

Urbact - Newsbulletin

Mai 2010

05



Connecting cities
Building successes





URBACT - NACHRICHTEN

Städte und Universitäten in einer Zeit des wirtschaftlichen Abschwungs; Strategie zur Förderung von Elektrofahrzeugen in europäischen Städten

Wie können sich Städte in Zeiten wirtschaftlicher Unsicherheit die Potenziale von Universitäten zu Nutze machen?

Eine Kurzdarstellung der Analyse von Clive Winters, federführender Experte des URBACT RUnUP-Projekts

In wirtschaftlich schlechten Zeiten steigt in der Regel die Nachfrage nach höherer Bildung. Dies macht sich meist durch eine steigende Zahl an Bewerbungen für Kurse und Programme bei Bildungsinstitutionen bemerkbar, wodurch die individuellen Chancen am Arbeitsmarkt verbessert werden sollen. Mittels des Schwerpunkts [Innovation und Kreativität](#) untersucht URBACT die Mittel und

Wege, wie sich Städte die umfassenden Potenziale von Universitäten und Forschungseinrichtungen zu Nutze machen können, um auf lokaler Ebene für mehr Wettbewerbsfähigkeit und Innovation zu sorgen.

Welche besondere Rolle kommt Universitäten in einem Abschwung zu? Und wie können Universitäten zu einer langfristigen wirtschaftlichen Erholung beitragen?

„Den Universitäten und städtischen Behörden kommt in dieser Periode der wirtschaftlichen Unsicherheit eine wesentliche Rolle zu“, so die Einschätzung von Clive Winters. „Um die Herausforderungen anzugehen“, so erklärt er weiter, „müssen wir die breiter gefasste Funktion von Universitäten überprüfen, das heißt ihre Zusammenarbeit mit den lokalen Gemeinden, ihre Unterstützung bei Schulungen und Fortbildung, ihre

Förderung von universitären Ausgründungen (Spin-outs) und den Start-up-Unternehmen ihrer Absolventen. All dies neben ihrer Funktion in den Bereichen Innovation, Wissenstransfer und dem Geschäftsleben insgesamt.“

Dabei unterstreicht er, dass kleine bis mittelgroße Städte als sogenannte „Urban Poles“ ganz entscheidend für die weitere Steigerung der Wirtschaftsleistung und der Innovationskraft der EU seien, dass die strategische Entwicklung und Ausnutzung EU-eigener Potenziale grundlegend sei, und dass Universitäten in diesem Innovationsprozess eine entscheidende Rolle spielten.

Seinen Ausführungen folgend, können Universitäten bei einem wirtschaftlichen Abschwung in vier Kernbereichen aktiv mitwirken:

1. **Wissensaufbau, Schulungen und**

Mitarbeiterfortbildung: Das Einbinden von Universitäten in die Fortbildung von Arbeitnehmern wird als einer der wichtigsten Mechanismen für die Entwicklung von Führungskräften und Managementfähigkeiten betrachtet. Darüber hinaus können Universitäten aber auch zur Verbesserung von Unternehmenspraktiken und der Effizienz beitragen.

2. **Innovation, Wissenstransfer und**

Unternehmensunterstützung: Bei der Konstruktion, Entwicklung und Prototypenentwicklung neuer Produkte sowie der Entwicklung und Verbesserung von Herstellungsprozessen kommt den Universitäten eine äußerst wichtige Funktion zu. Sie arbeiten zunehmend mit kleinen und mittelständigen Unternehmen in ihrer Region zusammen, um diese bei der Steigerung von Produktivität und Profitabilität zu unterstützen. Zudem führen sie Konzerne und kleine Firmen für die Entwicklung von Innovationen zusammen.

3. **Universitäre Ausgründungen (Spin-outs) und Unternehmertum bei Hochschulabgängern:**

