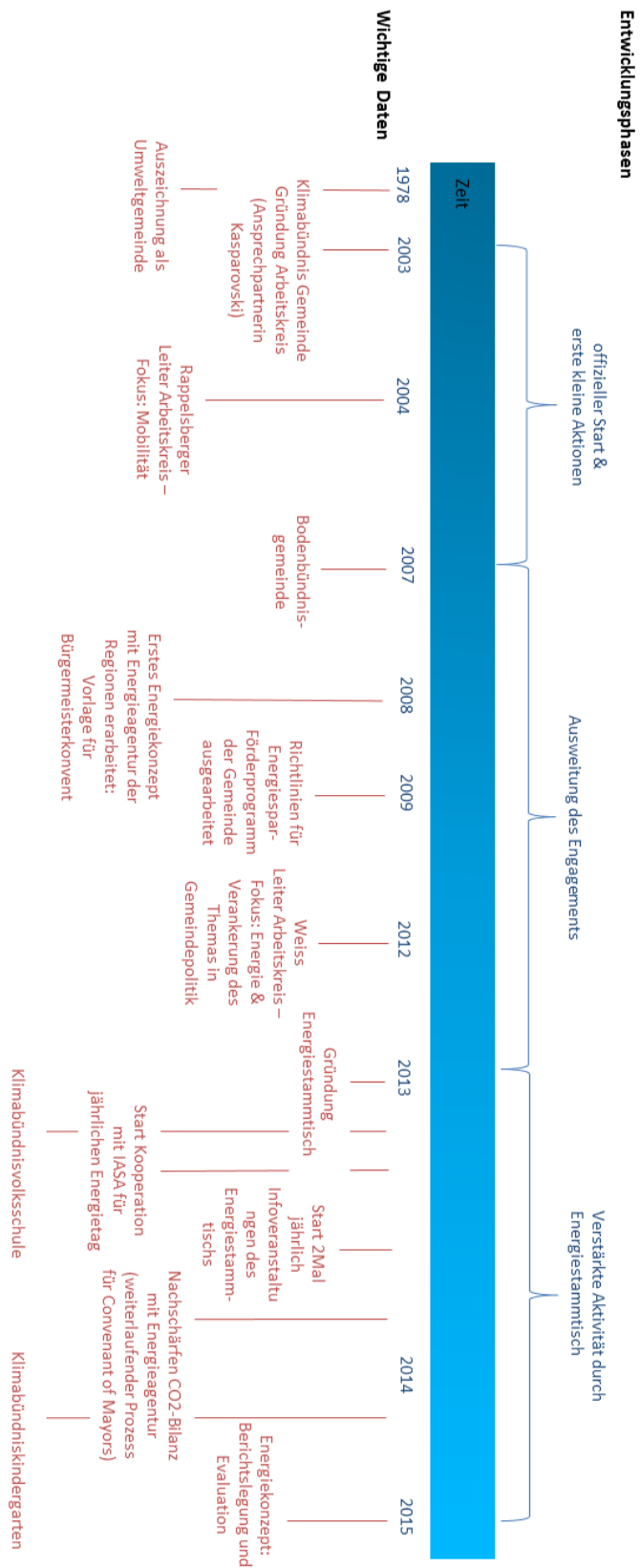
Laxenburg liegt im niederösterreichweiten Vergleich bei seinen klimarelevanten Aktivitäten im obersten Drittel (Klimareport 2015). Seit 2007 ist Laxenburg außerdem Bodenbündnisgemeinde und hat sich damit zum Ziel gesetzt, sich aktiv für einen nachhaltigen Umgang mit Böden einzusetzen. Darüber hinaus hat sich Laxenburg im Rahmen des EU-Projektes „Bürgermeisterkonvent“ vorgenommen, die Vorgaben der Europäischen Union bezüglich der CO₂-Emissionen freiwillig zu übertreffen.



Abbildung 1: Impressionen von Laxenburg (Fotos: Marktgemeinde Laxenburg und Mira Kapfinger)

3. Entwicklungsphasen der Initiative

Timeline



3.1 Zentrale Entwicklungsschritte

Start & erste kleine Aktionen

Bereits 1978 erhielt Laxenburg auf Initiative des damaligen Vizebürgermeisters eine Auszeichnung als Umweltmustergemeinde. Mit dem Ziel, Laxenburg als Umweltgemeinde weitergehend zu etablieren, wurde im Jahr 2003 vom Bürgermeister schließlich der Status einer Klimabündnis-Gemeinde beantragt und der Arbeitskreis Klimabündnis gestartet, der sich aus interessierten BürgerInnen Laxenburgs zusammensetzt und im informellen Rahmen Entscheidungen trifft.

„Ich mein grundsätzlich war es eine Idee von der Gemeinde, die vom Bürgermeister, [...] damals schon ausgegangen ist, weil er einfach gesagt hat, Laxenburg hat schon einiges gemacht, oder will sich ja auch im Umweltbereich als Gemeinde etablieren und da ist ihm halt dieser Status Klimabündnis Gemeinde sozusagen gerade recht gekommen, jetzt sag ich es einmal so, und genau darauf hin wurde dann der Arbeitskreis gegründet.“ (L1)

Während zu Beginn erst einzelne Infoveranstaltungen durchgeführt wurden, erfolgte ab 2004, durch den Wechsel des Arbeitskreisleiters eine verstärkte Bearbeitung des Themas Mobilität.

Ausweitung des Engagements

Als Laxenburg 2007 zusätzlich den Status einer Bodenbündnisgemeinde erhielt, wurde auch das Engagement noch ausgeweitet. Ziel des Bürgermeisters war es dem EU Bürgermeisterkonvent (Covenant of Majors¹) beizutreten, weshalb 2008 gemeinsam mit der Energieagentur der Regionen² ein erstes Energiekonzept und im Folgejahr auch Richtlinien für ein gemeindeeigenes Energiesparförderprogramm ausgearbeitet wurden. Der Auftrag für das Energiekonzept erfolgte von der Gemeinde und wurde zum Teil vom Land Niederösterreich gefördert. Aufgrund des großen zeitlichen Aufwands für den Beitritt zum Bürgermeisterkonvent konnte dieser allerdings nur nach und nach erfolgen.

„Wenn man sich das europaweit anschaut wer da mitmacht, sind das meistens relativ größere Gemeinden oder Gemeinden, die auch eine eigene Infrastruktur dafür haben, die eine kleine Gemeinde so nicht leisten kann. Weil ein Energiebeauftragter der nach dem Niederösterreichischen Energieeffizienz Gesetz quasi vorgeschrieben ist, der macht das halt nebenbei mit [...], aber der hat jetzt auch nicht endlos Zeit, sich darum zu kümmern, das sind einfach auch Strukturen, die da nicht mitspielen und - wie gesagt - bis das alles funktioniert und bis wir überblickt haben, was wollen die überhaupt von uns und wo gehört da was hingeschrieben und so weiter und so fort, das hat sich halt gezahlt so ein bisschen.“ (L1)

¹ Details unter: http://www.konventderbuergermeister.eu/about/covenant-of-mayors_de.html

² <http://www.energieagentur.co.at/>

Verstärkte Aktivität durch Energiestammtisch

Mit dem nächsten Wechsel des Arbeitskreisleiters im Jahr 2012 wurde das Thema Energie mehr in den Mittelpunkt gerückt und daraufhin im Folgejahr der Energiestammtisch gegründet. Alle Haushalte Laxenburgs wurden per Post zu einer Infoveranstaltung und der Teilnahme am Stammtisch einladen. Vor allem technikinteressierte BürgerInnen konnten schließlich dafür gewonnen werden. Seit 2013 gibt es auch mit der IIASA (International Institute for Applied Systems Analysis³) eine Kooperation und so wird jährlich in deren Räumlichkeiten der Klima- und Energietag abgehalten, bei dem auch aktuelle Forschungsprojekte der IIASA vorgestellt werden.

