



■ Masterstudium Energy Innovation Engineering and Management

Relaunch brachte nicht nur den 100sten Teilnehmer

Das Weiterbildungsstudium lebt den, für Energieautarkie und Energieautonomie nötigen, Leitgedanken „Vernetzung der verschiedensten Bereiche“ vor.

Sowie die Studenten aus den verschiedensten Fachgebieten kommen, ist auch das Ziel „Energieautarkie und ressourcenschonender Umgang“ ein sehr komplexes Aufgabefeld und vor allem vielfältig. Das Streben der Teilnehmer nach qualifizierter Weiterbildung

und damit ihr Geschäftsfeld zu erweitern, verbindet sie. Am 13. November 2014 konnten wir im Zuge einer Auszeichnungsveranstaltung mit BM Dr. Andrä Rupprechter die Zertifikate für den positiven Abschluss des Moduls „Energie und CO₂-Manager“ überreichen. Einer der

Ausgezeichneten war DI Robert Schitzhofer, MSc. Er erhielt aus den Händen von Bundesminister Rupprechter seine Sponsionsurkunde. Robert Schitzhofer kann nicht nur auf einen spannenden Lebenslauf verweisen, sondern hat in seinem Unternehmen branchenübergreifendes Denken bewiesen. Genau im Sinne der Ausbildung unseres Lehrganges und Masterstudiums.

Gleichzeitig hat DI Robert Schitzhofer eine interessante Masterthesis abgeliefert, die es wert ist, sie hier kurz anzureißen. Näheres können Sie auf unserer Plattform nachlesen.

Ihr

Bernhard Hammer

▲ www.energieautarkiecoaching.at

■ DI Robert Schitzhofer, MSc

Ein Mobilitätskonzept für Eisenstadt

Master These zum Abschluss des Masterlehrgangs „Energie Autarkie Engineering und Management“ – „Variante für ein nachhaltiges E-Mobilitätskonzept für die Landeshauptstadt Eisenstadt“ unter Betreuung von Em. O. Univ.-Prof. DI Dr. techn. Hermann Knoflacher

Hauptaugenmerk wurde auf die Möglichkeiten zur CO₂-Reduktion, die Mobilitätsqualität und den Ausbau möglicher E-Mobilitätsformen zur Steigerung der Nachhaltigkeit gelegt.

Vom Verfasser werden unter anderem folgende Maßnahmen empfohlen:

Vor Erstellung eines neuen Verkehrskonzeptes sollte eine genaue Erfassung des Quell- und Zielverkehrs der 11.000 Einpendler durchgeführt werden, da diese einen hohen Anteil an den regionalen CO₂-Emissionen haben und daraus die Haupteinzugsgebiete mit Verbindungsmöglich-

■ LAUDATIO



Ing. Christian Pelzl

Mit Ende November 2014 hat Ing. Christian Pelzl seine Funktion als Fachverbandsobmann der Ingenieurbüros zurückgelegt und die Ämten an seinen Nachfolger, Ing. Friedrich Müller-Uri, übertragen. Pelzl war schon vor der Gründung des Fachverbandes im Jahr 1985 als Funktionär für die Ingenieurbüros tätig, und wurde von den Mitgliedern zum Fachverbandsobmann der österreichischen Ingenieurbüros gewählt. In

dieser Zeit hat er durch seine guten Kontakte, sein großes Fachwissen und seine überzeugende Argumentation bei Behörden und Institutionen für die Ingenieurbüros sehr viel erreicht. Erwähnt sei das Normenpaket, das den Ingenieurbüros einen sehr günstigen Normenzugang ermöglicht, oder die Gewerbeordnungsnovelle 2008, in der die Bezeichnung Technisches Büro durch Ingenieurbüro ersetzt wurde oder die Grenzwerteverordnung usw. – alles Errungenschaften, die dem Ingenieurstand das ihm gebührende Ansehen brachten und das Befugnisrecht der Ingenieurbüros enorm erweitert haben.

Dabei ist Christian Pelzl stets bescheiden geblieben. Er war kein Präsident mit großen öffentlichen Auftritten, sondern ein Obmann, der still und sachlich, aber mit großer Durchsetzungskraft seine Zeit in den Verband investierte.

