

# EU-Projekte

*Klagenfurt am Wörthersee, im März 2013*

## INHALTSVERZEICHNIS

1. Prüfungsauftrag.....	3
2. Abgeschlossene EU-Projekte.....	3
2.1. KAPA GS.....	3
2.2. SPAS.....	8
2.3. CMA+.....	12
3. Laufende EU-Projekte.....	15
3.1. REZIPE.....	15
3.2. PMinter.....	18
3.3. CEMOBIL.....	21
3.4. CoP.....	26
3.5. POLYWOOD.....	29
3.6. SEAP_Alps.....	33
4. Laufende Bundes-Projekte.....	36
4.1. €CO2 City Klagenfurt.....	36
4.2. E-LOG Klagenfurt (Projekt der IPAK).....	39
5. Schlussfeststellung und Empfehlungen.....	42

## 1. Prüfungsauftrag

Gemäß Beschluss des Gemeinderates vom 27.06.2012 wurde das Kontrollamt beauftragt, die derzeit laufenden EU-Projekte einer Prüfung iSd § 89 (1) Klagenfurter Stadtrecht, v.a. im Hinblick auf ihre Nachhaltigkeit, Rentierlichkeit sowie auf die (potenziell) bestehenden Risiken für die Landeshauptstadt zu unterziehen.

Vom Kontrollausschuss wurde am 05.07.2012 die Vorlage einer Leistungsbilanz der abgeschlossenen bzw. laufenden Projekte zur Priorisierung weiterer Prüfungsschritte beschlossen.

Am 07.08.2012 wurde von der Abteilung Umweltschutz eine Aufstellung der Projekte vorgelegt:

Das EU-Projekt „SPAS“ wurde im Kontrollausschuss am 18.09.2012 separat behandelt.

## 2. Abgeschlossene EU-Projekte

### 2.1. KAPA GS

**(Klagenfurts Anti-PM10-Aktionsprogramm mit Graz und Südtirol)**

Laufzeit: 01.07.2004 – 30.09.2007

#### Projektbeschluss

Am 30.09.2003 wurde vom Stadtsenat nachstehender Antrag einstimmig beschlossen:

1. *Die Stadt Klagenfurt stellt einen Projektantrag zur Durchführung eines EU-Projektes mit dem Arbeitstitel „KAPA“ (Klagenfurter Anti PM 10 Aktionen) voraussichtlich mit den Projektpartnern Stadtwerke Klagenfurt, Land Kärnten, TU Graz, der Firma GRIMM und der Landesumweltagentur Bozen im Rahmen des Life-Umwelt-Programmes (Einreichfrist 31.10.2003).*
2. *Bei Genehmigung des Projektantrags (Entscheidung Frühjahr 2004) wird das Projekt durchgeführt, wenn keine zusätzlichen finanziellen Mittel seitens der Stadt Klagenfurt aufgebracht werden müssen.*
3. *Mitarbeiter der Stadt Klagenfurt können im erforderlichen Ausmaß zur Mitarbeit in das Projekt eingebunden werden.*

4. *Mit der Erstellung des Projektantrages und bei Genehmigung mit der Koordination des Projektes wird die Abteilung Umweltschutz betraut.*

### **Projektziel**

Das Projekt wurde wie folgt beschrieben:

In den Städten Klagenfurt, Graz und Bozen wird im Winterhalbjahr an mehr als 35 Tagen der Grenzwert nach der Richtlinie 1999/39/EG von 50µg/m<sup>3</sup>, für Partikel (PM<sub>10</sub>), einzuhalten ab 1.1.2005, überschritten. Hauptverursacher ist der Verkehr gefolgt vom Hausbrand.

Es werden Maßnahmen zur Reduzierung der Partikelbelastung hinsichtlich ihrer Wirkung simuliert und im Echtbetrieb in den beteiligten Städten getestet und adaptiert, sodass sie nach Projektende weitergeführt werden können. Die Bevölkerung wird ständig über die aktuellen Partikelkonzentrationen gemäß Artikel 8 der Richtlinie 1999/39/EG informiert.

Es sollte nach Projektende bereits eine messbare Reduktion der Partikelbelastung nicht nur für PM<sub>10</sub>, sondern insbesondere aufgrund der humanmedizinischen Relevanz auch für PM<sub>2,5</sub> und feinere Staubfraktionen erkennbar sein.

Die Maßnahmen haben eine Kosten-Nutzen-Bewertung und können in vielen anderen Städten und Kommunen Anwendung finden.

### **Projektpartner**

#### **Projektträger**

Als Projektträger war die Landeshauptstadt Klagenfurt am Wörthersee für die Projektleitung und Gesamtkoordination, sowie für die in Klagenfurt durchzuführenden Maßnahmen verantwortlich.

Über die Verkehrsplanung wurde das notwendige Know-how zur Durchführung der Verkehrsreduktionsmaßnahmen und die Verkehrszählungen in Klagenfurt eingebracht, die Abt. Tiefbau und Mechanische Werkstätte war verantwortlich für Straßenreinigung und Winterdienst, die Abt. Umweltschutz führte selbst Luftgütemessungen in Klagenfurt durch und war zuständig für Öffentlichkeitsarbeit über umweltrelevante Themenstellungen in Klagenfurt.

### **Partner 1**

Der Partner war verantwortlich für alle Aufgaben und Maßnahmen, die vom Projekt in Graz umgesetzt wurden und brachte vor allem sein Know-how über strategische Umweltplanung, Lokale Agenda 21 und Abwicklung von EU-LIFE-Projekten ein.

### **Partner 2**

Dieser Partner wirkte als wissenschaftlicher Partner mit zwei Instituten am Projekt mit. Das Institut 1 verfügte über das wissenschaftlich anerkannte Partikelausbreitungsmodell und war damit verantwortlich für das Rechenmodell, die Simulation von Maßnahmen, die Validierung des Modells anhand der Messdaten und die Emissionsmessungen beim Partikelkatalysator der städtischen Busse und entlang der Teststrecken.

Das Institut 2 errechnete im Projekt die Zusammenhänge zwischen Meteorologie und Partikelkonzentrationen und lieferte damit den statistischen Prognoseteil des Rechenmodells.

### **Partner 3**

Die Firma war verantwortlich für die kontinuierlichen, direkt anzeigenden Partikelmessungen in Klagenfurt, Graz und Bozen und lieferte damit die Messdaten zur Evaluierung gesetzter Maßnahmen und Validierung des Rechenmodells.

### **Partner 4**

Die Abteilung war mit ca. 92 Mitarbeitern verantwortlich für die Vollziehung von Umweltschutzagenden und Öffentlichkeitsarbeit im Bundesland Kärnten. Sie stellte die Daten aus dem Luftgütemessnetz zur Verfügung, machte zusätzliche Partikelmessungen nach der gravimetrischen Referenzmethode, veranlasste chemische Partikelanalysen und unterstützte Klagenfurt bei der Informationskampagne der örtlichen Bevölkerung.

### **Partner 5**

Die Fachabteilung betreibt das Immissionsmessnetz im Bundesland Steiermark und ist zuständig für die Veröffentlichung der erfassten Luftgütedaten und übernimmt Gutachter- und Sachverständigentätigkeit zu Fragen der Luftreinhaltung. In Analogie zum Partner 4 stellte sie im Projekt die Daten aus dem Luftgütemessnetz zur Verfügung und unterstützte Graz bei der Informationskampagne der örtlichen Bevölkerung.

### Partner 6

Dieser Partner war verantwortlich für die Vollziehung von Umweltschutzaufgaben und die Öffentlichkeitsarbeit in Südtirol. Im Projekt war er verantwortlich für Maßnahmen zur Verkehrsreduktion in Südtirol, stellte die Daten aus dem Luftgütemessnetz zur Verfügung und testete die Anwendung des Rechenmodells in Bozen.

### Partner 7

Der Partner ist der zentrale Dienstleister der LH Klagenfurt a WS in den Segmenten Energie, Wasser, Werbung, Verkehr, Bestattung und Freizeit. Er setzte aufgrund seiner Kompetenz in Klagenfurt um Maßnahmen beim öffentlichen Verkehr, bei der Hausbrandreduzierung durch Fernwärme oder Erdgas und im Bereich der Umweltanzeigetafeln mit Verkehrsleitsystemen und rüstete die Busflotte mit Partikelkatalysatoren nach.

### Partner 8

Dieser Partner ist mit über 700 MitarbeiterInnen, 61 Strassenbahnen und 142 Bussen das größte öffentliche Verkehrsunternehmen in Graz. Es werden 58 Busse mit Biodiesel aus Altspeseöl (Oekodrive) betrieben, womit eine internationale Vorreiterrolle beim Einsatz von erneuerbaren Energieträgern im öffentlichen Verkehr eingenommen wird. Im Projekt wurde die Busflotte zur Verwendung von Partikelkatalysatoren zur Verfügung gestellt.

### Projektkosten

Stand 24.10.2012

	Plankosten gesamt lt. Projektantrag	Gesamtkosten anerkannt	Kosten Klagenfurt anerkannt
<b>Ausgaben</b>	<b>4.058.686,00</b>	<b>5.014.717,32</b>	<b>1.820.842,38</b>
Förderung	1.826.193,00	1.744.624,49	677.651,33
Eigenmittel	2.232.493,00	3.270.092,83	1.143.191,05
Personalkosten			380.705,95
Reisekosten			12.202,85
Gemeinkosten			77.255,33
Finanzmittel	2.232.493,00	3.270.092,83	673.026,92

### **Rentierlichkeit**

Es wurden u.a. neue, innovative Kehrmaschinen angekauft (ursprünglich nicht vorgesehen), Partikelfilter für Busse getestet, zusätzliche Luftgütemessgeräte angeschafft und auch alternative Streumittel eingesetzt. Weiters wurden elektronische Umweltanzeigetafeln für die Anzeige von Luftgütedaten, Verkehrssperren, Umleitungen, Veranstaltungen, etc. aufgestellt, die auch nach Projektende weiter genutzt werden. Das Park&Ride System wurde in Klagenfurt installiert. Ebenso wurden Gas- und Fernwärmeanschlüsse gefördert. Ein Computersimulationsmodell sowie ein Verkehrsmodell wurden erstellt.