Für den Bürgermeisterkonvent wurde 2013 weiter an der CO₂-Bilanz von Laxenburg gearbeitet um 2015/16 ein konkretes Energiekonzept (Bericht und Evaluation) zu liefern (work in progress), wobei sich vor allem die Datenrecherche als schwierig herausstellt:

„...wo wir jetzt auch im Zuge dessen in weiterer Folge auch die CO₂ Bilanz uns dann neu anschauen, hat sich da wirklich was getan, wo sind die kritischen Punkte [...]. Wobei man natürlich immer das Problem bei, grad wenn man die Gemeinde umfassend betrachten will, dass man viele Daten so nicht kriegt, oder nicht so einfach kriegt. Wir sind jetzt grad dabei, die Sanierungsmaßnahmen, die am Bauamt aufliegen [...], die ein bisschen zusammen zu tragen und dann versuchen, auch hoch zu rechnen. Also gerade im privaten Bereich und bei den größeren Genossenschaftsbauten und so, und bei allen Gebäuden die auch einen Energieausweis brauchen, bei den öffentlichen ist es ein bisschen einfacher.“ (L1)

³ <http://www.iiasa.ac.at/>

BOX 2: Arbeitskreis, Stammtisch und Energieagenturen

In der deutschen Fallstudie des COSIMA Projektes einer Klimaregion beruht ein Großteil der Umsetzung der Klimaschutzmaßnahmen auf den Aktivitäten und der Motivation des Klimaschutzmanagers, der bei der Gemeindeverwaltung angestellt ist. Hierfür können die Klimagemeinden oder -regionen für zwei bis drei Jahre Bundesmittel in Anspruch nehmen, wobei der kommunale Eigenanteil im 3. Jahr erhöht wird. In Laxenburg verteilen sich die Aktivitäten rund um den Klimaschutz auf verschiedene Organisation und Individuen (z.B. Volksschule, Universität, Energiestammtisch), wobei die Hauptinitiative vom Gemeinderat ausgeht. Trotz der zum Teil unterschiedlichen Strukturen für die Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen werden relativ ähnliche Interventionen umgesetzt, wie z.B. Bildung im Bereich Energie und Sanierung von öffentlichen kommunalen Gebäuden. Es wird auf die externe Kompetenz von Energieagenturen oder Planungsbüros zurückgegriffen, um Konzepte für Maßnahmen oder eine Klimabilanz zu erstellen.

Inwiefern es den Klimagemeinden möglich ist, Maßnahmen zu entwickeln, die aus ihrem lokalen Kontext entstanden sind und von der Bevölkerung positiv angenommen werden, ist eine Frage die das COSIMA Team noch beschäftigt.

3.2 Zukunftswünsche

Als kritisches Element für die Erreichung von Energieautarkie wird in Laxenburg der Verkehr gesehen, weshalb abgasfreie Mobilität (über E-Mobilität oder Ausbau der U-Bahn) als eine wünschenswerte Vision angesehen wird. Dies mit Hilfe einer CO₂-Steuer zu erreichen wird als kontraproduktiv empfunden, sondern stattdessen auf die Information der BürgerInnen über klimafreundliche Mobilität gesetzt.

In der Vergangenheit gab es den Plan einen so genannten „Smart-District Mödling“ zu gründen, mit dem Ziel der regionalen Verwaltungszusammenarbeit und der Zusammenarbeit im Energiebereich⁴. Zusätzliche regionale Vernetzungen sind aufgrund der begrenzten personellen/finanziellen Ressourcen allerdings nur schwer zu verwirklichen, was bedauert wird. Insgesamt ist die Klimagemeinde darauf angewiesen, dass sich einzelne Menschen freiwillig engagieren, weswegen laufend durch persönliche Ansprache versucht wird, zusätzliche LaxenburgerInnen zu motivieren, sich am Arbeitskreis Klimabündnis bzw. dem Energiestammtisch zu beteiligen.

Um sich mit anderen Gemeinden besser vergleichen zu können wird auch das E5-Programm⁵ als eine Möglichkeit in Betracht gezogen Benchmarking zu betreiben.

Mitunter herrscht im Arbeitskreis aber ebenso die Meinung, dass alles was als Gemeinde gemacht werden kann, bereits gemacht wird und weitergehende Visionen nicht realistisch sind.

⁴ Details: <https://www.bka.gv.at/DocView.axd?CobId=55098>

⁵ <http://www.energie-gemeinde.at/e5-programm/>

BOX 3: Es wird bereits alles gemacht und versucht in Richtung Klimaschutz

Die bestehende Einstellung in Laxenburg „alles was als Gemeinde gemacht werden konnte, wird bereits gemacht“, scheint nicht ungewöhnlich für die Klimaregionen zu sein. Auch in der deutschen Fallstudie besteht eine ähnliche Ratlosigkeit, welche weiteren Maßnahmen ergriffen werden können, um die CO₂-Bilanz zu verbessern. Dabei wird in beiden Gemeinden insbesondere das Feld Mobilität als Herausforderung empfunden.

Manche der ergriffenen Maßnahmen (insbesondere im Bereich Mobilität) scheinen bisher nur begrenzt zu wirken und mit verschiedenen Hemmnissen verbunden zu sein, bei denen die Gemeinden das Gefühl bekommen, dass sie ans Ende ihrer Möglichkeiten gelangt sind. Dies kann natürlich der Fall sein, da die Gemeinden nur begrenzt Maßnahmen umsetzen können (z.B. durch finanzielle Einschränkungen und mangelnde Zuständigkeiten). Es stellt sich aber dennoch die Frage, in wie weit die Umsetzung der Maßnahmen von den Gemeinden kontinuierlich reflektiert wird und mit neuen Maßnahmen experimentiert wird. Welche Gründe hat es, dass manche Maßnahmen nicht angenommen werden und gehen andere Klimagemeinden und -regionen evtl. andere Wege?

4. Entwicklung und Stabilisierung der klimarelevanten Aktivitäten in den Bereichen

In Laxenburg werden von Seiten des Arbeitskreises Klimabündnis, wie in Folge dargestellt, besonders Aktivitäten in den Bereichen Mobilität und Wohnen/Energie durchgeführt. Die Schwerpunktsetzung dieser zwei Bereiche hängt dabei auch davon ab, wo die Hauptinteressen des aktuellen Arbeitskreisleiters liegen. Der Arbeitskreis sieht insgesamt eher wenige Möglichkeiten die Ernährung der LaxenburgerInnen zu beeinflussen.

Während die Aktion „Natur im Garten“ (Details s.u.) von der breiten Bevölkerung positiv aufgenommen wird, sind es bei den Energiethemen eher „Technikfreaks“ d.h. Elektro- und Heizungstechniker, die sich eher für technische als ökologische Details interessieren.

„Diese ‚Natur im Garten‘- Sache, das kommt sicher gut an, das wollen die Leute. Die Energiethemen sind da zum Teil schon sperriger, das interessiert eigentlich mehr so die Technikfreaks, das is' ja bei den Energiestammtischen oder bei den Veranstaltungen, sieht man es schon so bei den Diskutanten, das sind schon eher die Elektro- und Heizungstechniker die da kommen, weil sie gerne auf der technischen Ebene mitreden und nicht jetzt mitreden aus Ökobewusstsein oder so...“
(L1)

BOX 4: Ernährung: Eingriff in den Alltag der Bevölkerung?