Die Erfahrungen haben gezeigt, dass Universitäten eine Quelle für Ausgründungen in reguläre Unternehmen sein können. Eine Tatsache, die vor allem in den neuen, wissensbasierten Industrien von Bedeutung ist. Insbesondere Regionen, die nur über eine geringe Unternehmerschaft und wenig High-Tech-Industrie verfügen, sind daran interessiert, Ausgründungen aus höheren Bildungsinstitutionen zu fördern. So fördert beispielsweise die Universität der im Osten der Niederlande gelegene mittelgroßen Stadt Enschede aktiv mit verschiedenen Programmen das Unternehmertum unter den Studenten und Mitarbeitern. Im Ergebnis

hat die Universität die höchste Rate an Ausgründungen in den Niederlanden, mit mehr als 700 Unternehmen, die innerhalb von 20 Jahren aus der Universität hervorgingen. Dabei können sich diese Unternehmen mit einer Wahrscheinlichkeit von 70 Prozent mehr als fünf Jahre am Markt halten und haben bisher beinahe 10.000 Arbeitsplätze geschaffen. Abgesehen von den Ausgründungen verfügt die Universität zudem über rund 130 Unternehmen, die von Studenten geführt werden. Der Einfluss dieser Förderung auf die Stadt ist mehr als deutlich und hat enge Verbindungen zur Industrie und mehr als 600 Ausgründungen hervorgebracht, die auf und rund um den Universitätscampus prosperieren.

4. **Zugang zu finanzieller Unterstützung:**

Durch die Unterstützung des Transfers von Wissen auf Unternehmen, was über Forschung und Beratung erfolgt, können Universitäten einen Zugang zu Finanzierungsprogrammen bieten, die auf die Maximierung der wirtschaftlichen Wettbewerbsfähigkeit ausgelegt sind. Zu diesen besonderen Programmen gehören zum Beispiel die Innovations-Gutscheine, die kleinen und mittelständigen Unternehmen helfen sollen, von der Forschung und Entwicklung sowie der Beratungsexpertise der Institutionen zu profitieren.

Letztendlich, so Clive Winters, müssen viele Städte ihr individuelles und organisatorisches Wissen über ihre lokalen und regionalen Bildungs- und Forschungsinstitutionen verbessern. Lokale Behörden können nur dann die Ausrichtung der universitären Aktivitäten an den Prioritäten der lokalen Wirtschaftsentwicklung unterstützen, wenn sie die Strukturen, wichtigsten Kontakte sowie die Forschungs- und Bildungsschwerpunkte der Universitäten kennen und verstehen.

Weitere Informationen:

- [Vollständiger Artikel – PDF](#)
- [RunUp – URBACT-Webseite](#)
- [Economic Crisis: Cities' Responses and Resources \(in englischer Sprache\) – URBACT-Webseite](#)

REPORTAGE: Sonderbericht: EVUE – „Förderung von Elektrofahrzeugen für die Bewährungsprobe auf der Straße“

Mit den Fortschritten hinsichtlich der Batterielaufzeit werden Elektrofahrzeuge in den urbanen Gebieten bald Realität sein. Matthew Noon gehört dem federführenden Partner des URBACT [EVUE-Projekts](#) (Electric Vehicles in Urban Europe) an und vertritt die Stadt Westminster im Großraum London. Hier erläutert er, welche Aspekte Städte vor der Umsetzung einer Strategie für Elektrofahrzeuge bedenken müssen. Die Herausforderung besteht darin, von einer Testphase zu einer ökonomisch realisierbaren, von der Industrie gestützten Langzeitlösung zu gelangen.

„Zukünftig werden Elektroautos die dominierende Technologie sein. Und umso früher Städte die Faktoren eruieren, die mit der Entwicklung dieser Technologie einhergehen, desto besser werden sie vorbereitet sein, wenn diese Fahrzeuge den Industrialisierungsgrad erreicht haben“, erläutert Matthew Noon. Zu den zehn Partnerstädten des EVUE-Projekts zählen Städte wie Stockholm, Schweden, welches über mehr als 15 Jahre Erfahrung mit Elektrofahrzeugflotten verfügt, die durch städtische Mitarbeiter und Unternehmen genutzt werden. Die Stadt Oslo, Norwegen, hat sich das Ziel gesetzt, bis zum Ende des Jahres 2010 über 200 öffentliche Ladestationen zu verfügen. Und im Mai 2009 gab London einen ambitionierten Plan bekannt, wonach „so schnell wie möglich“ 100.000 Elektrofahrzeuge auf den Straßen der Stadt unterwegs sein sollen. Für andere Städte besteht die Herausforderung darin, nationale Entwicklungsstrategien auf der lokalen Ebene umzusetzen. Dieser Umstand trifft auf Madrid, Spanien, Frankfurt am Main sowie Beja und Lissabon in Portugal zu, die ebenfalls Mitglieder des europäischen Konsortiums EVA (Electric Vehicles for Advanced Cities) sind, in dem 23 Städte, Automobilhersteller, Stromversorger und Forschungsinstitutionen versammelt sind. Dennoch muss in Europa, vor allem in EVUE-Partnerstädten

wie Krakau, Polen, Suceava, Rumänien, und Zografou, Griechenland, noch viel getan werden, damit Elektrofahrzeuge in den Stadtgebieten Realität werden.