- 3 neue Kehrmaschinen (€96.000 + Mietanteil für 2 Großkehrmaschinen € 49.000)
- 8 elektronische Umweltanzeigetafeln (€ 456.000) (lt. Stadtsenatsbeschlüsse vom 19.7.2005 und 01.08.2006)
- Park&Ride System
- Luftgütemessgeräte, Verkehrszählgeräte (€72.000)
- Verkehrsmodell (€82.000)
- Luftgütemodell (ca. €500.000) –
- Fernwärmeanschlussoffensive (Von 16.000 auf 23.000 WE)
- 1. Internationaler Feinstaubfrei-Kongress (€ 112.000)
- Partikelfilter für 15 Busse der STW
- Busflottenerneuerung (€ 600.000 Landesförderung 2010)

Zusätzliche Budgetmittel wurden durch die Anschaffung der Kehrmaschinen (Ersatzinvestition) und die Anschaffung von 8 elektronischen Umweltanzeigetafeln, die nach der durchgeführten Ausschreibung doppelt so teuer waren als geplant, verursacht. Ansonsten wurden möglichst viele Aufwendungen, die ohnehin vorgesehen und im Ordentlichen Haushalt budgetiert waren, aber im Zusammenhang mit dem Projekt KAPA GS standen, über das EU-Budget abgerechnet, um im Falle von Kostenkürzungen durch die EU keine Fördermittel zu verlieren.

### **Nachhaltigkeit**

Den größten langfristigen Nutzen für Klagenfurt brachte das Luftgütemodell in einer Auflösung von 10x10 m. Damit konnte nachgewiesen werden, dass nicht das gesamte Stadtgebiet von Klagenfurt mit PM10 belastet ist, was 2008 zur Änderung der Verordnung für luftbelastete Gebiete nach UVP-Gesetz und einer deutlichen Verkleinerung des luftbelasteten Gebietes führte (BGBl. 243/2008). Damit wurde die Betriebsansiedelung eines Möbelzentrums ohne UVP-Verfahren möglich. Auch bei anderen Betriebsansiedelungen konnten mit dem Luftgütemodell wichtige Berechnungen im Genehmigungsverfahren durchgeführt werden.

Im Rahmen des Projektes wurden die fachlichen Grundlagen für das gesetzlich verpflichtende Maßnahmenprogramm zur Reduzierung der PM10- und NO<sub>2</sub>-Belastung in Klagenfurt (§ 9a, Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L), BGBl. 115/1997 idF) geschaffen. Das Luftgütemodell bildete die Grundlage für die Stuserhebung - NO<sub>2</sub> (§8 IG-L) und führte dazu, dass vom Land für die STW-Busflottenerneuerung 2010 eine Förderung von € 600.000 (als Luftreinhaltemaßnahme) gewährt wurde.

KAPA GS bewirkte durch die umgesetzten Maßnahmen einen nachhaltigen abnehmenden Trend bei der Luftbelastung, sodass 2012 erstmals die Grenzwerte für PM10 und NO<sub>2</sub> eingehalten werden konnten.

Mit dem Verkehrsmodell wurden Berechnungen für die Erstellung von Verkehrskonzepten in Stadtteilen von Klagenfurt (z.B. Waidmannsdorf, Innenstadt) vorgenommen.

### **Risikobereich**

Für Bozen wurde kein vollständiges Luftgütemodell erarbeitet, weil von den dortigen Behörden keine Verkehrsdaten zur Verfügung gestellt werden konnten. Dies führte zur Reduzierung von Fördermitteln. Diese Reduzierung wurde auf alle Projektpartner aliquot aufgeteilt. Für Klagenfurt ergab sich eine Reduzierung im Ausmaß von € 25.252.

## **2.2. SPAS**

### **(Sound and Particle Absorbing System)**

Laufzeit: 01.10.2006 – 31.12.2009

### **Projektbeschluss**

Am 04.05.2005 wurde vom Stadtsenat folgender Antrag einstimmig beschlossen:

- 1. Die Stadt Klagenfurt stellt einen Projektantrag zur Durchführung eines EU-Life-Umwelt-Projektes mit dem Arbeitstitel „SPAS“ (Sound and Particle Adsorbing Systems).*
- 2. Bei Genehmigung des Projektantrages (Entscheidung Frühjahr 2006) wird das Projekt durchgeführt, wenn keine zusätzlichen finanziellen Mittel seitens der Stadt Klagenfurt aufgebracht werden müssen.*
- 3. Mitarbeiter der Stadt Klagenfurt können im erforderlichen Ausmaß zur Mitarbeit in das Projekt eingebunden werden.*
- 4. Mit der Erstellung des Projektantrages und bei Genehmigung mit der Koordination des Projektes wird die Abteilung Umweltschutz betraut.*



## **Projektziel**

Das Projekt wurde wie folgt beschrieben:

Im Projekt wurde eine technische Maßnahme demonstriert und für die Daueranwendung optimiert, die es ermöglicht, Feinstaub-Partikel aus Wiederaufwirbelung direkt zu filtern und um mindestens 25 % zu reduzieren.

Durch die innovative Kombination von konventionellen Lärmschutzsystemen mit neu adaptierter Filtertechnik wurde erwartet, dass durch SPAS eine deutlich messbare Reduktion der Immissionsbelastung für die Anrainer entlang stark befahrener Straßen, und zwar sowohl hinsichtlich Feinstaub als auch Lärm, erreicht wird.

Das so für verschiedene Straßentypen und Einsatzbereiche optimierte SPAS hat eine Kosten-Nutzen Bewertung und diese kann in vielen anderen Städten und Gemeinden Anwendung finden.

## **Projektpartner**

### **Projektträger**

Als Projektträger war die LH Klagenfurt am Wörthersee für die termingerechte Abwicklung des Projektes (Projektkoordination) unter Einhaltung der Projektziele und des Budgetrahmens (Finanzgebarung) und der Berichterstattung (Projekt-Homepage, internationale Projekt-Abschlusskonferenz, Projektbroschüre, etc.) verantwortlich.

### **Partner 1**

Dieser Partner war für die lärmschutztechnische Projektierung für die neue Versuchswand in Viktring und für die Nachrüstung der bestehenden Lärmschutzwand in Wölfnitz, für die schalltechnische Betreuung, die Verkehrszählungen, die Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des Verkehrs und die Mitarbeit an der Öffentlichkeitsbetreuung zuständig.

### **Partner 2**

Dieser Partner war für die wissenschaftlichen Bereiche Luftschadstoffe, Simulationen, Staubmessungen, Feldversuche und den Messbericht über den Einsatz der SPAS-Elemente in den unterschiedlichen Anwendungsfällen zuständig.

### **Partner 3**

Die messtechnische Simulation Strömung, Akustik und die Bestimmung, Optimierung und Überprüfung der Filtereigenschaften wurde durch diesen Partner durchgeführt.

#### Partner 4

Dieser Partner war für die Produktion und Montage der Filterkörbe und die Entwicklung der Produktionstechnologie verantwortlich. Er begleitete die Laborversuche und Simulation, sowie die messtechnischen Versuche und versorgte diese mit verschiedensten Untersuchungsmaterialien. Weiters wurden eigene Untersuchungen zur Erarbeitung der Maßnahmen zum Betrieb und zur Erhaltung durchgeführt.

#### Partner 5

Von diesem Partner wurde die Mineralfaser als Filtermedium der SPAS-Elemente produziert und optimiert.

#### Partner 6

Dieser Partner war für die Produktion der SPAS-Prototypen (integrierte Lärmschutzwand mit Feinstaubfilter) und die Errichtung der neuen Versuchswand in Klagenfurt verantwortlich.

#### Projektkosten

Stand 03.09.2012

	Plankosten	anerkannt	Klagenfurt
<b>Ausgaben</b>	<b>2.484.067,00</b>	<b>2.295.448,83</b>	<b>567.549,88</b>
Förderung	1.204.533,50	1.147.724,35	239.276,98
Eigenmittel	1.279.533,50	1.147.724,48	328.272,90
Personalkosten			160.102,17
Reisekosten			2.831,33
Gemeinkosten			36.900,94
Finanzmittel	1.279.533,50	1.147.724,48	128.438,46
Ausfall			116.830,46
Restkosten			245.268,92

#### Rentierlichkeit

Im Rahmen von SPAS wurde eine innovative Kombination von Lärmschutzwänden mit einer neuen Feinstaubfiltertechnik entwickelt und getestet. Es wurden drei Versuchswände errichtet: In Viktring wurde auf einer Streckenlänge von 467 m eine neue Lärmschutzwand mit integrierten Filterkörben aufgestellt. In Wölfnitz wurde auf einer Streckenlänge von 100 m auf die bereits bestehende Holz-Lärmschutzwand ein Filtersystem aufgesetzt. Bei der Unterflurtrasse Lendorf wurden auf einer Streckenlänge von 75 m Filter an Decken und Wänden eines Tunnelportals angebracht. Dieses neuartige System ermöglichte eine

Reduktion der Feinstaub-Partikel aus Wiederaufwirbelung direkt am Entstehungsort um ca. 15 – 31 %.

- Lärmschutzwand in Viktring (467 lfm) mit Filtersystem (Wert der LSW: € 450.000)
- Filtersystem in Wölfnitz
- Feinstaubreduktion aus Wiederaufwirbelung um ca. 15 – 31 %
- Reduktion von Lärm
- 2. internationaler Feinstaubfreikongress (rd € 120.000)

### **Nachhaltigkeit**

Aufgrund gesetzlicher Vorgaben hätte die Lärmschutzwand in Viktring entlang der Keutschacher Straße zu einem späteren Zeitpunkt errichtet werden müssen, wobei hier eine Kostenteilung zwischen Stadt und Land (50:50) üblich ist.

### **Risikobereich**

Schon während der Projektlaufzeit gab es Schwierigkeiten mit Partner 4, da dieser nicht mehr in der (finanziellen) Lage war, seine Aufgaben (Produktion und Montage der Feinstaubfilterkörbe) zu erfüllen. Stadt, Partner 1 und Partner 6 mussten diese Aufgaben übernehmen, um das Projekt erfolgreich abschließen zu können. Die ursprünglich nicht vorgesehenen zusätzlichen Finanzmittel wurden mit Stadtsenatsbeschluss vom 15.10.2008 und 06.05.2009 genehmigt.

Ende 2011, ca. 1 1/2 Jahre nach Projektende, bewirkte ein Audit der Europäischen Kommission, dass nachträglich Kosten als nicht förderfähig eingestuft wurden und die Stadt als Vertragspartner der Europäischen Kommission rd. € 134.000 an Fördermittel zurückzahlen musste. Die Stadt hatte seine Partner zur Refundierung aufgefordert. Rückzahlungen von den Partnern 2 und 3 sind erfolgt. Gegen den Projektpartner 4 werden die ausstehenden rd. € 117.000 aufgrund der Insolvenzgefahr fraglich und es wurde vom Stadtsenat beschlossen, eine zivilrechtliche Feststellungsklage gegen die Firma und deren Geschäftsführer einzubringen. Derzeit läuft ein Anwaltverfahren.

