



Verhandlungsschrift

über die am **Montag, dem 10. Juli 2023**
in der Welser Stadthalle stattgefunden

18. Sitzung des Gemeinderates

Beginn der Sitzung: 15.02 Uhr.
Ende der Sitzung: 18.10 Uhr.

Die Verhandlungsschrift der 17. Sitzung des Gemeinderates vom 19.06.2023 liegt zur
Einsichtnahme auf.

Männliche/weibliche Form im Text

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit und Verständlichkeit des Textes wurde nur eine Form der Anrede gewählt.
Diese steht stellvertretend für beide Geschlechter.

An w e s e n d e

Vorsitzender: Bürgermeister Dr. Andreas Rabl

FPÖ-Gemeinderatsfraktion

1. Vizebürgermeister: Gerhard Kroiß

3. Vizebürgermeisterin: Christa Raggl-Mühlberger

Stadtrat (ohne Gemeinderatsmandat): Ralph Schäfer BSc MSc

Gemeinderäte:

Thorsten Aspetzberger

DI Gunter Haydinger

Mag. Silke Lackner

Christoph Angelo Rigotti

Sandra Wohlschlager

Fabian Bauer

Mag. Paul Hammerl, MA

Ronald Schiefermayr

Ing. Olivera Stojanovic, BSc

Carmen Pühringer, MSc

Gerhard Bruckner

Christiane Kroiß

Ingo Spindler

Anna Maria Wippl, BA BA

SPÖ-Gemeinderatsfraktion

2. Vizebürgermeister: Mag. Klaus Schinninger

Stadtrat (ohne Gemeinderatsmandat): Stefan Ganzert

Gemeinderäte:

Mag. Bernhard Humer

Laurien Scheinecker, BA

Mag. Hannah Stögermüller

Silvia Huber, MPA

Johann Reindl-Schwaighofer MBA

Christian Kittenbaumer

KR. Karl Schönberger

ÖVP-Gemeinderatsfraktion

Stadtrat (ohne Gemeinderatsmandat): Dr. Martin Oberndorfer

Gemeinderäte:

Ludwig Vogl

Andreas Weidinger

Markus Wiesinger

GRÜNE-Gemeinderatsfraktion

Stadtrat (ohne Gemeinderatsmandat): Thomas Rammerstorfer

Gemeinderäte:

Mag. Ralf Drack

Mag. Walter Teubl

Miriam Faber

Alessandro Schatzmann

NEOS

Gemeinderat

RegRat Walter Zaunmüller

MFG

Gemeinderat

Jörg Wehofsich

Vom Magistrat:

MD Dr. Peter Franzmayr

sowie leitende MitarbeiterInnen des Magistrates

Schriftführer:

W.OAR. Inge Maderthaner

Helga Rosenberger

Entschuldigt:

GR. Gloria-Maria Umlauf, GR. Birgit Ebetshuber

Verlauf der Sitzung

Der Bürgermeister eröffnet die Sitzung, begrüßt alle Anwesenden und stellt fest, dass

- a) die Sitzung ordnungsgemäß einberufen wurde, weist darauf hin, dass die Sitzung aufgezeichnet und im Internet übertragen wird,
- b) die Verständigung gemäß der vorliegenden Einladung vom 23. Juni 2023 an alle Mitglieder des Gemeinderates schriftlich erfolgt ist und am gleichen Tage öffentlich an der Amtstafel kundgemacht wurde,
- c) die Beschlussfähigkeit gegeben ist.

Anfrage der SPÖ-Gemeinderatsfraktion an
Bgm. Dr. Rabl betreffend Dienstpostenplan des Magistrates Wels
Verf-015-W-13-2023

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Dr. Rabl!

Gemäß § 10 der Geschäftsordnung des Gemeinderates der Stadt Wels stelle ich folgende Anfrage an Sie:

1. Wie viele Positionen laut Dienstpostenplan des Magistrates Wels waren zum Stichtag 31.12.2021 nicht gesetzt?
 - In welchen Dienststellen waren jeweils wie viele Dienstposten nicht besetzt? (Bitte um Angabe der jeweiligen Anzahl der Personen und den entsprechenden Vollzeitäquivalenten (VZÄ) sowie die jeweilige Verwendungsgruppe).
2. Wie viele Positionen laut Dienstpostenplan des Magistrates Wels waren zum Stichtag 31.12.2022 nicht besetzt?
 - In welchen Dienststellen waren jeweils wie viele Dienstposten nicht besetzt? (Bitte um Angabe der jeweiligen Anzahl der Personen und den entsprechenden Vollzeitäquivalenten (VZÄ) sowie die jeweilige Verwendungsgruppe).
3. Welche Führungspositionen sind am Magistrat Wels derzeit nicht besetzt?
 - Wie lange sind diese Positionen jeweils nicht besetzt?
4. Wie viele Pensionierungen gab es im Jahr 2021 insgesamt am Magistrat Wels?
5. Wie viele Dienstverhältnisse wurden im Jahr 2021 aus sonstigen Gründen (Kündigungen etc.) am Magistrat Wels beendet?
6. Wie viele neue MitarbeiterInnen wurden im Jahr 2021 am Magistrat Wels aufgenommen?

7. Wie viele Pensionierungen gab es im Jahr 2022 insgesamt am Magistrat Wels?
8. Wie viele Dienstverhältnisse wurden im Jahr 2022 aus sonstigen Gründen (Kündigungen etc.) am Magistrat Wels beendet?
9. Wie viele neue MitarbeiterInnen wurden im Jahr 2022 am Magistrat Wels aufgenommen?
10. Wie hoch ist das Durchschnittsalter der Magistratsbediensteten aktuell?
11. Was unternehmen Sie als zuständiger Personalreferent, um den Magistrat Wels für potentielle und bestehende MitarbeiterInnen attraktiver zu machen?
12. Inwieweit ist der Mindestpflegepersonalschlüssel in den einzelnen Alten- und Pflegeheimen der Stadt Wels aktuell jeweils gedeckt?
13. Inwieweit ist der Personalbedarf in den einzelnen Kinderbildungsbetrieben in der Stadt Wels aktuell jeweils gedeckt?
14. Welche städtischen Dienstleistungen werden aktuell extern vergeben?

Bgm. Dr. Rabl: Ich werde diese Anfrage in der nächsten Sitzung des Gemeinderates mündlich beantworten.

Dringlichkeitsantrag der FPÖ-, SPÖ-, ÖVP- und GRÜNE-Gemeinderatsfraktion und der MFG betreffend Vertragsabschluss für die Einführung und den Betrieb einer ERP-Standardsoftware
Verf-015-I-15-2023

Bgm. Dr. Rabl verweist auf den in der Anlage 1 beiliegenden Dringlichkeitsantrag.

Nachdem zur Dringlichkeit keine Wortmeldungen abgegeben werden, wird sofort darüber abgestimmt.

Dem Antrag der FPÖ-, SPÖ-, ÖVP- und GRÜNE-Gemeinderatsfraktion und der MFG wird die Dringlichkeit

einstimmig zuerkannt.

Bgm. Dr. Rabl: Damit wird dieser Punkt am Ende der Tagesordnung abgehandelt.

Bgm. Dr. Rabl übergibt den Vorsitz an Vzbgm. Kroiß.

1.)

Rechnungsabschluss der Stadt Wels für das Jahr 2022
FD-Buch-15-2022 miterledigt:
FD-Fin-101-2022

Der Antrag (Anlage 2) lautet nach Vorberatung im Finanz-, Präsidial- und Innenstadtausschuss am 20.06.2023:

Der Rechnungsabschluss der Stadt Wels für das Rechnungsjahr 2022 wird genehmigt.

FD Mag. Barth referiert anhand beiliegender Power-Point-Präsentation (Anlage 3) über den Rechnungsabschluss 2022.

Bgm. Dr. Rabl: Herzlichen Dank Herr FD Mag. Barth für die übersichtliche Darstellung des Rechnungsabschlusses in der gewohnten routinierten Art und Weise. Daran anschließend ein herzliches Dankeschön nicht nur an den Herrn Finanzdirektor, sondern an alle Mitarbeiter, die daran mitwirkten, dass wir ein solches Rekordergebnis erreichen konnten. Vor allem, die daran mitwirkten es aufzuarbeiten, darzustellen und diesen Rechnungsabschluss zu Ende zu bringen. Ich weiß wie viel Arbeit damit verbunden ist Dinge zu bereinigen, richtig zuzuordnen. An dieser Stelle auch ein Dankeschön an den Dienststellenleiter Georg Lanz, der ebenfalls heute bei uns ist, jemand, der unser Programm und unsere Buchhaltung kennt, wie kein anderer. Er ist seit vielen Jahrzehnten verdienstvoll in diesem Bereich tätig. Danke an dieser Stelle auch an die Mitarbeiter der Buchhaltung im Besonderen.

Sehr geehrte Damen und Herren, als wir das Budget 2022/23 beschlossen waren wir bekanntlich ja noch im Jahr 2021. Ein Jahr, das geprägt war von Corona-Auswirkungen, von den letzten Ausläufern der Wahl. Wir setzten uns zusammen und meinten wie können wir ein Budget erstellen, das allen Anforderungen gerecht wird, die zur damaligen Zeit für notwendig erachtet wurden. Wobei wir alle davon ausgingen, dass wir eigentlich in einer Phase der ruhigen Fahrwasser und der Normalität zurückkehren nach dieser durchaus schwierigen Coronazeit. Es hat sich konjunkturell abgezeichnet, dass es eher stabil dahin geht mit einer leichten Aufwärtsbewegung. Wir nahmen dann allerdings im Jahr 2022 durchaus eine Phase des sehr sprunghaften, fast überhitzenden Wachstums wahr. 10 % ist das BIP gestiegen und die Arbeitslosigkeit ist mit 1,4 % ohnehin auf niedrigem Niveau nochmals gesunken. Allerdings ist gleichzeitig wie immer bei einer Geldmengenausdehnung und Verknappung des Angebots auch die Inflation sprunghaft angestiegen, nämlich auf 8,6 %.

Die Bundesertragsanteile sind auch wegen der steigenden Energiepreise und daraus resultierender höheren Mineralölsteuer, Umsatzsteuer usw. angestiegen um 14,8 %. Das brachte nur der Stadt Wels 12,4 Mio. Euro Mehreinnahmen. Die Gebrauchsabgabe, abhängig vom Umsatz der Energielieferungen in der Stadt Wels,

ist ebenfalls um 0,5 Mio. Euro gestiegen. Insgesamt daher ist dieses Ergebnis der operativen Gebarung sehr erfreulich mit 33,4 Mio. Euro. Natürlich kann man sagen, naja, was ist denn jetzt die Ursache? Der Herr Bürgermeister hatte Glück, Glücksritter usw., solche Dinge hörte ich alle. Stimmt natürlich auch zum Teil, weil viele Dinge, die einnahmenseitig die Situation verbessert haben, konnten nicht von der Stadt Wels gemacht werden. Wir sind nicht dafür verantwortlich, dass die Inflation steigt. Wären wir es, könnten wir sie auch wirksam bekämpfen. Wie gesagt, alleine die Ertragsanteile stiegen auf 12,4 Mio. Euro von diesen 33 Mio. Euro, also ein durchaus erheblicher Anteil.

Natürlich war auch das Wirtschaftswachstum erforderlich, auch dafür sind wir in der Stadt Wels nur überschaubar verantwortlich. Wir können schauen, dass es eine attraktive Ansiedlungspolitik gibt, dass Verfahren rasch abgewickelt werden, dass möglichst viel investiert wird in dieser Stadt, zu guter Letzt wirtschaften müssen aber die Unternehmer, die die Mitarbeiter einstellen. Wenn ich überlege, dass allein die Kommunalsteuer um 2,8 Mio. Euro angestiegen ist, so ist das durchaus ein Wert, der über der Inflation liegt. An dieser Stelle auch ein Dankeschön an die Unternehmer. Sie haben das erwirtschaftet und sie sind diejenigen, die gemeinsam mit ihren Mitarbeitern die Ertragskraft haben, dass höhere Gehälter ausbezahlt und in der Folge auch die höheren Kommunalsteuern bezahlt werden können.

Auch ein Dankeschön an den Bund – das muss an dieser Stelle gesagt werden - 6 Mio. Euro sind an Unterstützungsleistungen vom Bund gekommen. Es ist nicht selbstverständlich, dass der Bund diese Mittel ausschüttet. Diese Mittel haben uns geholfen wichtige Investitionen zu tätigen, die Finanzierungslücken im Zusammenhang mit dem Corona-Budget zu überbrücken. Das war ja auch nicht ganz so leicht und das war auch der Grund, warum es diese Unterstützungspakete gab.

Natürlich gab es dann auch noch andere Zufälle oder andere Faktoren, die zu diesem Budget beigetragen haben. Ich denke nur daran, wie schwierig es ist Personal zu finden, auch wenn man sagt die Stadt Wels redet sich darauf aus, sie findet kein Personal und deswegen wird bei den Personalkosten gespart - so ist es nicht! Wir suchen schon Personal, nur haben wir tatsächlich Probleme insbesondere im Pflegebereich aber auch im technischen Bereich Personal zu finden. Da geht es uns als Stadt Wels nicht alleine so, das wirkt sich weit über die Stadtgrenzen hinaus aus.

Ich sah mir an wie die Personalkosten im Kindergartenbereich im Verhältnis zu Steyr gestiegen sind. Bei uns stiegen diese um 3 %, in Steyr um 0,2 %. Daran sieht man uns ist es offensichtlich besser gelungen als der rot geführten Stadt Steyr Kindergartenpersonal zu finden. Das freut mich, macht mich aber insofern nicht glücklicher, weil ich mir denke auch Steyr braucht dieses Personal. Trotzdem - so ein Vergleich ist doch ab und zu ganz sinnvoll.

Generell stellte ich mir die Frage, waren wir in Wels jetzt so gut oder war alles Zufall? Deswegen verglich ich die drei Statutarstädte Wels, Linz und Steyr in den wesentlichsten Dingen miteinander, z.B. die Pro-Kopf-Umlegung. Wieviel Überschuss pro Kopf haben wir in der operativen Gebarung überhaupt gemacht? Da war Wels vorne mit € 586,--, Linz mit € 250,-- (also nicht einmal die Hälfte), Steyr hat € 200,-- (d.h. knapp ein Drittel). Als nächste war die Frage des Schuldenstandes pro Kopf, da war Wels mit € 158,-- sehr weit unten, im Vergleich dazu Linz € 3.548,--, d.h.

Linz hat das Zwanzigfache an Schulden, Steyr hat € 1.939,- pro Kopf, d.h. mehr als das Zwölfwache. Was die Schulden betrifft sind wir in Wels wirklich ganz unten. Zur Wiederholung nochmals: 2015 hatten wir 70 Mio. Euro Schulden, 35 Mio. Euro Tilgung durch den Verkauf der Sparkassenanteile, dann sind uns 35 Mio. Euro Schulden geblieben. Heute sind wir bei 10 Mio. Euro Schulden, die restlichen 25 Mio. Euro wurden nicht durch den Verkauf der Sparkassenanteile zurückbezahlt, sondern diese haben wir getilgt, weil wir aus meiner Sicht gut gewirtschaftet haben.

Besonders markant wird das, wenn man sich anschaut, wieviel Schulden müssen wir denn zurückzahlen. Das ist ja das, was uns in der Investition fehlt. Bei uns müssen wir € 34,- pro Kopf im Jahr zurückzahlen, in Steyr sind es € 250,- pro Kopf und in Linz sind es € 338,-, D.h. Linz zahlt zehn Mal so viel Schulden zurück wie Wels. Weil sie im Übrigen 20 x so viele Schulden haben, nur sind diese unterschiedlich finanziert, deswegen sind es auch nicht 20 x so viel. Aber da sieht man auch schon, was die Schulden betrifft sind wir wirklich auf einem guten Weg. Gott sei Dank! Dieser Weg ist ja kein Weg, den der Herr Bürgermeister alleine geht oder die FPÖ, sondern es war ein gemeinsamer Weg, daher ist es auch ein gemeinsamer Erfolg, den wir hier „abfeiern“. Insofern ist es mir wichtig das zu betonen, weil alleine hätten wir das nie zusammengebracht. Es war eine strategische Entscheidung diesen Weg zu gehen und gerade in Zeiten hoher Zinsen ist dieser Weg jetzt goldrichtig. Weil all diese hohen Zinsen jetzt Refinanzierungskosten verursachen, die weit über das hinausgehen was zum Teil leistbar ist. Nur weil wir unsere Hausaufgaben gemeinsam vorher machten, war es möglich dieses Ergebnis jetzt zu präsentieren.

Ich schaute noch weiter und dachte, ich schau mir die Kommunalsteuer pro Kopf an. Auch das ist für mich ein interessanter Wert, nämlich das sagt zweierlei aus: Zuerst wieviel Arbeitsplätze wir pro Kopf in Wels haben und zweitens wie gut werden diese eigentlich bezahlt. D.h. gibt es in Wels besonders viel gut bezahlte Arbeitsplätze oder eher schlecht bezahlte? Interessant war für mich, die Kommunalsteuer in Wels beträgt durchschnittlich € 791,- pro Kopf, in Linz € 829,-, Steyr hat einen leicht schlechteren Wert, und zwar € 780,-. Bei der Kommunalsteuer liegen wir eigentlich ziemlich im Durchschnitt der drei Statutarstädte, da gibt es keine besonderen Auffälligkeiten.