Das COSIMA Projekt untersucht drei Klimagemeinden und Ökodörfer. Der Schwerpunkt auf Energie/Wohnen und Mobilität wurde auch bei einer anderen Klimagemeinde gesetzt. Projekte zum Thema Ernährung dringen für diese Gemeinde zu stark in das Verhalten und Privatleben der Bevölkerung ein. Außerdem wird die Einkaufs- und Landwirtschaftsinfrastruktur als schwer veränderbar angesehen, da sie von Unternehmen und Landwirten abhängig und somit Teil von weitläufigen Ernährungskreisläufen ist.

Es wird ungern in Alltagsroutinen direkt eingegriffen, da negative Reaktionen befürchtet werden. Die Bevölkerung soll insbesondere durch Information zur Veränderung ihres ressourcenintensiven Verhaltens motiviert werden. Dies ist interessant im Vergleich zu den drei Ökodörfern, die das gemeinsame Kochen und Essen oftmals als Grundlage dafür sehen, eine Gemeinschaft zu kreieren, in der man gemeinschaftlich nachhaltige Alltagsaktivitäten erproben kann.

4.1 Mobilität

Fahrrad fahren

Die erste Aktion die im Bereich Mobilität verwirklicht wurde (ca. 2006) war die Organisation regelmäßiger Radausflüge zur Bewusstseinsbildung zum Thema umweltfreundliche Mobilität, die vom damaligen Leiter des Arbeitskreises initiiert wurde und nach wie vor stattfindet. Seit 2008 werden diese Ausflüge mit einem Radlerfrühstück kombiniert, bei dem Werbung für den kleinen Lebensmittelhändler im Ortszentrum gemacht wurde (umweltfreundliches Einkaufen vor Ort). Das Radlerfrühstück in Kooperation mit dem ADEG Markt fand im Jahr 2015 nicht statt,

da es auf Grund von Unklarheiten bezüglich Verwendung des Vorplatzes beim sogenannte Herzoghof Differenzen mit der Gemeinde gab. Der Plan ist allerdings das Radlerfrühstück in Zukunft wieder stattfinden zu lassen. Die an dieser Stelle vorbeiführende Radstrecke konnte wegen der mangelnden Verfügbarkeit der notwendigen Fläche (Privatbesitz der Eigentümergemeinschaft Herzoghof) nicht durchgängig gestaltet werden. Dadurch kommt es im Bereich der Kreuzung Hofstraße - Herzog Albrecht-Straße zu einer Unterbrechung des Radweges

Von einer Laxenburgerin wurde zudem ca. im Jahr 2006 ein Fahrradcheck inkl. Radkodierung initiiert, der seither jährlich im Frühling von der Gemeinde veranstaltet wird. Ziel ist es, Fahrräder, die über den Winter fahruntauglich wurden zu reparieren und damit den Anreiz für deren Nutzung zu erhöhen. Dabei erfolgt eine Zusammenarbeit mit einem lokalen Fahrradhändler (Fahrradcheck) sowie der Polizei (Kodierung). Für Kinder wird im Zuge dessen auch ein Fahrrad-Geschicklichkeits-Parcours angeboten.

Aufgrund der Eurovelo9 (Teil des Europäischen Radfernrouthenetzes), die durch Laxenburg führt, gibt es schon länger gute Radanbindungen. Darüber hinaus wird aber auch vom Arbeitskreis Klimabündnis großer Wert auf einen laufenden Ausbau der Radinfrastruktur gelegt. So wurde bei der Neugestaltung der Landeshauptstraße darauf geachtet, gleichzeitig auch eigene Radstreifen abzugrenzen und eine Anbindung an Nachbargemeinden zu schaffen.

„...auch mit den Nachbargemeinden sozusagen, das war ein Regionsprojekt, war eher touristisch motiviert ursprünglich und wir haben stärker auf das Thema Alltagsradwege natürlich geschaut. Mit der Neugestaltung der Landeshauptstraße 154 also quasi die Ortsdurchfahrt, wenn man so will, da wo ma' jetzt auch eigene Radstreifen abgegrenzt haben, das war zum Beispiel so ein Ansatz, wo wir gesagt haben, wenn wir schon den Straßenraum neu gestalten, machen wir das auch mit Radstreifen und auch Radwegverbindungen in die Nachbargemeinden. Wobei wir da noch nicht überall die optimale Lösung haben.“ (L1)

Laxenburg nimmt mit der Energie- und Umweltagentur als Partner weiters an einer „Radgrundnetz“-Initiative des Landes Niederösterreich teil, bei der eine gemeindeübergreifende Versorgung mit Alltagsradwegen sichergestellt werden soll. Dafür ist es immer wieder nötig Gespräche mit den Anrainern und Grundstücksankäufe durchzuführen. Hauptmotivation für den Ausbau des Radnetzes ist es, den LaxenburgerInnen das Radfahren zu ermöglichen (weniger die konkrete Reduktion des Autoverkehrs). Wie umgekehrt die Maßnahmen von der Bevölkerung angenommen werden, kann nicht klar gesagt werden:

„Wir sagen natürlich von uns aus in unseren Veranstaltungen und Bewusstseinsbildung und Gemeindezeitung und hin und her, ‚wir wollen natürlich den umweltfreundlichen Verkehr fördern, den Alltagsverkehr und ermöglichen, dass auf das Auto leichter verzichtet wird‘, Ob es die Bürger und Bürgerinnen auch so sehen und wahrnehmen, steht dann woanders. Das müsste man evaluieren. Und da gibt es sicher genug mittlerweile, aber da gibt es immer mehr, weil es ein bisschen eine Mode auch worden ist, nicht, die sagen ‚Ich fahre lieber mit dem Radl, weil ich muss nicht alles mit dem Auto fahren‘, das hört man schon immer öfter.“ (L1)

Die Radstrecke konnte wegen der Interessenslagen der Eigentümerschaft nicht durchgängig gebaut werden und ist somit an der Stelle des Lebensmittelhändlers nun unterbrochen. Eine weitere Schwierigkeit beim Ausbau des Radnetzes stellen die Interessen der Jägerschaft dar (Sorge um Verjagen des Wilds), wegen derer eine Anbindung an Münchendorf bisher nicht realisiert werden konnte. Eine direkte Verbindung entlang der Landstraße wäre zu kostspielig. Es laufen Gespräche zwischen Laxenburg und Münchendorf, welche anderen Lösungen gefunden werden können; der Prozess wird allerdings als sehr mühsam erlebt. Darüber hinaus erweisen sich auch die vielen Querungen (mit Badner Bahn, Autobahn etc.) für den Ausbau der Radstrecke zum Shoppingcenter als schwierig.

BOX 5: Alltagsradwege oder Radwege für Touristen?

Das Fahrradfahren wird in Laxenburg bewusst gefördert. Es werden eine Vielzahl von Maßnahmen umgesetzt, um die Bevölkerung „aufs Rad zu bringen“. Fahrradfahren wird durch mehrere und verschiedene Maßnahmen aktiv gefördert: 1) Material: Es wird die Fahrradinfrastruktur verbessert. 2) Kompetenzen: Es werden Radtouren angeboten und Geschicklichkeitstraining damit die Bevölkerung Lust aufs Fahrrad fahren bekommt und sich sicher auf dem Rad fortbewegen kann. Es wird außerdem vermittelt, wie man Fahrräder reparieren kann. 3) Bedeutung: Es geht darum, mit Ausflügen und Aktionen die Lust auf das Fahrradfahren zu fördern. Manche dieser Angebote wurden nicht ausreichend wahrgenommen und mussten wieder eingestellt werden oder wurden durch Interessenkonflikte nur teilweise realisiert.