Zielvorgabe 1: „Die Bevölkerung überzeugen, Elektrofahrzeuge auf die Straße zu bringen.“

Der Nutzen von Elektrofahrzeugen für Städte ist hinlänglich bekannt: Die Fahrzeuge bieten eine maßgebliche Lösung für Herausforderungen wie Luftqualität, CO₂-Ausstoß und Lärmbelastigung. Und außerdem bieten sie den Städten die Möglichkeit, die Streitfrage der Automobile in der Stadt langfristig zu lösen. „Städte benötigen ein funktionelles öffentliches Verkehrssystem, verbunden mit Rad- und Gehwegen. Aber für einige Fahrten, wie zum Beispiel die Fahrt zum Supermarkt, werden wir immer ein individuelles Fortbewegungsmittel benötigen“, so Matthew Noon, der rund zehn Jahre Erfahrung in der Planung von öffentlichen Verkehrssystemen besitzt.

„Aktuell befinden wir uns hier jedoch in einem Teufelskreis: Die Konsumenten werden erst dann von Elektrofahrzeugen überzeugt sein, wenn diese sich tatsächlich auf den Straßen bewährt haben.“ Die Technologie weist noch Lücken auf, so dass Entwicklungsprojekte hauptsächlich von den Staaten und Automobilherstellern geleitet werden. „Bei der Umsetzung werden jedoch Städte Priorität haben. Und aus diesem Grund haben Stadtverwaltungen die Aufgabe, die Brücke zwischen den Elektrofahrzeugen und den Konsumenten zu schlagen.“

Für Matthew Noon besteht der erste Schritt darin, die Fahrzeuge auf die Straße zu bringen. Mit dem Ziel, der städtischen Bevölkerung zu zeigen, dass die Autos den Anforderungen in puncto Leistungsfähigkeit (Autonomie, Sicherheit, schnelle Ladezeiten etc.) und Nutzen (Fahrgastkapazität, Kofferraumgröße usw.) gerecht werden. Das Einführen einer städtischen Flotte, bei der die Fahrzeuge die deutliche Kennzeichnung „Elektrofahrzeug“ tragen, könnte der erste Schritt sein. Die Investitionen hierfür sind jedoch enorm: Die Stadt London schätzt, dass der Plan, bis 2015 insgesamt 25.000 Ladestationen einzurichten, 69 Millionen Euro kosten wird. Die Kosten werden

dabei unter der Stadtverwaltung, dem Staat und privaten Partnern aufgeteilt. „Da die anfänglichen Investitionen für Städte groß sind, muss im Voraus an einer langfristigen Entwicklungsstrategie für Elektrofahrzeuge gearbeitet werden.“

Die Voraussetzungen für einen Markt für Elektrofahrzeuge schaffen

Die EVUE-Partner haben für diese Strategie drei Kernelemente ausgemacht, auf die sich die Aktivitäten konzentrieren werden:

- Strategie für die Entstehung einer Ladestation-Infrastruktur. Hierzu gehören Aspekte wie die Wahl zwischen den drei bestehenden Technologien (langsam, standardmäßig und schnell), die Planung für die städtischen Räume (auf der Straße, in Tiefgaragen, in den Außenbezirken etc.) und Wohnhäuser wie auch die notwendige Frage nach der Erzeugung des elektrischen Stroms.
- Leistungsanreize, die den Bedarf unterstützen und Hilfen beim Kauf der Fahrzeuge, die zusätzlich zu den staatlichen Maßnahmen (Zulagen, Steuergutschriften) eingeführt werden können. Die Städte können dazu eine Vielzahl von Instrumenten einsetzen, wie etwa kostenlose Parkangebote oder das Einrichten gesonderter, bevorzugter Parkmöglichkeiten. So erlaubt Oslo den Fahrern von Elektroautos etwa die Mitbenutzung der Busspuren.
- Kommunikation und Marketing. Der Erfolg von Elektrofahrzeugflotten und wie lange sich diese über die Zeit halten können, ist davon abhängig, wie Städte und ihre Partner diese vermarkten: beispielsweise indem sie eine starke Markenentwicklung durchführen oder die Fahrzeuge mit IT-Dienstleistungen verknüpfen.