Angeschaut habe ich mir auch was wir ans Land bezahlen. Auch das ist für mich ein interessanter Wert deswegen, weil wir wissen müssen, wie wir vom Land eingestuft werden. Da zahlt Wels € 76,- pro Kopf ans Land jedes Jahr, Linz zahlt € 67,- also deutlich weniger als Wels und Steyr zahlt € 68,-. D.h. Wels ist die Stadt, die pro Kopf am meisten Transfers ans Land bezahlt. Man braucht sich nur diese Unterlagen anschauen. Die Transferzahlungen ans Land werden nicht umsonst auch vom Städtebund (als Beispiel Bgm. Luger) kritisiert, weil diese im Bundesländervergleich insgesamt ein Ausmaß angenommen haben, das es für Gemeinden immer schwieriger macht, ausgeglichen zu bilanzieren, geschweige denn überhaupt Investitionen zu tätigen. Deswegen steigt auch die Summe der Abgangsgemeinden insgesamt in Oberösterreich derzeit massiv an. Das muss man mit dem Land auf Augenhöhe verhandeln. Wir sollten hier den Finanzausgleich, der gerade mitverhandelt wird, derzeit auf Städtebund und Gemeindebundebene abwarten, damit wir einmal wissen wie die Transferzahlungen in Zukunft genau sind. Wie werden die Steuern aufgeteilt? Aber sobald das gemacht ist und Oberösterreich diese Zahlen zur Verfügung hat, müssen wir aus meiner Sicht mit dem Land in Verhandlungen treten, und zwar nicht nur Wels alleine, sondern generell der Gemeinde- und Städtebund gemeinsam, um

hier eine Lösung zu finden. Ich glaube, dass dieses System die Gemeinden und Städte einfach überfordert. Wir werden auf Dauer bei den Problemen, die auf uns zukommen, es nicht schaffen dauerhaft diese Transfers zu leisten. Noch dazu, wenn man sich überlegt, dass die Transferzahlungen, insbesondere was den Gesundheits- und Sozialbereich betrifft, exorbitant stärker steigen als die Einnahmen. Wir haben Steigerungsquoten alleine im Jahr 2023 von 16 – 19 % - es kommt darauf an welchen Bereich es betrifft -, gleichzeitig steigen die Einnahmen um 2-3 %. Das kann sich über kurz oder lang einfach nicht ausgehen. Da muss es auch eine Entlastung von Seiten des Bundes geben, dass die Gesundheits- oder Sozialthemen entweder besser dotiert werden oder dass die Aufgabe jenen zugeteilt wird, die auch das Geld dafür bekommen. Derzeit ist das aus meiner Sicht nicht der Fall.

Generell sage ich ihnen, wir reden immer davon – auch bei Verwaltungsreformen -, dass es die Möglichkeit gibt durch Strukturreformen wahnsinnig viel Geld einzusparen. Ja, das ist bis zu einem gewissen Prozentsatz möglich. Wenn man die Hausaufgaben macht – das sieht man an diesen Zahlen -, wo wir sagen wir haben diese große Magistratsreform 2015/2016 umgesetzt. Das hat uns sicher geholfen heute diese Zahlen vorzulegen, dass wir besser dastehen als andere Städte, die das vielleicht noch vor sich haben. Steyr ist derzeit genau in einem gleichen Prozess und überlegt sich auch, was sie da machen können.

Aber ganz prinzipiell bin ich der Meinung, die Milliarden - wie man oft sagt, wenn wir die Bezirkshauptmannschaften wegstreichen oder das Land wegstreichen – werden wir hier nicht heben. Wir müssen dazu übergehen, dass derjenige, der eine Aufgabe zu erledigen hat, auch die Möglichkeit hat erstens diese Aufgabe zu regeln und zweitens auch das Geld dafür zu bekommen, damit er die Aufgabe bedecken kann.

Derzeit ist es leider so, dass eine Aufgabe, welche die Gemeinde hat, das Geld aber das Land oder der Bund bekommt – die sog. Transferzahlungen ans Land. Die Transferzahlungen stimmen zum Teil nicht, sie werden nicht indexangepasst, nicht in sonstiger Weise nachgezogen. Das ist aus meiner Sicht ein fundamentaler Fehler, hier braucht es eine klare Aufgliederung, eine klare Zuteilung von Kompetenzen. Man muss das neu zusammensetzen, ich weiß es ist wahnsinnig komplex, gerade was den Bildungsbereich betrifft.

Es gab hier einmal eine Möglichkeit des Städtebundes, die andiskutiert wurde, wo wir sagen, ok die Gemeinden nehmen die ganze Altenbetreuung in ihre eigene Verantwortlichkeit, dafür wird die Kinderbetreuung komplett an das Land übergeben oder umgekehrt. Eines ist fix, so zerspartelt und so zersplittert, wie es derzeit ist, ist es aus meiner Sicht nicht durchhaltbar. Nicht bei diesen Kostenentwicklungen und nicht bei der Komplexität dieser Aufgaben, die auf uns zukommen. Deswegen muss da aus meiner Sicht irgendetwas passieren. Da ist das Land gefordert im Rahmen von Gesprächen hier in einen Reformdialog einzutreten und zu sagen wir wollen hier etwas ändern.

Was die Investitionen betrifft, so war die Investitionsquote voriges Jahr etwas zu gering. Das liegt auch daran, dass manche Großinvestitionen verschoben worden sind. Im langjährigen Schnitt haben wir immer so zwischen 15 und 20 Mio. Euro investiert, außer bei Großinvestitionen, die wir natürlich auch schon hatten. Dieses Mal waren sie relativ gering – in Straßen 2,4 Mio. Euro, in Kindergärten 2,3 Mio. Euro, in

Parkanlagen 1,2 Mio. Euro usw. Aber das liegt natürlich auch daran, dass die eine Großinvestition, die im Jahr 2022 umgesetzt hätte werden sollen, nämlich die Sanierung des Welldorados um 12 Mio. Euro ein Jahr verschoben wurde. Wäre diese Investition umgesetzt worden im Jahr 2022, wäre die Investitionsquote wieder ganz normal gewesen. Ich gehe also davon aus, dass die Investitionsquote im Jahr 2023 höher sein wird als im Durchschnitt, dafür ist sie 2022 niedriger, also im Schnitt wird sich das schon ausgleichen. Die großen Unterschiede werden aus meiner Sicht erst kommen, wenn wir Großinvestitionen tätigen werden. 2023 beginnend, am meisten 2024 und 2025 und auslaufend 2026, wenn einerseits die Messehalle errichtet wird mit 35 Mio. Euro, der Stadtpark mit 15 Mio. Euro, die Brücke über die Traun, jetzt schon mit 4,5 Mio. Euro budgetiert, der Kaiser-Josef-Platz mit 3 Mio. Euro, Parkanlagen, Lokalbahnhof oder Pernau mit 5 Mio. Euro, ASZ 2,2 Mio. Euro – wenn man nur diesen Kuchen zusammenrechnet, was in den nächsten zwei/drei Jahren kommen soll, da sind noch keine Straßen dabei oder ganz normale Investitionen, Kindergärtenausbau usw. auch noch nicht, sind wir schon bei 77 Mio. Euro Investitionsvolumen.

Da sieht man auch welche Herausforderungen auf ein Budget in Zukunft auf uns zukommen werden, noch dazu, wenn wir wissen, dass das Jahr 2024 ein schwieriges Jahr wird. Wenn man davon spricht, dass die Einnahmen um 1,6 % steigen, dann schreie ich nicht Juchhu, weil bei einer Inflation von 8 % und Lohnabschlüssen, die das Finanzministerium erwartet ebenfalls von 8 %. Damit wir uns das ein bisschen verinnerlichen, was das bedeutet: Bei einem Gesamtbudgetvolumen von 270/290 Mio. Euro, je nachdem wie man es sieht, 1 % dazu sind 2,9 Mio. Euro Budgetsteigerung – nur alleine die Erhöhung der Personalkosten um 8 % macht 7-8 Mio. Euro aus. D.h. mit den Mehreinnahmen können wir nicht einmal die kollektivvertraglichen Lohnerhöhungen abdecken. Da haben wir aber noch nicht über die höheren Preise für Sachausgaben geredet, von den Investitionen, von vielen anderen Dingen. Ich erwarte mir natürlich für das Jahr 2024 ein schwieriges Budgetjahr. Ich erwarte mir nicht die Einnahmen, die notwendig wären um das abzudecken und keine großen Sprünge, die wir in diesen Budgets machen können.

Auch hier sage ich Schuld ist in diesem Fall auch nicht die Stadt Wels, weil, wenn wir gut sind, sind wir nicht allein verantwortlich, wenn wir schlecht sind logischerweise auch nicht. Es ist ein Mix von vielen Komponenten, die hier zusammenkommen und die uns ermöglichen viel oder wenig zu investieren bzw. bei unserer Linie bisher zu bleiben.

Wenn jetzt gesagt wird, naja dieses Budget ist auch dem Sparzwang des Bürgermeisters geschuldet, dann sage ich ja, das ist richtig. Wir sparten natürlich wo es möglich war. Ich sehe es als meine Verpflichtung als Finanzreferent, dass die Verwaltung sparsam, wirtschaftlich und zweckmäßig zu führen ist. Das steht so im Gesetz. Allerdings was da zum Teil gesagt wird, wo wir uns Geld sparen, möchte ich diese Gelegenheit wahrnehmen ein paar Dinge zurecht zu rücken:

Wenn beispielsweise gesagt wird, wir haben Betten in Pflegeheimen zugesperrt, weil wir kein Personal finden – stimmt! Wenn aber gesagt wird, damit sparen wir uns unfassbar viel Geld, so ist das falsch. Es werden jetzt vermehrt jene, die eine Pflege brauchen, in umliegenden Heimen untergebracht. Alleine die Mehrkosten aus dieser Heimunterbringung, wie mir heute der Herr Finanzdirektor sagte, sind 2,1 Mio. Euro – nur die Mehrkosten im Vergleich zum Vorjahr. Die Ersparnis des Personals, welches

wir im Pflegebereich nicht besetzen können, sind 960.000 Euro. D.h. uns kostet die Nichtbesetzung in den Pflegeheimen Millionen! Es ist also für mich überhaupt nicht logisch, dass ich diese nicht nachbesetzen soll, wenn ich weiß auf der anderen Seite zahle ich dann an die Umlandgemeinden Millionenbeträge nur dafür, dass ich unsere Leute dort unterbringe. Also für mich daher ein Schluss, der völlig unrichtig ist. Deswegen ist es mir auch wichtig das aufzuklären. Ich weiß, dass uns ein leeres Bett Geld kostet und nicht bringt, weil die Kosten für das Personal nur ein kleiner Teil sind und ich mir diese sowieso nicht erspare, weil ich Gastbeiträge in den umliegenden Gemeinden in der Folge bezahle.

Das gleiche gilt ebenfalls für die Schließung der Demenz-WG. Wir tun so als hätte das irgendeinen Einsparungsgrund gehabt – überhaupt nicht! Der einzige Grund war, dass das Personal pro Kopf weniger Menschen betreut hat als beispielsweise in einem Pflegeheim und wir das Personal ganz dringend in den Pflegeheimen brauchten. Wir haben also nichts anderes gemacht als jene Demenzpatienten, die wir haben und inzwischen das Alter erreicht haben, welche wir dann überhaupt darüber hinaus pflegen durften, in die Seniorenheime verlegt und das Personal mitübernommen. Von einer Einsparung in diesem Zusammenhang kann daher überhaupt keine Rede sein.

Wenn gesagt wird wir brauchen eine neue Schule, so war ich der Meinung, dass wir das im Stadtsenat doch eigentlich diskutiert haben, dass wir eine neue Schule aufgrund der Bevölkerungsentwicklung und Entwicklung der Kindeszahlen nicht brauchen. Wenn wir neue Kindergärten brauchen, so ist das völlig richtig. Derzeit haben wir 10 neue Gruppen in Planung. Wir werden schauen, ob wir weitere Kindergärten zusammenbringen, aber ich glaube wir haben hier eine Versorgungspflicht was die Eltern betrifft. Ich stehe voll dazu, dass die Kinderbetreuung nicht nur im Bereich der Kindergärten, sondern auch der Krabbelstuben und darüber hinaus auch im Bereich jener Kinder bis zum 10. Lebensjahr ausgebaut werden müssen. Der Grund ist ganz einfach: Auf der einen Seite wollen wir, dass unsere Kinder die bestmögliche Betreuung und Versorgung bekommen, auf der anderen Seite möchten wir, dass die Eltern berufstätig sind und teilweise müssen sie es auch sein, weil es sonst gar nicht möglich ist, dass man heute mit diesen Kosten in der Lage ist ein Leben zu führen. D.h. wir gehen davon aus, dass immer mehr Mütter oder Väter in den Arbeitsmarkt aufgenommen werden. Das bedeutet sie brauchen eine adäquate Kinderbetreuung.

Wenn ich das berechtigte Jammern mancher Unternehmer höre, die sagen wir bekommen keine Arbeitskräfte, da liegt das auch daran, dass die Kinderbetreuung zum Teil noch nicht so ausgebaut ist wie wir uns das wünschen. Der Arbeitswille wäre zum Teil vorhanden, aber die Kinderbetreuung ist noch nicht in diesem Ausmaß mitgezogen. Allerdings glaube ich, dass wir geschafft haben im vorigen Jahr einen Großteil jener Kinder, die tatsächlich einen Betreuungsplatz brauchen, unterzubringen. Gott sei Dank ist uns das eigentlich ganz gut gelungen und sollte uns auch im nächsten Jahr gelingen, sodass auf der Warteliste eigentlich nur jene Kinder stehen, wo ein Elternteil ohnehin zu Hause ist.

Wenn man sagt man braucht ein Bekenntnis zum Ausbau des Nahverkehrs – völlig richtig. Der Rechnungsabschluss ist dafür vielleicht der falsche Ort. Aber dieses Bekenntnis kann man ja alleine aus den vom Gemeinderat gefassten Beschlüssen sehen. Ich bin daher zuversichtlich, dass wir auch in diesem Bereich wesentlich

weiterkommen, genauso wie in der Klima- und Umweltpolitik. Wenn ich mir überlege, dass im Budget 2022/23 sowohl für die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes als auch die Mittel für eine Klimastrategie vorhanden sind, so glaube ich, wenn diese beiden Strategien vorliegen, wir wirklich einen großen Schritt nach vorne gegangen sind in diesen beiden Themenbereichen.

Insgesamt weiß ich was den Ausbau der Photovoltaikanlagen, der Fernwärme betrifft, wir riesige Schritte nach vorne machten. Das ist gut so, das verstehe ich darunter, wie der Bürger sich die Bekämpfung des Klimawandels vorstellt. Das sind Dinge mit Hausverstand, sind nachhaltig und bringen den Bürgern tatsächlich eine Ersparnis.

Insgesamt daher aus meiner Sicht ein gutes Polster, der hier geschaffen wurde durch diesen Überschuss, den wir haben, den wir in der Folge aber auch brauchen werden. Ich sage nur es ist notwendig, dass die Stadt Wels ein Polster hat. Wir sind aber keine Sparkasse, sondern dieses Geld gehört vernünftig wieder investiert, und zwar investiert für die Welser. Das wird uns mit einem zukünftigen Investitionsprogramm sehr gut gelingen.

An dieser Stelle daher nochmals Danke sehr herzlich an alle, die beim Budget schon mitwirkten und die jetzt im Rahmen des Budgetvollzuges diesen Rechnungsabschluss vorgelegt haben.

GR. Mag. Drack: Danke an die Finanzdirektion für die Präsentation des Rechnungsabschlusses und danke an den Herrn Bürgermeister für die Ausführungen, die allerdings sehr umfassend – wie üblich – waren, sodass wir jetzt vielleicht zurück zum Rechnungsabschluss aus unserer Sicht kommen auf jene Details, die uns als sehr wichtig erscheinen. Es ist ein besonderer Rechnungsabschluss, da wir besondere Zeiten erlebten. Dieser Überschuss geht zurück auf die Situation, die geopolitisch vorhanden war und auf die wirtschaftliche Entwicklung. D.h. die Stadt Wels hat mit einem großen Überschuss abgeschlossen. Rückblickend ist aus unserer Sicht der Spardruck, den der Herr Bürgermeister erwähnte, vielleicht nicht so gerechtfertigt gewesen, wie er in diesem Jahr praktiziert wurde. Weil am Ende des Tages stehen wir jetzt zwar mit einem großen Gewinn da, es wurde aber sehr viel eingespart.

Zu den Einsparungen im Konkreten: Das Budget ist eine Willenserklärung und der Rechnungsabschluss in der Form ein Resümee. Das Budget wurde einstimmig beschlossen und dabei vereinbart bestimmte Anstrengungen zu unternehmen. U.a. ist die Armutsbekämpfung ein großes Anliegen dieser Stadt, das wurde vom Herrn Bürgermeister in den letzten Gemeinderatsitzungen mehrmals betont. Beim letzten Gemeinderat ging es um den Wohn- und Energiekostenbonus, der erfreulicherweise auch auf die migrantischen Mitbürger ausgeweitet wurde.

Sieht mit sich das Thema Armutsbekämpfung im Rechnungsabschluss genauer an, dann fällt auf, dass es im Sozialbereich zu Minderausgaben gekommen ist in einem sehr hohen Volumen. Das sieht man im Budget für soziale Wohlfahrt und Wohnbauförderung, dort ist die Differenz beim Nettoergebnis 4,3 Mio. Euro. Bei den Aufwendungen beläuft sich das Minus gar auf 5,7 Mio. Euro.

Zu Beginn der Legislaturperiode sagten wir, dass wir als Fraktion sehr genau auf dieses Thema achten wollen und hier würden wir uns gerne ein paar Antworten

wünschen. D.h. in welchen Bereichen wurde konkret weniger ausgegeben und warum bzw. was sind die Herausforderungen, die hinter den Zahlen stehen und was steht hinter den nichtausgegebenen Mitteln im jetzigen Finanzjahr, welcher Betrag steht zur Verfügung? Denn die Pandemie hat in der Bevölkerung sehr tiefe Spuren hinterlassen, was Verelendung und soziale Not betrifft. In der Wirtschaft sind diese Spuren deutlich weniger.

Ein weiterer Punkt, der uns im Rechnungsabschluss aufgefallen ist, sind die Maßnahmen der allgemeinen Sozialhilfe. Dort gibt es 33 Konten und bei 27 Konten gibt es im Vergleich zum Voranschlag ein Minus. D.h. bei fast allen Konten wurde drastisch weniger ausgegeben als wir budgetiert haben. Der Gesamtbetrag beläuft sich auf minus 2,7 Mio. Euro. Im Voranschlag wurden 29 Mio. Euro budgetiert, es ist aber lediglich zu Leistungen in der Höhe von 26,5 Mio. Euro gekommen. Hier würden wir uns auch eine Erklärung wünschen.

Auch die Familienhilfe wurde weniger. In einigen Sitzungen haben wir bereits angeregt, dass das ein gutes Mittel wäre diese Situation für Alleinerziehende zu verbessern. Wir hörten auch von FD Mag. Barth, dass die Kinder- und Jugendhilfe weniger ausgegeben hat. Diese Familienhilfe wird verbucht auf dem Konto Heimhilfe, auch dort waren 460.000 Euro budgetiert, ausgegeben haben wir nur 420.000 Euro. D.h. es sind auch hier 40.000 Euro übriggeblieben und damit hätte man sehr vielen Menschen helfen können. Damit bin ich schon am Ende – Danke für eine Antwort.