Hoffnung besteht, dass sich das Autofahren durch die Maßnahmen reduziert. Die aus Klimaschutzsicht notwendige Reduktion wird aber nicht direkt angesprochen oder durch zusätzliche Maßnahmen gefördert. Es ist nicht klar, ob der Ausbau der Radwege gleichfalls als förderlich für die Erledigung von Alltagswegen wahrgenommen oder von der Bevölkerung eher als Infrastruktur für TouristInnen und Freizeitaktivitäten angesehen wird. Es ist somit nicht geklärt, ob ggf. nur die Freizeitmobilität mit dem Fahrrad zugenommen hat und Alltagswege weiterhin vorrangig mit dem Auto erledigt werden – wodurch die Klimabilanz nicht verbessert würde.

Elektromobilität/Reduktion Autofahrten

Den Einschätzungen der Mitglieder des Arbeitskreises Klimabündnis nach nutzt der Großteil der LaxenburgerInnen ein Auto, um sich im Alltag fortzubewegen. Von 2006 bis 2007 gab es am Schlossplatz ein Angebot für Carsharing, das aber nicht ausreichend genutzt und daher nach einem Jahr wieder abgeschafft wurde.

Da hinsichtlich des Ausbaus der Radwege bereits viel erreicht werden konnte, wird im Bereich Mobilität nun Elektromobilität als neues Kernthema behandelt. 2014 wurde vom Energiestammtisch ein Elektromobilitätstag ins Leben gerufen, der seither jährlich stattfindet und sehr positiv aufgenommen wird. Bei diesem werden in Kooperation mit den lokalen Händlern Elektrofahrzeuge ausgestellt und Testfahrten angeboten (Bewusstseinsbildung). Für Privatpersonen gibt es darüber hinaus Förderungen beim Kauf von Elektrofahrrädern und Elektroscootern durch die Gemeinde (100 Euro pro Fahrzeug), die ca. von drei Personen pro Jahr in Anspruch genommen wird.



Abbildung 2: Tag der E-Mobilität in Laxenburg (Foto: Marktgemeinde Laxenburg)

Für die Zukunft angedacht ist auch die gemeindeeigenen Fahrzeuge auf Elektrofahrzeuge umzustellen und Elektrotankstellen zu bauen (ev. im Zuge der Fertigstellung des neuen Wirtschaftshofes und beim Parkeingang). Die Finanzierung der Elektrotankstellen ist jedoch noch nicht geklärt. Es wird auch überlegt, wie es geschafft werden könnte, die Elektroautos gleichzeitig mit erneuerbaren Energiequellen zu versorgen. Von Seiten der Bevölkerung wurde am Elektromobilitätstag nach einer Vorstellung dieser Idee vielfach Interesse daran geäußert selbst ein Elektroauto zu nutzen und dieses mit Strom einer eigenen Photovoltaikanlage zu laden.

BOX 6: Elektromobilität anstatt Carsharing?

In Deutschland gibt es ähnliche Erfahrungen mit der mangelnden Nutzung von Carsharing Angeboten im ländlichen Raum wie jener in und um Laxenburg. Über die genaueren Gründe ist bisher nichts bekannt. Es kann angenommen werden, dass die Nutzung eines Carsharing Autos eine zu einschneidende Veränderung von Alltagsroutinen erfordert und daher nicht genügend NutzerInnen rekrutiert werden können. Carsharing erfordert Wege vorher genau zu planen und verringert die Flexibilität der NutzerInnen. Wenn das Auto tagtäglich für eine Vielzahl von Wegen genutzt wird, stellt Carsharing außerdem keine kostengünstigere Alternative dar.

Da das Mobilitätsverhalten mit den bisherigen Maßnahmen nicht gravierend verändert werden konnte, richtet sich nun –sowie in der deutschen Klimagemeinde - die Hoffnung auf die Einführung von Elektroautos. Ressourcenintensive Autos (basierend auf fossilen Brennstoffen) sollen durch Elektroautos ersetzt werden, die auf der Basis erneuerbarer Energieformen angetrieben werden. Damit hofft man auf größere Akzeptanz, da die Bevölkerung im Prinzip ihre jetzigen Mobilitätsgewohnheiten beibehalten kann. Noch zu wenig bedacht wird, dass sich – ähnlich wie beim Carsharing – das Autofahren auch mit Elektroautos verändern muss. Es können nur noch gewisse Wegstrecken pro Tag gefahren werden und das Auto muss für längere Zeit wieder aufgeladen werden. Weiterhin ist die Einführung von Elektromobilität nur dann klimapolitisch sinnvoll, wenn gleichzeitig die Versorgung über erneuerbare Energien sichergestellt wird. Die Einführung dieser Infrastruktur ist daher noch mit erheblichen Planungsaufwand und finanziellen Anstrengungen verbunden. Nicht berücksichtigt werden bei der Beibehaltung des Individualverkehrs die weiteren negativen Umweltauswirkungen, wie der Materialaufwand zur E-Autoherstellung, die Inanspruchnahme großer öffentlicher Flächen für das Autofahren etc.

Für Studierende wird ein Zuschuss für die ÖBB-Vorteilscard angeboten. Zusätzlich gibt es die Laxenburgcard, über die vergünstigte Taxifahrten in der Umgebung bezogen werden können. Jugendliche nutzen diese teilweise gemeinsam zum Shoppingcenter zu fahren.

„...Laxenburg-Card, die bei zwei Taxiunternehmen in der Region, mit denen wir unter Vertrag sind, quasi genutzt werden kann für vergünstigte Taxifahrten in der Umgebung. Wird in der Regel von den Jugendlichen gern angenommen, nach Wien eini oder nach Mödling oder in die Shoppingcity, von der kann man raumplanerisch halten, was man will, aber in dem Fall, bevor sie selber mit dem Auto fahren, fahren sie mit dem Taxi, aber ist schon okay grundsätzlich, oder in Fahrgemeinschaften auch, also da ein paar Leute wen noch mitnehmen können und nicht jeder seine Karte dafür strapazieren muss, sondern, dass es pro Fahrt ja gerechnet wird.“ (L1)

Die Volksschule beteiligt sich zudem an der Klimameilen-Aktion des Klimabündnisses. Bei dieser wird in einem Heft vermerkt, wenn die An-/Abreise ohne ein Auto durchgeführt wird⁶, wodurch zur Handlungsänderung motiviert wird. Dabei wurde beobachtet, dass zwar die Schulwege der Kinder von den Eltern verstärkt ohne Auto zurückgelegt werden, nicht jedoch die weiteren Wege zur Arbeit.

⁶ http://www.klimabuendnis.at/klimameilen_aktion_2015

BOX 7: Reduzierung des Autofahrens?

Viele der Maßnahmen sollen alternative Mobilitätsformen zum Auto (Fahrrad fahren oder öffentliche Verkehrsmittel nutzen) fördern. Es wird aber weniger darauf geachtet, dass es wirklich zu einer Reduktion des Autofahrens kommt. Das Schulprojekt, mit dem Eltern dazu motiviert werden, die Kinder nicht mit dem Auto zur Schule zu fahren, ist somit eine Ausnahme unter den Ansätzen.