## **2.3. CMA+**

### **(PM10 reduction by the application of liquid Calcium-Magnesium-Acetate (CMA) in the Austrian and Italian cities Klagenfurt, Bruneck and Lienz)**

Laufzeit: 1.1.2009 – 30.9.2012

#### **Projektbeschluss**

Am 16.10.2007 wurde vom Stadtsenat folgender Antrag einstimmig beschlossen:

- 1. Die Stadt Klagenfurt stellt einen Projektantrag zur Durchführung eines EU-Life-Umwelt-Projektes mit dem Arbeitstitel „(Fine)dustbinder CMA“.*
- 2. Bei Genehmigung des Projektantrages (Entscheidung Sommer 2008) wird das Projekt durchgeführt, wenn keine zusätzlichen finanziellen Mittel seitens der Stadt Klagenfurt aufgebracht werden müssen.*
- 3. Mitarbeiter der Stadt Klagenfurt können im erforderlichen Ausmaß zur Mitarbeit in das Projekt eingebunden werden.*
- 4. Mit der Erstellung des Projektantrages und bei Genehmigung mit der Koordination des Projektes wird die Abteilung Umweltschutz betraut.*

#### **Projektziel**

Das Projekt wurde wie folgt beschrieben:

Im Rahmen des Projektes CMA+ wird eine innovative Maßnahme (Feinstaubbindung mittels CMA) zur Einhaltung des gesetzlichen PM10-Grenzwertes entwickelt, getestet und umgesetzt. Die Anwendung von CMA als „Feinstaubkleber“ im Winter und Sommer wird optimiert, demonstriert und evaluiert. Durchgeführt wird die großflächige Anwendung in belasteten Gebieten und an ausgewählten Straßen. Weiters werden Baustellentests durchgeführt und neue Aufsätze für Streufahrzeuge getestet. Auch ein Vorhersagemodell für die Feinstaubbelastung wird entwickelt. CMA soll als umweltfreundliche Alternative zum Streusalz eingesetzt werden.

Während der Projektlaufzeit soll eine messbare Reduktion von PM10 und PM2.5 erreicht werden. Für PM10 ist eine Reduktion von 10 %, basierend auf dem Jahresmittelwert, zu erwarten.

## **Projektpartner**

### **Projektträger**

Die Landeshauptstadt Klagenfurt war zuständig für die Gesamtkoordination und Projektleitung des EU-Projektes CMA+, fungiert als Fördernehmer und ist für die Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen des Projektes verantwortlich.

### **Partner 1**

Die Südtiroler Stadtgemeinde war für die Anwendung von CMA auf den bei ihr eingerichteten Teststrecken und die Öffentlichkeitsarbeit in ihrem Bereich zuständig.

### **Partner 2**

Die Osttiroler Stadtgemeinde war für die Anwendung von CMA auf den bei ihr eingerichteten Teststrecken und die Öffentlichkeitsarbeit in ihrem Bereich zuständig.

### **Partner 3**

Die dänische Firma produzierte Calcium Magnesium Acetat (CMA) für Feinstaubkleber und Taumittel.

### **Partner 4**

Im Rahmen des Projektes CMA+ war dieser Partner für die Koordination und Durchführung von Luftgütemessungen und Tunnelmessungen sowie der Datenauswertung verantwortlich. Darüber hinaus soll ein Wetter- und Luftgütevorhersagemodell für Klagenfurt entwickelt werden.

### **Partner 5**

Die Ausstattung des schwedischen Partners umfasste Fahrsimulatoren für Straßen- und Schienenverkehr, ein Straßenlabor, eine Reifen-Prüfeinrichtung, Crash-Tracks und vieles mehr.

## Projektkosten

Stand 31.09.2012

	Plankosten gesamt lt. Projekt- antrag	Gesamtkosten eingereicht	Kosten Klagenfurt eingereicht
<b>Summe</b>	<b>2.719.648,00</b>	<b>2.395.678,22</b>	<b>1.173.959,75</b>
Förderung	1.344.774,00	1.197.839,11	586.979,88
Eigenmittel	1.374.874,00	1.197.839,11	586.979,87
Personalkosten			452.652,64
Reisekosten			17.900,65
Gemeinkosten			76.801,10
Finanzmittel	1.374.874,00	1.197.839,11	39.625,48

## Rentierlichkeit

Das Ergebnis ist eine serienreife Methodik (Bedienungshandbuch für Gemeinden) zur deutlichen Verringerung (- 30 % bezogen auf einen Tagesmittelwert) der Feinstaubbelastung an stark befahrenen Straßen.

- effiziente Methode zur Feinstaubreduktion
- Staubreduktion auf Baustellen und unbefestigten Straßen
- Salzreduktion zum Schutz der Pflanzen auf öffentlichen Plätzen
- Feinstaubmessgerät (€ 20.000)
- Frühwarnsystem für Straßenglätte, Gerät zur Restmengenbestimmung von Salz (€ 21.000)
- 2 neue Streugeräte (€ 72.000)
- Lagerhalle (€ 20.000) CMA-Lagerbestand (ca. € 90.000)
- Vorhersagemodell für die Feinstaubbelastung (€ 40.000)
- Untersuchungen zur Verkehrssicherheit (€ 52.000)
- 3. internationaler Feinstaubfreikongress (€ 94.000)

## Nachhaltigkeit

Durch die konsequente Anwendung von CMA konnte die Feinstaubbelastung messbar gegenüber den Vorjahren verringert werden. Die Methode leistet einen wertvollen Beitrag zur Einhaltung des gesetzlichen PM10-Grenzwertes.

Das internationale Renommee als innovative Umweltstadt mit hoher Kompetenz in Luftreinhaltefragen führte zur Verstärkung des internationalen Netzwerkes. London und Barcelona gelten als prominente Beispiele, welche das CMA ebenfalls anwenden.

### **Risikobereich**

Die Nichtanerkennung von förderfähigen Kosten kann zur Reduzierung von Fördermitteln bei der Schlussrechnung führen. Eine Nicht- oder Schlechtleistung von Projektpartnern ist derzeit nicht gegeben.

## **3. Laufende EU-Projekte**

### **3.1. REZIPE**

**(Renewable Energies for Zero Emission Transport in Europe/Erneuerbare Energien für abgasfreien Verkehr in Europa)**

Laufzeit: 1.4.2010 – 31.3.2013 (Verlängerung beantragt bis 30.09.2013)

### **Projektbeschluss**

Am 09.06.2009 wurde vom Stadtsenat nachstehender Antrag einstimmig beschlossen:

- 1. Bei Genehmigung des Projektantrags wird das Projekt REZIPE durchgeführt, wenn keine zusätzlichen finanziellen Mittel seitens der Stadt Klagenfurt aufgebracht werden müssen.*
- 2. Mitarbeiter der Stadt Klagenfurt können im erforderlichen Ausmaß zur Mitarbeit in das Projekt eingebunden werden, sofern der Dienstbetrieb dies zulässt.*
- 3. Mit der Erstellung des Projektantrages und bei Genehmigung mit der Koordination des Projektes, wird die Abt. Umweltschutz betraut.*

### **Projektziel**

Das Projekt wurde wie folgt beschrieben:

Rezipe zeigt Methoden zur Verringerung der Emissionen von Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>), Stickoxiden (NO<sub>x</sub>) und Feinstaub (PM<sub>10</sub>) durch die Einführung von emissionsfreien Fahrzeugen (ZEV) im städtischen Umfeld. Die Energie, die in ZEV verwendet wird, kommt aus erneuerbaren und sauberen Energiequellen. Die Fahrzeuge werden in sechs europäischen Städten in Pilotprojekten getestet.

### **Projektpartner**

#### **Projektträger**

Die Landeshauptstadt Klagenfurt am Wörthersee ist zuständig für die Gesamtkoordination und Projektleitung des EU-Projektes REZIPE, fungiert als Fördernehmer und ist für die Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen des Projektes verantwortlich.

**Partner 1**

Die Forschungsgesellschaft unterstützt das Projekt mit seiner Erfahrung im Bereich der Mobilität.

**Partner 2**

Die italienische Provinz hat Erfahrung im Bereich der Elektroautos und führt Versuche in ihrem Bereich durch.

**Partner 3**

Das slowenische Institut soll die Projektergebnisse bewerten und die Verbreitung fördern.

**Partner 4**

Dieser Partner soll die Ziele zur Null-Emissions-Mobilität in Deutschland verbreiten.

**Partner 5**

Die italienische Stadt hat Erfahrung im Bereich der elektrischen Fahrräder und soll ein Modell bei der gemeinsamen Nutzung von Fahrradeinrichtungen durch E-Bikes und traditionellen Fahrrädern entwickeln.

**Partner 6**

Der oberösterreichische Partner wird ein Demonstrator für die Kombination von Elektrofahrzeugen mit emissionsfreier Mobilität.

**Partner 7**

Der Partner unterstützt die Entwicklung von Null-Emission aus erneuerbarer Energie in Slowenien.

**Partner 8**

Der ungarische Partner fördert das Projekt in seinem Bereich.



## Projektkosten

Stand 31.12.2012

	Plankosten gesamt lt. Projektantrag	Plankosten Klagenfurt	bisherige Kosten Klagenfurt *
<b>Ausgaben</b>	<b>1.461.307,25</b>	<b>313.120,00</b>	<b>447.954,40</b>
Förderung	1.135.520,96	234.840,00	238.602,94
Eigenmittel	325.786,29	78.280,00	209.351,46
Personalkosten		89.500,00	85.010,66
Reisekosten		16.500,00	1.275,25
Finanzmittel	325.786,29	- 27.720,00	123.065,55

*\*Die Kosten stellen den Stand mit 31.12.2012 dar, wobei in den Spalten „Ausgaben“ und „Förderungen“ die EU-Transferzahlungen an alle Projektpartner enthalten sind.*

## Rentierlichkeit

In Klagenfurt werden Testversuche mit Elektrofahrzeugen und Elektrotankstellen durchgeführt, diese evaluiert und mit bewusstseinsbildenden Maßnahmen begleitet. Die für Elektrofahrzeuge genutzte Energie soll aus erneuerbaren Quellen (PV-Anlage) kommen.

Klagenfurt wird ein abgasfreies Miet-Autosystem in der Innenstadt, bestehend aus 5 E-Fahrzeugen und 5 Elektro-Ladestationen mit Photovoltaikanlagen, aufbauen.

- 5 Elektroautos für TestfahrerInnen (€ 40.000 + € 10.000 SBZ)
- 5 E-Ladestationen (€ 20.000)
- 5 kWp PV-Anlage (€ 12.500)

## Nachhaltigkeit

REZIPE schaffte die Basis für das Projekt CEMOBIL. Es konnte erstmals internationales Renommee als innovative Umweltstadt mit hoher Kompetenz in Elektromobilität aufgebaut und eine Verstärkung und Erweiterung des internationalen Netzwerkes erzielt werden.

## Risikobereich

Nichtanerkennung von förderfähigen Kosten, kann zur Reduzierung von Fördermitteln bei der Schlussrechnung führen. Nicht- oder Schlechtleistung von Projektpartnern ist derzeit nicht

gegeben. Der Partnerwechsel beim ungarischen Projektpartner führte zu einer Projektverzögerung.