GR. Mag. Stöger Müller, MBA: Der Rechnungsabschluss 2022 ist durchaus positiv für die Stadt Wels ausgefallen. Wir hörten, es gab ein positives Ergebnis von 31 Mio. Euro, anstatt den veranschlagten minus 5 Mio. Euro. Also um einiges positiver als erwartet. Die Gründe dafür hat FD Mag. Barth schon eingehend erläutert. Einerseits durch die extreme Teuerung, die zu höheren Steuereinnahmen führte. Die Teuerung hat auch dazu geführt, dass die Stadt Wels Mehreinnahmen beispielsweise aus der Gebrauchsabgabe hat. Es ist natürlich ein finanzieller Erfolg für die Stadt Wels. Die Stadt Wels plant in den nächsten Jahren für große Investitionen, wie in die Messe Wels oder den Stadtpark, über 30 Mio. Euro auszugeben.

Ich will jedoch den Fokus noch auf einen Punkt legen, den der Herr Bürgermeister bereits erwähnte. Der finanzielle Erfolg im Rechnungsabschluss liegt auch daran, dass wir um einiges weniger Geld für das Personal ausgegeben haben, welches eigentlich veranschlagt war, weil so viele Dienstposten am Magistrat Wels nicht besetzt sind. Nämlich insgesamt fast 3 Mio. Euro weniger als veranschlagt. Dazu brachten wir eine Anfrage an den Herrn Bürgermeister ein, weil es uns interessiert, wieviel Dienstposten wo genau nicht besetzt sind. Was bedeutet das, wenn Dienstposten am Magistrat Wels nicht besetzt sind? Das bedeutet, dass städtische Leistungen mittelfristig nicht mehr oder nur mehr eingeschränkt zur Verfügung stehen. Das sieht man ganz gut in den Welser Alten- und Pflegeheimen. Unzählige Betten können nicht belegt werden, weil das Personal fehlt. Wenn in den nächsten Jahren 30 Mio. Euro ausgegeben werden für einen Stadtpark und für die Messehallen, dann erwarte ich mir schon vom Herrn Bürgermeister, Finanzreferenten und Personalreferenten in einer Person, dass er auch in Personal investiert. Ich weiß, es ist gerade überall schwierig Personal zu finden, aber dann müssen wir in Arbeitsbedingungen investieren, die die Stadt Wels als Arbeitgeber wieder attraktiver macht fürs Personal.

Die Welser erwarten sich, dass sie städtische Dienstleistungen in Anspruch nehmen können. Sie erwarten sich zurecht, dass sie einen Kinderbetreuungsplatz bekommen, wenn sie einen benötigen und ebenfalls zurecht, dass sie einen Pflegeplatz bekommen, wenn sie einen brauchen. Dafür braucht es Personal und dafür muss der Bürgermeister auch Geld in die Hand nehmen.

Weil der Herr Bürgermeister die Transferbilanz zwischen Land und Gemeinden kritisierte. Das finde ich sehr positiv, das kann man durchaus kritisieren. Vielleicht Herr Bürgermeister, sagen sie das ihrer Fraktion im Landtag, wenn diese entsprechend abstimmen würden, könnten wir durchaus etwas zusammenbringen.

GR. Bauer: Im Namen der Freiheitlichen Fraktion herzlichen Dank für die Präsentation zum Rechnungsabschluss 2022. Wie wir bereits hörten, geht es unserer Stadt sehr gut. 36,7 Mio. Euro Überschuss, keine neuen Schulden gemacht, sondern Rücklagen aufgebaut und das trotz ein bis heute andauernden Krieges in der Ukraine, welcher u.a. eine massive Teuerung in unserem Land zufolge hat.

Wir haben in Wels im Jahr 2015 einen neuen Weg eingeschlagen, welcher sich erneut als richtig erwiesen hat. Es wurde sparsam gewirtschaftet, gezielt Investitionen getätigt, aber auch der Welser Wirtschaftsraum nachhaltig gestärkt.

Wie es FD Mag. Barth bereits erwähnte, haben wir einen Überschuss von 36,7 Mio. Euro erwirtschaftet. Das bedeutet, dass geplante Investitionen ohne neue Schulden zu machen umgesetzt werden können. Die aufgebauten Rücklagen ermöglichen es uns u.a. große Investitionen zu tätigen, wie z.B. Volksgartenneugestaltung, Umbau bzw. Neubau von Messehallen sowie die Sanierung des Welldorados.

Mit diesem erfreulichen Überschuss können wir weiterhin ohne Schulden zu machen in unsere schöne Stadt Wels investieren. Wir sind eine Vorzeigestadt und aufgrund unserer hervorragenden finanziellen Lage auf der Überholspur. Andere Städte, wie Linz und Steyr, geht es finanziell ganz anders. Diese beiden Städte müssen die Hausaufgaben, die wir bereits erledigt haben, noch erledigen. Diese beiden Städte werden jeweils von einem SPÖ-Bürgermeister geführt – ob das der Grund für deren Verschuldung ist sei einmal dahingestellt. In Wels erkennt man auf alle Fälle deutlich die Freiheitliche Handschrift. Wir hatten im Jahr 2011 unter einer SPÖ-Regierung 78 Mio. Euro Schulden und heute unter einem FPÖ-Bürgermeister nur mehr 9,9 Mio. Euro. Wir haben das Ziel Wels schuldenfrei zu machen.

StR. Dr. Oberndorfer: Ich möchte noch einen Aspekt in diese Diskussion werfen, der meines Erachtens noch zu kurz gekommen ist. Die Präsentation des Bürgermeisters war durchaus differenzierend. Es war jetzt keine Lobhudelei, dass alles gut gemacht wurde, sondern er hat durchaus ganz gut dargelegt, was zu diesem positiven Abschluss führte und welche Herausforderungen auch für die nächsten Jahre vor uns stehen.

Eine Kennzahl gefiel mir ganz gut, diese betrifft auch mich als Betriebsansiedlungsreferent, das ist die Kommunalsteuer pro Kopf. Da liegt Wels nämlich nicht im Spitzenfeld, sondern da liegt eine SPÖ-geführte Stadt weiter vorne. Das muss uns eigentlich doppelt weh tun. Linz hat ja € 829,- Kommunalsteuer pro Kopf, in Wels sind es € 791,-. Wels wächst, das ist jetzt auch kein Geheimnis – 1.000

Einwohner pro Jahr mehr im Schnitt, wächst aber gleichzeitig nicht bei den Betriebsbaugebieten. Das hat verschiedene Gründe. Letztlich führt das dazu, dass wir bei dieser Quote sinken werden. D.h. Wels wird hier zurückfallen. Die Kommunalsteuereinnahmen, die uns so viel an Wohlstand bescheren und die auch in dieser Periode so stark gewachsen sind, werden in Zukunft nicht mehr in diesem Ausmaß steigen, weil wir es nicht schaffen ausreichende Betriebsbaugebiete zu entwickeln.

Da bin ich jetzt bei einem ganz wesentlichen Punkt: Wir müssen nicht nur auf die Ausgabenseite schauen, wir brauchen nicht mehr darüber diskutieren wie wir es schaffen das Geld sinnvoll zu verwenden, sondern wir müssen auch über die Einnahmenseite diskutieren. Wir müssen schauen, dass die Kommunalsteuer in dem Ausmaß wächst, wie die Stadt wächst. Das ist ein klares Bekenntnis zu zusätzlichen Betriebsansiedelungen, ein klares Bekenntnis zum Ausbau des Wirtschaftsstandortes Wels einerseits, um die Betriebe, die wir in Wels haben zu erhalten. Schauen sie in das Industriegebiet, da klagt fast jedes Unternehmen über Platznot. Das eine oder andere Unternehmen wird uns möglicherweise verloren gehen, wenn wir nicht ausreichend Platz im Welser Stadtgebiet zur Verfügung stellen. Ich brauche hier beispielsweise ein Unternehmen mit drei Buchstaben nicht zu sagen, die in eine Nachbargemeinde abgewandert ist und dort jetzt entsprechend Kommunalsteuer zahlt.

Das kann uns noch öfter passieren, wenn wir hier nicht entsprechend Platz zur Verfügung stellen und zum anderen geht es auch darum neue Betriebe anzusiedeln. Denn die Leute, die nach Wels zuziehen – diese 1.000 Menschen jedes Jahr – brauchen auch entsprechende Arbeitsplätze und wollen Kindergärten, wollen Parks, wollen Altersheime irgendwann einmal. Diese müssen finanziert werden, dafür brauchen wir Kommunalsteuer. Daher nochmals ein klares Bekenntnis unsererseits dazu den Standort Wels auszubauen und Betriebsansiedelungsgebiete neu zu entwickeln.

Ich halte es für einen Fehler, wenn man Betriebsansiedelungen erschwert, denn das ist die Grundlage für unseren Wohlstand. Die Betriebe, die abgeführte Kommunalsteuer sind die Grundlage für unseren Wohlstand auch in Zukunft und daran müssen wir arbeiten.

Vzbgm. Raggl-Mühlberger: Zur Wortmeldung von GR. Mag. Drack möchte ich kurz replizieren, warum gerade bei den Sozialleistungen so viel eingespart wurde. Es wurde nicht eingespart, sondern die Leistung wurde nicht gebraucht. D.h. gerade in der Sozialhilfe waren z.B. zwischen 460 und 372 Personen, im Gegensatz zum Vorjahr waren es 576 bis 397. Alleine da sieht man, dass im Endeffekt sehr viele am Arbeitsmarkt untergekommen sind. Das gleiche gilt z.B. auch bei der vollen Erziehung, wo wir uns einiges gespart haben, weil wir weniger Kinder in der vollen Erziehung hatten. Bei der HWF war es nicht viel anders. Dazusagen muss man, wir haben mit den höheren Tagessätzen bereits geplant, die 2023 erst zur Anwendung kommen. Also haben wir keine Leistungen eingespart.

Bgm. Dr. Rabl: Danke für die Ausführungen zu diesem Rechnungsabschluss. Herr GR. Mag. Drack, ich hoffe Frau Vzbgm. Raggl-Mühlberger hat die von ihnen gestellten Fragen ausreichend beantwortet. Einsparungen im Bereich der Leistungen ergeben sich wie gesagt nicht. Ich selber weiß, dass gerade in der bedarfsorientierten

Mindestsicherung Geld gespart wurde schlichtweg deswegen, weil weniger Anfall war, weil viele Personen in den Arbeitsprozess eingegliedert werden konnten. Das ist ja wirklich erfreulich, wenn wir hier mehr Geld brauchen und jene, die bedürftig sind, diese Sozialleistungen nicht mehr in Anspruch nehmen müssen, gerade weil sie jetzt einen Job haben.

Was die Dienstpostenbesetzung betrifft Kollegin Mag. Stöger Müller, muss ich ihnen sagen fehlendes Personal im Pflegeheim ist richtig. Ich bin nur beruhigt, dass nicht nur blau geführte, sondern auch rot geführte, schwarz geführte, sogar grün geführte Städte ähnliche Probleme haben. Ich glaube es ist ein strukturelles Problem, genauso wie im Bereich der Ärzteschaft. Wenn ich nur überlege und anschau wie in dieser Frage mit welchen Argumenten diskutiert wird, so wird das noch lange ein strukturelles Problem bleiben, weil ich nicht erkenne, dass jetzt große Reformschritte in diesem Zusammenhang unternommen werden.

Was die Kommunalsteuer betrifft, ja! Für mich zählt nicht mal so sehr der Umfang der Kommunalsteuer für Wels. Für mich zählt tatsächlich auch der Wert wie hoch sie pro Kopf ist. In der Vergangenheit haben wir leider sehr viele Betriebsbauflächen dafür verwendet, um Logistikunternehmen eine Heimat zu bieten mit großen Hallen bei gleichzeitig überschaubaren Mitarbeiterzahlen. Wenn ich mir überlege, dass große Softwarebetriebe in Wels eigentlich auf relativ kleinem Raum sehr sehr hohe Kommunalsteuerbeiträge bezahlen, weil die Mitarbeiter dort einfach unglaublich viel verdienen und weil wir im Dienstleistungsbereich sind, so ist das eine nicht immer unbedingt mit dem anderen verknüpft. Ich weiß aber natürlich, dass die VOEST als Industriebetrieb in einem sehr hohen Ausmaß Kommunalsteuer bezahlt und dass die kollektivvertraglichen Löhne der Industrie regelmäßig sehr viel höher sind als die gewerblichen Kollektivverträge. Das kann natürlich mit ein Grund sein, man muss sich das aber durchaus genauer anschauen.

Wir müssen aber jedenfalls – da teile ich auch die Ansicht von StR. Dr. Oberndorfer – in Zukunft sehr genau anschauen, wer siedelt sich auf die letzten wahrscheinlich bestehenden Betriebsbaugebiete in Wels an. D.h. wir müssen selektiver in der Auswahl sein derjenigen, denen wir es überhaupt geben und wir müssen jede Gelegenheit nützen, sofern sie uns geboten wird, vernünftig Betriebsbaugebiete noch zu widmen, sofern es überhaupt noch geht, denn es wird zugegebenermaßen immer schwieriger. Wenn ich an die EU-Vorgaben in diesem Bereich denke, ein Teil wurde gerade 40: 40 abgelehnt, also eine ganz knappe Entscheidung auch im Ausschuss, dann muss ich sagen wird mir Angst und Bang um die Entwicklung so mancher Städte, die vielleicht noch nicht so weit sind wie wir.

Aber trotzdem, es wird ein ganz großes Thema, weil es zu einem Spannungsverhältnis zwischen der Bodenversiegelung auf der einen Seite kommt und der Notwendigkeit Arbeitsplätze zu schaffen, um der Wirtschaft ein Wachstum zu ermöglichen auf der anderen Seite. Also eine richtig schwierige Frage. Das muss die Politik darüber lösen. Das wird sicher eine große Herausforderung für den Zukunftsstandort auch von Wels sein, weil damit auch die Entwicklung und das Wachstum dieser Stadt eng verbunden sind.

Der Antrag zu Punkt 1. der Tagesordnung wird

einstimmig angenommen.

2.)

StS-Kreditoperationen gemäß § 54 Statut der Stadt Wels
Kenntnisnahme durch den Gemeinderat
FD-Buch-14-2023/015

Der Antrag (Anlage 4) lautet nach Vorberatung im Finanz-, Präsidial- und Innenstadtausschuss am 20.06.2023:

Die in der Anlage 1 dargestellte Kreditübertragung wird zur Kenntnis genommen.

Einstimmig angenommen.

3.)

GR-Kreditoperationen gemäß § 54 Statut der Stadt Wels
FD-Buch-14-2023/017

Der Antrag (Anlage 5) lautet nach Vorberatung im Finanz-, Präsidial- und Innenstadtausschuss am 20.06.2023:

Die beantragten Kreditüberschreitungen (Anlagen 1 und 2) werden genehmigt.

Der Antrag zu Punkt 3. der Tagesordnung wird mit

30 Ja-Stimmen (FPÖ-, SPÖ-, ÖVP- + GRÜNE-Fraktion
ohne Mag. Drack, MFG)
gegen 1 Stimmenthaltung (GR. Mag. Drack)

angenommen.

GR. Mag. Hammerl, MA, GR. Mag. Humer und GR. RegRat Zaunmüller sind bei der Abstimmung nicht im Sitzungssaal anwesend.

4.)

Verkauf der stadt eigenen Wohnung Wels, Hamerlingstraße 8a, Top 9/4,
an Herrn und Frau Raif und Zijaver ALJILJI, Wels, Hamerlingstraße 8b
LV-026-02-5-2023

Der Antrag lautet nach Vorberatung im Finanz-, Präsidial- und Innenstadtausschuss am 20.06.2023:

Der Wohnungsverkaufvertrag zwischen der Stadt Wels und Frau Zijaver ALJILJI und Herrn Raif ALJILJI, Wels, Hamerlingstraße 8b, betreffend Verkauf der

Liegenschaftsanteile 86/25084stel Anteilen betreffend die Wohnung TOP 9/4 und den 7/25084stel Anteilen betreffend des Tiefgaragenstellplatzes, 1. UG, Stellplatz 1, ob der Liegenschaft EZ 1036 KG 51242 Wels, eingetragen beim Bezirksgericht Wels, mit denen das Wohnungseigentum der Wohnung TOP 9/4 im Haus Wels, Hamerlingstraße 8a, sowie das Wohnungseigentum des Tiefgaragenstellplatzes, 1. UG, Stellplatz 1, untrennbar verbunden ist, wird beschlossen.

Der Antrag zu Punkt 4. der Tagesordnung wird mit

gegen 28 Ja-Stimmen (FPÖ-, SPÖ-, ÖVP- + GRÜNE-Fraktion, MFG)
4 Stimmenthaltungen (GRÜNE-Fraktion)

angenommen.

GR. Mag. Humer und GR. RegRat Zaunmüller sind bei der Abstimmung nicht im Sitzungssaal anwesend.

5.)

Stadt Wels – Karl-Loy-Straße 2;
Bittleihvertrag mit der 42 vienna education für digital excellence GmbH,
1190 Wien, Muthgasse 24-26, sowie Beitritt zum Verein 42 Vienna
SD-KFM-303/1-2023

Der Antrag (Anlage 6) lautet nach Vorberatung im Finanz-, Präsidial- und Innenstadtausschuss am 20.06.2023:

1. Beiliegender Bittleihvertrag (Beilage ./1) zwischen der Stadt Wels und der 42 Vienna GmbH betreffend die unentgeltliche Überlassung von Büroräumlichkeiten vom 01.10.2023 bis voraussichtlich 30.09.2031 wird beschlossen.
2. Beiliegende Beitrittserklärung (Beilage ./2) betreffend Beitritt der Stadt Wels zum Verein 42 Vienna als außerordentliches Mitglied mit einem Mitgliedsbeitrag in Form der Bittleihe gemäß Beschlusspunkt 1. samt Partnervertrag (Leistungsvereinbarung) zwischen der Stadt Wels und der 42 Vienna GmbH (Subbeilage Anlage 1) wird beschlossen.

GR. Reindl-Schwaighofer, MBA: Ich halte das für eine sehr wichtige Initiative. Es wurde schon angesprochen, dass EDV-Computerkenntnisse und vor allem auch diese hochrangigen Kenntnisse mittlerweile einfach wesentlich sind bei allen Prozessen in der Industrie, Gewerbe und Verwaltung. Es gefällt mir sehr gut hier beizutreten. Wir müssen aber aufpassen, dass diese Ausbildung nicht nur Jobchancen verspricht, sondern auch absichert. Das Problem ist, ob diese Ausbildungsqualifikationsnachweise in der Industrie, Gewerbe usw. dann auch anerkannt werden.

Bewirbt sich jemand mit dieser Ausbildung bei der Stadt Wels, so ist dieser schwieriger einzuordnen als mit einem Studium. Wichtig wird sein, wenn wir aktiv werden, so

müssen wir dafür sorgen den Teilnehmern nicht nur etwas zu versprechen, sondern sie sollen es dann in der beruflichen Umsetzung auch verwenden können.