Sobald Elektrofahrzeuge eine breite Akzeptanz erfahren haben, muss auch die wirtschaftliche Tragbarkeit der Projekte sichergestellt werden. „Zu einer Zeit, in der viele Städte mit finanziellen Schwierigkeiten kämpfen, ist das Geschäftsmodell, das für die öffentlichen Infrastrukturen ausgewählt wurde, ein wichtiger Aspekt, der noch in voller

Tragweite untersucht werden muss und zu dem wir nun eine Diskussion anstoßen müssen.“

Unterschiedliche Wege für unterschiedliche Städte

Für Matthew Noon gilt der Satz, dass „es keine gute Praktiken gibt: Die Entscheidungen und Wege müssen vielmehr den unterschiedlichen Situationen gerecht werden. Das EVUE-Projekt versucht daher, jeder Stadt das Rüstzeug an die Hand zu geben, mit dem eine an den Bedürfnissen ausgerichtete Entwicklung im Bereich Elektrofahrzeuge erfolgen kann.“

Weitere Informationen:

- [EVUE – URBACT-Webseite](#)

Die neue interaktive Landkarte der URBACT-Projekte ist jetzt online!

Palermo, Berlin, Malmö, Celje, Santiago de Compostela, Budapest ... Finden Sie heraus, ob auch Ihre Stadt zu den 255 URBACT-Städten gehört und entdecken Sie unsere Partner: alles in der aktualisierten Version der online verfügbaren [interaktiven URBACT-Landkarte!](#)

Die interaktive Landkarte wurde aktualisiert und enthält nun die [neuen URBACT-Projekte](#). Wir freuen uns auf Ihren regelmäßigen Besuch! Klicken Sie auf der URBACT-Homepage einfach auf die Schaltfläche „Search with the interactive map“, um die interaktive Landkarte zu öffnen.

Mit einem Klick auf eine Stadt werden Ihnen die zugehörigen URBACT-Projekte angezeigt. Oder wählen Sie eines der Projekte aus der Liste am rechten Kartenrand, um alle Projektpartner auf der Karte zu entdecken.

Weitere Informationen:

- [URBACT interaktive Landkarte – URBACT-Webseite](#)

Die Artikel der nationalen Informationsstellen sind nun online auf der URBACT-Webseite verfügbar!

Jeden Monat stehen Ihnen nun Online-Artikel der nationalen Informationsstellen (National Dissemination Points) zur Verfügung. Abwechselnd werden die Stellen dabei über die Vorgehensweisen und Strategien für die urbanen Räume ihres Landes berichten. Diesen Monat finden Sie dazu Beiträge aus den Ländern Ungarn und Schweden. In naher Zukunft folgen Rumänien, Deutschland, Österreich, die Niederlande und Bulgarien.

Weitere Informationen:

- [Cities in crisis: report from Hungary – URBACT-Blog \(in englischer Sprache\)](#)
- [Fairtrade cities in Sweden - municipalities taking a stand – URBACT-Blog \(in englischer Sprache\)](#)
- [URBACT NDP Hungary - Settlements co-operate to become more climate-friendly – URBACT-Webseite – Urban News \(in englischer Sprache\)](#)
- [URBACT NDP Sweden - Peer Review, a participatory instrument of evaluating urban development – URBACT-Webseite – Urban News \(in englischer Sprache\)](#)

Weitere Themen finden Sie in den Berichten dieser Länder:

- Ungarn – http://urbact.eu/fileadmin/general_library/hungary_Biannual_reportLC.pdf
- Schweden – http://urbact.eu/fileadmin/general_library/Sweden_Biannual_reportLC.pdf

URBACT II

URBACT ist ein europäisches Austausch- und Lernprogramm zur Förderung nachhaltiger Stadtentwicklung.

Es ermöglicht Städten bei der Entwicklung von Lösungen für große städtische Herausforderungen zusammenzuarbeiten und bekräftigt sie in ihrer zentralen Rolle, die Städte bei der Bewältigung der zunehmend komplexen gesellschaftlichen Herausforderungen spielen. Das Programm hilft ihnen, pragmatische Lösungen zu entwickeln, die neu und nachhaltig sind, sowie wirtschaftliche,, soziale und ökologische Aspekte einzubeziehen. Es ermöglicht den Städten, bewährte Praktiken und Lehren mit allen Fachleuten im Bereich der

www.urbact.eu/project