Bei dieser Maßnahme kann man erkennen, wie stark das Autofahren in den jetzigen Alltag eingebunden ist. Und wie das Auto Familien dabei unterstützt, viele Alltagsaktivitäten miteinander zu verbinden (i.e. die Kinder zur Schule bringen und zur Arbeit fahren). Es weist darauf hin, dass bei der Umsetzung von Maßnahmen ein ganzheitlicher Blick und Kenntnisse vom jetzigen Alltagsverhalten der Bevölkerung wichtig sind: Wie lang ist der durchschnittliche Arbeitsweg? Wo wird gearbeitet i.e. in welcher Stadt? Welche Aktivitäten vor und nach der Arbeit werden mit dem Arbeitsweg verbunden? Dieses Wissen scheint wichtig zu sein, damit die Umsetzung der Maßnahmen nicht kontraproduktiv ist bzw. ins Leere läuft. Um wirksam zu werden, müssen die Maßnahmen stärker die Rhythmen des restlichen Alltags und die Verkettung von Wegen berücksichtigen.

Problematisiert wird von den Mitgliedern des Arbeitskreises die unzureichende Betrachtung vom (Wiener-)Stadt-Umland als gemeinsamer Planungsraum. Der Wunsch der Randgemeinden und speziell auch Laxenburgs wäre, z.B. im Industriezentrum NÖ Süd einen großen Parkplatz zu bauen, um Personen die von Süden her anreisen eine einfachere Weiterfahrt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu ermöglichen. Von dort könnte man mittels U-Bahn oder Aspangbahn binnen 2-3 Stationen Meidling erreichen. Eine geplante Verbindungsschleife zwischen der Bontendorfer Linie und der Aspangbahn wurde von der ÖBB allerdings gestrichen, weil damit mehr Gemeinden in der Umweltverträglichkeitsprüfung berücksichtigt werden hätten müssen. Damit hätte man allerdings beim Industriezentrum NÖ (derzeit 11.000 Beschäftigte) eine Station errichten können, um auch vom Süden besser angeschlossen zu sein. Vermutet wird, dass dies von der Stadt Wien auch deshalb nicht erwünscht ist, weil ein Kaufkraftabfluss in die Shopping City und eine verstärkte Ansiedlung von Betrieben im Umland befürchtet wird. Zudem müsste dann der öffentliche Verkehr anders ausgeschrieben werden. Auch die Kommunikation mit der ÖBB bezüglich Streckenplanung wurde in der Vergangenheit als sehr negativ erlebt: Eingebraachte Ideen wurden aus dem Programm gestrichen, ohne darüber zu informieren und auf Nachfrage wurden nur sehr vage Rückmeldungen gegeben („Bis 2024 kann keine Entscheidung getroffen werden, wir halten Sie auf dem Laufenden“).

Es gibt auch Untersuchungen, dass es technisch möglich wäre, mit der Badner Bahn ins U-Bahnnetz hineinzufahren – was aber aus oben genannten Gründen nicht verwirklicht wird. Gewünscht wäre eine gemeinsame Planungsregion wie in Berlin oder Brandenburg.

Gemeindebus

Die Lage im Wiener Umland bietet grundsätzlich eine Anbindung an den öffentlichen Verkehr.. Eine Buslinie wurde wegen zu geringer Nachfrage allerdings wieder eingestellt. Derzeit laufen Verhandlungen zur Anbindung des jüngeren Stadtteils an die Route des Gemeindebusses (Verbindung mit Hauptbahnhof Wien/Linie 200). Dafür muss mit dem VOR (Verkehrsverbund Ost-region) die Kostenübernahme geklärt werden.

„Das ganze Tarifsysteem, Fahrkartensystem bis hin zur Fahrplangestaltung rennt über den Verkehrsverbund VOR. Also und mit dem macht man mehr oder weniger aus, wie gestalten sich die Fahrpläne, wo brauchen wir neue Linien, weil das muss dann auch wer zahlen, nicht? Und da gibt es gewisse, also das ist Verkehrsverbund,... gewisse Kilometer-Kontingente, die jede Region beziehungsweise jedes Bundesland das teilnimmt hat Bei dem Verkehrsbetrieb in Wien ist es noch ein bisschen anders, jetzt mit Tram und U-Bahn und so, aber über diese Verkehrs-Kontingente macht man sich aus, wo fahren die Linien, und wenn wer mehr haben will, muss er es selber zahlen, also das ist jetzt in Verhandlung, ob diese Schleife, den der Bus durch diese Siedlung ziehen muss, ob wir die jetzt selber zahlen müssen oder ob sie im Kontingent drinnen ist. Also das sind so Planungsvorgänge, die jetzt einfach laufen.“ (L1)

1999 ließ sich der Bürgermeister bereits ein Angebot für eine zusätzliche Bushaltestelle schicken (von VOR). Die Kosten dafür waren zu hoch und so wurde damals beschlossen, stattdessen ein Anrufsammeltaxi einzuführen.

Während die Busfrequenz tagsüber als gut erlebt wird, werden vor allem für abendliche Strecken Probleme gesehen. Der Bus nach Wien wird vor allem von den PendlerInnen genutzt. Nach 18:30 Uhr gibt es nicht mehr allzu viele BusnutzerInnen. Um diese Zeit (z.B. für abendliche Theaterbesuche) werden vor allem Autos verwendet. Die negativen Erfahrungen des Arbeitskreises bezüglich Diskussionen um eine zusätzliche Bushaltestelle bringen sie zu dem Schluss, dass es sehr schwierig wäre an der abendlichen Busfrequenz (nach Wien) etwas zu ändern.

4.2 Wohnen und Energie

Infoveranstaltungen

Zu Beginn des Arbeitskreises Klimabündnis wurde zwei Mal eine Veranstaltung mit dem Namen „Tag der Sonne“ organisiert, bei der Betriebe der Region ihre Elektrofahrzeuge, Solaranlagen, -kocher etc. ausstellten und Infostände von Klimabündnis, Umweltberatung u.ä. bereitgestellt wurden. Als Folgeprojekt startete 2013 in Kooperation mit der IIASA der gemeinsame Klima- und Energietag, bei dem jeweils ein Schwerpunktthema mit dem Fokus auf Energiesparen behandelt wird (bisherige Themen: Ernährung, Mobilität/Klimaschutz). Im Jahr 2013 wurde einmalig auch eine Thermographie Aktion durchgeführt, bei der vom Umweltverband Mödling eine Thermographie-Kamera ausgeliehen wurde, mit der bei Interessenten Tests durchgeführt wur-

den. Die Thermographieaktion wurde als weniger erfolgreich eingestuft mit der Begründung, dass diese eher eine „Spielerei für Techniker“ sei (z.B. Check U-Wert) und für andere Menschen die Bilder kaum neue Erkenntnisse im Vergleich dazu erbringen, was sie bereits wissen.

„Aber in Wirklichkeit weißt du eh, ob du deine Fenster neu abdichten musst oder eine Wärmedämmung brauchst. Die Kamera bestätigt das bestenfalls. Und dann kannst du natürlich Spezial Geschichten damit machen, aber da geht es schon sehr ins Technische, um festzustellen, ist das neu eingebaute Fenster, hat das wirklich den U-Wert, den der Händler angegeben hat. [...] und darum haben wir gesagt, so als große Aktion, wo die Leute auf einmal sagen ‚Voll super, wuhuu‘, ist es eher nicht wirklich, das war so unsere Erfahrung.“ (L1)

BOX 8: Aufklären und informieren: Nicht unbedingt Alltagsroutinen in Frage stellen?

Ein wichtiger Anteil des Klimaschutzes ist es, die Bevölkerung von Laxenburg thematisch aufzuklären und sie über erneuerbare Technologien und Energieeffizienz-Maßnahmen zu informieren. Alltagsroutinen wie z.B. das Heizen von Wohnräumen werden bisher nur indirekt angesprochen z.B. durch die Aufzählung von Energiesparmöglichkeiten.