### **3.2. PMinter**

**(Interregionale Wechselwirkung von Maßnahmen zur Reduktion von Hausbrand und Verkehr mit der Feinstaubbelastung im Grenzgebiet Slowenien-Österreich)**

Laufzeit: 1.7.2010 – 30.6.2012 (verlängert bis 31.12.2013)

#### **Projektbeschluss**

Am 20.05.2008 wurde vom Stadtsenat nachstehender Antrag einstimmig beschlossen:

- 1. Die Stadt Klagenfurt beteiligt sich als Projektträger bei der Projekteinreichung von PMinter im Förderprogramm INTEREG IV Slovenia-Austria*
- 2. Bei Genehmigung des Projektantrags wirkt Klagenfurt als Projektträger, wenn keine zusätzlichen finanziellen Mittel seitens der Stadt Klagenfurt aufgebracht werden müssen.*
- 3. Mitarbeiter der Stadt Klagenfurt können im erforderlichen Ausmaß zur Mitarbeit in das Projekt eingebunden werden.*

#### **Projektziel**

Das Projekt wurde wie folgt beschrieben:

Im Rahmen des Projektes PMinter wurden Maßnahmen zur Einhaltung des gesetzlichen PM10-Grenzwertes mit dem Focus auf Hausbrand und verkehrsberuhigende Maßnahmen getestet und demonstriert.

#### **Projektpartner**

##### **Projektträger**

Die Gesamtkoordination wird vom Magistrat der Landeshauptstadt Klagenfurt am Wörthersee, Abt. Umweltschutz, durchgeführt. Die Abteilung agiert als Projektmanager und als Schnittstelle zum technischen Sekretariat. Klagenfurt ist für alle Verbreitungs- und Demonstrationsaktivitäten und für die Umsetzung des Luftreinhalteplanes in Klagenfurt verantwortlich. In Zusammenarbeit mit Kärnten führt Klagenfurt zusätzliche Luftgütemessungen (PM10) in der Stadt durch.

### **Partner 1**

Als zuständige lokale Behörde ist der Partner für die Projektumsetzung in einer slowenischen Stadt verantwortlich. Er ist für die Validierung von Trends und die Anwendung der Ergebnisse zur Vorbereitung von städt. Entwicklungsprogrammen zur Luftreinhaltung verantwortlich und ist für alle Verbreitungs- und Demonstrationsaktivitäten und für die Umsetzung des Luftreinhalteplanes zuständig.

### **Partner 2**

Die Hauptaufgaben dieses Partners im Projekt sind das Monitoring von Luftschadstoffen in Klagenfurt und Messungen, welche nicht zum bestehenden Monitoring-Netzwerk zählen. Er ist verantwortlich für die Evaluierung der meteorologischen Daten in Klagenfurt und Slowenien. Alle im Projekt auftretenden meteorologischen Fragen und meteorologischen/klimatologischen Expertisen werden von Kärnten in Auftrag gegeben.

### **Partner 3**

Das Institut hat es sich zum Ziel gesetzt, im vernetzten System Energie, Motor, Verkehr und Umwelt innovative und international anerkannte Lehre und Forschung zu betreiben und insbesondere zur Lösung umweltrelevanter Fragestellungen beizutragen. Im Besonderen soll ein Beitrag zur Lösung von Umweltproblemen geleistet werden. Eine Abteilung setzt sich speziell mit den Belangen der Luftgüte auseinander. In der Erstellung von Emissionskatastern und Ausbreitungsrechnungen in der urbanen und regionalen Skala wurden Kompetenz, Innovation und Expertise aufgebaut, so auch in der Messung von luftgetragenen Spurengasen. Innerhalb dieses Projektes wird der Partner wieder für die numerischen Berechnungen und die Evaluierung der umgesetzten Maßnahmen und der Demonstration mittels Modellierung verantwortlich sein.

Das zweite Institut soll für die Durchführung, Aus- und Bewertung von Feldtestläufen an Biomasse-Kleinfeuerungen in Klagenfurt, Slowenien und Steiermark verantwortlich zeichnen.

### **Partner 4**

Der Partner ist für die Luftgütemessung verantwortlich sowie für die Datensammlung der Emissionsdatenbank in Slowenien.

### **Partner 5**

Dieser Partner ist in der Steiermark für den Betrieb des Luftgütemessnetzes verantwortlich. Meteorologische Messungen werden an allen Luftgütemessstationen, also auch an den

mobilen, durchgeführt. Die mobilen Messstationen stehen für Einsätze im Rahmen des Projektes zur Verfügung. Die Ergebnisse der Berechnungen werden für die Erstellung von Immissionskatastern und anderen Grundlagen zur Ausarbeitung von Air Quality Management Plans eingesetzt. Vorhandene Emissionsinventuren für Hausbrand und Verkehr werden allen Projektpartnern zur Verfügung gestellt. Der Aufbau einer neuen Emissionsinventur für Ammoniak aus der Landwirtschaft und von anderen Quellen (z.B. für Offroad-Geräte) wird durch die Bereitstellung von statistischen Eingangsgrößen und Vorgangsweisen unterstützt.

## Partner 6

Der Partner ist für das Design und die Durchführung von Umweltzonen in Slowenien und für das Monitoring des Verkehrsflusses verantwortlich. Zusammen mit anderen Partnern wird er geplante Aktivitäten in den Pilotzonen, in Vergleichsanalysen, in der Vorbereitung von Leitfäden und Empfehlungen und in der Veröffentlichung von Ergebnissen organisieren.

## Projektkosten

Stand 31.12.2012

	Plankosten gesamt lt. Projektantrag	Plankosten Klagenfurt lt. Projektantrag	bisherige Kosten Klagenfurt
<b>Ausgaben</b>	<b>2.462.672,00</b>	<b>438.047,00</b>	<b>498.267,86</b>
Förderung	2.093.271,00	372.340,00	404.191,37*
Eigenmittel	369.401,00	65.707,00	94.076,49
Personalkosten		81.600,00	159.172,64
Reisekosten		8.400,00	763,77
Finanzmittel	369.401,00	-24.293,00	- 65.859,92

*\*Tranchenzahlungen lt. KIM (auch für Projektpartner) für 01.07.2010 bis 30.06.2011 (weitere Tranchenzahlungen sind noch ausständig.*

## Rentierlichkeit

Es kommt zur Klärung und möglichen Beeinflussung der hohen PM10-Hintergrundbelastung durch Holzfeuerungen (Hausbrand), sowie Weiterentwicklung und Update des Luftgütemodells aus KAPA GS. Es gibt eine neue Messmethodik zur Direktbestimmung von

Holzrauch und Dieselaabgasen, sowie Maßnahmen zur Reduktion der Emissionen von Holzeinzelfeuerungen.

- Entwicklung einer neuen Messmethodik zur direkten Bestimmung von Holzrauch in der Umgebungsluft und im Abgas (€ 75.000)
- Messgeräte für Rauchfangkehrer (€ 52.000)
- Trainingsprogramm für Rauchfangkehrer
- Verbesserung und Update des Luftgütemodells aus KAPA GS unter Berücksichtigung chemischer Reaktionen (Basisjahr 2010) - € 200.000
- Update des Verkehrsmodells mit Berechnung von Verkehrsszenarien für die Innenstadt (€ 30.000)
- Verbesserung der Luftqualität durch Maßnahmen bei Hausbrand und Verkehr
- Aufklärung der Bevölkerung, z.B. P&R-Kampagne der STW (€ 20.000), Folder für richtiges Heizen (€ 7.000)
- Optimierung und Evaluierung der Luftreinhaltepläne (gesetzlich verpflichtend)

### **Nachhaltigkeit**

Die Klärung des Einflusses von Einzelfeuerungsanlagen schafft die Basis für gezielte Förderprogramme und Fernwärmeanschluss-offensiven zur Reduzierung der Feinstaubbelastung in Klagenfurt und in den Nachbargemeinden. Die Auswirkung von Biomasseverbrennung in Klagenfurt (auch von geplanten Großanlagen zur Fernwärmeversorgung) wird genau untersucht.

### **Risikobereich**

Die Nichtanerkennung von förderfähigen Kosten kann zur Reduzierung von Fördermitteln bei der Schlussrechnung führen. Eine Nicht- oder Schlechtleistung von Projektpartnern ist derzeit nicht gegeben.

## **3.3. CEMOBIL**

**(CO<sub>2</sub>-neutrale E-Mobilität zur Reduktion von Luftschadstoffen (PM<sub>10</sub>, PM<sub>2.5</sub> und NO<sub>2</sub>) und Lärm in europäischen Städten am Beispiel Klagenfurt)**

Laufzeit: 1.9.2010 – 31.8.2015

### **Projektbeschluss**

Am 07.07.2009 wurde vom Stadtsenat nachstehender Antrag einstimmig beschlossen:

1. *Bei Genehmigung des Projektantrags wird das Projekt „E-Mobilität in Städten am Beispiel Klagenfurt“ durchgeführt, wenn keine zusätzlichen finanziellen Mittel seitens der Stadt Klagenfurt aufgebracht werden müssen.*
2. *Mitarbeiter der Stadt Klagenfurt können im erforderlichen Ausmaß zur Mitarbeit in das Projekt eingebunden werden, sofern der Dienstbetrieb dies zulässt.*

3. *Mit der Erstellung des Projektantrages und bei Genehmigung mit der Koordination des Projektes, wird die Abteilung Umweltschutz betraut.*

### **Projektziel**

Das Projekt wurde wie folgt beschrieben:

Es wird demonstriert, dass E-Mobilität in Klagenfurt funktioniert und dadurch eine effektive und nachhaltige Verbesserung der Umweltqualität, vor allem bei Luftschadstoffen, aber auch bei Lärm kostengünstig möglich ist, ohne die individuelle Mobilität gravierend einschränken zu müssen. Gleichzeitig wird gezeigt, dass dadurch ein wertvoller Beitrag zum Klimaschutz und zur Erreichung des Kyoto-Ziels geleistet wird.

Es werden insgesamt 64 E-Fahrzeuge, 1 E-Bus und 1 E-Lendkanalschiff angeschafft und getestet, sowie die dafür notwendige Infrastruktur mittels 50 öffentlicher und 50 privater E-Ladestationen aufgebaut. Der Strom wird durch erneuerbare Energieträger in Form von Ökostromgutscheinen zur Verfügung gestellt. Spezielle Businessmodelle sollen die private Anschaffung von E-Fahrzeugen forcieren.