Ich selbst bin mit Christian Pelzl schon viele Jahre befreundet, ist er doch als Haustechnik-Planer aus unserer Branche, und kenne ihn als geradlinigen und ehrlichen Menschen, mit dem es eine Freude ist, zusammenzuarbeiten. Wir haben gemeinsam im TGA die Ingenieurbüroseiten kreiert, damit die TGA-Planer eine mediale Heimat bekommen, auf der sie sich profilieren und austauschen können. Er hat den TGA, zusammen mit den Fachgruppenobleuten der Bundesländer, auch stets bei der Einladung von Mitgliedern zu den TGA-Fachkongressen und anderen Veranstaltungen unterstützt. Der TGA ist ihm zu großem Dank verpflichtet. Das gesamte TGA-Redaktionsteam wünscht Christian Pelzl noch viele schöne und erfüllte Jahre ohne Stress, dafür aber mit zahlreichen glücklichen Momenten. ■

Ulrich Baron

keiten für zukünftige Maßnahmen definiert werden können.

Beim motorisierten Individualverkehr als Hauptverursacher besteht bei Ersatz aller Wege kleiner gleich 5 km (wurde als Grenze für E-Pedelecs gewählt) ein Potenzial von ca. 370 Tonnen jährlich und bei Ersatz aller Wege kleiner gleich 150 km, was ca. der technisch aktuellen Reichweite von Mittelklasse-E-Autos entspricht, ein Einsparungspotenzial von 550 Tonnen jährlich.

Die mögliche CO₂-Emissionseinsparung bei den City Taxis als Zweitverursacher hat ein Potenzial von ca. 200 Tonnen jährlich, welche sofort mit Umstellung auf E-Betrieb realisierbar wäre.

Um die Umsetzungen bzw. die Einführung von Elektromobilitätsvarianten erfolgreich zu gestalten, ist Information zur Bewusstseinsbildung und aktives Erfahren der einzelnen Möglichkeiten unerlässlich und es sollte eine entsprechende Projektgruppe, bestehend aus einem Team von Experten und Expertinnen mit der Aufgabe betraut werden. Jedoch hat dies nur dann Sinn, wenn diese unparteiisch und weisungsungebunden ist, als auch die Möglichkeit bekommt, hier entsprechenden Nachdruck auszuüben.

Da die Einführung der Elektromobilität weder Stau- noch Verkehrsprobleme löst, sondern nur Emissionen reduziert, ist auf Dauer eine Abkehr vom MIV zum ÖV anzustreben und sind auch verschiedene infrastrukturelle Anpassungen notwendig. Ebenso ist eine Ausweitung der bestehenden Kurzparkzonen, eine Reduzierung der öffentlichen Parkplatzverfügbarkeit sowie eine Parkgebührenerhöhung unerlässlich.

In den Bereichen der Hauptverkehrsverursacher wie Bildungseinrichtungen, Betriebsgebiete, Behörden, Einkaufszentren etc. sollte eine Reduzierung der Park- und Zufahrtsmöglichkeiten bei gleichzeitiger Verdichtung der ÖV-Haltestellen und Intervalle erfolgen. Zusätzlich ist der Ausbau von Radinfrastrukturmaßnahmen wie Ladestationen, sichere Verwahrungsmöglichkeiten etc. in diesen Bereichen anzustreben.

Für Erschließungsstraßen wird eine Geschwindigkeitsreduzierung als auch die Einführung von „Mischflächen“ zur Erhöhung der Attraktivität zur Fahrradnutzung bei gleichzeitiger Erschwernis des Anrainer-, Durchzugs- und Ausweichverkehrs für Pkw-Lenker empfohlen.