Durch diese Aufklärungsarbeiten können indirekt Alltagsroutinen verändert werden wie z.B. das bewusste Herunterregeln der Heiztemperatur. Auch durch den Einbau von erneuerbaren Energieformen kann es zu Veränderungen im Alltag kommen, wie z.B. sich um die Wartung von Solaranlagen zu kümmern. Diese Routinen werden aber meist nur indirekt angesprochen und Interventionen sind häufig ein-dimensional, d.h. es kommt entweder zur Veränderung der häuslichen Infrastruktur oder die persönlichen Einstellungen und das Wissen über Energiesparmaßnahmen werden adressiert. Oftmals werden die Interventionen nicht durch eine mehrdimensionale Herangehensweise miteinander verbunden, wie z.B. dass gleichzeitig die Infrastruktur verändert und dazu angeregt wird, den eigenen Energiekonsum zu hinterfragen. (Wie warm muss ein Haus sein, damit es angenehm ist, darin zu leben?)

Straßenbeleuchtung

Als eine der ersten Aktionen des Arbeitskreises Klimabündnis wurden 3 Millionen Euro investiert, um die gesamte Straßenbeleuchtung auf Energiesparlampen umzustellen (komplette Infrastruktur erneuert, nun zentrale Steuerung), wodurch ein Drittel der dafür nötigen Energie eingespart werden konnte. Dadurch, dass durch neue Siedlungen etc. mittlerweile mehr Lichtpunkte nötig wurden, ist der Energieverbrauch für die Straßenbeleuchtung mittlerweile wieder beim ursprünglichen Niveau. Die Straßenbeleuchtung wurde 2008 auf die damals neueste, energieeffiziente Technologie umgestellt. Theoretisch wäre zwar mittlerweile eine LED-Straßenbeleuchtung aktueller, eine Umstellung von den derzeitigen - noch relativ neuen - Energiesparlampen auf LED wird aber nicht als rentabel erachtet, da dafür das gesamte Netz umgestellt werden müsste.

Sanierungen/Neubauten

Seit Start des Arbeitskreises wurden zwei öffentliche Gebäude neu gebaut: eine Erweiterung des Ärzte zentrums sowie ein Volksschulzubau. Bei diesen wurde darauf geachtet dem Niedrigstenergiestandard zu entsprechen. Positiv angeführt wird dabei, dass durch die derzeitige Bauordnung und die damit verbundenen Energierichtlinien politische Entscheidungen für eine energieeffiziente Bauweise leichter getroffen werden können.

„Na, wir hätten es natürlich schon Niedrigenergiestandard gemacht, sowieso, aber dadurch, dass es auch gesetzlich mehr oder weniger eh schon vorgegeben war, ist auch die politische Entscheidung sehr leicht gefallen, das so zu machen, ich sag es einmal so.“ (L1)

Zusätzlich wurden Sanierungsarbeiten am Ärztezentrum und dem Gemeindeamt durchgeführt (Fenstertausch). Sanierungen öffentlicher Gebäude werden in Laxenburg insofern als Herausforderung erlebt, als die meisten Gebäude unter Denkmalschutz stehen und deshalb besondere Richtlinien beachtet werden müssen. Die Photovoltaik-Anlage am Dach des Gemeindeamtes musste beispielsweise um ein Drittel kleiner gemacht werden als ursprünglich geplant und zudem suboptimal montiert werden, damit die Optik des Gebäudes nicht verändert wird. Auch beim Fenstertausch des Ärztehauses durfte wegen des Denkmalschutzes nicht auf die normalerweise geplanten, modernen energieeffizienten Fenster zurückgegriffen werden, sondern auf nachgebaute alte Kastenfenster mit geringerer Wärmedämmung (Holz auf Holz, keine Gummidichtung), die auch massive Mehrkosten bedeuten. Die Schwierigkeiten mit dem Denkmalschutz werden (auch von Privaten, die davon betroffen sind) als Negativanreiz erlebt. Neben der niedrigeren Energieeffizienz und den höheren Kosten wird daran auch kritisiert, dass damit die Maßnahmen auch für die Öffentlichkeit im Verborgenen bleiben. Es wurde zwar eine Tafel mit Infos zur Photovoltaik-Anlage aufgehängt, diese wird aber nicht als so wirksam empfunden. Theoretisch werden vom Denkmalamt die Mehrkosten für durch den Denkmalschutz aufwändigere Sanierungen ausgeglichen, dies wird allerdings als sehr aufwändig bzw. in der Realität als doch nicht umsetzbar erlebt.

Für den gemeindeeigenen Bereich wird derzeit gleichfalls überlegt/geplant, welche Möglichkeiten der Sanierung noch bestünden (z.B. Dämmung der Geschoßdecken) und wie sich diese mit dem Denkmalschutz vereinbaren lassen. Hierfür muss auch genau durchdacht werden, welche Raumnutzung in Zukunft relevant sein könnte.

Privathaushalte können von der Gemeinde finanzielle Förderungen für die Erstellung eines Energieausweises erhalten, wenn bestimmte Maßnahmen umgesetzt werden und darüber hinaus wurde im Jahr 2015 die Fassadensanierung gefördert (in denkmalgeschützten Bereichen bis zu 5.000 Euro, in anderen bis zu 3.000 Euro Förderung). Wegen der großen Nachfrage wurde das Budget (ca. 30.000 Euro) schließlich verdoppelt und der Beantragungszeitraum verlängert.

Der Bau von Photovoltaik-Anlagen wird von der Gemeinde ebenfalls gefördert. Als problematisch angesehen wird dabei, dass die gemeindeeigene Förderung von Photovoltaik-Anlagen für Privatpersonen nicht gleichzeitig mit der staatlichen Klima-Energie-Förderung in Anspruch genommen werden kann (neue Regelung seit zwei Jahren). Darüber hinaus wird kritisch angemerkt, dass die Förderungen der Gemeinde für Privathaushalte teilweise zu unzusammenhängend ausgeschrieben werden und hier „systemischer“ gedacht werden sollte (z.B. Förderungen für Streichen der Fassade und Wärmedämmung gemeinsam).

Photovoltaik/Ökostrom/Windkraft

Im Frühjahr 2015 wurde eine gemeindeeigene Photovoltaik Anlage auf dem Dach des Gemeindeamtes errichtet, wodurch das Gemeindeamt nun rein rechnerisch als stromautark gilt. Darüber hinaus ist eine größere Photovoltaik Anlage auf dem Dach des geplanten Bauhofs angedacht.



Abbildung 3: Photovoltaikanlage in Laxenburg (Foto: Marktgemeinde Laxenburg)

Überlegt wird auch, mittels eines Bürgerbeteiligungsmodells gemeinsam dort eine Photovoltaik-Anlage zu errichten, wo es baulich gut möglich ist. Die Nachfrage schätzt man hierzu hoch ein, viele wissen aber noch nicht, dass es derartige Möglichkeiten gäbe. Dem Arbeitskreis wäre es dabei wichtig, dass die Anlage schließlich auch gut sichtbar und idealerweise in Laxenburg ist, um damit weitere Bewusstseinsbildung zu betreiben. Dort wo sehr hohe Eigenverbrauchsanteile sind wäre eine derartige Anlage laut Experten des Arbeitskreises rentabel. (Die Einspeisung ins Stromnetz wäre mit höheren Kosten verbunden als die Eigennutzung.)

Von der Gemeinde wird Ökostrom bezogen, wobei dieser nicht zertifiziert ist - was jedoch immer wieder diskutiert wird. Der Bezug von Ökostrom wird auch als Strategie gesehen, dort wo selbst keine Photovoltaik-Anlagen errichtet werden können, „sauberen“ Strom zu beziehen und den Bau von Anlagen anderenorts zu fördern.