### **Projektpartner**

#### **Projektträger**

Das Projektmanagement sowie die gesamte Koordination werden von der Stadt Klagenfurt, Abteilung Umweltschutz, durchgeführt. Weiters ist diese auch für die Anschaffung von E-Fahrzeugen zu Testzwecken für die Bevölkerung, öffentliche Einrichtungen, Fahrschulen und Taxiunternehmen zuständig. Auch das projektbegleitende Umweltmonitoring sowie die Durchführung von öffentlichkeitswirksamen Maßnahmen liegen in ihrer Verantwortung.

#### **Partner 1**

Von diesem Partner werden unter anderem Belange des Gesamtverkehrskonzeptes Kärntens, der Verkehrsplanung, der Verkehrswegeplanung, des öffentlichen Verkehrs, der Verkehrssicherheit und des Lärmschutzes wahrgenommen. Er ist die einzige zuständige Stelle im Verantwortungsbereich des Landes Kärnten für Verkehrslärmschutz an Straße und Schiene sowie für das Thema Elektromobilität in Kärnten.

#### **Partner 2**

Der Partner ist der zentrale Infrastrukturdienstleister der Landeshauptstadt Klagenfurt. Der öffentliche Personennahverkehr stellt einen wesentlichen Bereich des Unternehmens dar. Für die "Mobilität" ist die zukünftige Entwicklung des Verkehrs ein wichtiger Faktor. Der Einsatz

von E-Fahrzeugen im öffentlichen sowie im innerbetrieblichen Verkehr wird aufgrund der Null-Emissionen ein wesentlicher Teil von urbanen Verkehrslösungen der Zukunft sein.

### **Partner 3**

Die Schwerpunkte dieses Partners liegen in der Entwicklung, Förderung und Sicherung einer breiten Marketingkooperationsplattform von Handelsbetrieben und handelsnahen PartnerInnen zur Bindung der stationären Kaufkraft, Steigerung des Einkaufstourismus aus dem relevanten Einzugsgebiet und zur Erhöhung der Bekanntheit von Klagenfurt als Handelsstandort.

### **Partner 4**

Der Partner ist in Zusammenarbeit mit dem Partner 3 für das Erstellen eines Marketingkonzeptes, die Schaffung eines Corporate Designs und die Durchführung einer Umfrage zuständig. Des Weiteren wird von diesem Partner eine Kosten-Nutzen-Analyse durchgeführt.

### **Partner 5**

Im Rahmen von CEMOBIL unterstützt der Partner die Stadt Klagenfurt bei der Organisation des E-Fahrzeug-Rennens mit Publikumsbeteiligung (Rennen mit Batterie-elektrischen Go-Carts), speziell mit technischer Expertise was Auswahl der Fahrzeuge, Stromversorgung, etc. betrifft und hinsichtlich publizistischer Verwertung. Er lädt interessierte potentielle Nachfolger zum Besuch der Demonstratoren ein und analysiert deren Rückmeldungen. Auch verfasst er für potentielle Nachfolger ein Umsetzungsdokument, mit dem diese ohne verlorene Aufwendungen ebenfalls Elektromobilität in ihren Städten/Gemeinden umsetzen können.

### **Partner 6**

Dieser Partner wurde im Jahre 2008 gegründet. Die Aufgabe besteht in der Anschaffung und Testbetriebs eines E-Solarbootes.

### **Partner 7**

Diese gemeinnützige Gesellschaft bezweckt, mit Hilfe von nationalen und internationalen Förderprogrammen Projekte zur Umsetzung innovativer Technologien zu entwickeln und durchzuführen, um damit einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung des Standortes Klagenfurt zu leisten. Der Partner ist zuständig für die Anschaffung von E-Fahrzeugen und die administrative Abwicklung der Testfahrten inklusive der Evaluierung.

## Partner 8

Das Institut ist als erste Ansprechadresse in Kärnten, was Fragen in Bezug auf Elektromobilität und verwandte Technologien im Bereich „erneuerbare Energie“ und Energieeffizienz betrifft, zu verstehen. Der Partner vertreibt eine Vielzahl von selbst entworfenen und patentierten Ladestationen. Innerhalb der letzten 3 Jahre wurden in Kärnten ungefähr 300 Ladestationen für Elektrofahrzeuge aufgebaut.

## Projektkosten

Stand 31.12.2012

	Plankosten gesamt lt. Projektantrag	Plankosten Klagenfurt lt. Projektantrag	bisherige Kosten Klagenfurt*
<b>Ausgaben</b>	<b>5.946.841,00</b>	<b>1.105.849,00</b>	<b>1.367.889,85</b>
Förderung	3.999.568,00	766.980,00	1.032.368,00
Eigenmittel	1.947.273,00	338.869,00	335.521,85
Personalkosten		259.910,00	203.138,55**
Reisekosten		7.250,00	2.129,74**
Gemeinkosten		64.969,00	29.000,33**
Finanzmittel	1.947.273,00	6.740,00	101.253,23

*\*Die Kosten stellen den Stand mit 31.12.2012 dar, wobei die Spalten „Ausgaben“ und „Förderungen“ inklusive Tranchenzahlungen aller Projektpartner angegeben sind. Mit dem Endbericht an die Förderstelle wird die endgültige Abrechnung vorgelegt.*

*\*\*Die tatsächlichen Personal-, Reise- und Gemeinkosten liegen bis 31.05.2012 vor (zu diesem Zeitpunkt erfolgte die letzte Berichtslegung an die EU: 1. Progress Report).*

## Rentierlichkeit

Nach Projektende sollen mindestens 1.500 E-Fahrzeuge in Klagenfurt unterwegs sein. Dadurch ergibt sich eine Verbesserung der Umweltsituation (Luftschadstoffe und Klimaverbesserung) und die regionale Schadstoffreduktion aus dem Verkehr (PM10, NOx, CO2) – messtechnische Erfassung. Die Rentierlichkeit ergibt sich weiters durch die Orientierung anderer Kommunen und Regionen am Vorzeigebispiel Klagenfurt, die Produktion von Ökostrom. Schaffung von Nachfrage an E-Mobilen, sowie die Herstellung der



Infrastruktur in einem Gebiet. Die Verfügbarkeit von E-Mobilen und die Aufklärung der Bevölkerung über E-Mobilität und eine 100%ige CO2-Neutralität werden erreicht.

- 29 E-Autos, davon 5 E-Taxis - € 840.000
- PPP-Modell für 66 E-Fahrzeuge mit 240 kW PV-Anlage (mit € 400.000 Zusatzförderung ist in Vorbereitung)
- 1 E-Bus (€ 370.000)
- 1 E-Solarschiff am Lendkanal (€ 440.000)
- 50 öffentliche + 50 private Ladestationen (€ 625.000)
- Verkehrsmodell 2010 – Update mit Lärmimmissionskataster (€ 60.000)
- Luft- und Lärmessgeräte (€ 35.000)
- Diverse wissenschaftliche Studien und Szenarien (€ 93.000)
- Internationaler E-Mobilitätskongress (€ 78.000)

### **Nachhaltigkeit**

Es ergibt sich ein Renommee als innovative Umweltstadt mit hoher Kompetenz in Elektromobilität, Verstärkung und Erweiterung des internationalen Netzwerkes. Klagenfurt erhält eine vollständige E-Ladeinfrastruktur und ist damit europaweit eine Vorzeigestadt im Bereich der Elektromobilität.

CEMOBIL war auch die Voraussetzung dafür, dass Klagenfurt den Zuschlag als Modellregion Elektromobilität mit dem Projekt E-LOG erhalten hat. Im Rahmen des Projektes wird ein E-Mietwagensystem aufgebaut, welches nach Projektende weitergeführt wird und Einnahmen für die Stadt bringen soll. Das Projekt hat durch das E-Boot und die E-Mietfahrzeuge sowie die internationale Öffentlichkeitsarbeit auch einen positiven Effekt auf den Tourismus in Klagenfurt.

### **Risikobereich**

Die Nichtanerkennung von förderfähigen Kosten, kann zur Reduzierung von Fördermitteln bei der Schlussrechnung führen. Nicht- oder Schlechtleistung von Projektpartnern ist derzeit nicht gegeben.

### **3.4. CoP**

#### **(Cities on Power)**

Laufzeit: 01.07.2011 – 30.06.2014

#### **Projektbeschluss**

Am 05.05.2010 wurde vom Stadtsenat nachstehender Antrag einstimmig beschlossen:

- 1. Bei Genehmigung des Projektantrags wird das Projekt „Cities on Power“ durchgeführt, wenn keine zusätzlichen finanziellen Mittel seitens der Stadt Klagenfurt aufgebracht werden müssen.*
- 2. Mitarbeiter der Stadt Klagenfurt können im erforderlichen Ausmaß zur Mitarbeit in das Projekt eingebunden werden, sofern der Dienstbetrieb dies zulässt.*
- 3. Mit der Koordination der Aufgaben in der Stadt Klagenfurt am Wörthersee wird die Abt. Umweltschutz betraut.*

#### **Projektziel**

Das Projekt wurde wie folgt beschrieben:

Das Projekt untersucht in Form von Pilotprojekten, ob der Einsatz erneuerbarer Energien in ausgewählten öffentlichen Gebäuden realisierbar ist. Im Rahmen von „Cities on Power“ soll außerdem ein interaktives Analysewerkzeug (IT-Toolbox) mit solar- und geothermischen Potentialkarten erstellt werden. Damit sollen die Bürger eine Möglichkeit erhalten, potentielle Energieerträge aus installierten Solarkollektoren und Wärmepumpen in ihren Haushalten abschätzen zu können und Amortisationszeiten der Investitionen zu erfahren. Mit der Umsetzung dieser Maßnahmen sollen die Bürger und Kommunen mobilisiert werden, um ihr Interesse an erneuerbaren Energien zu steigern. Damit wird ein Beitrag zur Verringerung der Treibhausgasemissionen in europäischen Städten geleistet.

#### **Projektpartner**

##### **Projektträger**

Der polnische Partner ist für die Koordination und das Projektmanagement zuständig.

##### **Partner 1**

Dieser polnische Partner ist für die technischen Analysen beim Einsatz von erneuerbarer Energie bei öffentlichen Gebäuden zuständig.

### **Partner 2**

Die Stadt Klagenfurt fördert die Nutzung erneuerbarer Energie in urbanen Räumen. Die vier teilnehmenden Städte und Regionen werden gemeinsam lokale Aktionspläne erarbeiten, um erneuerbare Energie zu stärken.

### **Partner 3**

Der Partner unterstützt mit neuesten technischen Erkenntnissen die Errichtung von Ökostromanlagen, um mehr regionale Stromerzeugung mit kurzen Wegen von den Produzenten zu den Konsumenten zu erreichen.

### **Partner 4**

Eine Energie System Analyse und ein WebGIS-Portal zur Veröffentlichung von relevanten Geodaten sollen die anderen Partner unterstützen.