Es ist in einer vom MIV dominierten Stadt wie Eisenstadt und somit extrem hoher Affinität zum

■ NEUER OBMANN DES FACHVERBANDES INGENIEURBÜROS

Ein Pragmatiker steht an der Spitze

Der neue Obmann des Fachverbandes der Ingenieurbüros in der Österreichischen Wirtschaftskammer Ing. Friedrich Müller-Uri betreibt seit 32 Jahren ein Ingenieurbüro in Thalgau bei Salzburg. Müller-Uri beschäftigt sich beruflich mit allen Spielarten der Elektrotechnik, wobei die Kommunikationstechnik und die Datenverarbeitung für ihn eine besondere Rolle spielen, geht man von seinem Engagement bei der Fachgruppe UBIT aus.

Der international orientierte Elektrotechniker ist als Pragmatiker bekannt, als einer, der nicht gerne um den heißen Brei herumredet oder sich in politischen Floskeln ergeht, der vielmehr sehr schnell den Kern eines Problems direkt anspricht. Dementsprechend lässt sich seine Arbeit als Fachgruppenobmann charakterisieren wie auch als Fachverbandsobmann prognostizieren: Die Vernunft und die sachlich korrekte Entscheidung stehen im Vordergrund. So ist auch seine Einstel-



Ing. Friedrich Müller-Uri,
Fachverbandsobmann
der Ingenieurbüros

lung zu den von ihm kritisierten Vergabeverfahren zu sehen, die weder das Bestbieterprinzip beachten noch die Problematik der Vergabe an Generalunternehmen berücksichtigen.

Als kulturell interessierter Mensch wie auch als soziales Individuum zeigt Friedrich Müller-Uri durchaus seine subjektive Seite, die er jedoch fast akribisch von seiner beruflichen Tätigkeit trennt, was wiederum erkennen lässt, wie genau er zwischen subjektiven und objektiven Faktoren zu unterscheiden weiß, was ihm sicher in seiner neuen Funktion zugute kommen wird, hat er doch die Interessen einer sehr heterogenen Gruppe und damit sehr viele Bereiche abzudecken. ■

eigenen Pkw nur mit unliebsamen Maßnahmen möglich, eine entsprechende Sinneswandlung herbeizuführen. Der politische, gesetzliche und auch moralische Auftrag ist sowohl in überregionalen, regionalen und lokalen Richtlinien verankert, derartige Maßnahmen für alternative Antriebskonzepte und auch zur generellen Verringerung des Individualverkehrs zugunsten des ÖV einzuleiten. Sämtliche Probleme bei der Systemumstellung müssen exakt dokumentiert und analysiert werden und es daraus sind die Konsequenzen

hinsichtlich zu setzender Maßnahmen zu ziehen. Nicht die Technik oder die Umstellungssystematik ist das Problem, es liegt an den Institutionen, die sich damit beschäftigen, schönen Worte auch entsprechende Taten folgen zu lassen!

Es ist zu hoffen, dass sich die Entscheidungsträger der Landeshauptstadt zu einer erfolgreichen Lösung im Sinne der Nachhaltigkeit und Emissionsreduzierung bekennen, ohne die Interessen gewisser Stakeholdergruppen über eine sachliche und zielführende Lösung zu stellen. ■

Curriculum Vitae DI Robert Schitzhofer, MSc geb. 15. März 1964 in Wien

Ausbildung: Bundeshandelsakademie Wr. Neustadt, Studium der Forstwirtschaft BOKU, Photovoltaiktechniker bzw. -planer, Masterstudium Energie Autarkie und Management an der Donau-Universität Krems

Beruflicher Werdegang: Fürst Esterházy'sche Privatstiftung Eisenstadt Angestellter, Bereich Forst Eisenstadt u. Projektmanagement, Alcatel Cabin Contracting GesmbH Angestellter, Projektmanagement Mobilfunkaufbau tele.ring, FEP Consulting- und HandelsgesmbH Eisenstadt GF und Gesellschafter – Dienstleister Mobilfunkaufbau Österreich und Deutschland, Solavolta Energie- und Umwelttechnik GmbH Gesellschafter – Photovoltaikanlagen Österreich, NAF WerbegesmbH GF u. Gesellschafter – Außenwerbeträger Österreich Einzelunternehmen Schitzhofer – PV-Projekte in Österreich CEE u. Afrika oecotec Energie- und Umweltconsulting GmbH GF und Gesellschafter – Projekte in Afrika