„Wenn ich zertifizierten Ökostrom einkaufe, dann garantiert mir ja der Verkäufer, der Stromhändler, der den Ökostrom verkauft, mit dem Erlös wieder in Erneuerbare Energieanlagen zu investieren. Das heißt, ich muss nicht meine eigene Photovoltaik Anlage machen, wenn ich zertifizierter Ökostrom Bezieher bin, weiß ich, dass mein Anbieter das für mich macht. Also, so kann man es ja auch rechnerisch, wenn ich die eigenen Flächen nicht habe aufgrund von Denkmalschutz oder was auch immer, kann man ja durch den Ökostrom Bezug andere dazu bringen, das für mich zu machen, jetzt unter Anführungszeichen also das kann auch eine Strategie sein, die wir verfolgen.“ (L1)

Über Veranstaltungen der E-Control⁷ wurde versucht, den BürgerInnen den Bezug von Ökostrom näher zu legen. Als nächstes Thema sollen auch Infos zu Photovoltaik und Speicheranlagen an die LaxenburgerInnen weitergegeben werden. Hierbei soll auch das Wissen eines Laxenburgers genutzt werden, der selbst eine Photovoltaik-Anlage mit Speicher und Elektromobilität verfügt und seine Erfahrungen gerne sammelt und aufbereitet („Praxis Einblick“).

In der Vergangenheit wurden Überlegungen dazu angestellt, Windkraftanlagen zu errichten. Dabei wurde festgestellt, dass raumplanerisch nur zwei Windräder in Laxenburg möglich wären. Kurz darauf wurde der Windkraftzonenplan des Landes Niederösterreich veröffentlicht (Raumordnungsprogramm), entsprechend dessen Laxenburg keine Eignungszone für Windkraft darstellt, weshalb die Idee gänzlich verworfen wurde. *„Genau, nein damit, das ist endgültig juristisch quasi ad acta gelegt das Thema.“ (L1)*

⁷ Österreichische Regulierungsbehörde für die Strom- und Gaswirtschaft, <http://www.e-control.at/>

BOX 9: Veränderung der Infrastruktur: Keine bewusste Umformung der Alltagsroutinen

Viele Maßnahmen in Richtung Klimaschutz laufen darauf hinaus, infrastrukturelle Veränderungen umzusetzen (z.B. Sanierung der Gebäude und Einbau von erneuerbaren Technologien), um energieeffizienter zu werden. Dabei besteht die Gefahr, dass sich der durchschnittliche Energieverbrauch (durch Rebound-Effekte) nach einer Zeit erhöht und somit keine Klimaschutzeffekte erzielt werden. Manche Verordnungen führen dazu, dass gewisse infrastrukturelle Maßnahmen nicht umgesetzt werden können z.B. steht der Denkmalschutz teilweise im Konflikt zur Umsetzung von Sanierungsarbeiten oder der Installation erneuerbarer Energieformen. Maßnahmen die allein auf infrastrukturelle Veränderungen und Energieeffizienz abzielen, sind somit oftmals nur begrenzt wirksam.

Alltagspraktiken, wie z.B. das Heizen, werden nicht direkt durch diese Maßnahmen angesprochen. Es kommt oftmals ausschließlich zu materiellen Veränderungen der Gebäude. Diskussionen wie ‚Wie warm sollten öffentliche Gebäude sein und wann sollten sie geheizt werden?‘, werden durch diese Maßnahmen nicht angeregt. Es gäbe die Möglichkeit, zusätzlich zu den baulichen Maßnahmen Diskussionen dieser Art zu führen, um die aktuellen Heizgewohnheiten in öffentlichen und privaten Gebäuden zu hinterfragen und Kompetenzen dafür zu entwickeln, Heizenergie einzusparen. An diesen Punkten sollte die Gemeinde vielleicht gezielter versuchen, verschiedene Maßnahmen und Projekte zu kombinieren.

4.3 Ernährung/Sonstiges

Bauernmarkt/Supermarktsortiment

2012-2013 gab es einen wöchentlichen Bauernmarkt, der wegen der geringen Nachfrage wieder eingestellt wurde. Entsprechend der Einschätzungen des Arbeitskreises erledigen viele LaxenburgerInnen ihre Einkäufe auf der Heimfahrt mit dem Auto direkt beim Supermarkt an der Bundesstraße, eine Gewohnheit, der weder die Öffnungszeiten des Bauernmarktes (bis 14:00 Uhr) noch dessen begrenztes Sortiment entgegenkamen.

Im lokalen Supermarkt (Greißler) werden verschiedene regionale und Fairtrade Produkte angeboten, allerdings nicht speziell beworben (auch kein eigener Stand dafür). Der Arbeitskreis fände es wichtig, dass der Greißler seine regionalen und Fairtrade-Produkte verstärkt bewerben würde, damit diese langfristig erhalten bleiben.



Abbildung 4: Regionale Produkte im lokalen Supermarkt (Foto: Mira Kapfinger)

Wissensvermittlung

In der Volksschule wurde das Projekt „gesunde Jause“ durchgeführt, bei dem in Zusammenarbeit mit einem Koch versucht wurde, aktive Ernährungsbildung zu betreiben. Zu viele Lebensmittel blieben übrig und so wurde die Aktion wieder eingestellt. In Eigenregie der Klassenlehrerinnen werden nun Einzelprojekte dieser Art weiterhin durchgeführt, allerdings mit unterschiedlicher Intensität (einmal im Monat, je nach Saison, etc.).

Im Kindergarten läuft „Ernährung“ als Schwerpunkt mit, es wird selbst Brot gebacken, Mehl gemahlen etc. Einmal in der Woche findet eine gemeinsame Jause statt, zu der die Eltern gesunde Lebensmittel mitbringen. Zusätzlich gibt es auch einen Rohkosttag pro Woche. 2014 wurde ein Kochbuch herausgebracht, um den Eltern Information zu liefern. Beim Elternabend wird darauf geachtet, regionale bzw. Fair-Trade Produkte (z.B. Saft) anzubieten.

„Natur im Garten“-Gemeinde

Die seit einiger Zeit bereits pestizidfreie Gemeinde (freiwilliger Verzicht auf chemische oder sonstige Pestizide im öffentlichen Grünraum) ließ sich 2015 auch als „Natur im Garten“-Gemeinde zertifizieren. Diese Aktion geht vom Land Niederösterreich aus und richtet sich neben Privatgartenbesitzer gleichfalls an Gemeinden. Um die „Natur im Garten“ Plakette zu erhalten müssen verschiedene Kriterien eingehalten werden wie bspw. Verzicht auf chemische Mittel, bestimmter Anteil an Eigenkompostierung, Schwerpunkt auf heimische Gehölzer und Pflanzen sowie bestimmte Mähzeiten. Da sich durch diese Aktion das Ortsbild verändert, wird auch das Interesse der BewohnerInnen dafür geweckt (Werbung für Aktionen der Gemeinde).

„...dass ich erst nach der Blüte mäh‘ und nicht dauernd drüber fahr‘, um einen Golfrasen zu haben, was sich natürlich im Ortsbild schon verändert, also das fällt den Leuten schon auf, das gefällt nicht jedem gleich. Na, da stehen die Staud‘n und das Unkraut... dann erklärt man den Hintergrund; ,ah ist eh super‘.“ (L1)

In der Schule wurden Theaterstücke zum Thema aufgeführt, um darüber zu informieren. Mittlerweile haben sich bereits einige Privathaushalte an der Aktion beteiligt, wodurch sich das Ortsbild nach und nach ändert.