### **Partner 5**

Der deutsche Partner fördert den Einsatz von erneuerbarer Energie durch die Entwicklung von Werkzeugen und durch Wissenstransfer.

### **Partner 6**

Die italienische Provinz entwickelt und unterstützt den lokalen Aktionsplan für erneuerbare Energie und richtet eine internationale Konferenz aus.

### **Partner 7**

Der Partner leistet einen Beitrag über die mögliche Errichtung von Kraftwerken mit erneuerbarer Energie und die Bewertung von Investitionen.

### **Partner 8**

Die italienische Provinz unterstützt den Wissenstransfer auf dem Gebiet der Energieplanung, um die Politik für einen breiteren Einsatz von erneuerbarer Energie zu beeinflussen.

## Projektkosten

Stand 31.12.2012

	Plankosten Klagenfurt lt. Projektantrag	bisherige Kosten Klagenfurt
<b>Ausgaben</b>	<b>268.000,00</b>	<b>92.418,37</b>
Förderung	201.000,00	0,00*
Eigenmittel	67.000,00	92.418,37
Personalkosten	55.000,00	20.672,92
Reisekosten	24.800,00	2.501,13
Gemeinkosten	0	0
Finanzmittel	-12.800,00	69.244,32

\*zu erwartende Tranchenzahlungen für 01.07.2011 – 31.12.2012 (€ 83.394,46 sind noch ausständig).

## Rentierlichkeit

Das Hauptziel des Projektes "Cities on Power" ist die Entwicklung von transeuropäischen Netzwerken, welche die kollektiven Know-hows der Regionen und der Städte für Strategien und Technologien und in weiterer Folge für die Anwendung und Produktion von erneuerbaren Energien in Stadtgebieten nützen.

Es entwickelt gesetzliche und organisatorische Rahmenbedingungen, um Investitionen in erneuerbare Energien zu unterstützen. Über 70% der Energie in Europa wird in Städten verbraucht. Vor diesem Hintergrund beabsichtigt „Cities on Power“ einen Beitrag zu leisten, um das Ziel der Europäischen Union, 20% erneuerbare Energien bis 2020, zu erreichen. Das Ziel ist die Entwicklung und Unterstützung lokaler Aktionspläne mit innovativen Finanz- und Organisationsinstrumenten, um den Einsatz von erneuerbaren Energien sowohl durch öffentliche als auch private Investoren in den vier Partnerstädten anzustoßen.

- Erstellung eines lokalen Aktionsplans für erneuerbare Energie
- Installierung eines Dünnschicht-Photovoltaik-Moduls, welches in öffentlichen Gebäuden integriert wird und eine PV-Anlage (€ 62.000)
- Pilotprojekt und Planungen zur Sanierung des Amtsgebäudes Domplatz (externer Consulter: € 54.000, Messgeräte für Indoorklima € 13.000)
- Basierend auf der Analyse der technologischen, ökologischen, ökonomischen und regulativen Rahmenbedingungen wird eine detaillierte Projektstudie für weitere Umsetzungsmaßnahmen in öffentlichen Gebäuden geführt
- Ermittlung und Darstellung des Solarenergiepotenzials

In dem Projektzeitraum von 3 Jahren soll auch die CO<sub>2</sub>-Bilanz deutlich verbessert werden.

### **Nachhaltigkeit**

Die Ergebnisse liefern Daten für die Planungen zur Sanierung des Amtsgebäudes Domplatz, Möglichkeiten für Folgeprojekte, Beteiligung an einem transeuropäischen Netzwerk für erneuerbare Energie. Das Projekt SEAP-Alps ist bereits aus diesem Netzwerk entstanden.

### **Risikobereich**

Es bestehen keine direkten Verpflichtungen gegenüber dem Fördergeber, nur ein Kooperationsvertrag mit dem Leadpartner. Die Stadt haftet für stadteigene Aufgaben in der Höhe der ausbezahlten Fördermittel.

## **3.5. POLYWOOD**

### **(Polygeneration of Fuels, Heat and Electricity from Wood)**

Laufzeit: 01.09.2011 – 31.12.2015

### **Projektbeschluss**

Am 22.11.2011 wurde vom Stadtsenat nachstehender Antrag einstimmig beschlossen:

- 1. Das von der Europäischen Kommission genehmigte Projekt „POLYWOOD“ wird durchgeführt und ist im AOH zu budgetieren.*
- 2. Die Anschaffung von CNG-Fahrzeugen für den städtischen Fuhrpark ist ausschließlich als Ersatzinvestition durchzuführen und nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten in Abstimmung mit den betroffenen Abteilungen zu optimieren. Dabei ist auch die Möglichkeit zum Ersatz von Schulbussen zu prüfen.*
- 3. Mitarbeiter der Stadt Klagenfurt können im erforderlichen Ausmaß zur Mitarbeit in das Projekt eingebunden werden.*
- 4. Mit der Durchführung des Projektes wird die Abt. Umweltschutz in Zusammenarbeit mit den Abteilungen Kommunale Dienst, Mechanische Werkstätte und Beschaffungswesen betraut.*

Den Antrag war ein Businessplan beigelegt.

### **Projektziel**

Das Projekt wurde wie folgt beschrieben:

In einem Demonstrationsprojekt wird aus einer Bioraffinerie ein Teil des Holzgases zu einem synthetischen Erdgas (BioSNG) in einer Aufbereitungsanlage weiterverarbeitet und als Treibstoff für CNG-Fahrzeuge verwendet. Es werden 2 Tankstellen für den Vertrieb des Bio-treibstoffes errichtet.

Die Landeshauptstadt Klagenfurt am Wörthersee führt eine Fuhrparkumstellung auf CNG-Fahrzeuge durch und baut ein Anrufsammeltaxisystem mit CNG-Fahrzeugen auf, die mit BioSNG betrieben werden. Weiters sollen große Flottenbetreiber, Bus- und Taxiunternehmen, zur Umstellung auf CNG-Fahrzeuge und Verwendung des BioSNG motiviert werden.

### **Projektpartner**

#### **Projektträger**

Die Landeshauptstadt Klagenfurt ist als Projektträger für das Projektmanagement und als Kontaktstelle für die Europäische Kommission verantwortlich. Weiters werden eine Tankstelle errichtet und die entsprechenden Fahrzeuge angeschafft.

#### **Partner 1**

Der Partner ist für die Errichtung und den Betrieb der Biogasraffinerie zuständig. Auch eine Tankstelle wurde am Standort der Anlage errichtet.

#### **Partner 2**

Dieser Partner führt die Planung und die Bauausführung der Biogasanlage gemeinsam mit Partner 1 durch.

#### **Partner 3**

Der Partner führt die Messungen und Evaluierungen der Umwelteffekte durch.

## Projektkosten

Stand 31.12.2012

	Plankosten gesamt lt. Projektantrag	Plankosten Klagenfurt lt. Projektantrag	Bisherige Kosten Klagenfurt
<b>Ausgaben</b>	<b>9.681.580,00</b>	<b>3.544.200,00</b>	<b>73.220,66</b>
Förderung	4.894.415,00	1.770.268,00	1.573.766,00*
Eigenmittel	4.787.165,00	1.773.932,00	-1.500.545,34
Personalkosten		630.100,00	54.262,27
Reisekosten		18.400,00	227,90
Gemeinkosten		148.200,00	7.014,02
Finanzmittel	4.787.165,00	977.232,00	-1.562.049,53

*\*In der Förderung sind Tranchenzahlungen an die Projektpartner inkludiert*

## Rentierlichkeit

Das Ziel des Projektes ist die Herstellung von jährlich 2,5 Mio. m<sup>3</sup> CO<sub>2</sub>-neutralem Treibstoff aus der Holzvergasung (BioSNG) zur Reduktion von 8 t NO<sub>x</sub>, 0,7 t PM<sub>10</sub> und 6.000 Tonnen CO<sub>2</sub>, sowie eine Erhöhung der Energieeffizienz der Biomasseanlage.

- 2 Tankstellen für BioSNG (davon eine im Eigentum der Stadt - € 500.000)
- 24 CNG - Fahrzeuge für städtischen Fuhrpark (€ 460.000)
- Anrufsammeltaxisystem mit 45 CNG-Fahrzeugen (€ 1.125.000), Einnahmen durch Vermietung
- Mobilitätszentrale (€ 150.000)
- Luftmessgeräte (€ 65.000)
- Biogener Treibstoff aus Holz
- Verbesserung der Umweltsituation (Luftschadstoffe und Klimaschutz)

## Nachhaltigkeit

In dieser Größenordnung ist es weltweit die erste Bioraffinerie mit Erzeugung eines biogenen Treibstoffes aus Holz, der in konventionellen Erdgasfahrzeugen eingesetzt werden kann. Dies bewirkt ein internationales Renommee als innovative Umweltstadt mit hoher Kompetenz im Bereich erneuerbarer Energie, sowie Verstärkung und Erweiterung des internationalen Netzwerkes.

Die Bioraffinerie läuft seit 2012 im Vollbetrieb in Villach. Eine ähnliche Anlage soll in Klagenfurt errichtet werden.

Klagenfurt erhält ein Anrufsammeltaxisystem mit Mobilitätszentrale zur Stärkung und Attraktivierung des Öffentlichen Verkehrs.

Durch den hohen Innovationsgrad gibt es viele Möglichkeiten für Folgeprojekte. Im Rahmen des Projektes wird ein CNG-Mietwagensystem für Taxis aufgebaut, welches nach Projektende weitergeführt werden kann und Einnahmen für die Stadt bringen soll.

### **Risikobereich**

Das Herzstück des Projektes, die Holzgas-Aufbereitungsanlage, ist ein Prototyp. Aufgrund der durchgeführten Detailplanung ist die Konstruktion aufwendiger als angenommen, was zur zeitlichen Verzögerung von einem Jahr führt. Ein Änderungsantrag an die Europäische Kommission wurde eingereicht und genehmigt. Da die Anlage in Klagenfurt noch nicht gebaut wurde, muss die Aufbereitungsanlage bei der bestehenden Bioraffinerie-Anlage in Villach aufgestellt werden. Das aufbereitete Holzgas wird zu den Tankstellen in Klagenfurt transportiert. Das Risiko für die Anlage liegt zur Gänze beim Betreiber. Derzeit sind noch keine Fördermittel an die anderen Projektpartner ausbezahlt worden. Teilnehmende Firmen erhalten aufgrund von Kooperationsverträgen die Fördermittel nur mit Bankgarantie.

Sollte die Holzgasaufbereitungsanlage nicht funktionieren, können die angeschafften CNG-Fahrzeuge und auch die Tankstellen ohne Probleme und Umstellungsmaßnahmen mit Erdgas betrieben werden. Eine Nichtanerkennung von förderfähigen Kosten kann zur Reduzierung von Fördermitteln bei der Schlussrechnung führen.