Bgm. Dr. Rabl: Danke Johnny für deine Unterstützung für dieses Projekt. Die Industrie hat sich in dieses Projekt wesentlich eingebracht. Hunderttausende Euro werden von Seiten der Industrie für dieses Projekt zur Verfügung gestellt, weil es gerade dort den größten Mangel gibt.

Wäre Frau Mag. Engelbrechtsmüller-Strauß als Chefin von Fronius nicht so dahinter gewesen, so wäre dieses Projekt nicht nach Wels gekommen. An dieser Stelle danke an alle Unternehmen, die sich hier beteiligen und Eigenmittel einbringen. Insbesondere an die Firma Fronius und Frau Mag. Engelbrechtsmüller-Strauß, dass das geklappt hat. Es ist ein wichtiger Schritt für die Stadt.

Der Antrag zu Punkt 5. der Tagesordnung wird

einstimmig angenommen.

6.)

1. Zusatzvereinbarung betreffend Bewirtschaftung und Sicherstellung der widmungskonformen Nutzung für das Parkdeck Wels
SD-KFM-6500-2023

Der Antrag (Anlage 7) lautet nach Vorberatung im Finanz-, Präsidial- und Innenstadtausschuss am 20.06.2023:

Beiliegende 1. Zusatzvereinbarung zum Vertrag über die Realisierung, den Betrieb, die Betreuung und die Instandhaltung und Finanzierung des Parkdecks Wels vom 02.05.2016, GZ IM7352-2016, betreffend

- Bewirtschaftung und
- Sicherstellung der widmungskonformen Nutzung für das Parkdeck Wels

abgeschlossen zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG, dem Land OÖ und der Stadt Wels, samt Beilagen, wird beschlossen.

Vzbgm. Kroiß: Zu diesem Antrag gibt es zwei Abänderungsanträge der ÖVP- und GRÜNEN-Gemeinderatsfraktion und einen Zusatzantrag der SPÖ-Gemeinderatsfraktion, die lauten wie folgt:

Abänderungsantrag der ÖVP-Fraktion nach § 9 der GOGR für den TOP 6 der GR-Sitzung am 10. Juli 2023

Der Antrag soll wie folgt geändert werden:

In der Beilage ./3 zum Vertrag (Tarifordnung) sollen nach die Wortfolge „1. und 2. Tag“ die Wörter „jeweils 2 €“ durch „kostenlos“ ersetzt werden.

In der Folge lautet die Tarifordnung wie folgt:

- 1. und 2. Tag, kostenlos
- 3. und 4. Tag, jeweils 4 €
- ab dem 5. Tag, jeweils 8 €.

Abänderungsantrag der Fraktion „Die GRÜNEN“ gemäß § 9 GOGR betreffend des TOP 6:

Die Beilage ./3 Tarifordnung soll wie folgt ergänzt werden:

Personen, die im Besitz eines rechtmäßigen Fahrscheines für eine Bahnstrecke ab einer Entfernung von 20 Kilometer sind, sollen von der Parkgebühr befreit werden.

Zusatzantrag der SPÖ-Fraktion

Personen mit Hauptwohnsitz in Wels, die zu ihrer Arbeit auswärts pendeln, wird auf das Monats- und Jahresticket für das Parkdeck Wels beim Bahnhof Wels eine 50%ige Vergütung in Form einer Wels-Card gewährt.

Anspruchsberechtigt sind Personen mit einem Hauptwohnsitz in Wels und einem Arbeitsort außerhalb von Wels, zu dem sie pendeln müssen. Die Gewährung des Zuschusses ist von der Höhe des Einkommens abhängig. Hierbei wird auf die Einkommensgrenzen wie beim Wohn- und Energiekostenbonus verwiesen.

Ein entsprechender Antrag ist beim Magistrat der Stadt Wels zu stellen. Einkommensnachweise, Arbeitsbestätigung sowie eine Kopie des Monats- oder Jahrestickets ist vorzulegen.

Bitte diese Anträge in die Debatte mitaufzunehmen.

StR. Ganzert: Die Parksituation in der Neustadt, ein Thema, welches uns in der Stadt Wels eigentlich seit Jahrzehnten beschäftigt. Ein Stadtteil mit Sitz des größten Arbeitgebers in Wels, dem Klinikum Wels-Grieskirchen, mit sehr vielen Patienten und mit hohem Parkplatzdruck. Hier gibt es sehr viele Probleme. Sehr viele Menschen, die keine gute öffentliche Verbindung zum Hauptbahnhof haben, sind gezwungen ins Klinikum mit dem Auto zu fahren.

Warum sieht unser Bahnhof so aus, wie er aussieht mit diesen Höhen? Weil schon bei der Planung unseres Hauptbahnhofes die Errichtung eines Parkdecks eingeplant wurde, um eben das Ganze zu ermöglichen und zu erleichtern. Es hat lange gedauert diesen neuen Hauptbahnhof und das neue Parkdeck zu bekommen. Letztendlich wurden die vorhandenen Stellplätze verdoppelt. Damals war man größtenteils der Meinung damit das Auslangen gefunden zu haben. Die Plätze werden verdoppelt und das ist auch gut so.

Die ÖBB hatte es in den vergangenen Jahren oft schwierig ein Ticketsystem umzusetzen, welches auch wirklich funktioniert. Die Stadt Wels war sozusagen ein eigener Pilot. In Wels wurde mit einer eigenen QR-Code-Karte begonnen, die man zusätzlich zur Fahrkarte bekam, nachzuweisen, dass man im Parkdeck steht. Allerdings ist dieses System auch nicht ganz vor Missbrauch geschützt. Die Vorgaben des zuständigen Ministeriums geben in der Richtlinie vor sich maximal 30 Tage in dieser Anlage aufhalten zu dürfen. Diese Anlage ist eigentlich für Pendler, hauptsächlich für Tagespendler gedacht.

Was ist dabei herausgekommen? Wir haben sowohl Fremdparker als auch Dauerparker – zwei verschiedene Problemfelder. Was ist jetzt eigentlich das Problem? Es wäre ja kein Problem, wenn hier die Leute etwas länger parken, solange es innerhalb von 30 Tagen ist oder der eine oder andere sich die einen oder zwei Tage gönnt. Aber die Pendler kommen sehr bald in der Früh zur Park&Ride-Anlage. Nehmen sie nicht ganz früh einen Zug, so sind sie gerade an einem Werktag damit konfrontiert keinen Parkplatz zu bekommen.

Ganz am Anfang führte das zu chaotischen Zuständen. Es wurde auf markierten Flächen geparkt, wo gar nicht geparkt werden hätte dürfen. Ich kenne es selbst, denn ich war vor meiner politischen Funktion im Facility Management dafür direkt zuständig, auch für die vielen Beschwerden der Nutzer. Es gab hier einen riesigen Druck. Was haben wir damit ausgelöst? Dieses Angebot hat Nachfrage erzeugt. Wenn bisher aufgrund der Attraktivität der Bahn Menschen ein oder zwei Wochen in den Urlaub fliegen, so fuhr man früher z.B. von Bad Ischl mit dem Auto zum Flughafen Wien, bezahlte das Parkhaus und flog dann weg. Heute fährt dieser mit dem Auto gemütlich nach Wels und dann mit dem Zug direkt zum Flughafen, zahlt nichts für das Parken, sondern nur für die Dienstleistung der Beförderung vom Welser Hauptbahnhof bis zum Flughafen Wien.

Wir sehen viele Leute, die allerdings nicht mit dem Zug fahren, sind im Besitz dieser Berechtigungskarte. Entweder sie haben sich ein Zugticket gekauft oder sie haben es von jemanden bekommen, der zwar ein Zugticket hat, aber zu Fuß oder sonst irgendwie zum Bahnhof kommt. Es gibt auch Fälle wo untereinander getauscht wird, weil es nicht an den Besitzer gebunden ist. Z. B. beim Klimaticket kann es sein, dass gesagt wird, dieses verloren zu haben. Es kann nicht mehr im System nachvollzogen werden, welches das ursprünglich ausgegebene Ticket ist. Für ein Klimaticket können mehrere Zutrittskarten und Zufahrtsberechtigungskarten ausgestellt werden.

Das führte zu einem entsprechend hohen Parkdruck, nicht nur von den Langzeitparkern, sondern auch von den in der Umgebung Wohnenden und Arbeitenden, die sich zwar wie ein Tagespendler verhalten, aber diese setzen im Gegensatz zum Tagespendler ihre Weiterreise nicht mit dem Zug fort. Sie arbeiten z.B. in der Umgebung des Hauptbahnhofes, wohnen dort und wollen vielleicht ein Auto auch einmal einwintern. Es wurden schon Autos auf Willhaben zum Verkauf angeboten, die man sich dann am Hauptbahnhof-Deck ansehen konnte. Einmal im Monat fährt dieser raus und wieder rein. Vielleicht hat er sich ein Ticket von Marchtrenk nach Wels gekauft und die Sache war erledigt.

Das ist ein Zustand, der da war und den wir auch erkannt haben. Bereits Ende letzten Jahres gab es die Bereitschaft seitens der ÖBB - der Bürgermeister hätte sich bereits

von Beginn an ein Bewirtschaftungssystem gewünscht. Allerdings sind wir hier nur der Systempartner und können nicht alleine entscheiden. Die ÖBB ist der Eigentümer und Betreiber, das Land OÖ und die Stadt Wels sind Fördergeber und die Stadt Wels im Gegensatz zum Land auch Betreuer und wickelt vor Ort diese Dinge ab. Das ist damals nicht gegangen. Wir gingen dann noch einmal auf die ÖBB zu, verhandelten in den letzten Monaten und erkannten, dass das jetzige System, den von der ÖBB für Wels eingeführte Pilot, der nie irgendwo erfolgreich kopiert wurde, sich ändern muss. Da muss sich etwas verbessern.

In den Verträgen steht, dass sich die Stadt Wels verpflichtet sich darum zu kümmern, dass diese Anlage nur widmungskonform genutzt wird. Wir - die ÖBB, das Land OÖ und die Stadt Wels - nehmen hier öffentliches Geld in die Hand, damit diese Anlage den Pendlern zur Verfügung gestellt werden kann. Wir führten sehr viele Gespräche mit den ÖBB und dem Herrn Bürgermeister. Es ist ein Akt des Bürgermeisters, weil die Bewirtschaftung der Anlage auch beim kaufmännischen Facilitymanagement liegt. Dem Mobilitätsstadtrat wird immer sehr vieles zugeschrieben. Letztes Jahr war ich für Lärmschutzwände auf den Autobahnen verantwortlich und dieses Jahr bin ich eben für andere Dinge verantwortlich.

Ich stehe nicht hinten an zu sagen, ich traue mir aus meinem operativen Geschehen durchaus zu, das System zu kennen, die Inhalte und die dahinterliegende Logik zu kennen wie kaum ein anderer, wenn man sich jahrelang mit den Park&Ride-Systemen auseinandersetzt. Auch aus der Not heraus, weil in Wels die Beschwerden groß waren und weil es viele Probleme gegeben hat. Dazu gab es einen konkreten Vorschlag der ÖBB, einen neuen sich durchsetzenden Standard, der in zahlreichen Bundesländern bereits zur Anwendung kommt. Ein Schranken ist mittlerweile ein Symbol dafür nicht rein zu dürfen und eine nicht beschränkte Zu- und Ausfahrt ist eigentlich zukunftsfit. Die aktuelle „state of the art“ ist die Kennzeichenerkennung.

Der Vorteil davon ist die Verknüpfung. Sie kennen das vielleicht aus diversen Parkhäusern. Sie fahren ohne Schranken in die Anlage, ihr Kennzeichen wird eingescannt und bei der Ausfahrt weiß man sofort wie lange man geparkt hat und nicht, ob sie sich gerade einen Fahrschein, eine Berechtigungskarte gekauft haben. Das bisherige System war ein bisschen verwirrend. Hatte man noch keine Berechtigungskarte, so musste man sich ein Parkticket ziehen, damit sich der Schranken öffnet. Dieses Ticket braucht man aber nur für den Fall, dass man sich eingesteht rechtswidrig dort geparkt zu haben, um ein Pönale zu zahlen. Ansonsten ist dieses Ticket komplett wertlos. In Zukunft fahre ich durch, mein Fahrzeug wird erkannt und ich mache meinen Parkvorgang. Sobald ich aus der Anlage ausfahre, wird mein Kennzeichen wieder erfasst und weiß das System wie lange dieses Fahrzeug in der Anlage stand.

Jetzt geht es darum, dass dieses Kennzeichen eine gültige Berechtigungskarte braucht. Aber es ist jetzt nicht mehr so wie vorher so kompliziert mit der QR-Code-Karte, mit der ich extra auf den Automaten, im Internet klicken oder ein Schalterpersonal dazu brauche, sondern mein Klimaticket, meine Fahrkarte, die ich bereits online gekauft und auf meinem Handy habe, meine Monatskarte reicht aus und somit bin ich berechtigt diese Anlage widmungsgemäß zu nutzen.

Damit haben wir den Punkt zu sagen, die Leute kaufen sich innerhalb von 30 Tagen einmal eine Fahrkarte und haben das Problem gelöst, weil der Zeitraum, in dem ich eine gültige Karte brauche, um das Ganze zu nutzen, fällt damit weg. Die Probleme des Dauer- und Fremdparkens wurden schon angeführt. Die ÖBB sind die größten Mobilitätspartner, die wir in Österreich kennen und haben. Sie haben Erfahrungen und Expertisen, was an anderen Standorten funktioniert.

Ich gebe dem Bürgermeister recht zu unterscheiden, wo so eine Park&Ride-Anlage steht. Steht diese auf der grünen Wiese, irgendwo im Tullnerfeld, wo der einzige Grund dorthin zu fahren ist mit dem Zug weiterzufahren, weil es weit und breit dort kaum etwas gibt. Oder steht diese in einem urbanen Zentrum, wie in Linz, Salzburg, Wien oder Innsbruck. Laut Vorschlag der ÖBB muss diese bewirtschaftet werden, weil die anderen Standorte dadurch eine entsprechende Entlastung brachten.

Das alles wurde angesehen und daraufhin gab es die verschiedensten Entwicklungen. Der Bürgermeister zitierte schon richtig was eine privat geführte Tiefgarage auf der Südseite des Bahnhofes kostet. Ich sage, das kann nicht verglichen werden, weil der Private das mit dem eigenen Geld errichtete, das andere ist öffentliches Geld. Es gibt schon eine gewisse Richtschnur. Der 40-Euro-Tagestarif in Wien ist auch eine privat geführte Garage.

Sehen wir uns andere Standards an, wie in Tirol, Niederösterreich, in der Steiermark aber auch im Wiener Speckgürtel, so werden dort aktuell zwischen € 1,- und 3,- je nach Standort eingehoben. Aber auch der Bürgermeister hätte sich € 3,- bis 5,- vorstellen können, das gibt der Markt her und ist auch möglich. Es gab dazu die unterschiedlichsten Überlegungen und vielen - auch Vertretern des Landes - war es wichtig zu sagen, dass dies Park&Ride-Anlage hauptsächlich eine Anlage für Tagespendler ist. Der Nächste steht nur am Wochenende bzw. steht für zwei Wochen drinnen. Es wird viele Fälle geben, aber die Grundannahme so einer Park&Ride-Anlage auch überall auf der grünen Wiese ist eher, dass in der Früh die Autos kommen, es wird mit dem Zug weggefahren, es wird gearbeitet, mit dem Zug zurückgefahren und am Abend ist dieser Parkplatz dann meistens leer.

Der gemeinsame Wunsch war wie wir das Problem mit den Dauerparkern lösen, machen wir einen linear ansteigenden Tarif. Das heißt, wir fangen niedrig mit € 2,- am ersten und zweiten Tag an, am dritten und vierten Tag sind es dann schon € 4,- und ab dem fünften Tag sind es € 8,-. Fünf Tage in der Park&Ride Anlage kosten also € 20,-. Wir haben dann die Preise verglichen in privaten und öffentlichen Anlagen. Intensiv sind wir zur Überzeugung gekommen, es ist nicht Sinn und Zweck mit der Einhebung einer Bewirtschaftung Körpergeld zu verdienen. Es ist nicht Sinn und Zweck aus dieser Anlage etwas zu machen, was Gewinn abwirft, und wir wollen uns nicht daran ergötzen, dass jemand einen Parkplatz braucht. Aber die Expertise zeigte, wer nicht bewirtschaftet und wer diese Lenkungs- und Steuerungseffekte nicht so wie hier vorgeschlagen setzt, der wird das Ergebnis nicht erzielen.

Sinn und Zweck ist hauptsächlich die Sicherstellung der widmungskonformen Nutzung des Parkdecks. Um diese Sicherstellung zu nutzen, soll einerseits der linear ansteigende Tarif das Dauerparken unattraktiv machen. Daher ist es auch notwendig ab dem ersten Tag eine Gebühr zu entrichten.

Dazu gibt es jetzt drei verschiedene Abänderungsanträge und es hätte mich gewundert, wenn es dazu keinen gegeben hätte. Allerdings müssen wir schon wissen, was wir erreichen wollen bzw. was das eigentliche Ziel ist. Ich verstehe den Zugang der ÖVP-Fraktion und fände es schön, wenn der erste und zweite Tag für die Pendler kostenlos ist, nur die den nutzen würden, wenn noch genug Platz frei wäre und somit erst am dritten Tag zu bezahlen wäre.

Aus fachlicher Sicht bin ich der Überzeugung, wenn wir das machen, können wir höchstens die Dauerparker in gewisser Weise abschrecken, aber den Fremdparker, der genauso wie der Pendler jeden Tag hinein- und herausfährt, aber nicht mit dem Zug weiterfährt, weil er dort wohnt, arbeitet, sein Auto abstellen möchte, den erreiche ich damit überhaupt nicht.

Auch den Antrag der GRÜNEN betreffend die Entfernung von 20 km finde ich durchaus charmant. Ich habe mit den Verantwortlichen der ÖBB gesprochen, ob es möglich ist mit einem Klimaticket diese gefahrenen 20 km nachweisen zu können. Das ist es aber leider nicht! Ich persönlich hätte auch einen Vorschlag wie es funktionieren könnte. Ich stelle ihn heute nicht, weil er leider momentan noch nicht umsetzbar ist. Jedes moderne Verkehrsunternehmen hat ein Kundenbindungsprogramm. Wenn sie mit etwas fahren, fliegen etc. bekommen sie Meilen gutgeschrieben. Ein Bonusprogramm wäre schön, bei dem ich für jeden klimafreundlich mit Öffis zurückgelegten Kilometer etwas gutgeschrieben bekomme. Für ein solches Kontingent kann ich mir solche Dinge dann gutschreiben lassen. Leider sind die ÖBB auf den allermeisten Strecken, auf den sie unterwegs sind, Monopolisten, und hier ist natürlich der Drang für ein Kundenbindungsprogramm nicht an erster Stelle.

Es wäre schön, wenn dieser Vorschlag mit der 20-Kilometerstrecke umsetzbar wäre, und ich fände es schön, wenn der erste und zweite Tag kostenlos wäre und das Ganze funktioniert trotzdem. Aus der Erfahrung der anderen Bundesländer bin ich leider davon überzeugt worden, dass das System dann nicht funktioniert, wir gewisse Begehrlichkeiten und eine gewisse Erwartungshaltung erzeugen, aber der gewünschte Effekt nicht eintreten kann. Ich bin der Meinung alle Vertragspartner gehören an einen Tisch. Die Stadt Wels ist einer der drei Vertragspartner, dann gibt es noch das Land OÖ und die ÖBB.

Es ist schwierig nach den Verhandlungen. Der Bürgermeister als zuständiger Referent bringt den Antrag ein, wir ändern den Vertrag einseitig mit der Bezahlung ab dem dritten Tag, mit der Entfernung von 20 km ab. Es bringt uns nicht weiter, wenn die ÖBB oder das Land dann sagen, dass es anders ausgemacht war, und wir pochen auf das System, weil das aus unserer Erfahrung nicht funktioniert und sie nicht mitspielen. Das Spiel können wir probieren mit dem Ergebnis, dass sich dann gar nichts ändert. Wir haben zwar einige Monate verhandelt, einiges an Papier produziert, aber es hat sich um keinen Millimeter verbessert.

Wir in der Fraktion waren nicht darüber begeistert endlich von Tagespendlern Geld verlangen zu können. Ganz im Gegenteil! Es ist auch nicht schön auf einer Autobahn auf einmal Maut einzuheben, in einer Innenstadt Gebührenparkzonen zu errichten. Ich sage es noch einmal, es ist nicht durch einen Hintergedanken getrieben hier ein Körbergeld zu machen. Ich kenne kein anderes Modell, welches uns ermöglichen soll was wir hier schaffen wollen. In der Fraktion wurde das ausführlich diskutiert, aus

verschiedenen Blickwinkeln betrachtet und vielleicht gelingt es auch jene Personen zu überzeugen und diese ändern dann rückblickend ihre Meinung.

Wir dachten uns was können wir hier im Gemeinderat machen, wo können wir etwas entscheiden ohne die beiden anderen Vertragspartner zu brauchen? Der heutige Vertrag wird so beschlossen und wir machen dann eine sinnvolle Sache, weil wir eines nicht möchten - wir leben in einer Zeit von Teuerungen und einer Inflationsrate und dann wird eine Gebühr eingehoben für eine Sache, die in den vergangenen Jahren noch kostenfrei zu nutzen war. Wie können wir das nun machen? Kostet es irgendeinen Cent mehr? Eigentlich nicht, wir zahlen gar nicht drauf, sondern wir heben auf der anderen Seite weniger ein, wenn man es so rechnen darf.

Unser Vorschlag ist jenen Personen die Möglichkeit zu geben, die wirklich ganz besonders zu leiden haben und denen wir in der letzten Gemeinderatssitzung zugebilligt haben sie beim Kauf einer Monats- oder Jahreskarte zu unterstützen. Wir möchten das abfedern, weil hier der Beginn der Bewirtschaftung und die hohe Teuerung zusammentreffen. Wir haben schon Beispiele, wo solche Förderungen mit der Wels Card ausbezahlt wurden. Unsere Idee ist daher die Rückerstattung über die Wels Card, so können wir sicherstellen, dass das Geld auch in Wels bleibt.

Ich fände es schön, was in den letzten Tagen über den öffentlichen Verkehr und Mobilität gesprochen wurde und wenn wir das laufend machen würden. Meine Zielvorstellung ist mit dem Bus oder mit dem Fahrrad zum Hauptbahnhof zu fahren. Der eine sagt im Winter mit dem Fahrrad fahren ist auch nicht so leicht und beim anderen fährt kein Bus mehr und er hätte eine zu lange Wartezeit usw. Es gibt hier unzählige User Cases, wo ich sage dort sind wir nicht. Ich bitte um so viel Realität. Diese gesamte Mobilitätsmaterie können wir nicht mit einem Vertrag mit dem Land und der ÖBB endgültig klären. Die endgültige Lösung ist nicht die Aufgabe einer Park& Ride-Anlage.

Wir machen ein Mobilitätskonzept, um uns genau diese Dinge anzusehen. Wie können wir den öffentlichen Verkehr in Wels verbessern? Wie können wir unser selbst gesetztes Ziel - die Verdoppelung des Fahrradanteils in Wels auf 20 % bis 2030 - leichter erreichen? Wie können wir das vielleicht alles erreichen auf Kosten des motorisierten Individualverkehrs? Wenn wir uns darauf verständigen, wird das hoffentlich auch gehen. Wir sollen heute nicht auf diejenigen zeigen, die nicht nein sagen zu einer Lösung und sich nicht verschränken. Diejenigen, die schuld sind, dass sich die Vertragsparteien gezwungen sehen etwas zu ändern, sind die, die das System über Jahre ausgenutzt haben. Diese haben entweder alles schamlos ausgereizt und diese 30 Tage genutzt ohne mit dem Zug zu fahren. Oder auch diejenigen, die einfach schlau genug waren hier entsprechende Schlupflöcher zu finden und vermeintlich glauben etwas zu sparen.

Das Ganze hat natürlich einen Steuerungseffekt und das Ziel ist es natürlich damit die Auslastung zu senken, weil wir eine ganz neue Nutzerkategorie ansprechen wollen. Bisher waren sie frustrierte Nutzer oder gar keine Nutzer, weil sie aus ihrem Freundeskreis wissen, die Anlage ist immer voll, funktioniert nicht ordentlich, fahren lieber mit dem Taxi, lasse mich hinbringen, aber es ist kein System, auf das ich mich verlassen möchte. Der Plan ist eine Verlässlichkeit und eine Planbarkeit und damit auch eine Kalkulierbarkeit: Viel weniger Fremdarker und Dauerarker, einen freien

Platz für die, die ihn brauchen und auch eine Möglichkeit für die, die jetzt zum ersten Mal hineinfahren.

Es können diese € 2,-- für Tagespendler, € 50,-- für das Monatsticket und € 500,-- für das Jahresticket natürlich kritisiert werden, aber wie kommt man auf diese Zahlen? Wenn wir das Monatsticket besonders attraktiv und günstig machen, so haben wir erst recht wieder diese falsche Benutzergruppe mit den Fremdparkern. Ich habe dann wieder die dort Wohnenden, die sich das vergünstigte Ticket kaufen. In Zukunft zahle ich nicht nur ein Parkticket, sondern ich zahle auch eine Öffi-Karte, die ich gar nicht brauche. Das ist eine Rechnung, die man dem einfach auch gegenüberstellen muss.

In diesem Sinne ist der vorliegende Antrag das bestmögliche Verhandlungsergebnis zwischen den ÖBB, dem Land OÖ und der Stadt Wels, wenn es darum geht das Problem erkannt und ein System umgesetzt wird, welches uns die Sicherheit geben soll, dass in nächster Zeit diese Anlage widmungskonform genutzt wird. Damit nur von jenen benutzt wird, die auch wirklich mit dem Zug weiterfahren.

Dem Bürgermeister und mir ist es besonders wichtig, dass in einem halben Jahr nach Inbetriebnahme mit November das Ganze evaluiert wird betreffend Auslastung, Preissituation, Jahres- und Monatskarten etc. In diesem Zeitraum hätten wir es als SPÖ-Fraktion schön gefunden mit unserem Antrag ein Zeichen zu setzen für diejenigen, für die diese Zeit ganz besonders schwierig ist und die als Pendler darauf angewiesen sind. Das Ganze ist über Wels hinaus zu sehen. Wir wollen damit klar steuern, denn Wels darf nicht der Parkplatz von Oberösterreich werden. Wels darf nicht der für den Innviertler, für den aus Kirchdorf Kommenden die erste Adresse sein, um dann schnell nach Linz oder woanders hinzukommen. Diese Maßnahme soll zum Umdenken führen.

Dafür müssen viele ihre Hausaufgaben machen. Es geht um die Zugverbindungen, um auch spät noch von Linz mit dem Zug ins Innviertel zu kommen. Sinn und Zweck und der Inhalt dieses Vertrages ist nicht die gesamte Mobilitätslösung der Stadt Wels oder dem Land OÖ, sondern die Sicherstellung der widmungskonformen Nutzung. Wir diskutierten das in der Fraktion offen. Wenn sie daran glauben wollen, dass dieser Antrag auch in Zukunft eine wirkungskonforme Nutzung ermöglicht, dann stimmen sie dem zu. Wollen sie auch noch eine Abfederung erreichen für diejenigen, für die das eine erschwerende Maßnahme darstellt, dann stimmen sie bitte auch dem Abänderungsantrag der SPÖ-Fraktion zu.

GR. Wiesinger: Auch ich muss etwas den Blick zurückrichten, weil die ÖVP-Fraktion dabei nicht unwesentlich, sondern maßgeblich daran beteiligt war. Der ehemalige Gemeinderat Stefan Haböck hat sich fast sein halbes Leben lang für das Parkdeck eingesetzt, Unterschriften gesammelt. Bei meiner Vorbereitung fand ich dazu über 20 Presseaussendungen. Für ihn war es ein glücklicher Tag als nach ewigen Diskussionen 2016 endlich eine Einigung zwischen ÖBB, dem Land OÖ und der Stadt Wels abgeschlossen werden konnte. 50 % zahlte die ÖBB, 25 % das Land und 25 % die Stadt Wels.

Der Baubeginn erfolgte ein Jahr später. 2018 war die große Eröffnung und es wurden ganz interessante Aussagen getätigt, die nicht unerwähnt gelassen werden dürfen. Warum wurde eigentlich dieses Parkdeck errichtet? Nicht nur primär für die

Bahnkunden, sondern vor allem für die Neustädter, weil der Parkdruck einfach unerträglich war. Alles war verparkt und für die Neustädter war die Errichtung des Parkdecks eigentlich ein freudiger Tag.

In Wirklichkeit reden wir seit fünf Jahren über ein neues Zutrittssystem. Nach der Eröffnung standen monatelang die Schranken offen, wenige haben sich hineingetraut, weil keiner wusste, ob die Einfahrt schon möglich ist. Daraufhin führten wir das ominöse QR-System ein und das bescherte uns wieder sehr viele Schlagzeilen. Viele lösten sich ein gültiges Parkticket, vergaßen aber beim Buchen das Setzen des Häkchens für das Parken in der Parkgarage.

Stefan, du hast in deiner Zeit im Facilitymanagement viele wütende Anrufe bekommen, weil es natürlich Strafen gerechnet hat, denn es war keine widmungskonforme Nutzung und € 50,-- zu bezahlen wären. Das ganze Parkdeck hat sehr holprig begonnen. Der Bürgermeister freute sich seinerzeit über diesen Meilenstein betreffend Parkplatzsituation in der Neustadt. Im Amtsblatt wurde in einem ganzseitigen Bericht darüber berichtet, dass künftig Bahnfahrer dort gratis parken können, ein Zufahrtssystem mit QR-Code wird getestet und das Zufahrtssystem wird laufend evaluiert.

2019 gab es die ersten Pressemeldungen, der ORF zeigte sogar einen Beitrag im Fernsehen über den „Ärger über Parkdeck am Welser Bahnhof“. Die Diskussion wurde dann ziemlich öffentlich im Sinne „die Zufahrtsmöglichkeiten funktionieren so nicht“. In einer Presseaussendung war dann zu lesen, dass es diese Woche eine Krisensicherungssitzung zwischen der Stadt Wels und den ÖBB geben wird betreffend Schrankensystem, es soll dann eine Umstellung erfolgen. Ja, wir freuen uns jetzt nach vier Jahren endlich ein neues Schrankensystem zu bekommen. Derjenige, der jeden Tag in das Parkdeck fährt und zehnmals versucht den QR-Code lesen zu können, freut sich sicher nicht, er ist eher frustriert.

Mir geht es darum mit der neuen Tarifordnung aufzupassen was wir den Bahnkunden damit antun. Ich glaube nicht, dass die Parkplatzsituation mit der Einführung einer Tarifordnung ab dem ersten Tag verbessert wird – ganz im Gegenteil! Wir reden hier von Kosten von € 40,-- in der Woche, für Pendler um die € 40,-- im Monat. Es werden sehr viele Menschen probieren, ob sie nicht wieder wie früher in der Neustadt einen Parkplatz finden. Das ist in Zeiten wie diesen sehr viel Geld und daher bin ich überzeugt viele werden wieder versuchen rundherum zu parken. Nicht weit weg vom Parkdeck gibt es einen öffentlichen großen Parkplatz, der in der Früh nicht so benutzt ist, sondern eher zu Allerheiligen. Es werden viele wieder ausweichen und die Neustädter wieder vor dem gleichen Problem stehen wie 2016 und vorher.

Deshalb stellen wir einen Abänderungsantrag. Der Verkehrsstadtrat sprach von den Tagespendlern, der Bürgermeister vom Problem der langfristigen Parker. Wie wollen wir das aber messen? Laut Vertrag können wir nach sechs Monaten wieder die Tarifordnung evaluieren. Führen wir das jetzt so ein, so wird es schwierig sein nachzuforschen, ob die Maßnahme etwas gebracht hat. Mit dem eingebrachten Vorschlag der ÖVP-Fraktion, die Tagespendler parken am ersten und zweiten Tag gratis, kann nach sechs Monaten evaluiert werden, ob es etwas gebracht hat und ob die Parkplatzsituation am Parkdeck anders geworden ist. Bei einer Bewirtschaftung ab dem ersten Tag wird das aus meiner Sicht schwierig.

Grundsätzlich ist der Vertrag in Ordnung. Durch die technische Verbesserung kommen wir endlich im 21. Jahrhundert an, Kameras sind in jedem Parkdeck Usus. Aber den vorgelesenen Abänderungsantrag werden wir in die Tarifordnung einbringen, weil die Tagespendler dürfen hier nicht zur Kasse gebeten werden.

Betreffend die Abänderungsanträge, lieber Stefan, teile ich deine Meinung, weil es schwierig ist herauszufinden, ob hier 20 km gefahren wurden. Beim SPÖ-Antrag glaube ich, dass er ein Bürokratiemonster ist, weil es sehr mühsam ist diese Anträge zu prüfen und daher nicht praktikabel. Deshalb werden wir unseren Abänderungsantrag unterstützen, die beiden anderen nicht und beim Hauptantrag werden wir uns der Stimme enthalten, weil wir grundsätzlich die technische Verbesserung für richtig halten.

GR. Rigotti: Lieber Herr Kollege Wiesinger, ich gebe dir gleich beim ersten Punkt nicht recht, denn das Parkhaus wurde nicht für die Neustädter gebaut, sondern dort parkten die ganzen Pendler. Deshalb wurden die Neustädter entlastet und deshalb wurde das Parkhaus gebaut.

Deshalb sind wir uns alle einig (außer die ÖVP) diesen zu Unrecht dort parkenden Dauerparkern Einhalt zu gebieten. Das geschieht am besten mit einer Gebühr. Für die ersten beiden Tage sind eine geringe Gebühr von € 2,- zu bezahlen. Am dritten und vierten Tag € 4,- und ab dem fünften Tag € 8,- sind gar nichts. Wir liegen in Wels absolut günstig, Graz etc, alle sind teurer. Wien verlangt für die Stunde € 4,- bzw. eine Tagespauschale von € 40,- und die Wochenkarte kostet € 160,-. Bei uns kostet die Monatskarte € 50,-. Das heißt, dort ist die Wochenkarte drei Mal so teuer. Ich denke, diese € 2,- am Tag sind absolut korrekt und in Ordnung.

Stefan, du hast den Vertrag ausgehandelt, sehr gut gemacht und ein toller Vertrag! Aber jetzt kommt von dir praktisch ein Abänderungsantrag – verhandlungstechnisch fast ein Schildbürgerstreich. Bei € 1,- Rückerstattung von diesen € 2,- frage ich mich, wo man anfängt und wo man aufhört. Jetzt kommt dieser Autofahrer, der von diesen € 2,- € 1,- zurück möchte, dann möchte der Radfahrer für die Fahrradbox 30 Cent zurück, der Busfahrer möchte dann vom Busticket die Hälfte zurück. Kommt dann der Fußgänger auch noch? Daher sind diese € 2,- pro Tag absolut gerechtfertigt, der Vertrag ist ursprünglich gut.

GR. Mag. Teubl: Ich möchte korrigieren, wie jetzt mehrmals behauptet wurde, dass in Wien das Parken in einer Park&Ride Anlage € 40,- am Tag kostet, denn in Wien Hütteldorf kostet dies € 4,10 pro Tag.

GR. Rigotti: Wir sprechen hier vom Parkhaus am Wiener Hauptbahnhof und das kann nicht mit dem Zentralraum Wels verglichen werden. Unser Parkhaus steht direkt im Zentrum. In Hütteldorf ist dieses sehr weit weg. Zum Tarifvergleich müssen sie schon das Parkhaus am Wiener Hauptbahnhof nehmen und nicht Hütteldorf.

GR. Mag. Hammerl, MA: Jeder von uns wurde in den vergangenen Wochen, Monaten oder auch Jahren von der Welser Bevölkerung sehr intensiv angesprochen zur aktuellen Situation im Parkhaus. Es liegen uns allen zahlreiche Beschwerden vor und wir wissen aus eigener Erfahrung, dass keiner von uns mehr gegen 7 Uhr früh versuchen würde ins Parkhaus zu fahren, um dort einen Parkplatz zu finden, denn

unter Garantie würde er seinen Zug verpassen. Wir wissen, das funktioniert einfach nicht!

Dieses Parkhaus wurde errichtet, um den Welsern und der Bevölkerung aus Wels Land die Möglichkeit zu bieten den Zugverkehr attraktiv zu erreichen und damit auch einen vernünftigen Beitrag mit Hausverstand zum Klimaschutz zu bieten. Der Parkdruck in der Neustadt war aufgrund dieser zahlreichen Pendler ein gewaltiger und wir wollten diesen damit entlasten und den Bewohnern der Neustadt eine gute Lebensqualität ermöglichen. Wir wissen, das Parkhaus wird zweckentfremdet. Sogar am Tag des Streikes der ÖBB war an diesem Tag das Parkhaus interessanterweise zu 60 % gefüllt - an diesem Tag fuhr kein Zug!

Wir haben uns angesehen welche Gebühren vergleichbare Parkhäuser einheben und natürlich sind am Wiener Hauptbahnhof pro Tag € 40,--, in Innsbruck € 25,60, in Villach € 60,-- Euro und in Salzburg € 16,-- zu bezahlen. Der private Anbieter auf der Innenstadtseite verlangt am Welser Bahnhof € 20,-- für das tägliche Parken.

Bei den Abänderungsanträgen handelt es sich durchaus um eine unsachliche Ungleichbehandlung, denn konsequenterweise müsste man bei einer Förderung der Parker im Parkdeck Innenstadt darüber nachdenken, welche Förderung dann zusätzlich die mit dem Bus oder dem Fahrrad fahrenden Personen bekommen. Wir müssen Gleiches mit Gleichem bewerten und nicht wieder unsachlich irgendwelche Förderungen ausschütten, die ihres Fremdvergleiches schuldig bleiben.

Es braucht eine zuverlässige Möglichkeit sein Fahrzeug abzustellen, um den Zug zu erreichen ohne zehn Minuten oder noch länger im Kreis zu fahren und damit wieder weitere Abgase zu produzieren. Möchte ich in das Parkhaus fahren, so soll ich dort auch einen Parkplatz finden. Diese finanziellen Mittel zur Errichtung des Parkhauses wurden mit dem Zweck zur Verfügung gestellt, dass wir genau diesen Zweck erfüllen und Personen einen zuverlässigen Parkplatz ermöglichen. Genau dieser Zweck wird aktuell nicht erfüllt. Es ist unsere Verpflichtung genau diesen Zweck herzustellen und damit sehen wir es als zwingend notwendig an diese Gebühr einzuführen.

Nach sechs Monaten werden wir evaluieren, sehen was es gebracht hat. Es muss uns allen klar sein, dass der Zweck zu erfüllen ist. Dieser wird aktuell nicht erfüllt. Solange es keine Entlastung in diesem Parkhaus gibt, sind diese Gebühren jedenfalls notwendig und wir werden allen Abänderungsanträgen die Zustimmung verweigern.

GR. KR. Schönberger: Für mich stellt sich alles nicht so kompliziert dar. Die Bahnkunden gehören zu 100 % der ÖBB oder der Westbahn oder der ÖBB als Betreiber der Schiene als solche, die sie an die Westbahn vermietet. Die Welsler gehören zu 100 % uns und dafür ist der Welser Gemeinderat verantwortlich. Für die Krengelbacher, Marchtrenker und Pichler bei Wels sind vielleicht die Gemeinden oder vielleicht auch das Land OÖ zuständig, wenn es meint Pendler würden hier ungerecht behandelt.

Wir stimmen hier im Gemeinderat für unsere Welsler ab und wenn bis jetzt eine Dienstleistung kostenlos war, dann müssen wir uns als Wels etwas überlegen, wie wir den auspendelten Welsern, für welche wir ja Bundesertragsanteile bekommen – diese machen einen großen Teil der Einnahmen für die Stadt Wels aus – einen Teil

zurückgeben können oder sogar müssen. Wenn sich das Land OÖ für die Pendler zusätzlich etwas einfallen lässt, so soll das so okay sein. Will sich unsere Verkehrsministerin etwas einfallen lassen, um ihre Kunden besser zu bedienen, dann soll sie das machen. Jedes andere Unternehmen sorgt auch dafür ihre Kunden mit Parkplätzen einigermaßen gut zu versorgen. Das ist das Prinzip der Einkaufszentren, die das so erfolgreich machen.

In der Innenstadt müssen die Kunden für das Parken zahlen und bekommen dann von den Geschäften Parkmünzen zurückerstattet. Warum fühlt sich die ÖBB nicht dafür zuständig ihren Kunden vernünftige Leistungen anzubieten? Dass man jetzt eine Gruppe, die davon abhängig ist sich von Punkt A nach Punkt B zu bewegen, um mit dem Zug ihren Arbeitsplatz zu erreichen, dafür straft, dass es eine offensichtliche Vielzahl an undisziplinierten Menschen gibt, kann es doch nicht sein. Die Welser sind sicher nicht die größte Klientel der Dauerparker. Ich kann mir nicht vorstellen, dass sich ein Welser 30 Tage mit seinem Auto in die Parkgarage stellt, sondern es sind eher die, die von weiter her zufahren.

In diesem Sinne würde ich ersuchen unseren Zusatzantrag zu bedenken. Dieser Zusatz hätte im Vertrag nicht aufgenommen werden können, weil das eine Entscheidung des Gemeinderates ist, ob wir hier eine Förderung geben oder nicht. Dem Land und den ÖBB ist das völlig egal. Ob wir das machen wollen, können wir bestimmen und es liegt jetzt an uns zu sagen, die Welser sind uns etwas wert oder sie sind uns nichts wert.

GR. Weidinger: Ich wollte mich eigentlich nicht zu Wort melden, aber ich muss dem Kollegen Rigotti etwas Parole bieten. Kollege Wiesinger sagte niemals, dass wir die Dauerparker nicht weiter haben wollen, sondern es ist schon unserer Ansinnen. Mit der Tarifordnung ist es schon möglich die Dauerparker zu entfernen. Außerdem hat es schon etwas mit den Neustädtern zu tun. Hier tun wir etwas für die Bevölkerung und die Bahnkunden. Es hat mir ehrlicherweise von 2018 bis dato zu lange gedauert etwas zu unternehmen.

Laut den Nutzungsbedingungen ist eine Nutzung länger als 30 Tage nicht erlaubt. Was macht dann der Jahreskartenbesitzer? Ist das kein Problem, oder muss hier wieder raus- und dann wieder reingefahren werden am 30. oder 31. Tag? Das habe ich nicht ganz verstanden. Das Wichtigste für mich ist, dass man in Zukunft etwas mitnehmen muss. Die Zugverbindung wird vierspurig ausgebaut und nicht nur dieser wird zu berücksichtigen sein, sondern auch ein weiterer Ausbau der Parkgarage muss hier und jetzt schon angedacht werden.

Uns ist auch noch wichtig wie die Ordnung in der Parkgarage selber gehandhabt wird, denn die Nutzungsbedingungen gab es ja schon. Wer vollstreckt oder vollstreckt das nicht in irgendeiner Weise? Hier fehlt mir die Exekutionen. Was passiert, wenn jemand länger drinnen steht? Welche Konsequenzen hat das zur Folge? Ich glaube nicht, dass die ÖBB die Fahrzeuge abschleppen lässt, das steht auch nirgends. Aus Gründen eines wiederkommenden Wahljahres glaube ich nicht, dass man die Bürger so verärgert und die Stadt Wels das macht, dem Land OÖ ist es sowieso egal.

Wir hätten uns hier breitere Diskussionen gewünscht, um das Ganze noch etwas zu präzisieren. Genau das ist jetzt passiert durch diese drei Abänderungsanträge, weil es

offensichtlich doch noch Klärungsbedarf gibt. Wir hätten uns vielleicht über den Sommer noch Zeit lassen können, um ordentlich zu diskutieren, denn die Husch-Pfusch-Aktion ist schon 2018 passiert und ein Ruhmesblatt ist es nicht für den Bürgermeister bzw. den Verkehrsstadtrat, wenn man die Geschichte hier verfolgt.

Der ÖVP-Fraktion ist es wichtig die Tagespendler zu unterstützen. Die Tagespendler sind jene, die z.B. von Grieskirchen kommen, hier ihr Fahrzeug ordentlich abstellen wollen, sich in einen Zug setzen und in die Arbeit fahren. Um 17.00 Uhr kommen sie wieder mit Zug, fahren aus der Parkgarage dann wieder nach Hause. Am Ende des Monats ist das eine Menge Geld und deshalb wollen wir diese Tagespendler nicht auf der Tarifordnung haben. Ansonsten sind generell dieses Vorhaben, diese Nutzungsbedingungen neu und diese Tarife schon zu tragen. Wird unser Abänderungsantrag nicht angenommen, müssen wir uns selbstverständlich beim Hauptantrag der Stimme enthalten.

StR. Ganzert: Ich möchte nur kurz replizieren, weil so viele Zahlen herumschwirren. Wir können jetzt auch über die Parkgebühren in New York City reden – ein schwieriger Vergleich. Natürlich ist das eine Privat, aber die Regel ist bei den Park&Ride-Anlagen der ÖBB wir sprechen von € 1,- bis € 3,-, die derzeit in Österreich eingehoben werden. Fairerweise muss ich sagen in Marchtrenk, in Günskirchen oder auf der grünen Wiese im Donaufeld ist es nicht so. Aber bei vorhandenem Parkdruck, wo es eine Lösung braucht, gibt es individuelle Lösungen.

Diese Einnahmen, wenn es überhaupt welche werden sollen, sind zweckgebunden. Zusätzlich zu den 2,5 Mio. Euro, die wir für die Errichtung dieser Anlage in die Hand genommen haben, brauchen wir jetzt noch einmal 200.000 Euro, wovon wir ein Viertel bezahlen werden. Es geht um die laufenden Betriebskosten. Laut Vertrag zahlen wir pauschal pro Parkplatz, damit dieses System funktioniert und es auch jemand macht. Sollte dann etwas übrigbleiben, so ist das zweckgebunden für die Instandsetzung und Instandhaltung. Es ist sicher nicht das Ziel das Budget aufzufetten, wenn es denn so wäre.

Betreffend die Rückerstattung ist damit nicht gemeint, dass jemand, der einen Tag parkt € 2,- zahlt und dann eine Wels Card von € 1,- bekommt. Das wäre absurd! Wenn sich jemand Dauerkarten kauft, soll er diese dementsprechend rückerstattet bekommen. Eine Monatskarte ist nicht das Anrecht ein Monat lang drinnen zu stehen. Das ist erst recht wieder ein Anreiz die Anlage zu missbrauchen. Mit der Monatskarte kann man in diesem Monat das ganze Monat den ersten und zweiten Tag kostenlos parken, weil man es als Tagespendler benutzt. Das ist auf zwei Tage gedacht und so darf man das Jahr z.B. verstehen.

Was ist jetzt eigentlich alles seit damals passiert? Ich kann mich gut an diesen 27.03.2019 erinnern – mein 28. Geburtstag – ich durfte zur ÖBB-Infrastruktur am Prater Stern. Die Schlagzeilen waren überall. Dort, wo es möglich war mit den Systempartnern etwas zu tun, gab es durchaus Änderungen und Verbesserungen. Im Nachhinein kann immer leicht gesagt werden, ob es funktioniert hat oder nicht. Es ist schon immer im Raum gestanden ein anderes Zutrittssystem zu wollen. Aber jetzt probieren wir es erst einmal in dieser Gemeinde, an diesem Standort, weil Wels nicht schon wieder dasselbe Schicksal haben und erneut ein Pilot werden soll. Es ist gut, dass sich dieses Jahr trotzdem etwas tut.

Lieber Andreas Weidinger, wir haben uns das alles sehr genau angesehen und zählten z.B. wer über 30 Tage parkt. Diese bekamen eine Unterlassenserklärung und mussten ein Pönale zahlen. Wir nehmen es nicht auf die leichte Schulter. Wenn sich dort jemand nicht an die StVO hält, erhält er eine Vertragsstrafe von einem uns beauftragten Unternehmen. Außerdem sehen wir uns diese Zahlen laufend an. Wer sind denn die, die vielleicht nur dort schlafen und deshalb eher am Nachmittag heimfahren und früher rausfahren? Das sind dann die Dauerparker. Wie hoch ist die Zahl der Dauerparker? Also, all diese Zahlen und Fakten haben wir uns schon noch angesehen und deshalb können wir uns es auch zumuten diesen Schritt durchzusetzen.

In der Regel sind es 250 Werktage pro Jahr. Jeder hat aber fünf Wochen Urlaub, Krankenstand. Jeder kann sich selber ausrechnen in welcher Bewirtschaftungsform für ihn das attraktiv ist. Attraktiv deshalb, weil wer zukünftig zum Parkdeck fährt auch einen Parkplatz finden wird.

Der Abänderungsantrag der ÖVP-Gemeinderatsfraktion – wie oben angeführt - wird mit

	<u>3 Ja-Stimmen</u> (ÖVP-Fraktion)
gegen	<u>23 Nein-Stimmen</u> (FPÖ- + GRÜNE-Fraktion, NEOS, MFG)
und	<u>7 Stimmenthaltungen</u> (SPÖ-Fraktion)

abgelehnt.

GR. Reindl-Schwaighofer, MBA war bei der Abstimmung nicht im Sitzungssaal anwesend.

Der Abänderungsantrag der GRÜNE-Gemeinderatsfraktion – wie oben angeführt - wird mit

	<u>4 Ja-Stimmen</u> (GRÜNE-Fraktion)
gegen	<u>22 Nein-Stimmen</u> (FPÖ- + GRÜNE-Fraktion, NEOS, MFG)
und	<u>7 Stimmenthaltungen</u> (SPÖ-Fraktion)

abgelehnt.

GR. Reindl-Schwaighofer, MBA war bei der Abstimmung nicht im Sitzungssaal anwesend.

Der Zusatzantrag der SPÖ-Gemeinderatsfraktion – wie oben angeführt - wird mit

	<u>7 Ja-Stimmen</u> (SPÖ-Fraktion)
gegen	<u>25 Nein-Stimmen</u> (FPÖ-, ÖVP- + GRÜNE-Fraktion ohne GR. Mag. Teubl, NEOS, MFG)
und	<u>1 Stimmenthaltung</u> (GR. Mag. Teubl)

abgelehnt.

GR. Reindl-Schwaighofer, MBA war bei der Abstimmung nicht im Sitzungssaal anwesend.

Der Antrag zu Punkt 6. der Tagesordnung wird mit

gegen 26 Ja-Stimmen (FPÖ- + SPÖ-Fraktion, NEOS, MFG)
7 Stimmenthaltungen (ÖVP-+ GRÜNE-Fraktion)

angenommen.

GR. Reindl-Schwaighofer, MBA war bei der Abstimmung nicht im Sitzungssaal anwesend.

7.)

Liefervertrag Gas 2024; Abschluss eines Liefervertrages zum Bezug von Gas für 2024 mit der eww ag, Wels, Stelzhamerstraße 27
Vorausverfügung durch den Bürgermeister
SD-KFM-260-2023

Der Antrag (Anlage 8) lautet:

Der Liefervertrag (Beilage ./1) mit der eww ag, Wels, Stelzhamerstraße 27, betreffend die Lieferung von Gas mit einer voraussichtlichen Brutto-Auftragssumme von € 90.583,20 inkl. USt. wird beschlossen.

Die vom Bürgermeister gemäß § 49 Abs. 6 StW. 1992, i.d.g.F., durchgeführte Vorausverfügung wird nachträglich genehmigt.

Einstimmig angenommen.

Vzbgm. Kroiß dankt für die Berichterstattung und übergibt den Vorsitz wieder an Bgm. Dr. Rabl.

Berichterstatterin Vizebürgermeisterin Christa Raggl-Mühlberger

8.)

Planung des kulturellen Veranstaltungsprogrammes für die Saison 2024/25 und die Saison 2025/26;
Grundsatzbeschluss
K-065-4-2023

Der Antrag (Anlage 9) lautet nach Vorberatung im Sozial-, Kultur- und Frauenausschuss am 23.06.2023:

Die Dst. Veranstaltungsservice und Volkshochschule wird mit der Planung des kulturellen Veranstaltungsprogrammes für die Saisonen 2024/25 und 2025/26 (Welser Abonnementkonzerte, Welser Theaterspielplan) und des Internationalen Welser Figurentheaterfestivals 2024, 2025 und 2026 sowie der Welser Burggartenkonzerte 2024, 2025 und 2026, basierend auf dem Voranschlag für das Jahr 2022 und dem Kulturleitbild der Stadt Wels auf Basis der im Amtsbericht angeführten Überlegungen beauftragt.

Einstimmig angenommen.

Bgm. Dr. Rabl dankt für die Berichterstattung.

Berichterstatter Stadtrat Ralph Schäfer, BSc MSc

9.)

Vertragsraumordnung gemäß OÖ. ROG;
Überarbeitung der grünen und sozialen Infrastruktur-
pauschale, Präzisierung hinsichtlich Verwertungs-
zeiträumen und Verwertungsverpflichtungen,
Indexierung der sozialen Infrastrukturkosten
BauD-SP-79-2023

Der Antrag (Anlage 10) lautet nach Vorberatung im Bau-, Wohnungs- und Stadtentwicklungsausschuss am 26.06.2023:

Die Organe der Stadt werden beauftragt, die im Amtsbericht dargestellten und erläuterten Anpassungen hinsichtlich der Punkte

A „Überarbeitung der Positionen grüne und soziale Infrastruktur“
B „Präzisierung hinsichtlich der Verwertungsverpflichtungen“ sowie
C „Indexierung der sozialen Infrastrukturkosten“

ergänzend zu den bisher gefassten Beschlüssen hinsichtlich der Vertragsraumordnung gemäß Oö. Raumordnungsgesetz vorzunehmen und in den entsprechenden privatwirtschaftlichen Verträgen zur Anwendung zu bringen.

StR. Dr. Oberndorfer: Wir hören jetzt schon zum zweiten Mal davon eine Unverhältnismäßigkeit entschärfen zu müssen. Das muss als Begründung herhalten, um zusätzliche Abgaben einführen zu können. Kollege Mag. Hammerl, MA erwähnte diese Unverhältnismäßigkeit vorher beim Parkdeck bzw. es sei nicht sachgemäß, wenn hier nicht Geld von den Pendlern verlangt werden würde. Jetzt hören wir es ist unverhältnismäßig, wenn man beim M-Gebiet oder MB-Gebiet eine Abgabe einhebt, aber

beim Betriebsbaugelände nicht. Also heben wir sie einfach überall ein, führen zusätzliche Abgaben ein, weil es eben unverhältnismäßig wäre sie nicht einzuführen.

Ich möchte dem inhaltlich noch etwas entgegenhalten. Beim Rechnungsabschluss waren wir zumindest sehr weitgehend einer Meinung, dass der positive Abschluss vor allem auf das gute Wirtschaften der Welsener Betriebe zurückzuführen ist und mit ihren Kommunalsteuerbeiträgen hier zu den Gesamteinnahmen der Stadt ganz wesentlich beitragen.

Dann hat der Bürgermeister völlig zu Recht gesagt, die wenig verbliebenen Flächen, die wir noch haben, so sinnvoll wie möglich zu verwerten und dass wir dort Betriebe ansiedeln, die aus Sicht der Stadt möglichst positiv sind. Das heißt, arbeitnehmerintensiv, hochqualifizierte Arbeitskräfte, wenig Lärm und wenig Belastung für die Umwelt. Kurz gesagt picken wir uns die Rosinen heraus. Und das können wir als Stadt Wels im Bereich der Betriebsansiedelungen. Wir können uns die Rosinen herauspicken, wir müssen nicht die Logistiker ansiedeln, sondern wir können uns sehr wohl Unternehmen aussuchen, denn der Drang nach Wels zu kommen ist größer als das Angebot.

Wir haben sehr viel Bedarf nach zusätzlichem Platz, aber gleichzeitig sehr wohl einen Engpass bei den Flächen. Wollen wir uns hier die Rosinen herauspicken, so dürfen wir nicht Betriebsansiedelungen zusätzlich erschweren. Das tun wir mit dieser Abgabe. Wir erschweren es für Projektanten, wir erschweren es vor allem für uns selbst, denn der wesentlichste Projektant in dieser Stadt ist die Welsener Betriebsansiedelungs-GmbH. Wir machen es uns selbst schwerer noch sinnvolle Betriebsansiedelungen zu machen.

Schauen wir lieber die richtigen Betriebe nach Wels zu bekommen, dass wir uns die Rosinen herauspicken. Das zahlt sich auf lange Sicht weit mehr aus als dieses Körpergeld, welches wir uns hier mit der sozialen oder der grünen Infrastruktur holen. Die Kommunalsteuer, die diese Unternehmen zahlen, ist ein Vielfaches davon und das auf viele Jahre und nicht nur einmalig. Daher sollte hier unser Fokus liegen zusätzlich Betriebsansiedelungen nicht zu verhindern.

GR. Wippl, BA BA: Ich finde diese Aussage von StR. Dr. Oberndorfer sehr spannend, nicht nur auf die Ausgabenseite zu schauen, sondern unbedingt auch auf die Einnahmenseite. Die Stadt Wels nimmt hohe Kosten für die Infrastruktur auf sich. Nicht nur die Stadt Wels profitiert von einem starken Bildungs- und Messestandort und natürlich auch von einem starken Wirtschaftsstandort, sondern auch die angesiedelten Betriebe und auch die künftig angesiedelten Betriebe profitieren von einer stark ausgebauten Infrastruktur. Es ist wichtig einen Akt der Fairness zu schaffen und das Widmungsgebiet B (Betriebsbaugelände) sowie das Widmungsgebiet I (Industriegebiet) in diese soziale und grüne Infrastruktur einzubeziehen, damit auch diese Widmungsgebiete einen gewissen pauschalen Beitrag zu diesem großartigen Infrastrukturausbau der Stadt Wels leisten.

StR. Schäfer, BSc MSc: Danke für diese durchaus kurze Diskussion. Wir sind schon der Meinung die Stadt Wels braucht ein gesundes Wachstum an Betriebsbaugeländen und an Wohnbau. Deshalb gibt es gerade im Bereich der Infrastrukturkosten auch künftig einen wesentlichen Abschlag bei den Betriebsbaugeländen und damit bei den Unternehmern.

Lieber StR. Dr. Oberndorfer, unverhältnismäßig wäre es aus unserer Sicht schon, wenn wir keine Abgabe einheben, denn wenn wir keine Abgabe einheben, dann bleiben die Kosten am Ende des Tages zu 100 Prozent bei einer Gruppe hängen - das sind alle Welser und in weiterer Folge alle Steuerzahler. Denn die Infrastrukturkosten muss ja auch jemand bezahlen, auch wenn er nicht davon profitiert. Spricht die ÖVP-Fraktion dann davon, dass wir hier bei der Erschließung neuer Betriebsbaugebiete irgendwie erschwerend eingreifen, dann darf ich das schon ein bisschen als Appell an den zuständigen Landesrat Achleitner verstehen, denn wenn wir von Erschwerung von Betriebsbaugebieten sprechen, so müssen wir nur nach Oberthan schauen. Dort gibt es eine indirekt mitfinanzierte Autobahnauffahrt Wirtschaftspark. Hier war es nur mit einem Gewaltakt möglich vom Land neue Betriebsbaugebiete gewidmet zu bekommen.

Danke für dein Engagement, damit du dich beim zuständigen Landesrat einsetzt, damit Wels am Ende des Tages ein vernünftiges Wachstum an betrieblichen Gebieten verzeichnen kann.

Der Antrag zu Punkt 9. der Tagesordnung wird mit

31 Ja-Stimmen (FPÖ-, SPÖ-Fraktion + GRÜNE-Fraktion, NEOS,
MFG)
gegen 3 Nein-Stimmen (ÖVP-Fraktion)
angenommen.

10.)

Verordnung des Gemeinderates der Stadt Wels
betreffend Bebauungsplan Nr. 615/A.1 (Stadtteil Pernau)
BauR-269-06-4-2022

Der Antrag (Anlage 11) lautet nach Vorberatung im Bau-, Wohnungs- und Stadtentwicklungsausschuss am 01.06.2023, der Gemeinderat der Stadt Wels möge die beigefügte Verordnung betreffend Bebauungsplan Nr. 615/A.1 (Stadtteil Pernau) beschließen.

Der Antrag zu Punkt 10. der Tagesordnung wird mit

28 Ja-Stimmen (FPÖ-, SPÖ- + ÖVP-Fraktion, NEOS, MFG)
gegen 4 Nein-Stimmen (GRÜNE-Fraktion)
angenommen.

GR. Spindler und GR. Mag. Humer waren bei der Abstimmung nicht im Sitzungssaal anwesend.

11.)

Verordnung des Gemeinderates der Stadt Wels
betreffend Bebauungsplan Nr. 112/3.7 (Stadtteil Innenstadt)
BauR-269-06-6-2022

Der Antrag (Anlage 12) lautet nach Vorberatung im Bau-, Wohnungs- und Stadtentwicklungsausschuss am 01.06.2023, der Gemeinderat der Stadt Wels möge die beigefügte Verordnung betreffend Bebauungsplan Nr. 112/3.7 (Stadtteil Innenstadt) beschließen.

Der Antrag zu Punkt 11. der Tagesordnung wird mit

31 Ja-Stimmen (FPÖ-, SPÖ-, ÖVP- + GRÜNE-Fraktion ohne
Mag. Drack, NEOS, MFG)
gegen 1 Nein-Stimme (GR. Mag. Drack)

angenommen.

GR. Spindler und GR. Mag. Humer waren bei der Abstimmung nicht im Sitzungssaal anwesend.

Bgm. Dr. Rabl dankt für die Berichterstattung.

Berichterstatter Stadtrat Thomas Rammerstorfer

12.)

Oö. Energiesparverband, Linz, Landstraße 45;
Fördervertrag betreffend den Beitrag der Stadt Wels
zur jährlichen Veranstaltung der „world sustainable energy days“
von 2024-2028
U-032-1-2023 miterledigt:
U-400-1-2023

Der Antrag (Anlage 13) lautet nach Vorberatung im Umweltausschuss am 12.06.2023:

Der Fördervertrag (2024-2028) zwischen der Stadt Wels und dem Energiesparverband, 4020 Linz, Landstraße 45, betreffend den jährlichen Beitrag der Stadt Wels in der Höhe von € 45.000,- zur jährlichen Veranstaltung der „world sustainable energy days“ wird beschlossen.

Einstimmig angenommen.

13.)

Geschäftsstelle für die Erfüllung der Aufgaben der Stadt Wels
nach dem Oö. Abfallwirtschaftsgesetz;
Maßnahmen und Finanzplan 2023
SD-Awi-527-2023

Der Antrag (Anlage 14) lautet nach Vorberatung im Umweltausschuss am 12.06.2023:

Der vom Bezirksabfallverband Wels-Land, 4600 Thalheim, Am Thalbach 110, vorgelegte Maßnahmen- und Finanzplan 2023 wird in einem Rahmen von € 93.589,- netto (= € 112.306,80 brutto) und mit den daher einhergehenden monatlichen Akontozahlungen von € 7.799,08 netto (= € 9.358,80 brutto) – alle Beträge zuzüglich Umsatzsteuer, da vorsteuerabzugsberechtigt – beschlossen.

Einstimmig angenommen.

14.)

Sammelpartnervereinbarung für die Sammelkategorie
Leicht- und Metallverpackungen mit der ARA Altstoff
Recycling Austria AG, Interzero Circular Solutions
Europe GmbH und Reclay Systems GmbH
Neuabschluss
SD-Awi-852-2023

Der Antrag (Anlage 15) lautet nach Vorberatung im Umweltausschuss am 12.06.2023:

1. Die Sammelpartnervereinbarung inklusive den Anlagen 1-8 (Beilage ./1) mit der Altstoff Recycling Austria AG, 1060 Wien, Mariahilfer Straße 123, über die Sammlung von Leicht- und Metallverpackungen im Stadtgebiet Wels mit einer zu erwartenden jährlichen Sammelmenge von 1.162,8 Tonnen LVP und 162 Tonnen MET und einem damit einhergehenden zu erwartenden jährlichen Brutto-Entgelt in der Höhe von € 352.646,36, darin enthalten 10 % USt., wird beschlossen.
2. Die Sammelpartnervereinbarung inklusive der Anlagen 1-8 (Beilage ./3) mit der Interzero Circular Solutions Europe GmbH, 1020 Wien, Vorgartenstraße 206c, über die Sammlung von Leichtverpackungen im Stadtgebiet Wels mit einer zu erwartenden jährlichen Sammelmenge von 239,4 Tonnen und einem damit einhergehenden zu erwartenden jährlichen Brutto-Entgelt in der Höhe von € 61.481,99, darin enthalten 10 % USt., wird beschlossen.
3. Die Sammelpartnervereinbarung inklusive der Anlagen 1-8 (Beilage ./2) mit der Reclay Systems GmbH, 1050 Wien, Siebenbrunnengasse 17, über die Sammlung

von Leichtverpackungen im Stadtgebiet Wels mit einer zu erwartenden jährlichen Sammelmenge von 273,6 Tonnen und einem damit einhergehenden zu erwartenden jährlichen Brutto-Entgelt in der Höhe von € 70.265,13, darin enthalten 10 % USt., wird beschlossen.

Einstimmig angenommen.

15.)

AWG Eintrittsrecht für die Stadt Wels;
Subpartner-Vereinbarung für die Sammlung von
Leichtverpackungen mit der Energie AG OÖ Umweltservice GmbH;
Neuabschluss
SD-Awi-852-2023

Der Antrag (Anlage 16) lautet nach Vorberatung im Umweltausschuss am 12.06.2023:

Der Subpartnervertrag (Beilage ./1) mit der Energie AG Umwelt Service GmbH, Wels, Mitterhoferstraße 100, mit einem jährlichen Brutto-Entgelt in der Höhe von € 289.200,97, darin enthalten 10 % USt., wird beschlossen.

GR. KR. Schönberger: In Thalheim und in Steinhaus wird Altmetall in den ganz normalen Gelben Sack gegeben. Warum haben wir in Wels ein System zu führen mit eigenen Metallcontainern, die von eigenen Autos abgeholt werden? Warum kann das nicht gemeinsam gemacht werden, um es auch der Bevölkerung zu erleichtern? Was in Thalheim möglich ist, müsste in Wels auch in irgendeiner Art und Weise funktionieren. Warum sind wir hier so eine Ausnahme gegenüber allen Randgemeinden?

StR. Rammerstorfer: Die gemischte Sammlung im Gelben Sack kommt mit 01.01.2025 auch in der Stadt Wels. Somit können dann auch die Metallverpackungen in den Gelben Sack geworfen werden.

Der Antrag zu Punkt 15. der Tagesordnung wird

einstimmig angenommen.

16.)

Rahmenvertrag für die Entsorgung
von Streusplitt/Straßenkehrriech mit der
Firma Felbermayr Bau GmbH&Co.KG, Wels
SD-BetrZ-301-2023

Der Antrag (Anlage 17) lautet nach Vorberatung im Umweltausschuss am 12.06.2023:

Beiliegender Rahmenvertrag (Beilage 1) mit der Firma Felbermayr Bau GmbH & Co. KG, Wels, Machstraße 7, betreffend Entsorgung von Streusplitt/Straßenkehrriecht für die Kehrsaison 2023/2024 mit einer Auftragssumme von geschätzten € 99.120,-- inkl. USt. und einer Auftragsobergrenze von € 128.856,-- inkl. USt. wird beschlossen.

Einstimmig angenommen.

Bgm. Dr. Rabl dankt für die Berichterstattung.

Berichterstatter Gemeinderat Mag. Walter Teubl

17.)

Initiativantrag der GRÜNE-Gemeinderatsfraktion
betreffend Fahrradstraße Hinterschweigerstraße
Verf-015-I-14-2023

GR. Mag. Teubl: Im September 2022 beschlossen wir im Gemeinderat eine Radverkehrsoffensive. Diese basierte auf den 12 Forderungen der Initiative „G'Rad jetzt“, die tausende Welser unterschrieben haben. Das Ziel sollte sein innerhalb kürzester Zeit den Anteil des Radfahrverkehrs an der innerstädtischen Mobilität drastisch zu erhöhen. Schon damals wies ich darauf hin, dass dieser Beschluss kein Lippenbekenntnis bleiben darf, sondern dass es darauf ankommt die Maßnahmen aus dem Förderungspaket auch wirklich umzusetzen. Doch mit der Umsetzung hapert es bis dato gewaltig.

Wir GRÜNEN versuchten durch verschiedene Initiativanträge einzelne Maßnahmen dieser Radverkehrsoffensive zu beschleunigen, doch weder unser Antrag zur Förderung von Lastenfahrrädern im Oktober des Vorjahres noch derjenige auf eine ausreichende Dotierung der Radfahrinfrastruktur fand hier im Gemeinderat eine ausreichende Unterstützung. Der Antrag auf ein erheblich größeres Fahrradbudget wurde in den letzten Gemeinderatssitzung sogar vom Herrn Bürgermeister persönlich zu Grabe getragen, d.h. an den Verkehrsausschuss mit einer Wortmeldung, die es meines Erachtens in sich hatte, verwiesen.

Herr Bürgermeister, zuerst haben sie ein bisschen süffisant die Frage gestellt, wo ich denn bei der Besprechung der Roseggerstraße gewesen sei. Im Gegensatz zu ihnen war ich bei den zahllosen Besprechungen im Verkehrsausschuss sehr wohl zugegen und habe somit dazu beigetragen, dass es hier einen Konsens gibt, der hoffentlich irgendwann einmal auch umgesetzt wird. Doch auch dieses Projekt wird wohl heuer nicht mehr realisiert werden. Weiters haben sie die geplante Brücke über die Traun nach Schleißheim in Höhe von 3 Mio. Euro angeführt. Abgesehen davon, dass die Finanzierung dieser Brücke nicht nur von der Stadt Wels getragen werden muss, ist diese Brücke wirklich ein sehr schönes und lobenswertes Projekt, aber in keiner Weise ein Beitrag zur Verbesserung der Fahrradinfrastruktur in der Stadt.

Wenn wir den Radverkehrsanteil in Wels tatsächlich spürbar erhöhen wollen - das wollen wir angeblich - so geht es darum sichere Verbindungen der Stadtteile mit der Innenstadt zu schaffen. Hier ist seit Beschluss dieser Radverkehrsoffensive eigentlich keinerlei Verbesserung passiert. Deshalb versuchen wir es heute mit einem Vorschlag, der wenig kosten würde und rasch realisierbar ist. Wir schlagen vor die Hinterschweigerstraße zur Fahrradstraße zu erklären.

Warum gerade die Hinterschweigerstraße? Sie eignet sich deshalb besonders gut dafür, weil sie durch die Schienen der Almtalbahn für den motorisierten Durchzugsverkehr nicht passierbar ist. Diese Schienen sind lediglich zu Fuß oder mit dem Rad zu überqueren. Das heißt die Hinterschweigerstraße dient ausschließlich der Zu- und Abfahrt der Anrainer. Alle dort fahrenden Autos fahren deshalb hin, weil die Menschen dort wohnen oder dort etwas zu erledigen haben.

Was ist in Bezug auf eine Fahrradstraße zu beachten? Gemäß § 67 der StVO ist in einer Fahrradstraße jeder motorisierte Fahrzeugverkehr verboten. Aber nur grundsätzlich. Davon ausgenommen ist das Befahren zum Zweck des Zu- und Abfahrens. Das, was in der Hinterschweigerstraße ausschließlich passiert, wäre ohnehin möglich. Außerdem darf die Fahrradstraße von allen Verkehrsteilnehmern gequert werden. Sie würde keine Barriere darstellen, z.B. bezüglich der Porzellangasse von der Salzburger Straße kommend. Diese müsste allerdings nicht wie bisher bevorrangt werden, sondern die Fahrradstraße müsste hier den Vorrang erhalten.

Das heißt, die Fahrradstraße sollte in jedem Fall den Vorrang haben. Die Radfahrer dürften hier weder behindert noch gefährdet werden. Derzeit ist dort wenig Verkehr und es ist noch angenehm zu fahren, aber bei jeder Kreuzung muss die Vorrangregel beachtet werden. Würde es eine Fahrradstraße sein, hätten Radfahrende auf der gesamten Länge des Straßenzuges freie Fahrt. Die Geschwindigkeitsbeschränkung beträgt in einer Fahrradstraße 30 km/h – auch kein Problem. Und Radfahrer dürfen in der Fahrradstraße nebeneinander fahren.

An dieser Stelle ist es vielleicht angebracht auf die Bestimmungen der Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) einzugehen. Dort wird eine Fahrradstraße ausdrücklich empfohlen, wenn eine Hauptverbindung sichtbar gemacht werden soll. Genau das wäre der Sinn und Zweck dieser Verordnung, wieder einmal eine Hauptverbindung vom Westen der Stadt in Richtung Hauptbahnhof in erster Linie, aber auch in weiterer Folge in die Innenstadt schaffen und das mit relativ wenig Aufwand. Was brauchen wir hier schon? Wir brauchen einige entsprechende Schilder und ein paar entsprechende Straßenmarkierungen, um die Fahrradstraße zu kennzeichnen und um jene Teile der Straße zu kennzeichnen, die als Parkraum geeignet und erlaubt sind.

Zwischen diesen Parkflächen muss eine Fahrer-Fahrflächenbreite von mindestens 4 Meter gegeben sein – das wäre ebenfalls der Fall – und der Nachrang der querenden Straße ist ersichtlich zu machen. Das ist der ganze Aufwand und wir hätten eine sichere und bequeme Verbindung aus dem Westen ins Zentrum.

Am vergangenen Mittwoch haben sich hunderte Welser trotz strömenden Regens an einer Fahrraddemonstration in Wels beteiligt und damit der Forderung nach einem raschen Ausbau der Fahrradinfrastruktur neuerlich Nachdruck verliehen. Wir sollten danach trachten, die Fahrradinfrastruktur möglichst rasch auszubauen und vor allem

möglichst rasch Haupttrouten aus den Stadtteilen zu schaffen. Eine solche Fahrradstraße in der Hinterschweigerstraße wäre kurzfristig zu realisieren und würde genau eine solche Haupttroute zur Verfügung stellen. Daher ersuche ich sie um Zustimmung.

GR. RegRat Zaunmüller verlässt die Sitzung des Gemeinderates um 17.47 Uhr.

StR. Ganzert: Lieber Walter Teubl, vielen Dank für deinen Antrag. Ich möchte dieses im Gemeinderat herrschende Bild etwas ändern. Wir nehmen es schon sehr ernst, was im Oktober vergangenen Jahres beschlossen wurde, allerdings ist das leider oft nicht so einfach möglich, wie du das vorne am Pult erklärst. Es reicht nicht Schilder aufzuhängen und Markierungen anzubringen und das Ganze funktioniert dann. Es müssen dazu Fahrradstraßen, Schulstraßen überprüft werden. Das überprüfen wir nicht, weil wir im Gesetz schnell nachsehen, was in den Paragraphen steht und schreiben daraufhin einen Gemeinderatsantrag, sondern es gibt dazu ein ordentliches Verwaltungsverfahren, welches bis dorthin abgehandelt werden muss. Wir sprechen mit der Verkehrsbehörde, mit der Polizei, mit den Linienbetreibern u.v.a, um zu sehen was möglich ist.

Gerade für diese Hinterschweigerstraße als Fahrradstraße ist eine solche Stellungnahme gerade in Erarbeitung. Einer dieser 12 Punkte der Petition war die Neuschaffung von Fahrradstraßen in der Stadt Wels. Ich kenne diese Strecke ganz genau, bin sie schon mehrmals auch mit den Welser Radlern gefahren, wir haben eine Tour gemacht, haben uns eine Ost-West- und eine Nord-Süd-Achse in die Stadt Wels angesehen. Es ist unbestritten, dass es eine sichere Möglichkeit geben soll in die Innenstadt aus den Stadtteilen zu kommen und eine Nord-Süd- und eine Ost-West-Achse zu finden.

An der Aufwertung der Nord-Süd-Achse ist ersichtlich, es stimmt nicht immer, dass dieses „in den Ausschuss bringen“ oft ergebnislos ist. Die Roseggerstraße ist solch ein Beispiel. Ich finde es schön, wenn wir hier schneller werden, aber es dauert leider alles seine Zeit bis die Fa. Yunex bei Siemens auch die Angebote stellt usw. Niemand steht hier akut auf der Bremse - das Gegenteil ist der Fall - aber jeder arbeitet in dem Tempo, das ihm einfach möglich ist. Aber es wird kommen und wir werden uns im kommenden Budget hoffentlich alle am Riemen reißen und diese Dinge ermöglichen. Das liegt an jedem einzelnen von uns.

So ist eben auch die Fahrradstraße ein sehr interessantes Thema. In Wels gibt es die erste Fahrradstraße in Oberösterreich. Wir wurden zum Teil belächelt und gefragt, ob die Traunuferstraße jetzt die neue Fahrradstraße ist. Die Fachwelt empfiehlt uns dort zu beginnen, wo die Konflikte am geringsten sind, damit die Bevölkerung diese Maßnahmen mit den Piktogrammen erkennt und sich mit all diesen Dingen vertraut macht und dann zu sehen wo man hingeht.

Alleine dort in einer Straße, in der aufgrund der Straßenbreite noch nie geparkt werden durfte, gibt es vereinzelt Probleme mit Anrainern, die plötzlich ihr Fahrzeug abstellen möchten und dafür gestraft werden, nicht weil es eine Fahrradstraße ist, sondern weil es dort keine geregelte Parkordnung gibt. Die Fahrbahnbreite lässt es nicht zu und die Polizei hat einfach entsprechend vorzugehen. Fahrradstraßen sind sicher ein guter Weg, um unser Ziel bis 2030, nämlich 20 % Fahrradanteil zu erreichen, denn dort sind Autos bekannterweise nur zu Gast.

Warum braucht das doch seine Zeit solche Dinge zu prüfen, weil eben nicht ein Lokalausweis reicht, sondern weil wir Verkehrszählungen machen und sich die Gegebenheiten vor Ort ansehen müssen. Wer eine Fahrradstraße machen möchte, muss wissen was das Risiko dort bedingt. Die Hinterschweigerstraße ist aus meiner Sicht deshalb für eine Hauptroute prädestiniert, weil sie abseits der B1 liegt, eine gute Verbindung und fast einen Kilometer lang ist.

Aber warum gibt es dort diese Vorrangregeln, die du mit der Fahrradstraße ändern möchtest? Um sie für den Umgebungsverkehr unattraktiv zu machen und eben nicht für die aus Wimpassing Kommenden und links Einbiegenden. Es stimmt, sie dürfen gar nicht in einer Fahrradstraße fahren, aber hier brauchen wir noch jemanden, der das Ganze ahndet. Eine Fahrradstraße zu verordnen, die dann nicht funktioniert, ist ein eigenes Kapitel.

Ich stehe nicht für die Mobilitätspolitik mit der Brechstange. Laut Fachmeinung aus unserem Haus würden zumindest 100 Parkplätze im öffentlichen Gut wegfallen, weil es eine bestimmte Straßenbreite braucht. Um diese Mindestbreite der Fahrradstraße mit 4 m in zwei Richtungen zu haben, benötigen wir immer noch den Parkstreifen für zumindest eine Seite - dann ist die andere Seite weg. Ob die Bevölkerung so danach ruft 100 Parkplätze wegen dieser Fahrradstraße zu verlieren, stelle ich in Zweifel. Hier bedarf es sicher noch eines gewissen Dialoges.

Im Gegensatz zur Traunuferstraße gibt es in der Hinterschweigerstraße eine legale Parkmöglichkeit und das würde sich dann ändern. Lassen wir bitte diese Prüfung zu Ende gehen, denn es gibt dabei schon noch einige Haken. Hört die Fahrradstraße in der Wimpassing Straße auf, wie quere ich dann diese? Können wir eine Fahrradüberfahrt machen? Das geht sich aber schon aufgrund der dortigen Spuren nicht aus. Es wurde auch diskutiert, ob der Linksabbieger weggenommen werden kann. All diese ganzen Punkte, wie im östlichen Bereich der Hinterschweigerstraße, wo wir ein Gewerbegebiet mit zwei Autohändlern haben und wir dann vielleicht eine Zusatztafel zur Fahrradstraße brauchen, die speziellen Personen den Einlass gewährt, wurden diskutiert.

Ich möchte mit dem Verein der Welser Radlern das Fahrradfahren sichtbar machen. Das kann sein durch eine Verordnung einer Fahrradstraße, aber das ist auch durch Beschilderungen und Wegweiser nach der letzten StVO-Novelle durch Bodenmarkierungen und andere Maßnahmen möglich. Ob die Fahrradstraße nach der abschließenden Prüfung die beste Lösung ist, um das zu verbessern, bin ich noch nicht ganz überzeugt. Ich finde es aber fair und legitim, wenn alle Beteiligten noch einmal zusammenkommen und diskutieren. Ich würde auch gerne noch weiter mit dir diskutieren, aber auch in meiner Abteilung sind die Ressourcen eingeschränkt durch Krankenstände. Durch die Klimastrategie und das Mobilitätskonzept haben die verbleibenden Mitarbeiter alle Hände voll zu tun.

Mein Wunsch wäre deshalb ein klares Bekenntnis zu mehr Fahrradverkehr, zu einem höheren Fahrradanteil. Ja, die Hinterschweigerstraße ist und soll eine bevorzugte Fahrradrouten sein. Ob es die Fahrradstraße wird, würde ich schon gerne den Fachleuten in unserem Haus überlassen. Wenn diese zur Überzeugung gelangen es lohnt sich, so können wir es politisch diskutieren. Liefern diese allerdings Argumente warum das nicht so sein soll, dann müssen wir diskutieren wie wir dort andere Lösungen herbeiführen

können. Die Welser Radler könnten sich z.B. vorstellen durch Poller einen Durchzugsverkehr zu verhindern, aber der Fahrradfahrer vorbeifahren kann. Darüber müssen wir uns unterhalten, uns die Auswirkungen ansehen und dann versuchen etwas daraus zu machen.

Ich weiß als Stadtrat ohne Gemeinderatsmandat kann ich nichts zuweisen. Das war jetzt nur eine Anregung von mir an den Gemeinderat, wenn denn das so wäre. Aber natürlich unterstütze ich gerade die Hinterschweigerstraße. Aber bitte fangen wir jetzt nicht an Verordnungen über den Gemeinderat zu machen, wenn wir dafür eigene Abteilungen haben, die sich die Zeit dafür nehmen und auch die Expertise besitzen so etwas umzusetzen. Gerade solche Dinge sprechen wir im Mobilitätsausschuss durch und wenn wir hier offen darüber kommunizieren, hätte ich dir Walter den Aktenvermerk senden können, hätten uns unterhalten und einen Antrag im Herbst auf die Tagesordnung gesetzt.

GR. Weidinger: Ich halte mich kurz, weil StR. Ganzert alles oder schon sehr viel gesagt hat. Ich bin ein Praktiker und man kann mir eine gewisse Expertise bei diesem Thema nicht absprechen. Ich habe mir natürlich darüber Gedanken gemacht, in der Fraktion darüber diskutiert und wir stehen zum Ausbau der Fahrradrouten. Das von uns allen dazu abgegebene Bekenntnis gilt natürlich, aber was nicht sein kann wegen rechtlicher Bedenken, soll man nicht auf die Spitze treiben.

Als Praktiker gebe ich ein Beispiel, wie die Hinterschweigerstraße als Fahrradstraße nicht funktionieren kann bzw. muss es zumindest ausdiskutiert werden. Wir kennen alle die Fahrradstraße in der Traunuferstraße. Dort gilt ein absolutes Halte- und Parkverbot. Die entsprechenden Schilder wurden aufgestellt. Aufgrund der Vorgaben der StVO wurden diese entfernt und das sorgte für eine gewisse Unruhe. Auch für die Hinterschweigerstraße würde das bedeuten, dass sämtliche Parkplätze wegkommen. Als einzige Möglichkeit könnte der Referent mit einer Verordnung regeln, wer alles noch reinfahren kann außer der Polizei, Rettung, Feuerwehr und die Anrainer. Er könnte alles beim Alten lassen und somit kann jeder reinfahren. Nur, warum machen wir dann eine Fahrradstraße?

StR. Ganzert könnte also alles so lassen wie es ist, dann verlieren wir keine Parkplätze, aber dann ist es keine Sicherheitsstrecke für die Radfahrer, denn diese Straße ist ziemlich eng, an den Stoßzeiten ziemlich stark befahren und gilt als Umfahrungsstraße der Salzburger Straße. Wenn ich zur Fa. Lorencic oder zur zur Fa. Perl in den Seitenstraßen fahre, so fahre ich vom Hofer in die Hinterschweigerstraße und verlasse sie sofort wieder entweder Richtung Zeileisstraße oder Freiheitsstraße, dann bin ich durchgefahren und das ist verboten. Das kann StR. Ganzert gar nicht mehr regeln. Das Zu- und Abfahren heißt, dass der Anrainer zu seinem Parkplatz bzw. Haus fahren darf. Es ist jeglicher Besucherverkehr und das Abstellen von Fahrzeugen verboten. Was tun wir dann mit den Fahrzeugen, die zum Teil auf der Hinterschweigerstraße wegen des großen Parkdrucks stehen? Wir müssten die Fahrzeuge auf die Nebenstraßen ausweichen lassen. Was das z.B. für die Zeileisstraße bedeutet, kann sich jeder ausmalen. Wenn Fahrradstraße, dann komplett frei mit absoluter Sicherheit für die Radfahrer. Was das für die dortigen Anrainer bedeutet, können wir uns ausmalen.

Die Ausfahrt aus einer Fahrradstraße muss entsprechend gesichert sein. Fahre ich nun auf der Hinterschweigerstraße Richtung Wimpassinger Straße, dann sehe ich mir an was

passiert, wenn der Autofahrer reinkommt und die Radfahrer fahren erlaubter Weise zu viert nebeneinander. Die Unfälle noch nicht eingerechnet, wenn womöglich dort Fahrzeugbesitzer zum Auto gehen, das Fahrzeug aufsperrten oder abstellen, die Tür öffnen und ein Schwung Radfahrer kommt daher. Das bereitet mir vom Gefühl her Bauchschmerzen und deshalb habe ich bei der Diskussion in der Fraktion genau auf diese Probleme hingewiesen.

Soll aber auch nicht bedeuten, dass wir alles verteufeln, was von den GRÜNEN kommt was den Fahrradausbau betrifft. Nein, aber mir ist es lieber und sicherer wir beschließen etwas, bei dem ich kein so ungutes Gefühl habe und ich würde deshalb noch einmal darüber diskutieren.

GR. Spindler: Alle meine Argumente wurden jetzt schon vom Kollegen Weidinger und dem Kollegen Ganzert gesagt. Kollege Mag. Teubl, wenn sie aus der Porzellangasse rausfahren und sie ändern den Vorrang, so gibt es am Tag drei Unfälle. Möchte ich von der Porzellangasse auf die Salzburger Straße in Richtung Osten fahren, dann stehen sie dort eine halbe Stunde, weil sie nicht rauskommen. Ich wohne dort und kenne mich daher aus.

Die einzige Möglichkeit ist auf der Hinterschweigerstraße in Richtung Richard-Wagner-Straße zu fahren, weil hier die einzige Ampel ist. In der Hinterschweigerstraße befindet sich ein öffentlicher Spielplatz, den von außerhalb niemand erreichen könnte.

Nachdem das alles nicht geklärt ist, stelle ich den Antrag zur Geschäftsordnung auf Zuweisung in den zuständigen Ausschuss.

Der Antrag zur Geschäftsordnung von GR. Spindler auf Zuweisung des Initiativantrages (Anlage 18) in den zuständigen Ausschuss zur Beratung und Diskussion wird mit

gegen 29 Ja-Stimmen (FPÖ-, SPÖ- + ÖVP-Fraktion, MFG)
4 Nein-Stimmen (GRÜNE-Fraktion)
angenommen.

GR. RegRat Zaunmüller hat die Sitzung des Gemeinderates bereits verlassen.

Bgm. Dr. Rabl dankt für die Berichterstattung und übergibt den Vorsitz an Vzbgm. Kroiß.

GR. Mag. Teubl verlässt die Sitzung des Gemeinderates um 18.04 Uhr.

Dringlichkeitsantrag der FPÖ-, SPÖ-, ÖVP- und GRÜNE-Gemeinderatsfraktion und der MFG betreffend Vertragsabschluss für die Einführung und den Betrieb einer ERP-Standardsoftware
Verf-015-I-15-2023

Bgm. Dr. Rabl: Dieser Dringlichkeitsantrag beschäftigt sich mit der Anschaffung eines ERP-Programmes für die Stadt Wels. Hier wurde mit der Fa. Axians Informa GmbH betreffend Einführung und Betrieb eines ERP Standardsoftwaresystems ein Vertrag vorbereitet und ein Preis festgelegt. Es waren sehr umfangreiche Verhandlungen, der Prozess dauerte sehr lange und wurde ausgezeichnet vorbereitet. Danke an dieser Stelle an den Magistratsdirektor und die gesamte Beamtenschaft, weil jeder gleichermaßen von diesem neuem ERP-System betroffen ist.

Das letzte gleichartige System wurde Mitte der 90-er-Jahre angeschafft. Es ist daher tatsächlich Zeit, dass es hier etwas Neues gibt. Dem Stadtsenat wurde das System schon zum Teil von der zuständigen Direktion vorgestellt. Danke an dieser Stelle an Frau Mag. Richter.

GR. Mag. Drack: Unsere Fraktion begrüßt auch diese Einführung des ERP-System. Es wurde im Finanz- und Präsidialausschuss präsentiert. Dabei wurde von einer Installation eines Bürgerportals als Perspektive gesprochen. Allerdings kann das noch nicht so schnell realisiert werden, aber in weiterer Folge. Gerade bei diesen Prozesssteuerungssystemen oder überhaupt bei diesen digitalisierten Angeboten erachten wir es für sehr wichtig an die Bedürfnisse der Bürger zu denken, denn die Prozesssteuerungssysteme bieten sehr viele Möglichkeiten relevante Informationen aufzubereiten in Form von immer wieder stattfindenden Prozessen.

In diesem Zusammenhang würden wir uns als Perspektive auch wünschen, weil Information das höchste Gut auch für die Politik ist, dass diese neue Software dazu beiträgt, dass die Politik gut aufbereitete Daten erhält. Wir denken hier z.B. an unsere letzte Anfrage zum Thema Sozialhilfe, die leider nicht beantwortet wurde. Im Statistischen Jahrbuch sind sehr viele Informationen betreffend Sozialhilfeempfänger und die einzelne Klientel bezüglich Aufteilung publiziert. Es gibt wahrscheinlich sehr viele interessante Fragestellungen, die im Rahmen von Prozessen sowieso innerhalb vom Magistrat abgearbeitet werden. Hier kann solche eine Software sicher dazu beitragen in Zukunft die Arbeit für die Politik zu erleichtern.

Der Dringlichkeitsantrag (Anlage 1) der FPÖ-, SPÖ-, ÖVP- und GRÜNE-Gemeinderatsfraktion und der MFG wird einstimmig angenommen.

Vzbgm. Kroiß übergibt den Vorsitz wieder an Bgm. Dr. Rabl.

Bgm. Dr. Rabl: Damit ist die Tagesordnung erschöpft. Ich wünsche allen eine erholsame Sommerpause. Tanken sie ihre Batterien auf, sie werden sie im Herbst wieder brauchen. Danke für diese konstruktive Zusammenarbeit in ganz weiten Strecken in diesem Jahr!

H I N W E I S für Internet-Nutzer:

Diese Verhandlungsschrift wird in der Sitzung des Gemeinderates am 23.10.2023 zur offiziellen Genehmigung aufgelegt. Bis dahin besteht seitens der Mitglieder des Gemeinderates die Möglichkeit, Einsprüche gegen deren Inhalt zu erheben. Daraus resultierend könnten sich ev. Änderungen geringfügiger Art ergeben.