BOX 10: Pestizidfreie Gemeinde

Veränderungen im Sinne des Naturschutzes kommen in der Gemeinde zusätzlich durch freiwilligen Verzicht zustande. Hier werden umweltschädigende Substanzen in der Pflege der öffentlichen Flächen bewusst ersetzt durch umweltschonende Mittel. Interessant ist hierbei die Vorbildwirkung der öffentlichen Hand, die mit der Zeit auch auf den Umgang mit privaten Gärten abfärbt. Sukzessive verändert sich dabei die öffentliche Wahrnehmung, wie Parks und Gärten ‚auszusehen haben‘ (Normen).



Abbildung 5: Schlosspark von Laxenburg (Foto: www.naturimgarten.at)

Sonstiges

Laxenburg hat, neben den Aktivitäten, die direkt in der Gemeinde wirksam werden sollen, ebenso folgende Aktionen umgesetzt:

- 2005 Unterzeichnung des Greenpeace-Appells an Bund und Länder für wirksame Maßnahmen gegen Feinstaub und Verkehrslärm (z.B. Beschränkungen des Transports bestimmter Güter an bestimmten Tagen, von alten Lkws...)
- 2006 Arbeitskreis Klimabündnis erwirbt 1000 m² Regenwald in Costa Rica
- 2007 Mitunterzeichnung einer Resolution der Anrainergemeinden der A2 für Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h im Siedlungsgebiet
- 2008 Gemeinderesolution für die Verankerung von Klimaschutz in die Bundesverfassung (Klimabündnis- u. Global 2000-Kampagne)

5. Zusammenfassung Herausforderungen und fördernde Faktoren

Der Arbeitskreis Klimabündnis sieht die Einführung des **Energieeffizienzgesetzes** insofern als zentral für die Gemeinde an, als dadurch ein gewisser Zwang entsteht gemeindeeigene Gebäude weiterzuentwickeln und das Beschaffungswesen (auf regional, energieeffizient, klimaschonend) umzustellen. Beim Bauamt muss es nun einen eigenen Mitarbeiter geben, der als Energiebeauftragter die Energiebuchhaltung für Gemeindegebäude übernimmt.

Positiv erlebt werden auch die Angebote der **Energie- und Umweltagentur NÖ**, die jederzeit für Energieberatungen oder Veranstaltungen genutzt werden können.

Umgekehrt wird der **Denkmalschutz** bei Sanierungen als sehr hinderlich erlebt (sowohl was die Umsetzung als auch was die Kosten für Maßnahmen betrifft). Die festgelegten Ausgleichsmaßnahmen greifen nicht in dem vorgesehenen Maß.

Als Schwierigkeit für kleinere Gemeinden erweisen sich all jene Vorgänge, die mit einem größeren bürokratischen Aufwand einhergehen, da es dafür nicht die nötigen **personellen Ressourcen** gibt, wie sich beim Beitritt zum Bürgermeisterkonvent und regionalen Vernetzungsbestrebungen zeigt.

Auch das **Budget** wird als Einschränkung für angedachte Maßnahmen und Projekte erlebt. So muss immer eine genaue Kosten-Nutzen-Kalkulation erfolgen, bevor Geld für neue Posten verschoben wird. Gleichzeitig sieht sich der Arbeitskreis als Anstoßgeber, der versucht (auch mit wenig Geld) Anreize zu setzen.

Einige Maßnahmen wurden zunächst umgesetzt, aber aufgrund **zu geringer Nachfrage** (teilweise) wieder eingestellt (Carsharing, Buslinie, Bauernmarkt). Im Fokus des Arbeitskreises steht die langfristige Planung, eine klimafreundliche Gemeinde zu werden. Es werden bewusst verschiedene Maßnahmen umgesetzt, wobei in Kauf genommen wird, dass manche davon besser, andere schlechter angenommen werden (teilweises Scheitern wird als normal angesehen).

Bei der Ausweitung des Radnetzes stellen vorwiegend die damit verbundenen **Grundstücksankäufe** eine Herausforderung dar, die entgegen bestimmter Interessen (Eigentümerschaft, Jäger) durchgesetzt werden müssen.

Eine unzureichende **Planung als Region** erweist sich nicht nur bei der Ausweitung des Radnetzes, sondern auch bei jener des öffentlichen Verkehrs, als Schwierigkeit.

Im Analyseworkshop wurden darüber hinaus folgende Learnings, Wünsche und Empfehlungen bezüglich konkreter Schwierigkeiten angesprochen:

Mobilität

- Als zentral für eine breitenwirksame Nutzung von Elektrofahrzeugen wird die **Verfügbarkeit von Schnellladestationen** gesehen (Reichweite). Für Privatpersonen, die in Wohnungen leben, ist es derzeit unklar wie sie ihre Autos, die im halböffentlichen Bereich vor ihren Wohnhäusern abgestellt sind, aufladen könnten. Als Lösungsidee dafür werden **dezentrale halböffentliche Ladeplätze** angedacht, auf denen ausschließlich Elektroautos parken dürfen. Als wichtig wird gesehen, dass die Überlegung, ein Elektrofahrzeug zu kaufen, nicht zwangsläufig damit einhergehen muss eine eigene Stromtankstelle zu bauen. Offen bleibt allerdings die Frage wer eine flächendeckende Ausstattung mit Stromtankstellen finanzieren würde (wobei eingebracht wird, dass mit jedem Tesla-Auto eine Tankmöglichkeit mitverkauft wird). Für ein umfassendes Angebot an Schnellladestationen wären aber größere infrastrukturelle Umbauten in Laxenburg notwendig, deren Finanzierung bisher nicht geklärt ist. Zudem wird vermutet, dass die LaxenburgerInnen noch abwarten wollen, bis die Technologie ausgereifter ist und in einem ersten Schritt eher das Zweitauto umgestellt wird als der gesamte individuelle Fuhrpark.
- Gemeinsam wurde auch überlegt wie die LaxenburgerInnen dazu bewegt werden könnten ihre Wege von und zur Arbeit in geringerem Ausmaß mit dem Auto zurückzulegen. Als Anreiz wird eine **höhere Fahrfrequenz der Busse** angedacht sowie ein **Ticket für Gratisfahrten oder ein ermäßigter Tarif** (365 EUR), wobei die Verantwortung dafür beim VOR gesehen und diesbezüglich nicht interveniert wird.

Wohnen/Energie

- Im Analyseworkshop wurde auch angesprochen, dass tatsächliche **Energie-Autarkie** nur sinnvoll wäre, wenn der über die eigene Anlage produzierte Strom auch selbst wieder bezogen wird und nicht erst in das Netz eingespeist werden muss (Schutz bei Stromausfall). Hierfür müssten zusätzlich Speicher (kostenintensiv) angeschafft werden.
- Im Hinblick auf die doppelte **Förderung von Photovoltaik-Anlagen** durch Gemeinde und Land (die allerdings nur einfach in Anspruch genommen werden kann) wurde im Analyseworkshop überlegt, ob die gemeindeeigene Förderung in Zukunft eventuell stattdessen für Speicherlösungen vergeben werden sollte.
- Als problematisch wird auch die **Verwendung von Materialien** angesehen, deren Entsorgung am Ende ihres Lebenszyklus noch nicht abschließend geklärt wurde (Solarzellen, Dämmmaterial).

Ernährung

- Um Bewusstseinsbildung bei Kindern und Eltern bezüglich Ernährung zu betreiben, wurde angedacht, ein Schulprojekt durchzuführen.