Der Leiter der Abteilung Umweltschutz hat folgendes noch ergänzt:

*Das Projekt wurde mit Beschluss des Stadtsenats am 5.3.2013 gestoppt, da Projektpartner 1 trotz Projektverlängerung nicht in der Lage war, die termingerechte Errichtung und Inbetriebnahme der Biogas-Aufbereitungsanlage zu garantieren.*

*Für das Projekt POLYWOOD muss nun der Endbericht der Europäischen Kommission vorgelegt werden, bisher angefallene Kosten und Aufwendungen sind grundsätzlich förderfähig. An die Projektpartner wurden noch keine Fördermittel ausbezahlt. Bei den bisher von der Stadt getätigten Investitionen handelt es sich um Ersatzinvestitionen, sodass auch im Falle der Reduzierung von Fördermitteln der Schaden für die Stadt gering bleibt. Außerdem*



*könnte sich die Stadt aufgrund der Kooperationsverträge bei den Projektpartnern, die den Projektabbruch verursacht haben, schadlos halten.*

### **3.6. SEAP\_Alps**

**(Supporting local authorities in the implementation of sustainable energy Action Plans in the Alpine Space Area)**

Laufzeit: geplant ab 01.09.2012 – 30.04.2015

#### **Projektbeschluss**

Der Umlaufbeschluss des nachstehenden Antrages wurde vom Stadtsenat am 24.04.2012 zur Kenntnis genommen:

- 1. Bei Genehmigung des Projektantrags nimmt die Stadt Klagenfurt als Projektpartner am Projekt „SEAP Alps“ teil, wenn keine zusätzlichen finanziellen Mittel seitens der Stadt Klagenfurt aufgebracht werden müssen.*
- 2. Mitarbeiter der Stadt Klagenfurt können im erforderlichen Ausmaß zur Mitarbeit in das Projekt miteingebunden werden.*
- 3. Mit der Erstellung des Projektantrages und bei Genehmigung mit der Koordination des Projektes, wird die Abteilung Umweltschutz betraut.*

#### **Projektziel**

Als Projektziel werden die Alpine Space Rahmenbedingungen verfolgt. Diese beinhalten die Reduktion von Treibhausgasen sowie die Forcierung von erneuerbarer Energieeffizienz und erneuerbaren Energien. Für Klagenfurt geht es darum, ein Energieleitbild und einen Energieplan zu erstellen, der umfassend alle in Klagenfurt relevanten Handlungsfelder (Wärme, Strom, Verkehr, Konsum, Infrastruktur) berücksichtigt.

Das Projekt hat zwei Hauptziele: Auf der einen Seite geht es darum, die Covenant of Mayor-Initiative als Beispiel für Energieplanung zu fördern, und auf der anderen Seite eine Methodik für die Ausarbeitung eines SEAP für kleine und mittlere Kommunen zu entwickeln.

Hauptproblem:

- Schwierigkeiten bei der Integration der Energiepolitik im normalen Verwaltungs- und Rechtsrahmen für die öffentliche Verwaltung;
- Schwierigkeiten bei der Ausarbeitung einer Bewertung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes und einer Datenbank;
- die Ausarbeitung von gemeinsamen Methoden für die Energie-Aktionen.

Es ist ein klarer Beweis für den Willen der Gemeinden des Alpine-Space Gebietes, im Planungsprozess von strategischen Energiepartnerschaften einbezogen zu werden, aber es gibt auch Anzeichen für gewisse reale und bemerkenswerte Schwierigkeiten bei der Erfüllung der Voraussetzungen. Die Zahl von Beitritten zur Covenant of Mayor Initiative ist sehr hoch, jedoch nur wenige haben ihre SEAP entsprechend vorgelegt. Große Städte sind die Effizientesten, während die kleinen Städte Schwierigkeiten bei der Erarbeitung ihrer SEAP zeigen. Daher ergibt sich die Notwendigkeit einer koordinierenden Maßnahme zur Unterstützung.

### **Projektpartner**

#### **Projektträger**

Eine italienische Provinz ist für das Projektmanagement verantwortlich.

#### **Partner 1 und 2**

Die beiden italienischen Provinzen beteiligen sich mit der Erstellung lokaler Energiepläne.

#### **Partner 3 und 4**

Diese slowenischen Partner unterstützen das Projekt.

#### **Partner 5**

Dieser Partner ist ein französischer Betrieb.

#### **Partner 6**

Dieser Partner vertritt eine steirische Stadt.

#### **Partner 7**

Die Landeshauptstadt Klagenfurt soll ein Energieleitbild und einen Energieplan im Rahmen dieses Projektes erstellen.

#### **Partner 8, 9 und 10**

Es handelt sich um Partner aus Deutschland, die an diesem Projekt der Alpenregion teilnehmen.

## Projektkosten

Stand 31.12.2012

	Plankosten Klagenfurt lt. Projektantrag	Kosten Klagenfurt
<b>Ausgaben</b>	<b>183.779,00</b>	<b>10.870,81</b>
Förderung	139.672,00	8.261,81**
Eigenmittel	44.107,00	2.609,00
Personalkosten	110.800,00	10.020,88*
Reisekosten	7.779,00	759,81
Gemeinkosten	0	0
Finanzmittel	-74.472,00	-8.171,69

\*Personalkosten von 12/11 – 12/12

\*\*genehmigt aber noch nicht überwiesen

## Rentierlichkeit

- Erstellung eines SEAP (nachhaltiger Energieplan), welcher aufgrund des Beitritts beim Covenant of Mayor verpflichtend zu erstellen ist.
- Hilfestellung durch externe Experten
- Trainingsprogramm für eigene Experten

## Nachhaltigkeit

Die Zielvorgaben orientieren sich an den bereits vom Gemeinderat beschlossenen Vorgaben, die Treibhausgas- und CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2020 um 20% und bis 2050 um 90% zu reduzieren. Es gibt zahlreiche Synergien mit bestehenden Projekten und Möglichkeit für Folgeprojekte. Das internationale Netzwerk wird gestärkt.

## Risikobereich

Es gibt kein Risiko mit der Förderstelle, nur ein Partnership Agreement mit dem Lead Partner. Die Stadt haftet für stadt eigene Ausgaben in der Höhe der ausbezahlten Fördermittel.

## 4. Laufende Bundes-Projekte

Diese Projekte werden mit Bundesmitteln aus dem Klima- und Energiefond gefördert.

### 4.1. €CO<sub>2</sub> City Klagenfurt

(Durchführbarkeitsstudie)

Laufzeit Machbarkeitsstudie: 01.06.2011-30.06.2012

#### Projektbeschluss

Am 21.06.2011 wurde vom Stadtsenat nachstehender Antrag einstimmig beschlossen:

- 1. Die Durchführbarkeitsstudie des Projektes €CO<sub>2</sub> City Klagenfurt im Rahmen des Klima- und Energiefonds-Förderprogramms „Smart Energy Demo – Fit4SET“ wird durchgeführt und ein Projektantrag für die 2. Ausschreibung vorbereitet.*
- 2. Mitarbeiter der Stadt Klagenfurt können im erforderlichen Ausmaß zur Mitarbeit in das Projekt eingebunden werden, sofern der Dienstbetrieb dies zulässt.*
- 3. Mit der Erstellung der Durchführbarkeitsstudie und der Koordination des Projektes wird die Abteilung Umweltschutz betraut.*

#### Projektziel

Projektziel ist die Umsetzung einer Smart City, die durch den Einsatz grüner Technologien zu einer „Zero Emission City“ wird. Einem nachhaltigen Lebensstil kommt dabei große Bedeutung zu (Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie).

Am Beispiel von mehreren ausgewählten Gebieten in Klagenfurt soll demonstriert werden, dass durch Änderungen/Optimierung der Infrastruktur im Siedlungsgebiet in Verbindung mit der Infrastruktur im Haushalt/Betrieb und begleitende Öffentlichkeitsarbeit die CO<sub>2</sub>-Bilanz deutlich verbessert werden kann. Zentraler Baustein ist die Weiterentwicklung eines „smart meters“ zu einem „€CO<sub>2</sub> Manager“, der neben den Daten für Strom und Wärme auch Mobilitätsdaten (eventuell Konsumverhalten) automatisiert erfassen kann. Dazu wird auf bestehende Projekte (Polywood, CEMOBIL usw.) aufgebaut und diese vernetzt.

#### Projektpartner

##### **Projektträger**

Die Landeshauptstadt Klagenfurt am Wörthersee ist für das Projektmanagement zuständig.

**Partner 1**

Der Partner ist ein öffentlicher Energieversorger und notwendig, um Klagenfurt zu einer €CO<sub>2</sub>-City zu etablieren.

**Partner 2**

Das Forschungszentrum hat langjährige Erfahrung bei der Führung von Mobilitätszentren.

**Partner 3**

Dieser Partner verfügt über die notwendige Infrastruktur, die speziellen Labors, die Messtechnik für die Analyse und die Entwicklungssoftware zur Durchführung dieses Projektes.

**Partner 4**

Der Partner hat eine breite Palette der notwendigen Hardware, um dieses Projekt in gemeinsamer Arbeit mit den anderen Partnern auszuführen.

**Partner 5**

Der Partner hat Erfahrung mit den Themen rund um Energieeffizienz und erneuerbarer Energie, um das Projekt in Klagenfurt erfolgreich auszuführen.

**Partner 6**

Der Partner verfügt über eine profunde Erfahrung in der Durchführung von nationalen und internationalen Forschungsprojekten.

**Partner 7**

Der Partner ist spezialisiert auf die Erstellung von Analysen, Entwicklung und Integration von Softwaresystemen für Energieversorger.

**Partner 8**

Dieses Institut entwickelt Software zur Minimierung des Energieverbrauches unter Beibehaltung voller Funktionalität.

**Partner 9**

Der Partner ist erster Ansprechpartner in Fragen der E-Mobilität in Kärnten.

## Partner 10

Der Partner verfügt über umfangreiche Erfahrungen bei der Erforschung des Klimawandels.

### Projektkosten

Stand 31.12.2012

	Plankosten gesamt lt. Projektantrag	Gesamtkosten anerkannt	Plankosten Klagenfurt lt. Projektantrag	Kosten Klagenfurt anerkannt
<b>Ausgaben</b>	<b>149.570,00</b>	<b>149.570,00</b>	<b>29.129,00</b>	<b>29.581,00</b>
Förderung	97.500,00	97.500,00	23.300,00	23.300,00
Eigenmittel	52.070,00	52.070,00	5.829,00	6.281,00
Personalkosten			5.040,00	0
Finanzmittel	52.070,00	52.040,00	789,00	6.281,00

### Rentierlichkeit

Sieben Demogegebiete wurden in Klagenfurt näher untersucht, Ergebnisse der Machbarkeitsstudie werden im Stadtentwicklungskonzept (STEK 2012) berücksichtigt. Es wurde eine Energie- und CO<sub>2</sub>-Bilanz erstellt, die wichtige Grundlagen für einen nachhaltigen Energieplan der Stadt Klagenfurt liefert.

### Nachhaltigkeit

Die Nachhaltigkeit ergibt sich aus der Etablierung der Stadt Klagenfurt als „smart city“, der Möglichkeit für Folgeprojekte und vielen Synergien mit laufenden Projekten. Die Machbarkeitsstudie liefert Datengrundlagen und Berechnungen für ein Photovoltaik-Bürgerkraftwerk.

### Risikobereich

Die Endberichte wurden bereits bei der Förderstelle eingereicht. Eine Nichtanerkennung von förderfähigen Kosten kann zur Reduzierung von Fördermitteln bei der Schlussrechnung führen.

## **4.2. E-LOG Klagenfurt (Projekt der IPAK)**

### **Modellregion für Elektromobilität Klagenfurt**

Laufzeit Projekt: 2012 – 2014

#### **Projektbeschluss**

Am 18.11.2011 wurde vom Stadtsenat nachstehender Antrag einstimmig beschlossen:

- 1. Der Durchführung des Projektes „E-LOG Klagenfurt“ wird grundsätzlich die Zustimmung erteilt.*
- 2. Es sind keine budgetären Mittel seitens der Stadt erforderlich.*
- 3. Mitarbeiter der Stadt Klagenfurt können im erforderlichen Ausmaß zur Mitarbeit in das Projekt eingebunden werden.*

#### **Projektziel**

Das Projekt wurde wie folgt beschrieben:

Die Betreibergesellschaft E-LOG Klagenfurt GmbH betreibt ein dezentrales Logistikzentrum und eine Werkstättenhalle am Stadtrand von Klagenfurt für ein Fuhrparkmanagement von 200 E-Nutzfahrzeugen. 194 2-spurige und 3-einspurige E-Fahrzeuge werden Logistik- und Dienstleistungsunternehmen in Klagenfurt und Umgebung einschließlich einer Ladebox vermietet. 3 innovative City-Logs mit Wasserstoff-Brennstoffzellen pendeln zwischen Sammelzentrum und Innenstadt, wo eine Umweltzone eingerichtet wird. Der Strombedarf wird durch mehrere Photovoltaikanlagen in der Modellregion mit einer Leistung von 700 kW gedeckt.

#### **Projektpartner**

##### **Projektträger**

Die zu gründende Betreibergesellschaft tritt auch als Förderwerber gegenüber der Bundesförderungsstelle auf. Die IPAK ist Teil der Betreibergesellschaft.

##### **Partner 1**

Diese gemeinnützige Gesellschaft der Landeshauptstadt Klagenfurt am Wörthersee bezweckt mittels EU-Projekten die Förderung des Umweltschutzes, der nachhaltigen Entwicklung der Volkswirtschaft sowie der Wissenschaft und der Forschung in der Region.

## **Partner 2**

Der Partner übernimmt die Aufgaben des Fuhrparkmanagements.

## **Partner 3**

Die Lagerkapazitäten beim Sammelterminal werden von diesem Partner zur Verfügung gestellt. Durch die Verwendung innovativer Transportfahrzeuge wird ein wesentlicher Beitrag zur umweltfreundlichen Abwicklung des Lieferverkehrs zwischen Flughafen und der Innenstadt Klagenfurt geleistet.

## **Partner 4**

Das Energieunternehmen ist für die Installation, Wartung und Instandhaltung der Ladestationen verantwortlich.

## **Partner 5**

Der Partner arbeitet an der Entwicklung eines umweltfreundlichen und flexiblen Fahrzeuges für den Gütertransport in Innenstädten.

## **Partner 6**

Dieser Partner sorgt für die Kompatibilität der Ladetechnik mit der öffentlichen Ladeinfrastruktur der Modellregion.

## **Projektkosten**

Die Projektkostengesellschaft E-LOG GmbH ist Voraussetzung, damit Fördermittel in der Höhe von max. € 1,571.000 von der Förderstelle ausbezahlt werden. Diese Gesellschaft wird demnächst gegründet.

## **Rentierlichkeit**

- Fuhrparkmanagement von 200 E-Fahrzeugen für Logistik-Dienstleister
- Aufbau eines zentralen E-Logistikzentrums am Stadtrand von Klagenfurt. Die Warenlieferung soll mittels E-Nutzfahrzeugen und dem CityLog (Zug) im Raum Klagenfurt durchgeführt werden.
- Errichtung eines Photovoltaik-Kraftwerkes mit einer Nennleistung von 700kW auf Dachflächen und der Lärmschutzwand entlang des Südrings (Fläche insg. 6.300m<sup>2</sup>)
- Neue Betriebsanlage



### **Nachhaltigkeit**

Ergänzungen und Synergien zum Projekt CEMOBIL, Renommee als Modellregion Elektromobilität, internationale Öffentlichkeitsarbeit, Stärkung der Elektromobilitätskompetenz für Klagenfurt, sowie Verbesserung der Luftqualität und Reduktion von Lärm ergeben die Nachhaltigkeit. Das Projekt unterstützt die Ziele von CEMOBIL.

### **Risikobereich**

Eine Nichtanerkennung von förderfähigen Kosten könnte zur Reduzierung von Fördermitteln bei der Schlussrechnung führen. Das Risiko trägt die Betreibergesellschaft bzw. die IPAK: Die Stadt Klagenfurt hat keine Haftungen übernommen.

## 5. Schlussfeststellung und Empfehlungen

- Das Kontrollamt wurde beauftragt, die derzeit laufenden EU-Projekte einer Prüfung im Hinblick auf ihre Nachhaltigkeit, Rentierlichkeit sowie auf die bestehenden Risiken für die Landeshauptstadt zu unterziehen.
- Drei EU-Projekte (KAPA GS, SPAS, CMA+) wurden bereits abgeschlossen.
- Sechs EU-Projekte (REZIPE, PMinter, CEMOBIL, CoP, POLYWOOD, SEAP\_Alps) laufen noch.
- Zwei weitere laufende Projekte (€CO2, E-LOG) werden vom Bund gefördert.
- Von der Stadt Klagenfurt wurden bis dato €6,1 Mio ausgegeben.
- Die Förderung aller Projekte beträgt derzeit €4,8 Mio.
- Der Eigenanteil der Stadt beträgt derzeit €1,3 Mio. Dem stehen die aufgewendeten Personalkosten in der Höhe von 1,8 Mio gegenüber.
- Eine endgültige Abrechnung kann erst nach Abschluss aller Projekte vorgelegt werden.
- Der jeweilige Leadpartner ist für die gesamten Fördermittel gegenüber dem Fördergeber haftbar.
- Durch die teilweise Nichterfüllung der Projektziele durch Partner kam es zur Verringerung von Fördermitteln.
- Neben den Personalaufwendungen wurden von der Stadt Klagenfurt zum Teil **entgegen den Grundsatzbeschlüssen des Stadtsenates** auch zusätzliche finanzielle Mittel aufgewendet. Sofern dies nicht aus dem laufenden Budget im Ordentlichen Haushalt bedeckt werden konnte, gibt es für die zusätzlichen Ausgaben Beschlüsse vom Stadtsenat.
- Bei den abgeschlossenen Projekten betrug dies in Summe rd. €840.000

	KAPA GS	SPAS	CMA+	Summe
Summe	1.820.842,38	567.549,88	1.173.959,75	<b>3.562.352,01</b>
Förderung	677.651,33	239.276,98	586.979,88	<b>1.503.908,19</b>
Eigenmittel	1.143.191,05	328.272,90	586.979,87	<b>2.058.443,82</b>
Personalkosten	380.705,95	160.102,17	452.652,64	<b>993.460,76</b>
Reisekosten	12.202,85	2.831,33	17.900,65	<b>32.934,83</b>
Gemeinkosten	77.255,33	36.900,94	76.801,10	<b>190.957,37</b>
Finanzmittel	673.026,92	128.438,46	39.625,48	<b>841.090,86</b>

- Durch den Ankauf von Fahrzeugen und Geräten, sowie durch bauliche Maßnahmen wurden Mehrwerte für die Stadt geschaffen.
- Neben der Verbesserung der Umweltsituation konnte auch die Kompetenz als innovative Umweltstadt nachgewiesen werden.

Abschließend stellt das Kontrollamt fest, dass der jeweilige Zuschussempfänger gegenüber der Europäischen Kommission rechtlich und finanziell für die Durchführung des Projekts **allein verantwortlich** ist und daher auch das **Hauptrisiko** trägt.

Daher wird vor jedem Projektstart eine **genaue Überprüfung** der technischen und wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Projektpartner **empfohlen**. Zur Vermeidung des Risikos werden aufgrund negativer Erfahrungen Bankgarantien von den Partnern verlangt. Weiters wird festgestellt, dass diese Projekte über die Bereitstellung von Personal hinaus auch noch **zusätzliche Finanzmittel** benötigen können, vor allem wenn Investitionen getätigt werden.

Dem gegenüber stehen aber auch eine Verbesserung der Umweltsituation (**Nachhaltigkeit**) und Wertschöpfungen durch die Neuanschaffungen (**Rentierlichkeit**).

In einem Gespräch mit dem Finanzreferenten wurde für zukünftige Projekte folgender Prozessablauf von der Projektidee bis hin zur operativen Durchführung vorgeschlagen:

1. Projektidee
2. Einbringung eines Antrages unter Vorlage einer detaillierten Projektbeschreibung durch den zuständigen Referenten zur Grundsatzbeschlussfassung durch das zuständige Gremium der Stadt
3. Projekteinreichung zum Genehmigungsverfahren der EU
4. Erstellung eines Businessplanes mit entsprechenden Bestandteilen soweit zutreffend (Executive Summary, Projektbeschreibung, Produktbeschreibung, Absatzmarkt, Marketing, Organisation, Rechtsform, Risiken/Chancen, Finanzplanung)
5. Einbindung der Abteilung Finanzen, Rechnungswesen und Kontrollamt zur Überprüfung des Businessplanes auf Plausibilität, Vollständigkeit, Finanzierbarkeit, ev. Genehmigung der Haftung durch das Land, etc.
6. Behandlung in den zuständigen Ausschüssen
7. Beschlussfassung durch zuständige Gremien.

Dieser Bericht wurde in der Schlussbesprechung am 04.03.2012 mit dem zuständigen Abteilungsleiter besprochen und von diesem zur Kenntnis genommen.

Schützenswerte personenbezogene Daten wurden anonymisiert sowie auf die Wahrung von Geschäfts- und Betriebsgeheimnissen Bedacht genommen, wodurch die Lesbarkeit des Berichtes beeinträchtigt sein könnte.

Der Prüfer:

Der Kontrollamtsdirektor: