



57. JAHRGANG • JUNI

06
2003

STÄDTE- UND GEMEINDERAT

HERAUSGEBER STÄDTE- UND GEMEINDEBUND NORDRHEIN-WESTFALEN

THEMA

ÖPNV



AUSSERDEM

PERSONAL

LANDSCHAFTSVERBÄNDE



STÄDTE- UND GEMEINDERAT

Die Fachzeitschrift für Kommunal- und
Landespolitik in Nordrhein-Westfalen

Besser ankommen ist der Wahlspruch eines großen Automobil-Herstellers im Rheinland für seine Produkte. Besser ankommen sollen aber auch Menschen, die nicht über einen eigenen Wagen verfügen: Jugendliche, alte Menschen, Familien, bei denen ein Partner das Auto für die Fahrt zur Arbeit braucht. Dafür gibt es ein hochentwickeltes System von Bussen und Bahnen in unserem Land, um das uns andere Staaten beneiden.

Jedoch steht es nicht zum Besten mit dem öffentlichen Nahverkehr. Leere Kassen bei den Kommunen haben manche Buslinie bereits verschwinden lassen. Der Druck auf Verkehrsunternehmen und Ihre Träger, die Defizite zu verringern und der Kostendeckung näher zu kommen, wird immer größer. In vielen Fällen mag dieser Druck heilsam sein, weil dadurch Rationalisierungs-Potenziale aufgedeckt werden. Auch überlegen sich die Verkehrsbetriebe dann genauer, was ihre Kunden und Kundinnen wirklich wollen. Der Aufbau von Stadtbus-Systemen in Mittelstädten ist ein gutes Beispiel dafür, wie man mit Professionalität und Idealismus den ÖPNV wiederbeleben oder überhaupt erst realisieren kann. In Ballungsrandgebieten, aber auch im ländlichen Raum, werden mit beachtlichem Erfolg alte Schienenverbindungen reaktiviert. Dies lässt hoffen, dass der ÖPNV trotz der automobilen Konkurrenz an Attraktivität gewinnt.

Ungemach droht nun von Brüssel. Wenn die Europäische Union den steuerlichen Querverbund zwischen



profitablen Stadtwerken und defizitären Verkehrsbetrieben untersagt, dürfte es für viele Kommunen äußerst schwierig werden, noch bezahlbare Transportmittel anzubieten. Hier ist eine klare politische Entscheidung gefragt: ja zum ÖPNV - aus Gründen des Umweltschutzes und der sozialen Ausgewogenheit. Kostendeckung darf nicht zum alleinigen Maßstab für diese zentrale Säule der öffentlichen Daseinsvorsorge werden.

Ein wesentlicher Faktor des öffentlichen Nahverkehrs im kreisangehörigen Raum sind Schüler und Schülerinnen. Kommunen sind als Schulträger per Gesetz verpflichtet, für finanzielle Absicherung der Beförderung zu sorgen. Wie das geschieht, sollte jedoch - ganz im Sinne der kommunalen Selbstverwaltung - den Städten und Gemeinden überlassen werden. Hier sollte sich das Land zu einer flexibleren Auslegung der Schlerfahrtkostenverordnung durchringen. Denn in vielen Fällen gibt es durchaus Sinn, wenn eine Kommune Schülern oder deren Eltern das ihnen zustehende Geld für Schülerverkehr einfach auszahlt, statt sie auf eine Beförderungsart festzulegen.

Dr. Bernd Jürgen Schneider
Hauptgeschäftsführer StGB NRW

Landesbauordnung Nordrhein-Westfalen

von Fickert/Bork, Textausgabe mit Rechts- und Verwaltungsvorschriften zur Bauordnung, sonstigen Vorschriften für die Baugenehmigung und einer erläuternden Einführung, Kohlhammer/Deutscher Gemeindeverlag GmbH, 70549 Stuttgart, 26. Aufl., 2003, 852 S., Kunststoffeinband, 66 Euro, ISBN 3-555-30407-0

Das Werk umfasst alle für das Bau-geschehen notwendigen Rechtsmate-rien der Landesbauordnung NRW und des so genannten Baunebenrechts. Umfangreiche Änderungen der Lan-desbauordnung sowie anderer bau-rechtlicher Vorschriften sind berück-sichtigt. Dazu gehören das vereinfach-te Genehmigungsverfahren als Regel-verfahren, die Wiedereinführung der Bauleiterin oder des Bauleiters sowie der Wegfall der Gaststättenverord-nung. Enthalten sind auch die für bauaufsichtliche Verfahren notwendigen bundesrechtlichen Rege-lungen (z.B. BauGB, BImSchG, BNatSchG, WHG), die zwischenzeitlich häufig geändert worden sind. Neu aufgenommen wurde die Ener-gieeinsparverordnung und die Verordnung zur Umsetzung der Ener-gieeinsparverordnung. Die Textausgabe dient allen am Bau Beteilig-ten als wertvolles Hilfsmittel für ihre Planungen und Entscheidungen.



Bau und Betrieb von Versammlungsstätten

Kommentar zur Muster-Versammlungsstättenverordnung (MVStättV 2002) einschl. der landesrechtlichen Verordnungen und Verwaltungsvorschriften, v. RA Volker Löhr und Ministerialrat Gerd Gröger, 2003, 258 S., geb., 59 Euro, ISBN 3-8005-1323-4, BB-Kommentar, Verlag Recht und Wirtschaft GmbH, Heidel-berg

Die Muster-Versammlungsstättenverordnung Fassung Mai 2002 (MVStättV 2002) löst nach fast 25 Jahren die bisherige „VStättVO 1978“ ab. Vollständig neu strukturiert wurden mit der MVStättV übergrei-fende Bau- und Betriebsvorschriften für unterschiedlichste Arten von Versammlungsstätten entwickelt, der Gesamtumfang der Vorschriften von 131 auf 48 Paragraphen reduziert und der Anwendungs- und Gel-tungsbereich erheblich erweitert. Die MVStättV 2002 dient als Vorla-ge für den Erlass landesrechtlicher Vorschriften über den Bau und Be-trieb von Versammlungsstätten. Mit der Umsetzung der Muster-Verordnung in al-len Bundesländern ist bis Mitte 2003 zu rechnen. Die Kommentierung wurde im Hinblick auf die bereits erlassenen und noch kommenden landesspezifischen Regelungen so aufgebaut, dass sie nicht nur zur Auslegung und Erläuterung der Musterverordnung selbst, sondern aller der MVStättV entsprechenden Landes-verordnungen und Richtlinien herange-zogen werden kann.



INHALT

57. Jahrgang
Juni 2003

NEUE BÜCHER UND MEDIEN	4
NACHRICHTEN	5

THEMA ÖPNV

DIRK SCHULZ Möglichkeiten und Grenzen des ÖPNV in Klein- und Mittelstädten	6
KIRSTEN SANDER Landesweite Zusammenarbeit im öffentlichen Nahverkehr	8
HARALD WERNER Stadtbus-Systeme in Nordrhein-Westfalen	9
WOLFGANG SCHOUTEN Der Bürgerbus - willkommene Ergänzung von ÖPNV-Angeboten	12
Reaktivierung von Bahnstrecken - Gummersbach-Marienhede	14
MATTHIAS MENZEL Schülerverkehr in Zeiten knapper Finanzen	16
UDO SIEVERDING Erfahrungen der Schlichtungsstelle Nahverkehr	18
HARALD HEINZ ÖPNV als Chance für den Städtebau	20

MICHAEL KRANZ Wirtschafts-Praktika für Führungskräfte der Stadt Langenfeld	24
50 Jahre Landschaftsverbände in Nordrhein-Westfalen	25
Die Messe „Zukunft Kommune“ am 25./26. Juni in Düsseldorf	26

Aus dem DStGB	27
IT-NEWS	28
GERICHT IN KÜRZE	29

Titelbild: Bahnhof Langenfeld/Rhld.
Foto: Martin Lehrer

Einsparungen durch Licht-Contracting in Schulen und Turnhallen

Wie sich Finanzierungs-Engpässe intelligent lösen lassen und sogar zu Einsparungen führen können, zeigt das Beispiel der Gemeinde **Neunkirchen-Seelscheid**. Im Rahmen eines Licht-Contracting übertrug sie die Sanierung von Beleuchtungs-Einrichtungen öffentlicher Gebäude auf ein darauf spezialisiertes Unternehmen. Wie Bürgermeister Helmut Meng und der zuständige Beigeordnete Stefan Hanraths mitteilten, konnten bereits neun Einzelprojekte realisiert werden. Dabei wurden die Investitionen in Höhe von 500.000 Euro allein vom Contracting-Partner getragen. Die Gemeinde verbraucht durch das Licht-Contracting künftig rund 500.000 Kilowattstunden weniger und spart dadurch gut 8.000 Euro pro Jahr.

Neues Zukunftskonzept für Katastrophenschutz

Die NRW-Landesregierung hat das von Innenminister Dr. Fritz Behrens vorgelegte Zukunftskonzept für den Katastrophenschutz verabschiedet. Danach sollen Landkreise und kreisfreie Städte zukünftig mindestens einmal jährlich üben, wie Großschadensereignisse wirksam zu bewältigen sind. Dafür sollen die unterschiedlich gestalteten kommunalen Gefahrenabwehrpläne auf eine einheitliche Grundlage gestellt werden. Die Bezirksregierungen werden daher Musterpläne für die Kreise und kreisfreien Städte erarbeiten. Das Land NRW fördert die Katastrophenschutz-Übungen mit jährlich 364.000 Euro.

„Rollendes Rathaus“ möglicherweise mit Briefkasten

In der Stadt **Schwerte** soll der Bürgerbus nach dem Willen von Bürgermeister Heinrich Böckelühr mit einem Briefkasten ausgestattet werden. In den Innenraum des Busses oder außen an das Fahrzeug käme dann ein Sammelbehälter mit Einwurfschlitze für Briefe. Zum Abschluss der täglichen Rundfahrt durch die Ortsteile soll die Post von städtischen Bediensteten mit der übrigen Rathaus-Post bei der Schwerter Postfiliale abgegeben werden. Das Angebot des „Rollenden Rathauses“ würde damit um einen bürgerfreundlichen Service erweitert, insbesondere für die Einwohner von Schwerte, die vom Abbau der Postkästen betroffen sind.

Weitere Untersuchung zu Fluglärm im Rhein-Sieg-Kreis

In einem Schreiben an die NRW-Ministerien für Wirtschaft und Arbeit sowie Gesundheit, Soziales, Frauen und Familie hat sich der Landrat des **Rhein-Sieg-Kreises**, Frithjof Kühn, erneut für eine Kernruhezeit am Flughafen Köln/Bonn ausgesprochen. Außerdem fordert er eine weitere Untersuchung zum Fluglärm. Anlass ist die Bitte der „Ärzteinitiative für ungestörten Schlaf, Rhein-Sieg“ an den Landrat, in seiner Zuständigkeit als Untere Staatliche Gesundheitsbehörde die Notwendigkeit einer regionalen Feldstudie zu prüfen.

Probierwerkstatt für Mädchen mit neuem Träger

Die Probierwerkstatt für Mädchen in **Datteln** wurde am Girls' Day in neuer Trägerschaft der RAG Bildung GmbH eröffnet. Schülerinnen der Klassen 8 bis 10 haben dort die Möglichkeit, ihre handwerkliche und technische Begabung zu erproben und eine Berufswahl außerhalb traditioneller „Frauen-Berufe“ ins Auge zu fassen. Die Werkstatt wurde 1990 eingerichtet und war bisher dem Berufsbildungswerk des DGB angeschlossen. Der neue Träger will insbesondere seine Kontakte zu Betrieben nutzen, um diese zu bewegen, mehr Praktika für Mädchen anzubieten. Die Probierwerkstatt ist eine von 46 Regionalstellen „Frau und Beruf“, welche das Land in diesem Jahr mit rund 6,3 Mio. Euro fördert.

Mehr als 100.000 Euro für Freilichtbühnen in Westfalen-Lippe

Die sechs westfälischen Freilichtbühnen und der Verband Deutscher Freilichtbühnen in Hamm bekommen in diesem Jahr mehr als 100.000 Euro Zuschuss vom Landschaftsverband Westfalen-Lippe (LWL). Die Freilichtbühne Coesfeld erhält 15.000 Euro für die Wiederherstellung der Bühnenzufahrt, die Freilichtbühne Freudenberg 4.000 Euro für die Beleuchtungsanlage und die Freilichtbühne Greven-Reckenfeld 10.000 Euro für einen neuen Parkplatz. Mit 30.000 Euro soll in Hedringen der Wiederaufbau des Spielerheims unterstützt werden. In Hohensyburg wird mit 10.000 Euro die Instandsetzung von Bühnenheim und Bühnenbauten gefördert, und Schloss Neuhaus bei Paderborn erhält 21.000 Euro für den Bau und die Erweiterung des Spielerheims. Der Verband Deutscher Freilichtbühnen erhält 12.000 Euro.

NRW mit zehn Bürgerstiftungen bundesweit Spitze

NRW-Innenminister Dr. Fritz Behrens setzt sich für die Gründung von Bürgerstiftungen ein. Bei einer Fachtagung „Bürgerstiftungen - Chancen für Kommunen“ des Städte-Netzwerks NRW Anfang Mai in Schwerte kündigte Behrens an, das Landesstiftungsgesetz, das insbesondere Regelungen über die Stiftungsaufsicht trifft, zu deregulieren und landesgesetzliche Standards abzubauen. Ziel sei die Schaffung eines öffentlich einsehbaren, auch per Internet zugänglichen Stiftungsregisters. Von den bislang in Deutschland gegründeten 45 Bürgerstiftungen befinden sich zehn in Nordrhein-Westfalen.

Start der Initiative „Fluss Stadt Land“

Anfang Mai fiel auf der ehemaligen Schachanlage und zukünftigen Wasserstadt „Haus Aden“ in **Bergkamen** der Startschuss für die regionale Initiative „Fluss Stadt Land“. Darin haben sich 17 Kommunen und zwei Kreise zusammengeschlossen mit dem Ziel, den Strukturwandel im nördlichen und östlichen Ruhrgebiet aktiv mit zu gestalten. Ziel ist vor allem die Förderung des Wassertourismus, denn die Region verfügt über das dichteste Wasserstraßennetz in Deutschland.

Nur plafondieren, reduzieren, streichen?

Durch Einbindung alternativer Betriebsformen lässt sich ÖPNV auch in Klein- und Mittelstädten aufrechterhalten, ohne an Attraktivität zu verlieren oder die öffentlichen Kassen zu überfordern

Öffentlicher
Nahverkehr ist
unverzichtbar,
steht jedoch
unter großem
Kostendruck



Fotos: Lehrer

In Zeiten knapper Kassen wird auch der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) mehr und mehr unter dem Gesichtspunkt der

DER AUTOR

Dipl.-Ing. Dirk Schulz ist Gesellschafter-Geschäftsführer der Planungsgesellschaft Verkehr Köln GmbH

Kosten wahrgenommen, und die Gestaltungsspielräume reduzieren sich nahezu ausschließlich auf den Aspekt der Kostensenkung. Diese

einseitige Betrachtung kann für den ÖPNV zu fatalen Konsequenzen führen.

Wenn die Möglichkeiten der Kostenreduzierung durch Personalkosten-Ausgliederung in andere Gesellschaften (Outsourcing), der Vergabe von Betriebsleistungen an Fremdunternehmen und die bilanztechnischen Möglichkeiten der Kostenreduzierung (u.a. Cross-Border-Leasing) ausgeschöpft sind, kommt in den meisten Fällen nur noch die Angebotsreduzierung in Betracht.

Zudem kann davon ausgegangen werden, dass als Folge der EU-Rechtsnovellierung die Finanzierung im Querverbund wegfällt. Spätestens dann steht allein das Thema „Kostensenkung“ auf der Agenda der Kostenträger.

REDUZIERUNG DES ANGEBOTS

Um das Angebot des ÖPNV zu reduzieren, bestehen unterschiedliche Möglichkeiten. Zum einen betrifft dies die Verkürzung der Betriebszeit sowie Ausdünnung der Fahrpläne. Zum anderen bestehen Möglichkeiten zur Angebotsreduzierung in der Einschränkung der räumlichen Erschließung. Durch konsequente Straffung der Linien könnten sich schnellere und günstigere Umläufe ergeben - verbunden allerdings mit

dem Rückzug aus der besiedelten Fläche.

Das Potenzial zur Kostensenkung durch Angebotsreduzierung ist freilich begrenzt. So würden durch das Streichen der Linienverkehrs-Angebote unweigerlich auch anteilig Leistungen zur Schülerbeförderung berührt. Da die Schülerbeförderung zu den kommunalen Pflichtaufgaben zählt, müsste die Beförderungsleistung anderweitig erbracht oder finanziert werden (Schüler-spezialverkehre). Solche Leistungs-Separationen bedingen aber mit hoher Wahrscheinlichkeit Mehrkosten.

Weitere indirekte Mehrkosten können aus der Streichung nachfrageschwacher Busbetriebs-Leistungen resultieren, soweit sie in bestehende Umläufe eingebunden sind. Busse, die in einer Richtung vollbesetzt sind, fahren unter Umständen in Gegenrichtung leer, weil sie dort wieder für den Einsatz in Lastrichtung benötigt werden. Wenn die Umlaufkombination mit anderen Linien nicht möglich ist, würden aus einer solchen Angebotsreduzierung zwar die Besetzkilometerkosten sinken, proportional aber die Leerkilometerkosten steigen.

Auch der Wunsch, mit Fahrzeugen unterschiedlicher Größe auf die variierenden Belastungen einzugehen, würde eine weitere Steigerung der Betriebskosten verursachen. Dann müssten die Verkehrsunternehmen größere Fahrzeugparks vorhalten, und es würden zusätzliche Ein- und Ausrückfahrten zu oder von den Betriebshöfen notwendig.

Jede Angebotsreduzierung ist mit At-

traktivitäts-Verlusten und geringeren Fahrgastzahlen verbunden. Aufgrund der damit einhergehenden Verringerung der Fahrgeld-Einnahmen würden die Defizite entsprechend steigen. Dieser Teufelskreis wird sich insbesondere in den Klein- und Mittelstädten ländlicher Regionen wie eine Schlinge immer enger ziehen, bis der ÖPNV entweder vollständig eingestellt oder auf die Belange der Schülerbeförderung reduziert ist. Durch Streichung des Angebots würden die Kosten also nur bedingt gesenkt. Unter Umständen können damit sogar mittelbare Kostensteigerungen einhergehen.

MÖGLICHKEITEN DER OPTIMIERUNG

Es stellt sich also die Frage, wie diesem Abrutschen in den Teufelskreis aus Kostenreduzierung und Angebotsstreichung entgegengewirkt werden kann. In der derzeitigen Finanzsituation muss mit den Optimierungschancen auf die Aufrechterhaltung des Status quo unter gleichzeitiger Reduzierung der negativen Nebenwirkungen hingearbeitet werden. Eine Ausweitung des bestehenden ÖPNV ausschließlich mit konventionellen Linienverkehrs-Angeboten (Busse und Bahnen) kann derzeit als nahezu aussichtslos angesehen werden.

Unter Berücksichtigung alternativer ÖPNV-Betriebsformen würden sich stattdessen auch in Klein- und Mittelstädten Möglichkeiten ergeben, qualifizierte und attrak-

tive ÖPNV-Angebote zu realisieren. Grundsätzlich aber sind zunächst die Optimierungsmöglichkeiten konventioneller Linienverkehre auszuschöpfen. So können Regionalverkehre - jenseits der „reinen Lehre“ - durchaus auch zur bedingten räumlichen Erschließung von Klein- und Mittelstädten eingesetzt werden. Zudem wären die wirtschaftlichen Vorteile Verkehrsträger übergreifender Umlauf-Verknüpfungen zu nutzen. Das gibt es längst, scheint aber noch lange nicht ausgeschöpft zu sein.

ALTERNATIVE BETRIEBSFORMEN

Aus der Vielzahl alternativer ÖPNV-Betriebsformen haben sich mittlerweile drei weitgehend etabliert: Bürgerbus, Anrufsammeltaxi (AST) und TaxiBus. In der Praxis leiten sich daraus weitere Sonderformen der differenzierten Bedienung ab, die sich vielfach jedoch nur marginal von einander unterscheiden. An dieser Stelle sind lediglich kurze Systemskizzen möglich.

BürgerBus

Für die Erschließung von Klein- und Mittelstädten sowie ländlichen Bereichen sind derzeit BürgerBus-Systeme in aller Munde. Hierbei handelt es sich um Linienverkehre, die zumeist mit Kleinbussen von Haltestelle zu Haltestelle auf festgelegten Fahrwegen und nach festgelegten Fahrplänen verkehren. Die Durchführung obliegt einzig zu diesem Zweck gegründeten BürgerBus-Vereinen. Konzessionsinhaber und Betriebsführer sind die ortsansässigen Verkehrsunternehmen.

Aufgrund kostenloser Fahrdienstleistungen der ehrenamtlichen Vereinsmitglieder sowie der Investitions- und Unterhaltungs-

förderung der Fahrzeuge ist überwiegend von einer günstigen Alternative zu herkömmlichen ÖPNV-Betriebsformen auszugehen. BürgerBusse sind zumeist allerdings nicht in die bestehenden Linienverkehrs-Tarifgefüge eingebunden (Inseltarife), so dass ein Umsteigen auf andere ÖPNV-Fahrtenangebote mit Zusatzkosten für die Fahrgäste verbunden sind.

AnrufsammelTaxi

Seit den 1980er-Jahren verfügt die Verkehrsplanung über den - inzwischen vielfach erprobten - AnrufsammelTaxi-Verkehr. AnrufsammelTaxis verkehren von festgelegten Abfahrtsstellen nach festem Fahrplan zu individuellen Fahrtzielen innerhalb des Bedienungsgebietes - quasi bis vor die Haustür. Zur Nutzung muss der Fahrgast seinen Fahrtwunsch in der jeweiligen Zentrale anmelden. Die Durchführung obliegt zumeist dem ortsansässigen Taxi- oder Mietwagengewerbe, beauftragt durch das jeweilige konzessionsinhabende und betriebsführende Verkehrsunternehmen.

Aufgrund der nachfragebedingten Anforderung entstehen für den Kostenträger nur dann Kosten, wenn eine Fahrt nachgefragt wird, und dann auch nur für die kürzeste Wegstrecke. Systemabhängig richten die Fahrgäste Preise, die höher als die normalen Busfahrpreise, jedoch deutlich geringer als vergleichbare Taxi-Fahrten sind. Fahrgäste, die weiterführende Verkehrsmittel nutzen, müssen auch hier einen Zusatzfahrpreis entrichten. Unter Kostengesichtspunkten werden vereinzelt bereits Buslinien durch AST-Verkehre ersetzt. Für die Fahrgäste bedeutet dies einen finanziellen Mehraufwand, der bei regelmäßiger Nutzung beträchtlich sein kann.

TaxiBus

Zur Verminderung von Zusatzkosten für den Fahrgast wird seit Mitte der 1990er-Jahre die Betriebsform TaxiBus zur Optimierung von Busbetriebs-Leistungen eingesetzt. Dieser so genannte Bus auf Anruf verkehrt von Haltestelle zu Haltestelle und fährt nach festen Fahrplänen. Die Durchführung der Fahrten liegt in den Händen des Taxi-/Mietwagengewerbes. Konzession und Betriebsführung sind bei den Verkehrsunternehmen angesiedelt.

Genau wie im AST-Verkehr entstehen für den Kostenträger nur dann - und nur für die



Wenig Fahrgäste, schwankende Auslastung: ÖPNV in der Fläche ist ein schwieriges Geschäft

Teilstrecke - Kosten, wenn mindestens ein Fahrgast eine Fahrt nachgefragt hat. Die Fahrgäste fahren zum ortsüblichen Linienverkehrstarif. Mit dieser Betriebsform werden die Vorteile der nachfragebedingten Kosten für die Kostenträger und die Tarifsicherheit für die Fahrgäste vereint.

PRAXISBEISPIELE ÜBERZEUGEN

Das Zusammenwirken des konventionellen Linienverkehrs mit alternativen ÖPNV-Betriebsformen hat sich in der Praxis als sinnvoll für Kostenträger und Fahrgäste erwiesen. Zu unterscheiden sind hier Konzepte zur Ergänzung von Konzepten zum Ersatz konventioneller Linienverkehre.

Beispielhaft für die Ergänzung des vorhandenen Linienverkehrs mit Bussen und Bahnen ist die **Gemeinde Ascheberg** im Münsterland (106 qkm, gut 15.000 Einwohner). Im südlichen Kreisgebiet Coesfeld, in dem auch die Gemeinde Ascheberg liegt, wurden im Zuge der Optimierung des Regionalverkehrs die Buslinien größtenteils auf TaxiBusse umgestellt.

Nach Abschluss dieser Arbeiten sollte der Ortsverkehr umfassend optimiert werden. Hierzu wurden zwei weitere TaxiBus-Linien im Gemeindegebiet eingerichtet. Zusätzlich sorgt ein Flächen erschließender AST-Verkehr wochentags, in den Abend- und Nachtstunden sowie an Wochenenden ganztägig für die qualifizierte Mobilitätsicherung der Bürgerinnen und Bürger Aschebergs.

Als Beispiel für den Ersatz konventionellen Linienverkehrs durch alternative Betriebsformen dient die **Stadt Harsewinkel** (101 qkm, rund 23.700 Einwohner). Gelegen im Kreis Gütersloh wurde die Stadt vor der Optimierung durch den Regionalverkehr wie auch durch eine - mehr oder weniger attraktive - CityBus-Linie erschlossen.

Die räumliche Erschließung der CityBus-Linie war außerordentlich gut. Bei ge-



Alternative für schwach ausgelastete Linien: das Anrufsammel-Taxi etwa in der Stadt Vlotho

Reduzierungen der Kosten allein durch Streichung der Angebote kann aufgrund der negativen Nebenwirkungen nicht die Lösung sein. Unter Berücksichtigung der vorhandenen Strukturen und unter Einbindung alternativer Betriebsformen lassen sich ÖPNV-Angebote auch in den Klein- und Mittelstädten angebotsstrukturell und wirtschaftlich optimieren, ohne an Attraktivität zu verlieren.

nauer Betrachtung aber brachte es die Linieneinführung in Form einer „liegenden Acht“ mit sich, dass die Entfernung zwischen Zentrum und den am weitesten außerhalb gelegenen Haltestelle maximal zwei Kilometer betrug. Das sind Distanzen, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad schneller zu bewältigen wären. Entsprechend gering waren die Fahrgastzahlen.

Die Stadt stand vor der Entscheidung, die CityBus-Linie gänzlich einzustellen oder durch kostengünstigere Alternativen zu ersetzen. Das Konzept sah den Ersatz der CityBus-Linie durch drei TaxiBus-Linien vor. Die Einsparungen waren so groß, dass in den Abend- und Nachtstunden sowie am Wochenende ganztägig ein ergänzender Flächen erschließender AST-Verkehr eingerichtet werden konnte.

Durch die deutliche Ausweitung der Betriebszeiten Montag bis Freitag von ca. 6 Uhr bis ca. 20 Uhr auf eine Bedienung von ca. 6 Uhr bis 24 Uhr an allen Wochentagen im Stundentakt, werden prognostiziert im Stadtverkehr mit TaxiBussen und AST jährlich rund 6.500 Fahrgäste mehr befördert als zuvor mit der CityBus-Linie. Für die Stadt würde sich somit durch die Optimierung neben einem Kostenvorteil von rund 20.000 Euro pro Jahr ein deutlich attraktiveres Angebot ergeben.

Ein weiteres Beispiel für kostengünstige Optimierung des ÖPNV in Klein- und Mittelstädten ist die **Stadt Rheine**. Bereits im Vorfeld zur Einrichtung eines StadtBus-Verkehrs wurden TaxiBusse zur ergänzenden Erschließung gering besiedelter Stadtteile in den Hauptverkehrs- und Nebenverkehrszeiten vorgesehen. Ein Flächen erschließender AST-Verkehr übernimmt zur zeitlichen Ergänzung in den Schwachverkehrszeiten die Bedienung des Stadtgebietes. ●

Bei dem vorliegenden Text handelt es sich um die gekürzte Fassung eines Vortrags bei der Tagung „ÖPNV in Klein- und Mittelstädten - Gestaltungsmöglichkeiten trotz leerer Kassen“ am 8. Mai 2003 in Köln

Landesweite Zusammenarbeit im Schienenpersonen-Nahverkehr

Mit Hilfe einer von ihnen gegründeten Agentur Nahverkehr NRW wollen die neun Verkehrsverbünde ihr Angebot besser aufeinander abstimmen

Die Agentur Nahverkehr NRW wurde am 16. Mai 2002 von acht der neun Zweckverbände des Landes Nordrhein-Westfalen als Verein mit Sitz in Unna gegründet. Mittlerweile gehören ihr alle Zweckverbände in NRW an. Diese sind in ihrem Kooperationsraum verantwortlich für die Bestellung und Koordinierung des Schienenpersonen-Nahverkehrsangebotes (SPNV), das die SPNV-Unternehmen im Auftrag des jeweiligen Zweckverbandes erbringen.

Um die Verbund übergreifenden planerischen und organisatorischen Aufgaben, die durch einen wachsenden Anbietermarkt im SPNV und durch die Koordinierungsaufgaben auf Landesebene komplexer werden,

auch künftig im Sinne der Kunden erfüllen zu können, entschlossen sich die Zweckverbände zur Gründung der Agentur Nahverkehr NRW. Diese versteht sich nicht als eigenständiger, zusätzlicher Aufgabenträger, sondern als Dienstleister angesichts zunehmender Arbeit an gemeinsamen und Zweckverband übergreifenden Themen und Zielen im Zusammenhang mit dem SPNV in NRW und den Fragen um die Novellierung des ÖPNV-Gesetzes NW sowie der daraus resultierenden fortschreitenden Annäherung der Aufgabenträger SPNV in NRW.

GRENZEN AUFHEBEN

Ziel der Agentur ist, die Zusammenarbeit der Aufgabenträger der Region untereinander und mit dem Land NRW hinsichtlich der Sicherung und Weiterentwicklung des SPNV zu optimieren. Hierfür übernimmt die Agentur Nahverkehr NRW bei

Foto: VRS



VRS-Geschäftsführer
Walter Reinarz

Interview mit Walter Reinarz,
Geschäftsführer der Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH

? Städte- und Gemeinderat: Weshalb wurde die Agentur Nahverkehr NRW gegründet?

Reinartz: Die neun Zweckverbände NRWs stellen den Schienenpersonennahverkehr in NRW sicher. Die Verantwortung für den sonstigen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) tragen die mehr als 50 nordrhein-westfälischen Kreise und kreisfreien Städte. Die kontinuierlich steigenden Fahrgastzahlen der Verkehrsverbünde belegen, dass sich dieses Zusammenspiel bewährt hat. Um die Zusammenarbeit sowie die Integration von SPNV- und ÖPNV-Angeboten noch erfolgreicher zu gestalten, gründeten die Zweckverbände die Agentur Nahverkehr NRW.

? Das ÖPNV-Gesetz sieht eine Management-Gesellschaft mit Beteiligung des Landes vor. Wie könnte Ihrer Meinung nach der Übergang gestaltet werden?

Reinartz: Zunächst erfolgte die Zusammenarbeit der Zweckverbände in NRW in loser Form. Um die Synergien besser nutzen zu können, wurde die Agentur Nahverkehr NRW ins Leben gerufen. Nun gilt es, deren erfolgreiche Arbeit im Rahmen des ÖPNV-Gesetzes gesetzeskonform fortzuführen - und das innerhalb einer Management-Institution unter Beteiligung des Landes, so wie es das ÖPNV-Gesetz vorsieht.

der Abstimmung landesweiter Fragen zum SPNV eine koordinierende und beratende Funktion - und dies ganz im Sinne der Kunden. So sollen durch die Agentur Nahverkehr NRW die künftigen „Spielregeln“ erarbeitet und abgestimmt werden, wie der SPNV in NRW auf der Grundlage der Nahverkehrspläne weiterentwickelt und das Schienen-Grundangebot mit seiner Infrastruktur fortgeschrieben werden kann.

QUALITÄTSSICHERUNG NRW-WEIT

Die Koordinierungs- und Beratungsfunktion der Agentur umfasst landesweite Themenbereiche wie die Fahrplan-Koordination, die NRW-weite Qualitätssicherung des SPNV-Angebotes, die Festlegung von Standards bei Fahrzeugen und Bahnhöfen, Beratung in Vergabe- und Wettbewerbs-Verfahren oder in Tarif- und Vertriebsfragen. In diesem Rahmen wird sich die Agentur auch mit der Entwicklung eines landeseinheitlichen NRW-Tariffs befassen, der 2005 eingeführt werden soll.

Dieser greift zwei Grundanliegen der Verkehrspolitik in NRW auf. Er ermöglicht Verbundraum übergreifende und landesweite Fahrten und schafft zudem eine ver-

Rendezvous und fester Takt



Fotos: Südstadt AG

Die Stadt Hürth verfügt derzeit über vier Stadtbus-Linien mit 15-Minuten-Takt sowie zwei Linien für Schüler

Kommunen, die ihren ÖPNV durch ein Stadtbus-System in Schwung gebracht haben, wollen diese Verbesserung nicht missen - trotz nach wie vor notwendiger Zuschüsse

Noch immer wird ÖPNV in Deutschland als Daseinsvorsorge missverstanden. Dem entsprechend wird er meist nur verwaltet, und die derzeit bestehende Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen wird als das am Markt ausschöpfbare Potenzial betrachtet. Tatsächlich handelt es sich jedoch um eine Mobilitäts-Dienstleistung, für die sich die Kunden - nicht „Fahrgäste“ oder gar „Beförderungsfälle“ - nur dann entscheiden, wenn sie

- den Nutzen dieser Dienstleistung für sich erkennen
- dieser Dienstleistung eine entsprechend hohe Wertigkeit zuordnen.

Belegbar ist dies durch zahlreiche Befragungen, die von der Südstadt AG im Rahmen des Stadtbus-Monitorings durchgeführt wurden. Bei diesen wurden nicht etwa nur die Nutzer des ÖPNV, sondern die Bürger und Bürgerinnen einer Stadt befragt. Daher handelt es sich bei ÖPNV-Dienstleistungen um unternehmerische Aktivitäten - was im Personenbeför-

derungsgesetz explizit so unterstellt ist - und nicht etwa um die Verwaltung von Mindeststandards.

Wird ÖPNV in Zukunft weiter als Daseinsvorsorge behandelt, wird es deshalb zur gleichen Problematik wie im Steinkohlebergbau kommen. Die Nachfrage nach diesen Dienstleistungen durch freiwillige Nutzer wird kontinuierlich zurückgehen und nur noch die „Zwangsnutzer“, in erster Linie Berufstätige aufgrund von Parkplatzproblemen und Schüler, werden in den Hauptverkehrszeiten entsprechend hohe Kapazitäten nachfragen, die in den Nebenverkehrszeiten weitgehend nutzlos „herumstehen“.

Da die gesamte Infrastruktur einschließlich Personal für die Hauptverkehrszeiten vorgehalten werden muss, in den Nebenverkehrszeiten jedoch kein Geld mehr zu verdienen ist, wird strukturell diese Leistung, insbesondere für den Schülerverkehr, immer teurer. Entfallen dann noch die gängigen Finanzierungsinstrumente, insbesondere die § 45a-Abgeltungen, über deren Senkung oder gar Abschaffung immer wieder diskutiert wird, werden die daraus resultierenden Lasten für die Gebietskörperschaften nicht mehr tragbar sein.

DER AUTOR

Harald Werner ist Verkehringenieur und Vorstandsvorsitzender der Planungsbüro Südstadt AG in Köln



Damit Fahrpläne funktionieren, müssen Verkehrsgesellschaften und Zweckverbände eng zusammenarbeiten

bindliche landesweite Regelungsbasis für die Beförderungs- und Tarifbestimmungen aller Verkehrsunternehmen.

Für die Kunden bietet die Agentur Nahverkehr NRW des Weiteren den Vorteil, dass künftig Verkehrsströme über die Verbundgrenzen hinweg gesichert, die Verbundfahrpläne untereinander abgestimmt und einheitliche, NRW-weite Qualitätskriterien für den SPNV geschaffen werden. ●



Die Stadt Euskirchen betreibt ein Stadtbussystem mit fünf Linien im 20-Minuten-Takt, drei Linien im Ein-Stunden-Takt und weiteren Linien mit Schüler- und Spezialverkehr

SYNONYM FÜR QUALITÄTSPRUNG

Eigentlich steht der Begriff „Stadtbussystem“ nur als Synonym für einen Qualitätssprung im ÖPNV, der auch in einzelnen Schritten erreicht werden kann. Grundgedanken dieses Qualitätssprungs sind:

- hohe Qualität bei Fahrzeugen und Haltestellen
- Werbung und Marketing
- Merkbarkeit der Fahrpläne (Takt)
- Begreifbarkeit des Liniennetzes

Insbesondere die letzten beiden Punkte sind nicht nur unabdingbare Voraussetzungen für den Erfolg von Werbe- und Marketingmaßnahmen, sondern erfordern auch ein grundsätzliches Umdenken bei der Planung. Nicht mehr betriebliche Aspekte bestimmen die Ausgestaltung eines Liniennetzes oder Fahrplankontaktes, sondern die Vermittelbarkeit, das „Transportieren in die Köpfe der Bürger“ als potenziellen Nutzern. Die Betriebsplanung hat dann die Aufgabe, dieses Liniennetz möglichst effizient abzufahren.

Naturgemäß lassen sich die Erfolge einer hohen Dienstleistungsqualität am ehesten bei den Stadtbussystemen nachweisen. Jedoch gibt es auch zahlreiche Beispiele für Einzelmaßnahmen wie Schnellbusse, Nachtbusse und ähnliches, bei denen diese Grundsätze berücksichtigt wurden. Aus der Realisierung von drei großen Stadtbussystemen und der Betreuung von sechs weiteren lassen sich zusammenfassend bestimmte Ergebnisse festhalten.

In den Mittelstädten (30 bis 80.000 Einwohner) lag vor der Einführung eines Stadtbussystems der Anteil des ÖPNV am gesamten Verkehrsmarkt (modal split) bei den für Städte dieser Größenordnung üblichen zwei bis vier Prozent. Je nach Alter der Sys-

teme und der Intensität, mit der das Stadtbussystem weiterentwickelt wurde, liegen diese Werte inzwischen bei sieben bis zwölf Prozent. Absolut stiegen die Kundenzahlen jeweils um drei bis sechs Millionen pro Jahr und System - sprich: von etwa 200.000 bis 400.000 je Jahr auf drei bis 6,5 Millionen je Jahr (ausschließlich in den jeweiligen Stadtbussystemen ohne Regionalverkehr).

Dabei soll nicht verschwiegen werden, dass ein Teil dieser Kundengewinne aus der Überführung von freigestellten Schülerverkehren resultiert. Jedoch ist der Anteil der Schüler am Kundenbestand der Stadtbussysteme relativ gering (11 bis 40 Prozent) im Vergleich zum vorherigen Zustand (70 bis 90 Prozent). Bemerkenswert ist, dass die Steigerung der Nutzerzahlen vorwiegend in den Nebenverkehrszeiten erfolgte. Teilweise lagen die absoluten Verkehrsspitzen in der Einkaufszeit.

ANFANGS-INVESTITIONEN SENKEN ZUSCHUSSBEDARF

Tatsache ist, dass die Qualitätsverbesserung im ÖPNV in Form eines Stadtbussystems in der Anfangsphase zunächst hohe Investitionen oder Zuschüsse benötigt. Tatsache ist aber auch, dass nach der Etablierung des Stadtbussystems, - also nach fünf bis sieben Jahren, - der Zuschussbedarf deutlich geringer liegt als beim „herkömmlichen“ ÖPNV.

Dies mag am Beispiel des ältesten von der Südstadt AG realisierten Stadtbussystems deutlich werden. Betrug 1994 der Zuschussbedarf für ein sehr schlechtes Angebot bereits etwas über 1,4 Mio. DM, lag er 1999 (vor dem Querverbund) nur noch bei rund 1,2 Mio. DM - bei einem etwa viermal höheren Angebot.

Zudem sind die meisten Stadtbussysteme in steuerliche Querverbünde integriert, ohne die die Anschubfinanzierung nicht hätte erfolgen können. Nicht zu vernachlässigen sind auch die Landeszuschüsse. Möglich wurde der Querverbund in der Regel durch die Gründung von Stadtverkehrsgesellschaften als reine Managementgesellschaften ohne eigene Busflotte und Fahrpersonal, die zudem oft weitere Aufgaben übernommen haben (Parkraumbewirtschaftung, Parkhausbetrieb, Radstation, Mobilitätszentrale etc.).

Da der ÖPNV zuvor nicht im Querverbund unterzubringen war, sind die tatsächlichen Belastungen für die kommunalen Haushalte gesunken. Darüber hinaus wur-

den zahlreiche „sonstige“ Belastungen der kommunalen Haushalte - Haltestellenbau, Zinsaufwand, Schülertransportkosten und ähnliches - auf die jeweiligen Stadtbussystemen verlagert.

Interessant ist in diesem Zusammenhang auch das Ergebnis einer von der Südstadt AG durchgeführten Machbarkeitsstudie für ein Stadtbussystem, die von einem anderen Planungsunternehmen überprüft wurde, das mit der Linienerechnung im gesamten Kreisgebiet beauftragt war. In dieser 60.000-Einwohner-Stadt besteht bereits ein vergleichsweise gutes ÖPNV-Angebot, das jedoch hauptsächlich am Schülerverkehr ausgerichtet ist. Die Umwandlung in ein Stadtbussystem würde zunächst höhere Aufwendungen erfordern, wäre aber bei deutlich höherem Angebot über einen Betrachtungszeitraum von acht Jahren insgesamt kostenneutral. Ab dem neunten Jahr ergäben sich Einsparungen von rund 1 Mio. Euro pro Jahr.

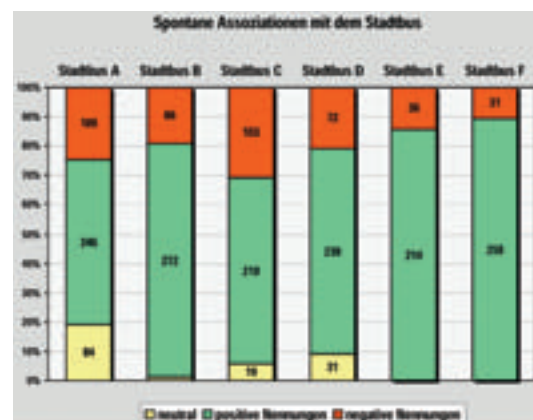
Hierbei wurde optimistisch unterstellt, dass sich der Zuschussbedarf für den jetzigen ÖPNV nicht weiter erhöhen würde. Geht man realistischer Weise von einer Erhöhung dieses Zuschussbedarfs aus, ergäben sich Einsparungen bereits ab dem fünften Jahr. Im Jahre neun betrüge dann die Ersparnis 2 Mio. Euro/Jahr.

BÜRGER BEFRAGT

In sechs Stadtbussystemen erfolgte ein so genanntes kontinuierliches Stadtbussystem-Monitoring. Im halbjährlichen Abstand wurden telefonisch die Bürger und Bürgerinnen - nicht nur die Nutzer des Stadtbusses, - zu ihrem Verhalten und zu ihren Einschätzungen befragt. Die Ergebnisse bestätigen ebenfalls die Erfolge der Stadtbussysteme.

In den Stadtbussystemen gibt es keine klassische Aufteilung in ÖPNV-Nutzer und Pkw-Nutzer mehr. Jeder benutzt stets das Verkehrsmittel, dass ihm für den

In sechs Städten beurteilte die Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger das jeweilige Stadtbussystem als gut



Fahrtzweck am geeignetsten erscheint. In allen Städten nutzten 70 bis 80 Prozent der Autofahrer auch das Stadtbussystem. Alle Stadtbussysteme wurden von den Bürgern im Schulnotensystem mit 2,1 bis 2,5 bewertet, also etwa zwei Noten besser als der „herkömmliche“ ÖPNV. Grundlage hierfür waren stets die hohen Qualitätsstandards.

Interessant war hierbei stets das Preis-Leistungs-Verhältnis. Auch hier gab es deutlich bessere Noten. Traten jedoch in einem Stadtbussystem Störungen auf - etwa Verspätungen durch Baustellen -, verschlechterte sich dieser sensible Wert sofort. Da in die Bildung eines Preis-Leistungs-Verhältnisses durch den Kunden praktisch nur die Leistung einfließt - der Preis steht fest, - wirken sich Verschlechterungen der Leistungen sofort in einer schlechteren Note für dieses Kriterium aus. Dies zeigt, wie sensibel insbesondere die freiwilligen Nutzer sind - also diejenigen, die auf andere Verkehrsmittel ausweichen können.

Ein Wert aus Befragungen in den Bussen sei noch erwähnt. In Stadtbussystemen mit einem 15-Minuten-Takt gaben im Einkaufsverkehr stets mehr als 40 Prozent der über 18-jährigen Nutzer an, dass sie diese konkrete Fahrt auch mit dem eigenen Pkw hätten durchführen können.

ZWEI GRUNDPROBLEME

Im Wesentlichen lassen sich zwei grundsätzliche Probleme bei Stadtbussystemen aufzeigen:

- der Ablauf von politischen Entscheidungsprozessen
- die Kostenschere

Ein Stadtbussystem muss grundsätzlich von unternehmerischem Denken geprägt sein. Es wird nur so viel hochwertige Leistung angeboten, wie zunächst als Nachfrage-Potenzial erwartet werden kann. „Abrundungen“ des Leistungsangebotes (Spätverkehre, Nachtverkehre, Wochenendverkehre etc.) erfolgen erst in einer späteren Phase, wenn durch das inzwischen erreichte hohe Kundenpotenzial im Tagesverkehr auch für derartige Angebote eine echte Nachfrage besteht. Einige Systeme sind „zu groß“ gestartet oder zu schnell gewachsen, so dass die Einnahmen den Kostensteigerungen nicht mehr folgen konnten. Naturgemäß war es schwierig, derartige Angebote wieder zurückzunehmen.

Ein anderes Problem liegt in den grundsätzlich unterschiedlichen Sichtweisen eines Verkehrsunternehmers und eines politisch Verantwortlichen. Während der Unternehmer natürlich nur da fährt, wo Geld zu verdienen ist, strebt der politisch Verantwortliche möglichst „gleiche Lebensbedingungen“ für seine Bürger an. Ein Stadtbussystem ist aber nur dann wirtschaftlich vertretbar, wenn die „Rennstrecken“ im 15-Minuten-Takt, dünn besiedelte Bereiche aber nur im Stunden-Takt bedient werden. Auf einer Linie, ausschließlich zur Anbindung einer Ortschaft mit 700 Einwohnern eingerichtet, täglich im 15-Minuten-Takt 1.600 Sitzplätze anzubieten, belastet naturgemäß das wirtschaftliche Ergebnis eines Stadtbussystems.

POSITION

Investitionen in ein Stadtbussystem oder in eine stufenweise Attraktivierung des ÖPNV führen - über einen Zeitraum von fünf bis acht Jahren betrachtet - zu einer wesentlich geringeren finanziellen Belastung der Gebietskörperschaften als die Strategie, durch Leistungs-Reduzierungen kurzfristige Einsparungen zu erzielen.

Weiterhin leiden die Stadtbussysteme unter einem Problem des gesamten ÖPNV. Da die Steigerungsraten der Tarife regelmäßig niedriger ausfallen als die inflationsbedingte Steigerung der Betriebskosten, führt dies auch bei einem Kostendeckungsgrad von 80 oder 90 Prozent stets zu einer Erhöhung der Fehlbeträge. In den ersten fünf Jahren wird dieser Effekt regelmäßig (über-) kompensiert durch steigende Nutzerzahlen. Irgendwann - nach sieben oder neun Jahren - ist jedoch das Kundenpotenzial weitgehend ausgeschöpft.

Die strukturell vorgegebene Erhöhung der absoluten Zuschussbeträge kann nicht mehr durch überproportional wachsende Einnahmen ausgeglichen werden. Dieses Problem wird in den kommenden Jahren allerdings den „herkömmlichen“ ÖPNV durch rückläufige Kundenzahlen noch wesentlich stärker treffen als die Stadtbussysteme.

ABSCHAFFUNG KEIN THEMA

In keiner der untersuchten Städte wäre vorstellbar, das Stadtbussystem wieder abzuschaffen. So antworteten bei einer Umfrage 72 Prozent auf die Frage nach dem wichtigsten kommunalpolitischen Ereignis der letzten fünf Jahre: die Einführung des Stadtbusses. Aber auch aus

pragmatischen Überlegungen heraus würde wohl keine Stadt auf das Stadtbussystem verzichten wollen. In der Regel wird ein derartiges System in der Verantwortung einer Stadtverkehrsgesellschaft betrieben, die diesen Verkehr managt, jedoch die Fahrleistungen von Busunternehmen erbringen lässt. Damit sind diese Städte und Gemeinden bereits jetzt in der Situation, in die alle übrigen Städte und Gemeinden entweder selbst oder in der Organisationsform des Kreises gelangen werden: Aufgabenträger und Besteller von ÖPNV-Leistungen zu sein.

Während in den Stadtbussystemen das neue Verhältnis zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer im ÖPNV - und teilweise auch schon das Ausschreiben von ÖPNV-Leistungen - „geübt“ werden konnte, werden sich die „fremdbedienten“ Kommunen schon bald diesem Problem gegenübersehen. Zudem besitzen die Kommunen mit eigener Stadtverkehrsgesellschaft Praxiserfahrung im kundenorientierten Handeln und im ÖPNV schlechthin. Hingegen droht von den „Unvorbereiteten“ ein Behörden- und Versorgungs-ÖPNV.

Letztlich ist es ein Trugschluss zu glauben, durch Ausschreibung würde der Zuschussbedarf im ÖPNV dramatisch gesenkt. Dies ist eine stark verkürzte Betrachtungsweise. Alle Erfahrungen auf europäischer Ebene belegen, dass in der Regel nur bei der ersten Ausschreibung deutliche Einsparungen für die Leistungserstellung erzielbar sind. Diese können jedoch sehr schnell dadurch verloren gehen, dass bei der Ausschreibung hinsichtlich Angebotsqualität und Komfort zu geringe Maßstäbe angelegt werden, um noch günstiger einkaufen zu können. Ergebnis einer solchen Strategie wäre, dass die „freiwilligen“ Kunden vollends ausbleiben und nur ein rudimentärer ÖPNV für den Schüler- und Berufsverkehr übrigbleiben wird, der dann - siehe Steinkohlebergbau - horrend hohen Zuschussbedarf erzeugt.

Sparen am ÖPNV - oder gar Leistungskürzung auf breiter Front - wird das gleiche Ergebnis zeitigen wie das Sparen bei anderen Infrastruktur-Ausgaben: kurzfristige Einsparungen bei mittel- bis langfristig höheren Ausgaben. Deshalb sind Stadtbussysteme oder vergleichbare Qualitätssteigerungen der einzig gangbare Weg, mittel- und langfristig einen bezahlbaren ÖPNV vorhalten zu können. ●

Info: www.suedstadt-ag.de

Im 9-Sitzer durch die Stadt

Der Bürgerbus in NRW ist eine bewährte, aber immer noch nicht flächendeckend verbreitete Ergänzung herkömmlicher ÖPNV-Angebote

In vielen Kommunen des ländlichen Raums - so auch in der Gemeinde Alpen - werden Bürgerbusse eingesetzt



Fotos: Pro Bürgerbus NRW e.V.

Mit nunmehr 50 Projekten ist der Bürgerbus in Nordrhein-Westfalen längst den Kinderschuhen entwachsen. Seit 1985 im Münsterländischen Heek der erste Bürgerbus auf die Reise ging, hat sich die Idee in zahlreichen Städten und Gemeinden durchgesetzt. In sehr viel mehr Kommunen stößt das Thema „Bürgerbus“ jedoch immer noch auf Unkenntnis. Dabei stellt der Bürgerbus

DER AUTOR

Wolfgang Schouten ist Beisitzer im Vorstand des Vereins Pro Bürgerbus NRW e.V.

terländischen Heek der erste Bürgerbus auf die Reise ging, hat sich die Idee in zahlreichen Städten und Gemeinden durch-

eine ausgesprochen kostengünstige Lösung für viele Problemfälle vor allem im ländlichen Raum dar. Allerdings auch eine Lösung, die ein ungewöhnliches Maß an Engagement und Kooperation erfordert.

ÖPNV im ländlichen Raum, aber auch in den Randgebieten der Ballungsräume krankt noch immer an der Diskrepanz zwischen geringer Nachfrage und den Anforderungen einer wirtschaftlichen Betriebsführung. Die Folge ist Ausdünnung des Angebotes - mit der Konsequenz, dass sich die

potenziellen Fahrgäste noch mehr zurückziehen. Die in vielen Gemeinden alternativ eingesetzten Rufsysteme werden jedoch oft nicht entsprechend angenommen, weil Fahrten im Voraus geplant und telefonisch angemeldet werden müssen. Außerdem muss der Kostenträger für jede zusätzliche Fahrt kräftig in die Tasche greifen und hat daher ein geringes Interesse, die Fahrgastzahlen all zu sehr wachsen zu lassen.

Als alternative Bedienungsform wird der Bürgerbus - auch im Regionalisierungsgesetz - im gleichen Atemzug mit dem Anruf-Sammel-Taxi oder dem Rufbus genannt. Der Bürgerbus basiert jedoch auf ganz anderen Voraussetzungen, und er stellt für seinen speziellen Einsatzzweck ein besonders attraktives Mobilitäts-Angebot dar.

DAS COOLSTE FAHRZEUG IN TÖNISVORST

Die Atmosphäre ähnelt der eines Saloons in einem alten Western. „Alles einsteigen, die Kutsche fährt jetzt ab!“ Ähnlich macht es auch „Mister Bürgerbus“, Rainer Jansen, einer von 37 Fahrern des Tönisvorster Bürgerbusses. Bevor er freitags um 23:50 Uhr zu seiner letzten Fahrt nach St. Tönis und zurück startet, trinkt er meist in der Venloer Siedlungsschänke noch eine Cola und nutzt die 10-minütige Pause zu einem Plausch mit den Gästen. Pünktlich zur Abfahrtszeit geht ein Ruf durch die Gaststätte: „Der Bürgerbus fährt jetzt ab, alles einsteigen!“

Die ersten Jahre waren für den Tönisvorster Bürgerbus bereits ein voller Erfolg. Statt der kalkulierten 13.000 Fahrgäste konnten pro Jahr rund 25.000 Fahrgäste befördert werden. Nicht nur die erwartete Kundschaft der 50- bis 70-jährigen hatte den Bürgerbus angenommen. Von den Kindern, die mit dem Bus zum Schulfreund fahren bis zum Familienvater, der bei schlechten Wetter nicht mit dem Rad zum Bahnhof fahren will, ist alles vertreten.

Eine Schülerin, die stets mit dem Bus zur Freundin fährt, erklärte in einem Brief an Bürgermeister Albert Schwarz den Bürgerbus zum „coolsten Fahrzeug in Tönisvorst“. Die Fahrt mit dem Bürgerbus ist sehr familiär, betont Geschäftsführer Wolfgang Schouten. Diese offene Atmosphäre habe der Bürgerbusverein genutzt, um von den Fahrgästen Anregungen aufzunehmen und die Fahrstrecke zu optimieren. Dadurch ist es zwischenzeitlich möglich, das gesamte Stadtgebiet von Tönisvorst abzudecken.

„Mister Bürgerbus“ nimmt an diesem Abend nur drei Fahrgäste aus der Siedlungsschänke mit. Genügend Zeit für Jansen,

mit seinen letzten Gästen noch ein Schwätzchen zu halten. In St. Tönis warten einige Jugendliche. „Hallo Bürgerbusfahrer“, begrüßen ihn die Fahrgäste. Als alle den Fahrschein gelöst haben - und nach einer kurzen Pause - tritt Rainer Jansen in dieser Nacht seine letzte Fahrt an, Endstation Vorst.

◀ Jährlich nutzen in der Stadt Tönisvorst etwa 25.000 Personen den Bürgerbus



BÜRGERBUS-PROJEKTE IN NRW NACH JAHR DES BETRIEBSBEGINNS

1985	Heek/Legden
1986	Emmerich - Heimbach
1987	Vreden
1988	Schalksmühle
1989	Kalletal
1994	Kierspe
1995	Espelkamp - Plettenberg
1996	Langenberg - Lindlar - Nachrodt-Wiblingwerde - Neuenrade - Kevelaer-Twisteden
1997	Bad Driburg - Ennepetal - Halver - Hemer - Menden - Odenthal - Wipperfürth
1998	Eslohe - Fröndenberg - Kreuztal - Linnich - Olfen - Sundern - Werdohl
1999	Altena - Hünxe - Kevelaer-Kervenheim - Kevelaer-Wetten - Kevelaer-Winnekenonk - Kürten - Tönisvorst
2000	Alpen - Fliesteden - Spenge
2001	Bad Laasphe - Lügde - Mehr-Niel-Zyfflich - Neviges-Tönisheide - Schwalmthal - Sonsbeck - Wermelskirchen
2002	Balve - Kettwig - Leichlingen - Werther - Westerkappeln
In Vorbereitung	Bergheim-Büsdorf - Erwitte - Nümbrecht - Radevormwald - Rhede - Rheurdt - Schmallenberg - Wickede/Ruhr

nach üblichen Maßstäben nicht wirtschaftlich wäre. Dementsprechend, und weil die Fahrerinnen und Fahrer keinen Busführerschein besitzen, werden nur Fahrzeuge mit maximal acht Fahrgastplätzen eingesetzt.

An der Einrichtung eines Bürgerbusses sind immer mehrere Institutionen beteiligt. Ein Bürgerbusverein stellt die ehrenamtlich tätigen Fahrerinnen und Fahrer und führt den Betrieb des Busses durch. Ein Verkehrsunternehmen sichert die verkehrsrechtliche Seite ab, hält die Konzession und stellt das Fahrzeug. Die Kommune kommt für die Deckung der entstehenden Defizite auf, wobei einige Bürgerbusse schwarze Zahlen einfahren, und koordiniert das Projekt. Das NRW-Verkehrsministerium beteiligt sich mit Fördergeldern.

Ein Bürgerbus kann demnach nicht wie andere Verkehrsleistungen einfach bestellt oder ausgeschrieben werden. Die Einrichtung eines Bürgerbusses setzt Gesprächsbereitschaft, persönliches Engagement und Überzeugung für die Sache voraus. Dafür entsteht in der Gemeinde ein aus der Bevölkerung heraus entwickeltes und getragenes Projekt zur Verbesserung der verkehrlichen und persönlichen Situa-

tion Vieler. Damit stellt sich ein Bürgerbus quasi als ideales Agenda 21-Projekt dar.

NÄHE ZU FAHRGÄSTEN

Durch das ehrenamtliche Engagement wird aber nicht nur eine erhebliche Kostenreduzierung erreicht. Viel wichtiger ist die Nähe zu den Fahrgästen, die persönliche Atmosphäre, der Spaß an der Sache. Der Bürgerbus wird von den Fahrgästen als „ihr“ Bus erfahren. Zwischen Fahrern und Fahrgästen entwickelt sich eine persönliche Beziehung, und es macht mehr Spaß, von der Käthe oder dem Jupp aus der Nachbarschaft zum Bahnhof, zum Wochenmarkt oder zum Friseur gefahren zu werden, als im anonymen Standardlinienbus ein Beförderungsfall von A nach B zu sein. Dabei bietet der Bürgerbus meist ein dichtes Haltestellennetz und kann auch kleine Straßen im Ortsbereich bedienen.

Dass der Bürgerbus vor allem in Nordrhein-Westfalen so erfolgreich ist, hängt sicherlich mit der finanziellen Unterstützung durch die Landesregierung zusammen. Mit einem Festbetrag von 30.000 Euro werden Anschaffung und Umbau des Fahrzeuges gefördert, und alle sieben Jahre ist die Förderung eines Ersatzfahrzeuges

möglich. Darüber hinaus erhält der Bürgerbusverein eine jährliche Organisationspauschale von 5.000 Euro, mit der die Aufwendungen für die Führung des Vereins, aber auch Gebühren für die notwendigen Gesundheits-Untersuchungen bestritten werden können.

Die Betriebskosten decken sich oft aus den Fahrgeld-Einnahmen, der Schwerbehinderten-Erstattung und aus Werbe-Einnahmen. Andernfalls sichert die Gemeinde das Defizit ab, im Verhältnis zu den Kosten des herkömmlichen ÖPNV ein geringer Aufwand.

Warum gibt es nicht in jeder Kommune mindestens einen Bürgerbus? Vielleicht klingt es zu unwahrscheinlich, dass ehrenamtliches Engagement ein Nahverkehrsangebot auf Dauer tragen kann. Bisher ist jedenfalls noch kein Projekt eingestellt worden. Dafür werden die Bürgerbusse bei den Fahrgästen viel zu sehr geliebt. Vielleicht erscheint das Risiko zu groß, vorher nicht kalkulierbare Kosten ausgleichen zu müssen.

Mittlerweile gibt es so viele positive Beispiele, dass kein Kämmerer ein unwägbares Wagnis eingehen muss. Aber sicherlich ist die Lösung „Bürgerbus“ noch nicht bis zu allen Rathäusern durchgedrungen. Dem will der Verband Pro Bürgerbus NRW, der Zusammenschluss der Bürgerbusse in Nordrhein-Westfalen, abhelfen. ●

KONTAKT

Pro Bürgerbus NRW e.V.

Vorsitzender Franz Heckens
Stormstraße 13
47623 Kevelaer
Telefon: 02832-5053055
Fax: 02832-5053056

Geschäftsführerin Marese Demmler

Hölderlinstraße 7
33014 Bad Driburg
Telefon und Fax: 05253-2211
Internet: www.pro-buergerbus-nrw.de
e-Mail: franz-heckens@pro-buergerbus-nrw.de
marese-demmler@pro-buergerbus-nrw.de

NRW-Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung

40190 Düsseldorf
Telefon: 0211-837-4495
Fax: 0211-837-4352

Näher an die Zentren herangerückt



Foto: VRS

Freuen sich über die Strecken-Reaktivierung Gammersbach-Marienheide: Landrat Hans-Leo Kausemann, Bürgermeister Paul Gerhard Schmitz und sein Amtskollege Uwe Töpfer (v. links)

Nach Jahren der Stilllegung wurde die alte Eisenbahnverbindung von Gammersbach nach Marienheide reaktiviert

Nach 17 Jahren heißt es auf der Strecke Gammersbach-Marienheide für die Kunden wieder „Bahn frei“. Ende April 2003 wurde die acht Kilometer lange Strecke - Teil einer alten Verbindung zwischen Gammersbach und Brügge/Hagen - reaktiviert. Dafür haben das Land NRW, der Oberbergische Kreis, der Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) und die Deutsche Bahn AG rund drei Millionen Euro investiert.

Auf diese Weise soll auch das Zusammenwirken der Verkehrsmittel verbessert werden. So werden die Oberbergischen Verkehrsbetriebe (OVAG) ihr Busangebot bis zum Fahrplanwechsel am 15. Juni 2003 vollständig an das Bahnangebot anpassen. „Stündlich verkehrende Züge bieten den Kunden nicht nur eine wirkliche Alternative zum Auto. Gammersbach und Marienheide wachsen näher zusammen, und die Region erhält eine direkte Verbindung nach Köln,“ umriss VRS-Geschäftsführer Walter Reinarz die Bedeutung der Reaktivierung.

Der VRS, der Oberbergische und der Märkische Kreis sowie der Zweckverband Ruhr-Lippe (ZRL) gaben gemeinsam den Anstoß zur Wiederbelebung der vor 110 Jahren eröffneten Strecke. So analysierte der VRS im Auftrag der beiden Kreise von 1997 bis 1998 den verkehrlichen Nutzen und die Wirtschaftlichkeit der Strecke sowie Möglichkeiten des technischen Ausbaus. Das 1999 fertig gestellte Gutachten ergab, dass durch die Reaktivierung der alten Trasse von Gammersbach über Marienheide und Meinerzhagen nach Brügge dort ein Direktanschluss in Richtung Hagen und Dortmund realisiert werden könnte.

TÄGLICH 4.500 FAHRGÄSTE

4.500 Fahrgäste würden laut Gutachten täglich die Züge zwischen Gammersbach und Brügge nutzen - darunter 2.200 Neukunden, die heute ausschließlich mit dem Auto fahren. Zudem würden die Reisenden gegenüber den heute zwischen Gammersbach und Meinerzhagen verkehrenden Bussen - fünf pro Tag in unregelmäßigen Abständen - mindestens 20 Minuten Zeit gewinnen. Darüber hinaus würde für Kunden, die aus dem Oberbergischen in

Richtung Norden, nach Berlin oder in die neuen Bundesländer reisen möchten, der Umweg über Köln mit eineinhalb Stunden Fahrzeit entfallen.

Der VRS erreichte im Februar 2001 die Aufnahme der Reaktivierung in die mittelfristige Infrastruktur-Investitionsplanung des Landes NRW. Damit war der erste Schritt zur Finanzierung der Strecken-Wiederherstellung getan. Nun setzt sich der VRS für die Reaktivierung des zweiten Streckenabschnitts Marienheide-Meinerzhagen-Brügge ein.

Die Erreichbarkeit der umliegenden Oberzentren Köln, Wuppertal und Hagen, sowie des Mittelzentrums Gammersbach sei teilweise äußerst bescheiden gewesen, erklärte der Marienheider Bürgermeister Uwe Töpfer bei der Eröffnung der renovierten Strecke. Durch die Wiederaufnahme des Schienenverkehrs erhalte Marienheide in einem ersten Schritt wieder den direkten Zugang zum Ballungsraum Köln. In einem zweiten Schritt sollte mit der Fortführung der Linie in Richtung Brügge die Ruhr-Region folgen.

BAHN IM KREIS

Unter der Projektbezeichnung „Circle-Line“ sollen mehrere Bahnlinien im Großraum Düsseldorf zu einem Schienenzirkel verbunden werden. Damit könnte eine durchgehende Verbindung von Wuppertal über Wülfrath, Velbert, Ratingen nach Düsseldorf-Flughafen, Düsseldorf-Messe, Neuss bis Mönchengladbach entstehen. Über die Nutzung vorhandener Gleise hinaus müssten Teilstrecken der stillgelegten Niederbergbahn durch Heiligenhaus und Wülfrath reaktiviert und neue Strecken - etwa eine Verlängerung der Regiobahn Kaarst Mettmann - gebaut werden. Die am Projekt beteiligten Städte Düsseldorf, Mönchengladbach und Wuppertal, die Kreise Mettmann, Neuss und Viersen sowie der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und die Bezirksregierung haben dazu eine Kooperations-Vereinbarung geschlossen. Bis Mitte 2004 soll eine Projektstudie vorliegen.

Besonders die rund 230 Schüler und Schülerinnen, die zur Marienheider Gesamtschule kämen, profitierten von dem neuen Angebot der Regionalbahn, sagte Töpfer. Ebenso hätten die rund 260 Schüler, die in der Kreisstadt Gammersbach eine weiterführende Schule besuchten, einen Gewinn davon.

imagine

Energie aus Brennstoffzellen ... Energie aus Wolkenkraftwerken ... Energie aus Gewitterspeichern ...



1898
Gründung von
RWE

1905
RWE liefert erstes
Trinkwasser

1979
Entwicklung erster
marktfähiger Solarzellen

2001
Praxistest der
Brennstoffzelle

2003
Drittgrößter Wasser-
versorger weltweit

Ideen bewegen
www.rwe.com

Strom. Naturgas. Wasser. Entsorgung. Services.

RWE 
One Group. Multi Utilities.

Schülerverkehr in Nordrhein-Westfalen

Die finanziellen Probleme zahlreicher Kommunen machen Einsparungen bei der Schülerbeförderung notwendig - beispielsweise durch Abgeltung des Rechtsanspruchs auf Schülerfahrkosten

Die Organisation des Schülerverkehrs fällt in die Zuständigkeit des Schulträgers - sprich: der Städte und Gemeinden. In Betracht kommt die

DER AUTOR

Dr. Matthias Menzel ist Referent für Schule, Kultur und Sport beim Städte- und Gemeindebund NRW

tracht kommt die Schülerbeförderung im Linienverkehr nach § 42 Personenbeförderungsgesetz (PBefG), durch vom Schulträger ange-

mietete geeignete Kraftfahrzeuge eines zuverlässigen Beförderungsunternehmers (Schülerspezialverkehr) oder durch von den Erziehungsberechtigten respektive den Schülern gestellte oder angemietete Fahrzeuge (Privatfahrzeuge). Der Schulträger entscheidet über die wirtschaftlichste Beförderung, welche die geringsten Kosten verursacht und für die Schüler und Schülerinnen zumutbar ist.

In Nordrhein-Westfalen gibt es keine Verpflichtung des Schulträgers zur Beförderung der Schüler. Diese haben lediglich einen Anspruch auf Fahrkosten-Erstattung durch den Schulträger. So kann sich dessen Leistung bei der Verwendung von Privatfahrzeugen auf die Erstattung einer Kilometerpauschale nach § 16 Abs. 1 der Schülerfahrkostenverordnung (SchfkVO) beschränken. Demgegenüber sind im Schülerspezialverkehr grundsätzlich die vollen Kosten durch den Schulträger zu erstatten. Beim Schülertransport im Linienverkehr hat der Schulträger in der Regel die Kosten einer Schülerfahrkarte zu übernehmen.

Zuzahlungen seitens der Schüler kommen nach § 7 Abs. 1 Schulfinanzgesetz dann in Betracht, wenn die Schülerzeitkarten über den reinen Schülerverkehr auch zur sonstigen Nutzung von Angeboten des öffentlichen Nahverkehrs berechtigen, wie dies insbesondere mit dem Schülerticket möglich ist. Durch das am 9. April 2002 vom NRW-Landtag beschlossene Gesetz zur finanziellen Entlastung

*Täglich fahren
Tausende
Schülerinnen und
Schüler
im Bus zur
Schule - ein
Kostenfaktor für die
Kommunen*



Foto: Stadt Lünen

der Kommunen ist der Eigenanteil für das erste Kind von zehn auf zwölf Euro und für das zweite Kind von fünf auf sechs Euro angehoben worden.

ANHEBUNG WIRKUNGSLOS

Hierdurch kommt es in der Regel jedoch nicht zu einer Entlastung des Schulträgers, sondern des Verkehrsunternehmens. Denn die Verträge zur Einführung des Schülertickets sind zumeist so gestaltet, dass der vollständige Eigenanteil an das Verkehrsunternehmen weiterzuleiten ist. Soweit die Schülerfahrkarte nicht zur Nutzung von sonstigen Angeboten berechtigt, hat diese Regelung weder für den Schulträger noch für das Verkehrsunternehmen einen Entlastungseffekt. Hiervon betroffen ist besonders der ländliche Raum.

ZUR SACHE

MEHR VERKEHRS- UND MOBILITÄTS-ERZIEHUNG

Der Verkehrsausschuss des NRW-Landtages hat einem Antrag zur Verkehrs- und Mobilitäts-erziehung in der Schule zugestimmt. Danach soll neben der Vermittlung verkehrskundlichen Wissens auch eine gezielte Auseinandersetzung mit Mobilitäts-Formen stattfinden. Die Landesregierung wird aufgefordert, gemeinsam mit den kommunalen Spitzenverbänden Möglichkeiten zu erörtern, wie sich Schülerinnen und Schüler stärker in kommunale Aktivitäten zur Verkehrs-Erziehung einbringen können.

Aufgrund der sich verschlechternden Finanzsituation der Kommunen stellen immer mehr Schulträger und auch Verkehrsunternehmen Überlegungen an, wie man die Kosten für die Schülerbeförderung reduzieren könnte. So wird derzeit in einigen Städten und Gemeinden der Versuch unternommen, die Schulanfangs- und -endzeiten zu entzernen. Hier kann ein auf die Bedürfnisse des Schülerverkehrs abgestellter Schulalltag wesentlich dazu beitragen, Kosten zu sparen.

Darauf hat jüngst die Verkehrsgesellschaft des Kreises Unna hingewiesen. Hier lassen sich mitunter Einsparungen im fünfstelligen Bereich erzielen. Bleibt zu hoffen, dass die Schulen bei dieser für die Kommunen durchaus wichtigen Möglichkeit der Einsparung kooperieren. Dies war in der Vergangenheit nicht stets der Fall.

Teilweise stellen die Schulträger Überlegungen an, statt des Schülerspezialverkehrs lediglich eine Kilometerpauschale anzubieten - mit der Folge, dass Eltern oder Schüler für die Beförderung zur Schule mit Privatfahrzeugen selbst verantwortlich sind. Für zahlreiche Schulträger kommt jedoch auch in Zeiten knapper Kassen der Übergang von der Schülerbeförderung im Linienverkehr zu einer Abgeltung in Form einer Kilometerpauschale nicht in Betracht.

Dies mag daran liegen, dass es im ländlichen Raum der Schülerverkehr als Rückgrat des Linienverkehrs erst möglich macht, der gesamten Bevölkerung in der Region einen Grundbestand an Beförderungsleistungen anzubieten. Während in städtischen Gebieten der Schülerverkehr etwa ein Drittel des öffentlichen Verkehrs ausmacht, erreicht er

im ländlichen Raum einen Anteil von bis zu 80 Prozent. So wird deutlich, dass sich derartige Einsparungen letztlich auf das ÖPNV-Angebot - und damit auf die örtliche Infrastruktur - auswirken können.

JEDEM SCHÜLER EINEN SITZPLATZ?

Die am Schülerverkehr Beteiligten haben divergierende Interessen und unterschiedliche Erwartungen an die Schülerbeförderung. So dürfte es wesentliches Interesse der Schule sein, dass die Schüler pünktlich zum Unterrichtsbeginn erscheinen. Die Schüler wünschen sich in erster Linie eine schnelle Beförderung, während der Schulträger in Zeiten knapper Kassen nach Möglichkeiten sucht, die Schüler kostengünstig zu befördern.

Demgegenüber steht für die Eltern der Sicherheitsaspekt klar im Vordergrund. So wird teilweise gefordert - wie jüngst durch eine Initiative in der Gemeinde Schermbeck -, dass möglichst jedem Schüler und jeder Schülerin ein Sitzplatz zur Verfügung zu stellen ist. Doch weder die Schülerfahrkostenverordnung noch bundesrechtliche Vorgaben rechtfertigen einen derartigen Anspruch. Vielmehr stellen grundsätzlich auch Stehplätze eine zulässige - und damit zumutbare - Beförderung in Schul- und Linienbussen dar. Dabei müssen allerdings sämtliche Haltevorrichtungen für die Schülerinnen und Schüler geeignet sein, und es darf keine unzumutbare Gefährdung durch überfüllte Busse eintreten.

Unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten ist es vor allem in Spitzenzeiten des Schülerverkehrs kaum möglich, den Interessen der

Eltern gerecht zu werden. Würde dieser Forderung entsprochen, müssten vielerorts zusätzliche Busse eingesetzt werden, was bei Berücksichtigung der enormen Betriebskosten nur dann gerechtfertigt erscheint, wenn auch die vorgeschriebene Anzahl an Stehplätzen nicht mehr ausreicht.

Im Übrigen stellen Linienverkehr und Schülerspezialverkehr ohnehin die Beförderungsarten des Schülerverkehrs mit der geringsten Gesundheits-Gefährdung dar. Nach einer Statistik des Bundesverbandes der Unfallkassen von 1998 geschehen lediglich 1,3 Prozent der Schulweg-Unfälle im ÖPNV. 4,3 Prozent entfallen auf den Schülerspezialverkehr und etwa die Hälfte aller Unfälle passieren beim Radfahren. 10,2 Prozent der Schüler verunglücken mit einem motorisierten Zweirad und 19,2 Prozent als Pkw-Mitfahrer sowie 8,8 Prozent als Fußgänger.

GELD STATT BEFÖRDERUNG

Nicht neu ist auch die Überlegung des Schulträgers zur Abgeltung des Rechtsanspruchs auf Schülerfahrkosten. Dieser Ansatz wurde vor kurzem in Gütersloh diskutiert. Hier war geplant, den Schülern oder den Eltern ein bestimmter Betrag angeboten, der unterhalb dessen liegt, was der Schulträger für die Schülerbeförderung aufzuwenden hätte. Im Gegenzug müssen sich Eltern und Schüler verpflichten, auf den Abgeltungsanspruch nach der Schülerfahrkostenverordnung zu verzichten.



Foto: Lehrer

Wenn die Wahl des Verkehrsmittels Schülern und Schülerinnen überlassen bleibt, ist im Einzelfall viel Geld zu sparen

Das NRW-Schulministerium steht auf dem Standpunkt, dass sich die Entscheidung des Schulträgers über die wirtschaftlichste Beförderung stets auf eine oder mehrere Beförderungsarten beziehen muss. Eine solche Entscheidung über die Art der Beförderung werde jedoch nicht getroffen, wenn auf diese gänzlich verzichtet werde. Das Verfahren werde vielmehr vorrangig von der Überlegung bestimmt, bei welcher Höhe des Abgeltungsangebotes eine hinreichende Zustimmung durch die Erziehungsberechtigten zu erwarten sei.

Diese Auffassung ist jedoch äußerst problematisch, weil die Vorschriften der Schülerfahrkostenverordnung über die möglichen Beförderungsarten (§ 12 ff. SchfkVO) nicht abschließend in dem Sinne sind, dass allein die in § 12 Abs. 2 SchfkVO aufgeführten und in § 13 ff. SchfkVO erläuterten Beförderungsarten „in Reinform“ in Betracht kämen. Vielmehr ist ausgehend von § 12 Abs. 1 SchfkVO der Wirtschaftlichkeitsgrundsatz als oberstes Prinzip der Fahrkostenerstattung anzusehen. Die Entscheidung darüber obliegt nach § 12 Abs. 3 SchfkVO dem Schulträger, wobei kein Anlass besteht, diesen auf bestimmte Beförderungsarten festzulegen.

Wird der Rechtsanspruch auf Schülerfahrkosten vom Schulträger abgeholten, steigen die Schüler vielfach auf das Fahrrad oder das Auto um. Insoweit stellt sich die Frage nach Erhöhung des Unfallrisikos. Die Verkehrsstatistik belegt, dass die Nutzung eines Fahrrads mit größeren Gefahren verbunden sein kann. Daher sollten derartige Überlegungen einhergehen mit der Verkehrserziehung der Schüler und Schülerinnen. In erster Linie bietet sich dieses Modell an für Kommunen, die über ein gut ausgebautes System an Radwegen verfügen. Es würde jedoch ausreichen, wenn es der Straßenverkehr Schülern erlaubt, vergleichsweise gefahrlos zur Schule zu gelangen. ●

Aktuelles Programm und Online-Registrierung unter www.zukunft-kommune.de

Düsseldorf

25. - 26. Juni 2003

Zukunft Kommune 2003

4. internationale Fachmesse für kommunale Lösungen, Dienstleistungen & Beschaffung

Vortragsreihen und Ausstellungsschwerpunkte:

E-Government	Neues Kommunales Finanzmanagement	Öffentlicher Personen-Nahverkehr
Kommunal-Software	Stadtmarketing	Mobilität und Kommunen
Geoinformationssysteme	Kommunale Daseinsvorsorge	Barrierefreies Leben

Kommunale Zukunft gestalten

Unter der Schirmherrschaft von:

Veranstalter:

spring Management GmbH
Güterloherstr. 18a
68199 Mannheim

Info-Hotline: 0621-799 19-11
Fax: 0621-799 19-19
e-mail: info@spring.org
Internet: www.zukunft-kommune.de

Viel Arbeit für die Schlichter

Nach wie vor sind Fahrgäste unzufrieden mit Leistungen und Umgangsformen im ÖPNV, wie die Erfahrungen der Schlichtungsstelle Nahverkehr belegen

Häufige Verspätungen ► haben das Ansehen der Bahn beschädigt und Kunden verärgert

DER AUTOR

Dipl. Geogr. Udo Sieverding ist Projektleiter der Schlichtungsstelle Nahverkehr der Verbraucher-Zentrale NRW

„Die Bahn ist besser als ihr Ruf“ verkündet die DB AG in einer Pressemitteilung im Mai 2002 und führt als Begründung eine Anschluss-Sicherheit von 97 Prozent, exakte Lautsprecherdurchsagen im Verspätungsfall und ein neues Preissystem, das „den Tarifdschungel der Bahn lichten wird“ an.

Die Bahn befinde sich im Aufwärtstrend und „wird in puncto Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, Kundenbetreuung und Sauberkeit mit den besten Werten seit Jahren beurteilt (1).“

Ein Jahr später klingt diese Pressemitteilung märchenhaft und verliert im Rückblick auf die vergangenen Monate die Substanz. Das Verspätungschaos im Januar und Februar 2003 bezeichnet die DB AG selbst als

„grottenschlechte Leistung“ (2) und die Hoffnung, mit dem neuen Preissystem den Tarifdschungel zu lichten, hat sich nicht bewahrheitet. In der öffentlichen Diskussion scheint sich das Gegenteil festgesetzt zu haben.

In NRW wurde dieser Zustand durch Einführung der zweiten Stufe des integralen Taktfahrplans zum 15. Dezember des vergangenen Jahres verschärft. Die Aufgabenträger haben zu diesem Stichtag die jährliche Zugkilometerleistung um 11,8 auf dann 98,9 Mio. Zugkilometer erhöht (3). Der DB AG als Ersteller dieser Zugleistungen fehlten jedoch die notwendigen Fahrzeuge. Zusätzlich führte der Wintereinbruch im Januar zum Ausfall von Eisenbahn-Infrastruktur, was erhebliche Verspätungen und Zugausfälle verursacht hat.



Foto: Leher

Bahnchef Hartmut Mehdorn geschickt.

Neben den protokollierten Verspätungsminuten wurden bei der Aktion Pünktlichkeitsprotokoll unzählige Kommentare und Berichte von Erlebnissen gesammelt, welche die Unzufriedenheit der Fahrgäste und den Imageverlust der DB AG dokumentieren. Wenig verwundern daher die schlechten Umfrage-Ergebnisse im Branchenvergleich. So hat das Meinungsforschungsinstitut Inra der Deutschen Bahn AG das schlechteste Image von 29 untersuchten deutschen Großunternehmen - weit abgeschlagen hinter der Deutschen Telekom - bescheinigt (4).

Dass sich das schlechte Image der DB AG auf den gesamten öffentlichen Personenverkehr überträgt, lässt sich nur vermuten. Gleichwohl können sich die lokalen und regionalen Bus- und Bahnverkehrsbetreiber in puncto Image und Kundenzufriedenheit nur teilweise positiv von der DB AG absetzen, wie das jährlich von TNS Emnid im Auftrag des Verkehrsministeriums NRW erstellte Kundenbarometer zeigt (5,6).

EHER SCHLECHTE NOTEN

In NRW wurde die Globalzufriedenheit unter den kommunalen Verkehrsunternehmen danach von den 16.700 Befragten im Jahr 2002 mit 3,09 (auf einer Skala von 1 bis

BARRIEREFREIE MOBILITÄT FÜR ALLE

Verbesserung der Mobilität mittels öffentlicher Verkehrsmittel ist das erklärte Ziel des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Durch barrierefreie Mobilität für alle Fahrgäste werde diese auch behinderten und in der Beweglichkeit eingeschränkten Menschen zuteil. Dabei bedeute Barrierefreiheit nicht nur die Beseitigung räumlicher Hindernisse bei Fahrzeugen und Anlagen, sondern möglichst uneingeschränkte Nutzbarkeit des Gesamtsystems, so VDV-Hauptgeschäftsführer Prof. Dr.-Ing. Adolf Müller-Hellmann. Mit Unterstützung des Bundesverkehrsministeriums hat der VDV ein Handbuch „Barrierefreier ÖPNV in Deutschland“ erstellt. Dieses dokumentiert Bemühungen und Erfolge der Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger und politischen Entscheidungsgremien bei der Umsetzung der Barrierefreiheit. Andererseits hilft die Analyse, Problemlagen zu identifizieren und Lösungsmöglichkeiten auszuarbeiten.

BESCHWERDE-AUFKOMMEN GESTIEGEN

Mit den schlechten Leistungen auf der Schiene stieg die Unzufriedenheit der Fahrgäste, was sich in einer Verdopplung des Beschwerde-Aufkommens bei der Schlichtungsstelle Nahverkehr in den ersten Wochen dieses Jahres niedergeschlagen hat. Der Anteil der Beschwerden über die Deutsche Bahn AG lag dabei im Vergleich zu den kommunalen Verkehrsunternehmen stets über 75 Prozent. Hauptärgernis war neben den erheblichen Verspätungen vor allem die miserable Information.

Die Schlichtungsstelle Nahverkehr hat daraufhin die Aktion „Pendler-Pünktlichkeitsprotokoll“ gestartet, an der sich bislang mehr als 1.300 Berufspendler in NRW beteiligt haben und ihre täglichen Bahnverspätungen protokollieren. Die ersten 1.000 Protokolle wurden Ende März 2003 von der Verbraucher-Zentrale NRW mit Forderungen nach Entschädigung, schnellerer IC/ICE-Freigabe sowie besseren Informationen an

5) als „eher schlecht“ eingestuft und von 25 Prozent der Befragten mit 4 bzw. 5 bewertet. Erfahrungsgemäß gaben Stammkunden mit 2,99 eine bessere Beurteilung ab als Gelegenheitskunden (3,20).

Schlecht wurde von den Befragten in NRW das Tarifsysteem bewertet (3,35). Immerhin 36 Prozent vergaben hier die Note 4 oder 5, was die Bedeutung der Initiative des Landesverkehrsministeriums nach Reform der Tarifstruktur unterstreicht.

Aus den Erfahrungen der Schlichtungsstelle Nahverkehr lässt sich konkretisieren, dass die Fahrgäste in NRW vor allem mit der Situation an den Verbundgrenzen und dem Tarifdschungel unzufrieden sind. Zum Lösen oder Entwerten von Anschlusstickets den Zug an Grenzbahnhöfen wie Langenfeld, Sythen oder Unna zu verlassen und mit der nächsten Gelegenheit weiterfahren zu müssen ist ebenso kundenunfreundlich wie unterschiedliche Regelungen der Fahrrad- und Hundemithnahme oder der Kinder-Altersgrenzen.

Auch das Nachlösen in Zügen und die Regelung der IC-Zuschläge in Verbundräumen führen zu Verwirrung unter den Fahrgästen. Diese Probleme rund um Tarif, Ticketkauf und Kostenerstattung hatten beim Beschwerde-Aufkommen der Schlichtungsstelle Nahverkehr von insgesamt 1.997 Fällen einen Anteil von 24 Prozent (482 Fälle) bis Dezember 2002.

Überzogene Vorgaben der Verkehrsunternehmen sowie mangelnde Sensibilität des Zugbegleitpersonals und der Kontrolldienste können dazu führen, dass insbesondere Gelegenheitskunden unfreiwillig zu Schwarzfahrern abgestempelt werden. Dieses Vorgehen spiegelt sich ebenfalls in der Beschwerdestatistik der Schlichtungsstelle Nahverkehr wider. Die Anzahl der Beschwerden über - aus Fahrgastsicht - unge-

Mitarbeiterinnen der Schlichtungsstelle Nahverkehr klären ÖPNV-Nutzer über ihre Rechte auf



Foto: Verbraucherzentrale NRW

rechtfertigtes erhöhtes Beförderungsentgelt (EBE) hatte bei der Schlichtungsstelle bis Ende 2002 mit 246 Fällen einen Anteil von 12 Prozent an den insgesamt fast 2.000 Beschwerden seit September 2001.

Mögliche Ursachen sind defekte Fahrkartenautomaten und Entwerter ebenso wie Falschauskünfte oder fehlende Information. Der Schlichtungsstelle Nahverkehr ist es gelungen, ungefähr ein Drittel (87) aller EBE-Fälle im Dialog mit den Verkehrsunternehmen - allen voran die Fahrpreis-Nachhebungsstelle der DB - zu schlichten. Dabei wurde in den meisten Fällen der Verzicht auf die 40 Euro oder eine Minderung der Summe erreicht.

RASCHE BEARBEITUNG ZÄHLT

Ein Kriterium, das nach Ansicht der Schlichtungsstelle Nahverkehr von vielen Verkehrsunternehmen unterschätzt wird, ist die Zufriedenheit mit der Beschwerdebearbeitung (8). Bei allem Verständnis für die prekäre Finanzlage der Verkehrsunternehmen und die Verspätungs-Anfälligkeit des ÖPNV lässt sich das schlechte Abschneiden der Branche im Kundenbarometer von TNS Emnid nicht rechtfertigen. Auf die Frage „Wie zufrieden waren Sie mit der Reaktion auf Ihre Beschwerde?“ antworteten 62 Prozent der Befragten mit der Note 4 oder schlechter, was sich auf den Durchschnitt von 3,88 deutlich negativ auswirkt.

Diese Zahlen alarmieren, denn das Beschwerde-Management der Verkehrsunternehmen ist - statt Teil der Lösung zu sein - offensichtlich ein Teil des Problems im nordrhein-westfälischen Nahverkehr. Die Erfah-



Foto: Verbraucherzentrale NRW

NRW-Verkehrsminister Dr. Axel Horstmann und Karl-Heinz Schaffartzik, Vorstand der Verbraucherzentrale NRW, mit Pünktlichkeits-Protokollen

rungen der Schlichtungsstelle Nahverkehr zeigen, dass es trotz einer geringen Kundenzufriedenheit im Branchendurchschnitt auch Unternehmen gibt, deren Beschwerdemanagement sich vom Durchschnitt positiv abhebt.

Dies beginnt bei der Selbstverpflichtung von Verkehrsunternehmen, den Beschwerdeführern binnen einer Woche eine Antwort und bei komplexeren Beschwerden zumindest eine Eingangsbestätigung zu senden. Die Beispiele reichen bis zu individueller Entschädigung für eine schlechte Leistung. So entschuldigt sich die EVAG in Essen mit einem Blumenstrauß, die DSW in Dortmund mit einem Stadtspiel für Jugendliche oder die SWB in Bonn mit einem Musicalbesuch.

Ein ernstgemeintes Entschuldigungsschreiben oder ein persönlicher Telefonanruf der Verkehrsunternehmen können darüber hinaus die Zufriedenheit der Kunden erhöhen. Diese Botschaft klingt einfach, die täglichen Erfahrungen der

ANMERKUNGEN

- (1) Deutsche Bahn AG (2002): Deutsche Bahn zu den Ergebnissen des VCD-Tests, Presseinformation 037/2002 vom 07.05.2002
- (2) SZ NRW (2003): Bahn verspricht schnelle Qualitätssteigerung, Süddeutsche Zeitung NRW vom 22.02.2003, Zitat von W. Maurer, Konzernbevollmächtigter der DB AG in NRW
- (3) MVEL NRW (2002): Nordrhein-Westfalen investiert 700 Millionen Euro in den Integralen Taktfahrplan - Deutliche Leistungsverbesserungen im Nahverkehr zum 15. Dezember 2002, Pressemitteilung des Ministeriums für Verkehr, Energie und Landesplanung NRW vom 14.12.2002
- (4) Financial Times Deutschland (2003): Deutsche Bahn: Freie Fahrt, Artikel in der FTD vom 17.04.2003
- (5) TNS Emnid (2002): NRW-Kundenbarometer 2001/2002, Präsentation, 96 S.
- (6) TNS Emnid (2002): ÖPNV-Kundenbarometer 2002, Kurzfassung 20 S.
- (7) Verbraucher-Zentrale NRW (2003): Mehr Rechte für Fahrgäste, Projektbericht 2002 der Schlichtungsstelle Nahverkehr, 19 S.
- (8) Verbraucher-Zentrale NRW (2003): Analyse des Lob- und Beschwerdemanagements im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS), Untersuchung der Schlichtungsstelle Nahverkehr in Zusammenarbeit mit der imug Beratungsgesellschaft (Hannover), 16 S.
- (9) Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV): Stellungnahme des VD bei der gemeinsamen Anhörung des Verbraucher- und Verkehrsausschusses des Dt. Bundestages zu Fahrgastrechten am 05.05.03

Schlichtungsstelle Nahverkehr belegen hingegen, wie schwierig die Umsetzung für die Verkehrsunternehmen ist.

Mit der Diskussion um die Einführung verbindlicher Fahrgastrechte im Nah- und Fernverkehr stehen die Verkehrsunternehmen vor einer weiteren Herausforderung. Die Front der Skeptiker - angeführt von der DB AG - hält jeglichen Ausgleich für Verspätungen, Zugausfall oder Falschinformation für ausgeschlossen und die bisherige Regelung in der Eisenbahnverkehrsordnung von 1938 weiterhin für zeitgemäß.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) signalisiert hingegen, dass „rechtsverbindlichere Regelungen im Fahrgastrecht angestrebt werden sollten“ (9), und liegt damit näher an der Lebenswirklichkeit der Fahrgäste. Schließlich hat der Verbraucherschutz im sonstigen Wirtschaftsleben in den vergangenen Jahren an Bedeutung gewonnen und in Sachen Kundenfreundlichkeit gepunktet. Der öffentliche Personenverkehr sollte diese Entwicklung als Chance begreifen und den „Zug für mehr Fahrgastrechte“ nicht tatenlos an sich vorbeifahren lassen. ●

BUCHTIPP

ENTWICKLUNGEN IN NORDRHEIN-WESTFALEN

Statistischer Jahresbericht 2002, hrsg. v. Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik NRW, 2003, DIN A 4, 70 S., zu beziehen unter Bestell-Nr. Z 41 1 2002 00 beim LDS NRW, Mauerstraße 51, 40476 Düsseldorf oder über Internet unter www.lds.nrw.de

Der Statistische Jahresbericht 2002 enthält die wichtigsten Ergebnisse aus den Erhebungen der amtlichen Statistik des Landes Nordrhein-Westfalen, angefangen von der Bevölkerungsentwicklung, der Konjunktur und dem Arbeitsmarkt über Bautätigkeit und Wohnungsbestand bis hin zu den öffentlichen Finanzen. Außerdem behandelt der Jahresbericht schwerpunktmäßig die Entwicklungen und Trends von 1998 bis 2002 im Bereich der Arbeitsflexibilisierung und des Normal-Arbeitsverhältnisses in Nordrhein-Westfalen.



ÖPNV als Chance für den Städtebau

Wenn die Erfordernisse des öffentlichen Nahverkehrs von vornherein eingeplant werden, können Busse und Bahnen die Stadtstruktur bereichern und die Lebensqualität steigern

ÖPNV verringert Autoverkehr, Fahrflächen und erforderliche Stellplatzzahl. Lärm und Luftverschmutzung werden gemindert. ÖPNV ist daher eine der wichtigsten Voraussetzungen für qualitativollen Städtebau. Je dichter die Siedlungsstruktur wird, umso dringender muss Städtebau die Erfordernisse des ÖPNV beachten. Umso wichtiger wird aber auch, dass der ÖPNV verträglich in Stadträume integriert wird. Die Wechselbeziehung besteht also auf zwei Ebenen:

- Auf der Ebene des **Flächennutzungsplans**, insbesondere bei der Ausweisung neuer Baugebiete in stadtstruktureller Hinsicht: Die kompakte Stadt, die Stadt der kurzen Wege, die Innenentwicklung der Stadt erfordern einen ÖPNV-gerechten Städtebau.
- Auf der Ebene des **Bebauungsplans** und des Entwurfs der technischen Infrastruktur in stadtgestalterischer Hinsicht: Der fahrbahn-bündige Bahnkörper, die Kaphaltestelle, die Haltestelle mit Fahrbahn-Anhebung sind Ausformungen eines stadtgerechten ÖPNV.

Damit der ÖPNV die gewünschten positiven Wirkungen entfalten kann, sind die Städte entsprechend zu bauen. Je linearer die Stadt erweitert wird, desto einfacher ist es, darin einen funktionierenden ÖPNV zu etablieren. Bei der Planung neuer Gebiete sollte also von Anfang an der künftige Linienplan mitbedacht werden. Je besser die Stadtstruktur auf die Erfordernisse des ÖPNV ausgerichtet ist, umso stärker wird der ÖPNV genutzt. Kosten sinken, die Attraktivität des ÖPNV steigt (siehe Merkblatt „ÖPNV und Stadtstruktur“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen).

WELCHER ÖPNV STADTVERTRÄGLICH?

Nicht alles, was dem ÖPNV nützt, ist aus städtebaulicher Sicht zu unterstützen. Auch



Öffentlichen Personennahverkehr baulich in Stadträume zu integrieren, stellt Kommunen vor große Herausforderungen

der ÖPNV muss sich in die Räume der Stadt einordnen. Der Raum, den ein leistungsfähiger ÖPNV braucht, darf nicht Radfahrern oder Fußgängern abgenommen werden. Straßen dürfen nicht zu Eisenbahntrassen werden, Busspuren können nur dort angeordnet werden, wo sie die Aufenthaltsqualität nicht verschlechtern.

Stadtbahnen sind gegenüber Bussen wesentlich leistungsfähiger. Insofern ist die Renaissance der Straßenbahn zu begrüßen. Stadtbahnen sind allerdings - im Gegensatz zur alten Tram - nur schwer in vorhandene Stadtstrukturen zu integrieren. Die Fahrzeuge gleichen manchmal mehr Eisenbahnen als Straßenbahnen, ihre Länge entspricht inzwischen der Kantenlänge von Baublöcken. Haltestellen sind störende Fremdkörper in den Straßen, Bahnkörper aus Schotter und Absperrgitter machen Straßen unüberquerbar (siehe Merkblatt für die Gestaltung von Anlagen des schie-

DER AUTOR

Dr. Harald Heinz ist Mitinhaber des Planungsbüros Heinz und Jahn in Aachen

nengebundenen öffentlichen Verkehrs).

Busse sind gegenüber Stadtbahnen weniger problematisch. Selbst wenn sie auf reservierten Flächen (Busspuren) fahren, sind diese Flächen „normale“ Fahrbahnen. Haltestellen können am Fahrbahnrand angeordnet werden, die Busse sind selbst in ihrer größten Ausformung kleiner als Lkw. An solche Abmessungen hat man sich gewöhnt. Aber auch Anlagen des Busverkehrs können nur dann die gewünschte Attraktivität aufweisen, wenn sie behutsam in Stadträume integriert sind.

GESCHWINDIGKEIT IST TRUMPF

Nur der Bus, der am Stau vorbeifährt, bewegt die Stadtbewohner zum Umsteigen. Allerdings darf dieser Vorteil für den ÖPNV - und damit für die Stadtstruktur - nicht mit Stadträumen erkaufte werden, die infolge der Beschleunigungsmaßnahmen ihre Qualität eingebüßt haben. Insbesondere eigene Bahnkörper in „normalen“ Stadtstraßen - also Straßenräume bis etwa 25 Meter Breite - sind problematisch, da sie nur zu Lasten der Seitenräume möglich sind.

Das Image der Stadt wird aber wesentlich durch ihre öffentlichen Räume, ihre Straßen und Plätze bestimmt. Viele Kommunen haben diesen „weichen“ Standortfaktor erkannt und setzen Mittel zur Attraktivitätssteigerung ein. Die Anforderungen neuer Verkehrsmittel dürfen - selbst wenn berechtigt - nicht zur Ausweisung weiterer Fahrflächen, sondern bestenfalls zur Umverteilung vorhandener Fahrflächen führen.

Dass ÖPNV auch verträglich eingeordnet werden - mehr noch: wesentlich die Gestalt von Stadträumen verbessern - kann, zeigen insbesondere Beispiele aus Frankreich. Dort werden Verbesserungen für den ÖPNV immer mit Verbesserungen der Straßenraumgestaltung und der Aufenthaltsqualität verbunden, was zugleich auch dem Image des

Verkehrsmittels dient (siehe Merkblatt für die Gestaltung von Anlagen des schienen- gebundenen öffentlichen Verkehrs).

WENN WARTEN, DANN ANGENEHM

Man stelle sich vor: Der Bus kommt und man denkt „Ich bleibe noch hier, ich nehme den nächsten Bus“. Haltestellen, die soviel Aufenthaltsqualität besitzen, dass man gerne dort verweilt, müssen das Ziel sein. Bei Bushaltestellen in bebauten Bereichen ist dies oft verhältnismäßig einfach möglich, weil diese Haltestellen meist als Kaps am Fahrbahnrand liegen. Allerdings kann dieser Lagevorteil nur genutzt werden, wenn nicht nur Anforderungen erfüllt, sondern auch mit Gespür Wohlbefinden geschaffen wird.

So ist das beste Haltestellendach das Vordach über einem Bistrotisch (den Kaffee austrinken, wenn der Bus kommt) oder der Dachüberstand eines Kiosks (noch schnell die Zeitung kaufen und ein paar Worte wechseln). Die perfektionistischen Forderungen an Breite, Länge, Höhe, Leitstreifen, Informations-Systeme, Farbgebung, Beleuchtung und Ausstattung von Haltestellen verkennen, dass Aufenthaltsqualität viel weniger durch Abarbeiten einer Checkliste als durch sensibles Eingehen auf die spezielle Situation zu erreichen ist. So kann ein Baum zu nah am Fahrbahnrand vielleicht im Haltestellenbereich ein „Problem“ darstellen. Dennoch fühlen sich die Fahrgäste unter dem Baum wohl.

Verknüpfungspunkte: Stadträume besonderer Identität

Wo mehrere Linien des ÖPNV sich treffen, ergeben sich Orte besonderer Identität. Man nutzt dies in Wegbeschreibungen, wenn man diese Stellen im Siedlungsgefüge als leicht auffindbar voraussetzen und daher als Markzeichen für Wege angeben kann. ÖPNV-Verknüpfungspunkte können Orte des Le-



Viele Bushaltestellen wirken eher abschreckend auf die Fahrgäste

bens und der Nachfrage, zufällige und verabredete Treffpunkte sein. Sie können aber auch öde Flächen mit einigen Wartehäuschen sein, an denen sich stündlich Busse treffen, und die Fahrgäste sehen zu, dass sie so schnell wie möglich wieder von dort wegkommen.

Viele Busbahnhöfe (ZOB) sind solche unwirtschaftlichen und unstädtischen Orte. Unwirtschaftlich, weil kein Nutzer dort länger verweilt, als es unbedingt sein muss, und unstädtisch, weil nur Busbenutzer sich dort aufhalten. Die für Stadtleben unabdingbare Eigenschaft der Mischung von Menschen mit unterschiedlichen Vorhaben und Absichten fehlt diesen Räumen. Der beste ZOB ist kompakt entlang einer normalen Straße angeordnet - ohne Bahnsteige. Dort stehen Menschen, die vielleicht auf den Bus warten, vielleicht aber auch einkaufen, auf jemanden warten, sich umsehen, sich gerade überlegen, ob sie nicht doch einmal den ÖPNV benutzen sollen.

Verkehrs-Schnittstellen: Mehr als ein Umsteigepunkt

Mit der Reaktivierung vieler Strecken und Bahnhöfe gewinnen die „Verkehrsschnittstellen“, wie Bahnhöfe heute genannt werden, an Bedeutung. Für sie gilt verstärkt das für Verknüpfungspunkte Gesagte. Der Übergang Bus-Bahn muss kompakt organisiert werden, optimal ist ein Kombibahnsteig. Die vielerorts betriebene Verschiebung eines in die Jahre gekommenen unwirtschaftlichen ZOB an eine neue Stelle - zeitgemäß gestaltet, aber im Übrigen nicht besser - verdient keine öffentliche Förderung. Richtig ist vielmehr, die alten ZOB durch attraktive Stadträume zu ersetzen, umgeben von gemischter, belebter Bebauung, mit möglichst viel Funktionsmischung, ohne aufwändige Spezialbauten, dafür aber in „ganz normale“ Straßenräume oder Plätze integriert.

◀ ÖPNV-Verknüpfungspunkte werden dann angenommen, wenn sie in das städtische Umfeld integriert sind



FRUCHTBARE WECHSELBEZIEHUNG

Werden Anlagen des ÖPNV sensibel in das Stadtraumnetz eingepasst und neue Stadtstrukturen ÖPNV-tauglich entworfen, ist ÖPNV eine wichtige Voraussetzung für qualitativollen Städtebau. Umgestaltung von Stadträumen mit dem Ziel, den ÖPNV zu verbessern, können zugleich zur allgemeinen Verbesserung des Stadtbildes und der Aufenthaltsqualität führen, wenn die Maßnahmen nach städtebaulichen Gesichtspunkten geplant und realisiert werden. Umgekehrt können städtebauliche Maßnahmen, die von vornherein die Erfordernisse eines leistungsfähigen ÖPNV berücksichtigen, eher auf Dauer optimale Lebensverhältnisse schaffen.

Zeitgemäßes Design, maßstäbliche Gebilde

ÖPNV darf, soll auffallen. Allerdings ist die Größe der Fahrzeuge in Bezug zu den Räumen zu sehen, wo sie verkehren: Die Doppelstockbusse von Berlin sind dort passend, in X-Dorf wären sie störend. Die Dreifachtraktion bei Stadtbahnen ist im klassizistischen Stadtgrundriss eher erträglich als im mittelalterlichen Altstadt- Straßennetz.

Werbung kann einen gewissen Beitrag lei-

sten zur Wirtschaftlichkeit des ÖPNV. Die Verkehrsbetriebe sollten Wert auf die Qualität der Werbung legen und am besten ihre Werbeflächen für Information in eigener Sache nutzen. Schließlich die Haltestellen-„Häuschen“: Anstelle der überall gleichen Standardlösungen sollten gemeinsam mit den Firmen Wartehallen-Systeme entwickelt werden, die einen flexiblen, an die jeweilige Situation angepassten Einsatz erlauben.

Hierbei sollte ein abgestuftes Identitätssystem möglich sein: in der gesamten Region die Corporate Identity des Verkehrsverbundes, strecken- oder linienspezifische Merkmale und lokale Differenzierungen an einzelnen Haltestellen, wobei auch die unterschiedliche Bedeutung der Haltestellen zu beachten ist. Da Haltestellen meist durch Werbung finanziert werden, ist Reklame hier zwangsläufig. Sie darf aber nicht zu Lasten der sozialen Sicherheit gehen. Straßenräume dürfen nicht von Werbeflächen der Haltestellen dominiert werden. ●

LITERATUR Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Merkblatt für die Gestaltung von Anlagen des schienengebundenen öffentlichen Verkehrs, Köln 2003

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): ÖPNV und Siedlungsentwicklung - Planungshilfe für die kommunale Bauleitplanung, FGSV-Nr. 134, Köln 1999

MITTENDRIN

Wie Menschen mit Behinderungen durchs Leben gehen. Ein Wegweiser des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe, hrsg. v. Landschaftsverband Westfalen-Lippe, DIN A 5, 120 S., 1 Euro Schutzgebühr, zu bestellen beim LWL, Tel.: 0251 / 591-4406, E-Mail: oeffentlichkeitsarbeit@lwl.org oder herunterzuladen unter www.lwl.org

Aus Anlass des Europäischen Jahres der Menschen mit Behinderungen hat der Landschaftsverband Westfalen-Lippe (LWL) einen neuen Wegweiser für behinderte Menschen und ihre Angehörigen herausgegeben. Unter dem Titel „Mittendrin“ verfolgt die Broschüre Lebensstationen von acht Behinderten aus Borken, Arnsberg, Bochum, Gescher, Soest, Gelsenkirchen, Münster und Paderborn von der Kindheit über Schule und Beruf bis zu den verschiedenen Wohnmöglichkeiten. In allen Kapiteln werden Antworten auf oft gestellte Fragen sowie weiterführende Internet-Links und Adressen geliefert. Ein Stichwortverzeichnis erklärt die wichtigsten Fachbegriffe aus den Gesetzestexten, eine Adresssammlung nennt Kommunen und Kreisverwaltungen als Ansprechpartner vor Ort.



Neuer kommunaler Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit

Der Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen, die Stadt Mettmann und die GVV-Kommunalversicherung haben am 29.04.2003 in Köln die GVV-Beamtenpensionskasse als Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit (VVaG) gegründet. Im vergangenen Jahr hatte sich die Mitgliederversammlung von GVV-Kommunal einmütig für die Gründung dieser Beamtenpensionskasse ausgesprochen, um den kommunalen Dienstherren für die Finanzierung der Versorgungsleistungen ihrer Beamten und Beamtinnen eine attraktive Alternative gegenüber der bisherigen Haushalts- oder Umlagefinanzierung anzubieten.

Gast in der Gründungsversammlung für den neuen VVaG war Professor Dr. Dieter Farny, früher Geschäftsführender Direktor des Instituts für Versicherungswirtschaft der Universität zu Köln. Professor Farny hatte bereits

1998 in seiner Analyse „Die Zukunft der Deutschen Kommunalversicherung“ festgestellt, dass ein Bedarf an Personenversicherungen der Kommunen und kommunalen Einrichtungen entstehen könnte. Solche Personenversicherungen sollten dann über die Kommunalversicherer angeboten werden.

92 Jahre nach Gründung der GVV-Kommunalversicherung wurde dieser Schritt jetzt formell vollzogen. Unter Leitung des Kölner Notars Dr. Wolfgang Reetz bestellten die Gründer in den ersten Aufsichtsrat

- Landrat Rudolf Kersting, Kleve
- Hauptgeschäftsführer Dr. Bernd Jürgen Schneider, StGB NRW
- Erster Beigeordneter Martin M. Richter, Stadt Mettmann

Zu Gründungsvorständen wurden die Verbandsdirektoren der GVV-Kommunal-

versicherung Dr. Egon Plümer und Horst F. Richartz berufen. Prokurist des neuen VVaG ist Jürgen Fallack, ebenfalls von der GVV-Kommunalversicherung. Die Gründungsvorstände werden in Kürze formell den Antrag zur Aufnahme des Geschäftsbetriebes bei der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht stellen. Im Genehmigungsverfahren bei der Aufsichtsbehörde wird die neu gegründete Beamtenpensionskasse durch die Gothaer Lebensversicherung, vertreten durch Vorstandsmitglied Dr. Martin Wagener, beraten.

Die kommunalen Dienstherren werden in den kommenden Wochen über die Gründung der GVV-Beamtenpensionskasse informiert. Gleichzeitig besteht dann die Möglichkeit, dass sich die Kommunen eine Langzeit-Prognose über die Entwicklung der Versorgungsleistungen und den Gesamtaufwand für die Versicherungslösung durchrechnen lassen. ●



www.gauselmann.de



Glückssymbol.

Die lachende MERKUR-Sonne, Deutschlands beliebtestes Glückssymbol, gilt auch international als Markenzeichen für modernes Entertainment. In 78 Ländern sorgen unsere Produkte - Unterhaltungsspielgeräte mit und ohne Geldgewinn sowie Slotmachines - für faszinierenden und emotionalen Freizeitspaß.

In 2002 erzielte die Gauselmann Gruppe einen Umsatz von 666 Mio. EURO. Über 5 400 motivierte Mitarbeiter weltweit tragen mit ihrer Kreativität, Flexibilität und Leistungsbereitschaft zum Unternehmenserfolg bei.

Der unternehmerische Erfolg der familiengeführten Unternehmensgruppe ruht auf drei großen Unternehmenssegmenten:

- Im Unterhaltungsspiel kommt der MERKUR-Säule mit den Firmen adp Gauselmann GmbH, Stella International, GeWeTe / Hess SB-Automaten (Deutschland) und Bell-Fruit Games, Mazooma Games, QPS in Großbritannien eine besondere Rolle zu. Unter Deutschlands beliebtestem Glückssymbol, der MERKUR-Sonne, werden Unterhaltungsspielgeräte mit und ohne Geldgewinn sowie „cash-handling“-Automaten für Europa entwickelt, produziert und vertrieben. Die Gauselmann Gruppe ist hier seit vielen Jahren marktführend.
- Im Bereich der europaweiten Dienstleistungen prägt die Merkur-Spiellothek mit knapp 200 Standorten die Trends im Bereich moderner Entertainmentcenter.
- Atronic, das internationale Flaggschiff der Unternehmensgruppe, ist zwischenzeitlich zur Nummer drei im weltweiten Casinogerätegeschäft aufgestiegen und hat wichtige Herstellerlizenzen in den wichtigsten Casinomärkten der USA und Australiens.



GAUSELMANN
Die SPIELEMACHER

www.gauselmann.de

Sammlung Gauselmann - Deutsches Automatenmuseum - ist mit rund 1 100 historischen Exponaten ein exzellenter Botschafter der deutschen Automatenbranche.

Ausflug in die Wirtschaftswelt

Die Stadt Langenfeld schickt ihre Führungskräfte zum Praktikum in die Unternehmen der Region - mit nachhaltiger Wirkung

Dass Manager gern Grenzerfahrungen sammeln, ist nicht ungewöhnlich. Sie stürzen sich am Bungee-Seil von Brücken oder

Hilfreicher „Blick über den Zaun“: Die Stadt Langenfeld gewährt ihren Führungskräften Praktika in der örtlichen Wirtschaft



DER AUTOR

Michael Kranz ist freier Journalist in Krefeld

laufen barfuß über Glasscherben. Die Stadt Langenfeld will nun auch ihren städtischen Führungskräften solche Schlüssel-Erlebnisse vermitteln. Sie schickt Spitzenbeamte, Top-Angestellte und den Führungsnachwuchs zum Praktikum in die Firmen der Region. Die Idee stammt von Bürgermeister Magnus Stähler, selbst gelernter Verwaltungsmann.

„Ziel ist ein temporärer Seitenwechsel“, sagt Ursula Lewen. Die Juristin leitet die Personalverwaltung und hat die Aktion als Baustein der Führungskräfte-Schulung konzipiert. Es sei wichtig, dass die zukünftige Leitungscrew wisse, wie und wo die Bürgerschaft arbeite. Nach vorsichtiger Anfrage bei regionalen Unternehmen konnte sie zwölf vierwöchige Praktikumsplätze akqui-

rieren. 28 Mitarbeiter der Stadt meldeten sich freiwillig für das Programm. Bei der Verteilung der Stellen achtet Lewen auf Vorlieben - und Gefahren. Der Einsatz bei einem Unternehmen, das geschäftliche Kontakte zu städtischen Abteilungen hat oder haben könnte, wurde wegen denkbarer Interessenkonflikte ausgeschlossen.

Zu den städtischen Praktikanten zählen die beiden Diplom-Verwaltungswirte Torsten Nilson und Ludger Vox. Nilson ist Abteilungsleiter Vollstreckung bei der Stadtkasse, sein Kollege Vox kümmert sich im Referat Wirtschaftsförderung um Citymanagement und Liegenschaften. Während Nilson sein Praktikum bereits im August 2002 beim Langenfelder Weltmarktführer für Edelstahl-Verbindungen, Mapress, absolvierte, fuhr Ludger Vox jüngst im Februar statt ins Rathaus täglich zum Langenfelder Tubenproduzenten Karl Höll.

Nilson, der bei Mapress in der Arbeitsvorbereitung eingesetzt war, hat außerdem festgestellt, dass in der Wirtschaft der Druck, sich neue Fähigkeiten anzueignen, viel stärker ist. „Ich habe jetzt den direkten Vergleich“, sagt der Abteilungsleiter. Während es in der Verwaltung Mitarbeiter gebe, die ihren Rechner trotz intensiver Schulung nicht besonders gut bedienen könnten, erwarte man in den Firmen, dass sich Beschäftigte nach kurzer Einarbeitung selbst mit den Möglichkeiten komplizierter Software auseinander setzten. Wer weiterkommen oder nur die eigene Position absichern wolle, müsse Initiative zeigen.

Auch Ludger Vox hat seinen Einsatz nicht bereut und ist vor allem von den Qualitätsstandards der Firmen beeindruckt. Die klare Abgrenzung von Kompetenzen steigere Entscheidungs-Geschwindigkeit und Effizienz und könne auch der Stadtverwaltung nützen. Vox und Nilson äußern sich positiv über die Aufnahme in den Unternehmen, deren Personalabteilungen sich viel Mühe mit ihrer Betreuung gegeben hätten. „Das macht deutlich, dass auch die Wirtschaft an zusätzlicher Transparenz interessiert ist“, sagt Vox.

Für Ursula Lewen ist das Projekt bereits zur Halbzeit ein Erfolg. „Mit der Initiative beweisen wir Mut zur Modernisierung“, lobt sich Langenfelds Personalchefin selbst. Die zeigt die Stadt auch anderswo. Während sonst meist altmodische Töne in der Warteschleife dudeln, röhrt in Langenfeld die amerikanische Punkrockerin Pink ihr „Just Like a Pill“.

Nachdruck mit freundlicher Genehmigung der „Süddeutschen Zeitung“

PRESESTIMMEN

„Ruhr Nachrichten“ vom 12.05.2003

Klamme Kommunen in der Klemme

Einnahmehausfälle von 6,7 Mrd. Euro

Düsseldorf • Nach der jüngsten Steuerschätzung kommen auf die Kommunen in NRW bis zum Jahr 2006 Einnahmehausfälle von mehr als 6,7 Mrd. Euro zu. Bei den eigenen Steuereinnahmen müssten die Kommunen ein Minus von 3,7 Mrd. Euro verkraften, hieß es gestern beim Städte- und Gemeindebund. Außerdem würden sie über den kommunalen Finanzausgleich an den Mindereinnahmen des Landes beteiligt. Dies führe zu zusätzlichen Verlusten von mehr als 3 Mrd. Euro. Die von Bundes-

kanzler Gerhard Schröder (SPD) zugesagte Gemeindefinanzreform müsse deshalb wie geplant zum 1. Januar 2004 kommen. Der Städte- und Gemeindebund bekräftigte die Forderungen der kommunalen Spitzenverbände nach einer Ausweitung der Gewerbesteuer. Bis diese Reform wirke, müsse ein Sofortprogramm für Entlastung der Kommunen sorgen. Die an Bund und Länder abzuführende Gewerbesteuerumlage müsse wieder auf das Niveau vor der Steuerreform 2000 gesenkt werden. • dpa

ERFAHRUNGEN POSITIV

Beide bewerten die Erfahrungen in der Wirtschaft positiv. „Man merkt schnell, dass in den Unternehmen die Bereitschaft zur Zusammenarbeit stärker ausgeprägt ist als in einer Stadtverwaltung“, sagt Nilson. Unternehmen könnten sich Insellösungen nicht leisten: „Beim Monopolisten Stadt sind die Bürger, die einen Gang mehr machen oder eine Woche länger warten müssen, die Leidtragenden.“ In der Industrie hingegen könnten die Kunden zum Wettbewerber wechseln, so dass die Mitarbeiter bei mangelnder Kooperationsbereitschaft ihren Job riskierten.

Selbstverwaltung für die Region

Die Landschaftsverbände Rheinland und Westfalen-Lippe blicken in diesem Jahr auf ihr 50-jähriges Bestehen zurück

Ort und Datum des Festaktes waren mit Bedacht gewählt. Aus Anlass des 50-jährigen Bestehens der Landschaftsverbände Rheinland und Westfalen-Lippe kamen deren Vertreterinnen und Vertreter sowie zahlreiche Gäste am historischen Gründungsort zusammen. Denn gefeiert wurde am 12. Mai 2003 im Düsseldorfer Ständehaus.

Vor genau 50 Jahren, am 12. Mai 1953, hatte der damalige nordrhein-westfälische Ministerpräsident Karl Arnold die Landschaftsverbandsordnung unterzeichnet und damit die Gründung der Landschaftsverbände besiegelt. Das Ständehaus war bis zu Beginn des Dritten Reiches Sitz des Provinziallandtages der preußischen Rheinprovinz - Vorläufer in puncto regionaler Selbstverwaltung - gewesen.

Bereits 1823 hatten die neuen preußischen Provinzen Westfalen und Rheinprovinz ein Stück Selbstverwaltung erhalten. Die damals geschaffene Ständevertretung entwickelte sich bis 1886 weiter zu einem Provinziallandtag. Wie viele andere demokratische Institutionen wurde dieser in der Zeit des Nationalsozialismus abgeschafft. Doch schon bald nach dem Zweiten Weltkrieg wurden in den ehemaligen Provinzen Westfalen und Rheinprovinz Stimmen laut, die eine Wiederherstellung der regionalen Selbstverwaltung forderten.

*Im Landeshaus
Münster, hier eine
Aufnahme von 1928,
praktizierte der
preussische
Provinziallandtag
bereits regionale
Selbstverwaltung*



Fotos: LWL

Die nordrhein-westfälische Landesregierung, selbst erst seit 1947 im Amt, stand diesen Bestrebungen zunächst ablehnend gegenüber. Jahrelang wurde über die Einrichtung kommunal bestimmter Landschaftsverbände gestritten. Erst nach zähem Ringen verabschiedete der Düsseldorfer Landtag 1953 die Landschaftsverbandsordnung. Damit verblieben den Kommunen in NRW Aufgaben, die in anderen Teilen der Bundesrepublik von Landesverwaltungen wahrgenommen wurden.

VIELFÄLTIGE AUFGABEN

Die Landschaftsverbände haben sich in den vergangenen 50 Jahren vor allem für die Verbesserung der Lebensbedingungen von Menschen mit Behinderungen eingesetzt. Mittlerweile gibt es für diese ein flächendeckendes System an Hilfen und Betreuung. Es reicht von der Frühförderung in Kindergärten über die Behindertenschulen und Werkstätten für behinderte Menschen bis hin zu Wohngruppen für Behinderte im Alter. Außerdem werden die Landschaftsverbände bald auch für das so genannte Betreute Wohnen behinderter Menschen in NRW zuständig sein - zunächst für einen Zeitraum von sieben Jahren.

Zu den Aufgaben der Landschaftsverbände gehörte von Anfang an die Bewahrung der rheinischen wie der westfälischen Identität, Tradition und Kultur. So unterhalten die beiden Verbände allein 27 Museen. Erst kürzlich hat der Landschaftsverband Westfalen-Lippe sein neues Westfälisches Museum für Archäologie in Herne eröffnet. Der Landschaftsverband Rheinland wird Ende dieses Jahres in Bonn nach umfangreichen Umbauten sein Landesmuseum wieder zugänglich machen.

Auch Gesundheit sowie Kinder- und Ju-

gendhilfe liegen im Tätigkeitsbereich der NRW-Landschaftsverbände. Während dies seit 50 Jahren unverändert so ist, mussten sich die Landschaftsverbände im Jahr 2001 von einer Aufgabe trennen: dem Straßenbau. Dieser wurde aus den Landschaftsverbänden ausgegliedert und in eine staatliche Behörde umgewandelt.

Die Landschaftsverbände finanzieren sich im Wesentlichen aus der Landschaftsumlage, die von kreisfreien Städten und Landkreisen erhoben wird. Angesichts der angespannten Haushaltslage der Kommunen verwundert es nicht, dass die Landschaftsverbände im Jubiläumsjahr die schlimmste Finanzkrise der vergangenen Jahrzehnte durchmachen. ●

ZUR SACHE

UMFASSENDE MODERNISIERUNG DER VERWALTUNG

Beim Festakt zum 50-jährigen Bestehen der Landschaftsverbände Rheinland und Westfalen-Lippe im Düsseldorfer Ständehaus hat NRW-Ministerpräsident Peer Steinbrück eine umfassende Modernisierung der öffentlichen Verwaltung in Nordrhein-Westfalen angekündigt. Es dürfe keine „Doppelzuständigkeiten und Kompetenz-Überschneidungen“ geben. Dort, wo sie bestünden oder sich mit der Zeit ergeben hätten, müssten klare Zuordnungen und eindeutige Zuständigkeiten geschaffen werden. „Das ist ein dynamischer Anpassungsprozess, den wir in Nordrhein-Westfalen bereits vor einiger Zeit begonnen haben und der auch bei den Landschaftsverbänden zu Strukturänderungen geführt hat“, sagte Steinbrück. Dieser Prozess werde weitergehen. Es könne daher keine Bestandsgarantie geben, dass in Zukunft alles so bleibe, wie es heute ist.

◀ *Ambulante
Betreuung
von
Menschen
mit Behin-
derungen ist
eine Aufgabe
der NRW-
Landschafts-
verbände*



„Ideenbörse“ für kommunale Entscheider

Foto: StGB NRW



Bürgermeister
Roland
Schäfer ist
Präsident des
Städte- und
Gemeinde-
bundes
Nordrhein-
Westfalen

Die Messe „Zukunft Kommune“ am 25. und 26. Juni 2003 in Düsseldorf bietet ein breites Spektrum von der Produkt-Präsentation bis zur Diskussion auf zahlreichen Experten-Foren

Die Finanznot der Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen, aber auch in ganz Deutschland, ist sprichwörtlich. Kaum ein Tag vergeht, an dem nicht neue Katastrophenmeldungen über sinkende Steuereinnahmen oder Mehrausgaben für soziale Sicherung herauskommen. Dass dabei nicht nur einzelne kommunale Leistungen bedroht sind, sondern die gesamte kommunale Selbstverwaltung zur Disposition steht, wird auch den hartnäckigsten Optimisten allmählich klar.

In einer solchen Zeit werden an die Verwaltungen der Städte und Gemeinden höchste Anforderungen gestellt. Mit immer weniger Personal sollen sie eine Fülle neuer Aufgaben bewältigen. Gleichzeitig verlangen die althergebrachten Aufgaben der Daseinsvorsorge weiterhin ungeteilte Aufmerksamkeit. Parks wollen gesäubert, Straßen repariert, Schulen ausgestattet werden.

Wo das Geld knapp ist, braucht es Phantasie und starke Partner, will man vor der Aufgabenflut nicht kapitulieren. Die Kommunen können ihr breites Leistungsspektrum nur im Schulterschluss mit der Wirtschaft aufrecht erhalten. Diesen Kontakt zu pflegen und zu intensivieren, ist Ziel der **Leistungsschau „Zukunft Kommune“**, die am 25. und 26. Juni 2003 in der Messe Düsseldorf stattfindet.

Das Konzept der Mannheimer Spring Messe GmbH hat sich bereits drei Mal im süddeutschen Raum bewährt. Mit der diesjährigen Messe gelingt erstmals der Sprung in den bevölkerungsstarken Westen der Republik. Zwei Tage lang können sich kommunale Führungskräfte und Experten, Ratsmitglieder und interessierte Bürger wie Bürgerinnen über Produkte zur kommunalen Daseinsvorsorge, Stadtplanung, innovative IT-Dienste und vieles mehr informieren. Im Rahmen von Praxisforen werden Fachleute mit Messebesuchern einzelne Themen wie e-Government, Vergabepaxis, Umwelt-

standards oder Stadtmarketing vertiefen.

Auch die Landesregierung begleitet das Projekt mit großem Interesse. So wird NRW-Innenminister Dr. Fritz Behrens auf dem Bürgermeistertag zum Auftakt der Messe am 25. Juni eingehend zur Lage der Städte und Gemeinden und deren Entwicklungsperspektiven Stellung nehmen. Das Feedback der kommunalen Verwaltungschefs aus NRW kann dem Minister wertvolle Hinweise geben, wo in der Praxis „der Schuh drückt“.

Nicht zuletzt ist der Kontakt zu den kommunalen Kunden für Unternehmen und Freiberufler lebenswichtig. Nur auf diese Weise können sie erfahren, welche Produkte und Dienstleistungen auf dem engen kommunalen Beschaffungsmarkt eine Chance haben. **Der Städte- und Gemeindebund NRW als Mitveranstalter der Messe appelliert daher an alle, die in den Kommunen Verantwortung tragen, diese „Ideenbörse“ zu nutzen und ihre Anregungen weiterzugeben.** Der Messestandort Düsseldorf ist gut erreichbar - auch per Bahn und U-Bahn.

Roland Schäfer
Bürgermeister der Stadt Bergkamen
Präsident StGB NRW

Info: www.zukunft-kommune.de

E-GOVERNMENT UND DIE KOSTEN

Am 07. und 08. Mai 2003 fand im Kurhaus Bad Oeynhausen in der Grenzregion von Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen ein **IT Kongress des Wissens** (Foto) zum Thema „e-Government und die Kosten - Strategien und Lösungsansätze“ statt. Der Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen sowie der Niedersächsische Städte- und Gemeindebund als Veranstalter des Kongresses boten neben Grundsatzreferaten zu allgemeinen Fragestellungen insgesamt zwölf Workshops mit mehr als dreißig hochrangigen Referenten aus Wissenschaft und Praxis auf. Die Entwicklung und Einführung von e-Government macht bekanntlich an Ländergrenzen nicht Halt. So war es nur konsequent, dass sich die beiden kommunalen Spitzenverbände dieses Themas annahmen.

In der begleitenden Fachausstellung sowie außerhalb der Vorträge und Workshops konnten die gut 150 Teilnehmer aus ganz Deutschland in der ungewöhnlichen Atmosphäre des sonst von einem Variété genutzten Kurhauses Kontakte auffrischen und Erfahrungen austauschen. Die Mischung aus einführenden Vorträgen etwa von Prof. Dr. Marga Prühl (Bertelsmann Stiftung), Norman Heydenreich (Microsoft Deutschland), Dr. Stephan Klein (bremen online service) und Axel Rittershaus (BITKOM) zu Fragen der Finanzierung von e-Government sowie vertiefenden Workshops zu einzelnen Projekten, rechtlichen und gestalterischen Fragestellungen einer kommunalen Homepage oder auch zu Aspekten der Wirtschaftsförderung konnte überzeugen. Aufgrund der positiven Resonanz seitens der Teilnehmer und Teilnehmerinnen ist geplant, einen weiteren „IT Kongress des Wissens“ zu veranstalten.

Kontakt: Dr. iur. Lutz Gollan
IT-Referent beim StGB NRW
e-Mail: Lutz.Gollan@nwstgb.de

**Zukunft
Kommune**
4. internationale Fachmesse für kommunale
Lösungen, Dienstleistungen & Beschaffung



Modernisierung der Gewerbesteuer unverzichtbar

Der Deutsche Städte- und Gemeindebund (DStGB) mahnt nach Vorlage des Abschlussberichts zur Reform der Gemeindefinanzen eine rasche Umsetzung der Pläne im Sinne der Kommunen an. „Wenn nicht endlich etwas geschieht, gehen in den Städten und Gemeinden die Lichter aus. Das kommunale Defizit wird in diesem Jahr mehr als 10 Milliarden Euro betragen. Die Steuererschätzung Mitte Mai 2003 wird weitere Steuerausfälle prognostizieren. Ein Ende dieser dramatischen Entwicklung ist nicht abzusehen“, sagte der Präsident des Deutschen Städte- und Gemeindebundes, der Bautzener Oberbürgermeister **Christian Schramm** im Anschluss an die Präsidiumssitzung des kommunalen Spitzenverbandes in Bergkamen.

Die steigenden Soziallasten führen zu weniger Investitionen mit dem Ergebnis höherer Arbeitslosigkeit. Immer mehr verfällt die Infrastruktur in den Städten und Gemeinden. In kaum einem Industrieland geben Staat und Kommunen einen geringeren Anteil des Volkseinkommens für Straßen, Schulgebäude oder die Kanalisation aus. Die Fehlentwicklung in Deutschland hat gravierende Folgen für das Wirtschaftswachstum. Es fehlen neue Aufträge für die Unternehmen. Gerade der Mittelstand braucht dringend die öffentlichen Aufträge, um Arbeitsplätze schaffen zu können.

Um wieder investieren zu können, müssen die kommunalen Einnahmen dringend verbessert und die Kommunen bei der Sozialhilfe deutlich entlastet werden. „Ich warne die Wirtschaft davor, die notwendige Modernisierung der Gewerbesteuer zu blockieren“, sagte Schramm.

Die Wirtschaft hat sich in den vergangenen Jahren aus der Finanzierung der kommunalen Infrastruktur immer mehr verabschiedet. Selbst gut verdienenden Großkonzernen gelingt es, sich durch steuerliche Gestaltungsmöglichkeiten aus der Gewerbesteuer weitgehend zu verabschieden. Dies ist nicht länger hinnehmbar. Gerade die Wirtschaft profitiert von einer guten und funktionsfähigen Infrastruktur. Dieses notwendige Band zwischen Kommune und Wirtschaft muss wieder gestärkt werden.

Das Steuermodell der Wirtschaft bewirkt genau das Gegenteil. Der Steuervorschlag der Wirtschaft, die Gewerbesteuer abzuschaffen und sie durch Zuschläge zur Einkommens- und Körperschaftssteuer zu ersetzen, würde im übrigen auch zu einer gravierenden Schieflage im Verhältnis zwischen Unternehmen und Bevölkerung bei der Finanzierung kommunaler Aufgaben führen.

Zurzeit wird die Steuerbasis der Kommune finanziert durch knapp 34 Milliarden Euro von Unternehmen und rund 24 Milliarden Euro von privaten Steuerpflichtigen (Anteil der Kommunen an der Einkommensteuer). Nach dem Reformmo-

dell der Wirtschaft würden die Unternehmen sich künftig nur noch mit 14,8 Milliarden Euro beteiligen, die privaten Steuerpflichtigen dagegen aber mit 32 Milliarden Euro.

Die Arbeitnehmer würden also zusätzlich zur Mitfinanzierung kommunaler Aufgaben herangezogen und damit belastet. Das vorgeschlagene Zuschlagsrecht auf die Körperschaftssteuer ist ebenfalls ungeeignet, um die kommunalen Einnahmen zu sichern. Im vergangenen Jahr war das Aufkommen aus der Körperschaftssteuer sogar negativ. Finanzämter mussten mehr Steuern zurückzahlen, als sie einnahmen.

Als Sofortmaßnahme verlangt der DStGB die Senkung der Gewerbesteuerumlage und eine Stärkung der kommunalen Investitionen. Nur damit können die notwendigsten Investitionen in Angriff genommen werden und die Aufträge erteilt werden, auf die der Mittelstand dringend wartet. „Ohne kommunale Investitionen wird es kurzfristig zu keiner Entlastung der lokalen Arbeitsmärkte kommen“, sagte Schramm. (Pressemitteilung vom 08.05.2003)

Aus dem DStGB

Einheitliches Leistungsrecht des Bundes für Langzeit-Arbeitslose

Erwerbsfähige Arbeitslose müssen künftig vom Bund finanziert und in den Arbeitsmarkt vermittelt werden. „Ziel muss es sein, die ca. 1 Million erwerbsfähige Hilfeempfänger mit gezielten Leistungen dauerhaft in Arbeit zu bringen“, erklärte der Präsident des Deutschen Städte- und Gemeindebundes (DStGB), Oberbürgermeister **Christian Schramm**, anlässlich der Präsidiumssitzung des Verbandes am 08. Mai 2003 in Bergkamen. Dazu gehöre der Grundsatz, zielgenau zu helfen und Anreize nach dem Prinzip „Fördern und fordern“ zu schaffen.

Ausdrücklich befürwortet der DStGB eine Verschärfung der Sanktionen bei Verweigerung zumutbarer Arbeit. Dazu gehören die zwingende Absenkung der Leistungen und die Umkehr der Beweislast. Der DStGB hält die angekündigte degressive Absenkung des Leistungsniveaus für sachgerecht. „Das Geld muss in die aktivierenden Hilfen fließen“, forderte Schramm. Da nicht mehr Geld zur Verfügung stehe, bedinge dies zwangsläufig eine geringere Leistungshöhe.

Das neue Leistungssystem mache nach Auf-

fassung des DStGB nur Sinn, wenn die leistungrechtliche und organisatorische Trägerschaft einheitlich, nämlich in der Verantwortung des Bundes, organisiert wird. „Schließlich trägt der Bund auch die Verantwortung für die Arbeitsmarkt-, Beschäftigungs-, Wirtschafts- und Steuerpolitik, die Voraussetzung für den Abbau der Massenarbeitslosigkeit schaffen muss“, stellte Schramm klar.

Dies bedeute allerdings nicht, dass sich die Kommunen aus ihrer Mitarbeit zurückziehen werden. „Die Kommunen sind zur Mitarbeit in den Job-Centern bereit“, erklärte Schramm. „Wir setzen auf eine umfassende Verknüpfung kommunaler Dienstleistungen mit den Aufgaben der künftigen Job-Center“. Auf der Grundlage konkreter Kooperationsvereinbarungen können die Kommunen entsprechend der örtlichen Situation und ihren Fähigkeiten Aufgaben im Job-Center übernehmen.

Für eine wirksame Umsetzung des neuen Leistungsrechts, insbesondere einer verbesserten Eingliederung, ist nach Auffassung des DStGB der Umstrukturierungsprozess der Bundesanstalt für Arbeit zügig voranzutreiben. Dazu gehört insbesondere eine stärkere Dezentralisierung der Entscheidungsmacht. „Das Arbeitsförderungsrecht des Bundes muss dringend entschlackt werden“, forderte Schramm. Dies bedeute weniger Rechtsvorschriften, weniger Detailregelungen, aber mehr Handlungsmöglichkeiten vor Ort. Beispielsweise könnten hier die Regelungen der Hilfe zur Arbeit nach dem Bundessozialhilfegesetz sein.

Eine Kommunalisierung der Aufgabe lehnt der DStGB nach wie vor ab. Damit würde die Bekämpfung der Langzeitarbeitslosigkeit in die kommunale Sozialpolitik abgeschoben. Flächendeckend seien die Kommunen nicht in der Lage, diese Aufgabe wahrzunehmen. „Wer derartige Vorschläge macht, kennt nicht die Probleme strukturschwacher Regionen“, betonte Schramm. „Mit örtlicher Sozialpolitik kann nicht die Arbeitslosigkeit von fünf Millionen Menschen beseitigt werden“, stellte Schramm klar. Darüber hinaus bergen solche Vorschläge erhebliche finanzielle Risiken.

Der DStGB besteht darauf, dass die Kommunen durch die Zusammenführung von Arbeitslosenhilfe und Sozialhilfe um bis zu 6 Milliarden Euro entlastet werden. Zwar lasse der Abschlussbericht die Höhe der Entlastung offen. Für den DStGB steht die Bundesregierung jedoch durch die Regierungserklärung des Bundeskanzlers im Wort, dauerhaft die finanzielle Verantwortung für ca. 1 Mio. erwerbsfähige Sozialhilfeempfänger zu übernehmen.

Dies sei sachgerecht, betonte Schramm, da die Bekämpfung der Langzeitarbeitslosigkeit eine Aufgabe des Bundes sei und die Kommunen deshalb von den immensen Kosten in diesem Bereich entlastet werden müssten. Eine Entlastung würde den finanziellen Spielraum für notwendige Investitionen vor Ort schaffen. „Ohne kommunale Investitionen wird es keinen Aufschwung geben und auch keine Stärkung des Mittelstandes, der auf Aufträge dringend wartet“, so Schramm. (Pressemitteilung vom 08.05.2003)

Mehr Domains - zu härteren Konditionen

Zukünftig wird es stärker individuelle Domain-Namen im Internet geben. Schon seit längerem wird bei der ICANN (Internet Corporation for Assigned Names and Numbers), die für die Domain-Namen und der IP-Adress-System zuständig ist, darüber verhandelt, wie auch Sonderzeichen in Internet-Adressen verwendet werden können (Internationalized Domain Names, IDN). Dieser Wunsch stammt hauptsächlich aus dem asiatischen Raum, wo die lateinischen Buchstaben nur zum Teil von Bedeutung sind. Für Europa (Stichwort: Kyrillisch), auch für Deutschland, ist dies

interessant, wenn Domain-Namen wie www.gütersloh.de zulässig werden. Bislang sind Sonderzeichen außer dem Minus nicht auflösbar, Umlaute müssen ausgeschrieben werden.

Zu diesem Thema liegen seit Ende 2002 drei Requests for Comments vor. Die Erweiterungen sollen zunächst bei den Top Level Domains .com und .net verfügbar sein. Ein konkreter Fahrplan für Umstellung existiert noch nicht, am 27.03.03 entschied jedoch

ICANN, dass die bestehenden Empfehlungen (www.icann.org/riodejaneiro/idn-topic.htm) umgesetzt werden sollen. Der deutsche Registrar rund1 nimmt für die Top-Level-Domains .net und .com schon Vorkehrungen entgegen.

Parallel verlangt ICANN von den Registraren so genannter generischer Top-Level-Domains wie .net, .com oder .info, dass diese härter gegen Betrüger vorgehen. So sollen bei der vorsätzlichen Verwendung falscher oder verfälschter Angaben, dem vorsätzlichen Unterlassen der Mitteilung geänderter persönlicher Angaben oder der Nichtbeantwortung einer Benachrichtigung per E-Mail durch den Registrar binnen 15 Kalendertagen die Domains der Kunden löschen.

Neues Microsoft Forschungszentrum in Aachen

Am 10.04.03 gab Microsoft bekannt, dass in Aachen ein neues europäisches Forschungs- und Entwicklungszentrum (EMIC – European Microsoft Innovation Center) eröffnet wird. Das EMIC wird nach Auskünften des Vorsitzenden der Geschäftsführung von MS Deutschland Gallmann im Rahmen von Forschungsverbänden anwendungsorientierte Forschung und Entwicklung von Technologien für die Wissens-

gesellschaft betreiben. Forschungsschwerpunkte werden gemäß der Prioritäten der europäischen Technologiepolitik u.a. die Themen Sicherheit, Datenschutz, Mobilität, drahtlose Anwendungen und Web-Services sein. Ein weiterer Fokus wird auf der Entwicklung von Lösungen für Bereiche wie eGovernment, eLearning und eHealth liegen.

Das EMIC ist Microsofts vierte Forschungseinrichtung in Europa und das erste Forschungs- und Entwicklungszentrum des Unternehmens am Standort Deutschland. Zum Start des EMIC Ende Mai werden zehn Angestellte aus ganz Europa im EMIC tätig sein. Die Anzahl der Mitarbeiter soll sich mit der Entwicklung von Projekten und Partnerschaften kontinuierlich erhöhen.

Trusted Computing revisited

Hatten wir noch in den IT-News 05/2003 über die Rolle der Trusted Computing Platform Alliance (TCPA) berichtet, so gibt es jetzt Konkurrenz im Bereich der hardware-basierten Absicherung von PCs. Mit der Trusted Computing Group (TCG) haben AMD, HP, IBM, Intel und Microsoft eine neue Industrie-Organisation gegründet, die „Vertrauen und Sicherheit“ auf breiter Front in Computer-Plattformen und Endgeräten schaffen soll. Die TCG lädt alle über 200 Mitglieder der TCPA ein, sich zu beteiligen.

Die Rolle der TCG, die jetzt auch über ein Marketing-Budget verfügt, entspricht nach deren Selbstverständnis der der TCPA - offenbar ging es einigen Mitgliedern der ursprünglichen Organisation mit den Entscheidungsfindungen, insbesondere zum gewünschten Standard des Trusted Platform Module (TPM), nicht schnell genug. Während bei der TCPA hinsichtlich der Standardisierungsfragen Einstimmigkeit erforderlich ist, reicht bei der TCG eine Zwei-Drittel-Mehrheit. (news.zdnet.co.uk/story/0,,t29552133194,00.html)

Elektronischer Personalausweis in Belgien

Nach einem Bericht der COMPUTERWOCHE hat die belgische Regierung in elf Städten versuchsweise erste so genannte EIDs (Electronic Identification Cards) an Bürger ausgegeben. Die Personalausweise im Format einer Kreditkarte basieren auf Java und enthalten die gleichen Informationen wie die bislang verwendeten Ausweise. Name, Geburtstag und ein digitales Foto des Inhabers sind jedoch zusätzlich auf einem Krypto-Chip gespeichert. Zweck der neuen Ausweise ist u.a., dass sich Bürger für eGovernment-Angebote des belgischen Staates authentifizieren können. Außerdem dient der Chip für digitale Signaturen. Die Karte enthält nach Auskünften der belgischen Regierung zwei Schlüsselpaare - eines für digitale Signaturen, eines für die Online-Authentifizierung.

Wann alle Belgier die neuen elektronischen Ausweise erhalten, ist offen. Verbunden mit der EID wird auch eine elektronische Akte für den Bürger angelegt, die dieser jederzeit einsehen kann.

Call-by-Call im Ortsnetz

Seit dem 25.04.2003 besteht nunmehr auch im Ortsnetz die Möglichkeit, von Telefonat zu Telefonat den Telefondienstleister auszuwählen (Call-by-Call). Derzeit befinden sich neben der Telekom eine Handvoll Anbieter auf dem Markt, die jedoch zum Teil nur regional tätig sind. Die Preise sind sehr unterschiedlich und liegen zum Teil sogar über denen der Deutschen Telekom. Da kürzlich das Verbindungsentgelt, das die Telekom von den anderen Anbietern für die Nutzung der Telekom-Leitungen verlangen darf, auf Antrag von der Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post erhöht wurde, ist mit stabilen Preisen erst im Sommer zu rechnen. Aber auch weiterhin wird es allein aus Marketing-Gründen häufig Preisänderungen geben - wie auch im Call-by-Call-Bereich für Ferngespräche. Ab dem 09.07.03 können Ortsgespräche auch permanent (Preselection) auf einen Telekom-Konkurrenten übertragen werden. Dann entfällt die Notwendigkeit der Vorwahl des anderen Anbieters.

Die neuen Tarife der Konkurrenz bergen jedoch eine kleine Gebührenfalle, worauf der Online-Nachrichten-Dienst Heise aufmerksam machte: Während die Telekom Verbindungen in angrenzende Ortsnetze bis zu einer Entfernung von 20 Kilometern noch als Nahgespräch zu Ortsgesprächspreisen abrechnet, gelten diese bei einigen Konkurrenten bereits als Ferngespräche und werden entsprechend teurer in Rechnung gestellt.

MS Office 2003 wohl erst im Herbst

Sah es im April 2003 noch danach aus, dass das neue Microsoft Office Paket schon im Herbst in den Regalen stehen wird (vgl. IT-News 4/2003), so gibt es mittlerweile Verzögerungen, die bis in den Herbst reichen können. Wie COMPUTERPARTNER am 28.04.03 mitteilte (www.computerpartner.de), gibt es im Juni 2003 noch eine dazwischen geschobene weitere Beta-Version. Gartner Analyst Michael Silver glaubt nach Informationen des Nachrichtendienstes, dass Microsoft das Paket nicht vor Oktober oder November ausliefern wird. Kritisch wird es laut COMPUTERPARTNER für einige Kunden, wenn die neue Bürosoftware erst nach dem 31.10.2002 verfügbar ist. Zu diesem Zeitpunkt laufen viele Software-Assurance-Verträge. Laut den aktuell gültigen Lizenzbedingungen müssten die Kunden dann die Assurance-Verträge verlängern, wenn sie mit Office 2003 arbeiten wollen. Die Software-Assurance berechtigt nur zur Nutzung der Pakete, die innerhalb der Laufzeit der Versicherung auf den Markt kommen.



IT-NEWS

zusammengestellt von
Dr. iur. Lutz Gollan,
IT-Referent beim StGB NRW,
e-Mail: Lutz.Gollan@nwtsgb.de

Hinzufügen eines Vornamens aus religiösen Gründen

Ein Kind, welches noch nicht wesentlich am Rechtsverkehr teilgenommen hat, hat grundsätzlich einen Anspruch auf Beifügung eines weiteren Vornamens, wenn dies aus verpflichtend angesehenen Gründen der religiösen Überzeugung begehrt wird (nichtamtlicher Leitsatz).

BVerwG, Urteil vom 26.03.2003 - Az.: 6 C 26.02 -

Das Bundesverwaltungsgericht hat der Klage eines inzwischen 15-jährigen Mädchens auf Änderung des Vornamens stattgegeben. Das Mädchen, das den Vornamen S. trägt, hatte aus Anlass seiner im Alter von knapp zehn Jahren erfolgten Taufe nach römisch-katholischem Ritus den aus dem Namen der Mutter abgeleiteten, auf den Namen mehrerer „Heiliger“ zurückgehenden „Taufnamen“ K. erhalten, den es seinem Vornamen S. als weiteren Vornamen voranstellen wollte. Damit wollte das Mädchen seinen Übertritt zum römisch-katholischen Bekenntnis auch nach außen verdeutlichen.

Die Verwaltungsbehörden hatten den Antrag abgelehnt, die Vorinstanzen waren zu unterschiedlichen Ergebnissen gelangt. Das BVerwG hat entschieden, dass ein Kind, das noch nicht wesentlich am Rechtsverkehr teilgenommen hat, grundsätzlich einen Anspruch auf Beifügung eines weiteren Vornamens hat, wenn dies aus verpflichtend angesehenen Gründen der religiösen Überzeugung begehrt wird. Das sich im Personenstandsrecht niederschlagende öffentliche Interesse an der Vornamenskonnuität habe in derartigen Fällen regelmäßig nur geringes Gewicht und müsse gegenüber dem Grundrecht aus Art. 4 Abs. 1 GG zurücktreten.

Abberufung eines Ratsvertreters im Aufsichtsrat

Dem vom Rat entsandten Vertreter im Aufsichtsrat einer GmbH steht im Grundsatz keine wehrfähige Innenrechtsposition zu, kraft deren er seine Abberufung gemäß § 113 Abs. 1 Satz 3 GO NRW verhindern kann. Eine solche Rechtsposition ergibt sich auch nicht aus den Vorschriften über die Verhältniswahl bei der Besetzung der Aufsichtsratspositionen durch den Rat.

OVG NRW, Beschluss vom 21.05.2002 - Az.: 15 B 238/02 -

Der Antragsteller wehrte sich mit einem Antrag auf Erlass einer einstweiligen Anordnung gegen seine Abberufung als vom Rat entsandtes Mitglied des Aufsichtsrates der Stadtwerke S. GmbH. Hierbei berief er sich im Wesentlichen auf eine Verletzung der Grundsätze der Verhältniswahl bei der Entscheidung des Rates über seine Abberufung. Die Beschwerde des Antragsgegners führte zur Änderung des stattgebenden Beschlusses des VG und zur Ablehnung des Antrages.

Nach Auffassung des OVG steht dem Antragsteller kein Anordnungsanspruch auf Unterlassung der Vollziehung der Abberufung zu. Dies wäre nur dann der Fall, wenn es sich bei der geltend gemachten Rechtsposition der Stellung als Vertreter der Gemeinde im Aufsichtsrat der Stadtwerke S. GmbH um eine durch das kommunale Innenrecht eingeräumte Zuständigkeit handelt, die dem betroffenen Organ oder Organteil als wehrfähiges subjektives Organrecht zur eigenständigen Wahrnehmung zugewiesen ist.

Eine entsprechende Rechtsposition setze voraus, dass dem einzelnen Ratsmitglied die organschaftlichen Befugnisse selbst zugeordnet

sind, gegen deren Beeinträchtigung er die Unterlassung oder Beseitigung verlangen kann. Aus der bloßen Rechtswidrigkeit eines Ratsbeschlusses könne das einzelne Ratsmitglied keine eigenen Rechte herleiten. Eine solche subjektiv-öffentliche Rechtsposition vermittelt § 113 Abs. 1 Satz 3 GO NRW nicht.

Soweit dem Vertreter der Gemeinde als Aufsichtsratsmitglied Rechte eingeräumt sind, dienen diese allein der Wahrnehmung der ihm zugewiesenen gesellschaftsrechtlichen Aufgabe. Die zivilrechtlichen Rechte sind dem einzelnen Mitglied des Aufsichtsrates bundesrechtlich im Interesse einer effektiven Kontrolle der Führung des Unternehmens als Teil eines Organs der Gesellschaft zugewiesen. Sie werden von ihm eigenständig und gesellschaftsrechtlich weisungsfrei wahrgenommen.

Hiervon zu unterscheiden ist allerdings die Rechtsstellung des Aufsichtsratsmitgliedes im Innenverhältnis zu dem bestellenden Gemeindeorgan. Insoweit nimmt der vom Rat bestellte Vertreter seine Aufgaben im Aufsichtsrat im öffentlichen Interesse der Gemeinde wahr. Er ist landesrechtlich an deren Interessen gebunden, seine Rechtsstellung ist hinsichtlich ihrer Begründung, ihrer inhaltlichen Reichweite und ihrer Beendigung vollständig vom Rat abhängig.

Danach vermittelt § 113 Abs. 1 Satz 3 GO NRW als solcher keine wehrfähige Innenrechtsposition des in den Aufsichtsrat entsandten Ratsmitgliedes auf Verhinderung seiner Abberufung. Eine solche Rechtsposition ist auch nicht aus den Vorschriften über das Wahlverfahren hinsichtlich der vom Rat berufenen Aufsichtsratsmitglieder herzuleiten. Die Regelungen über das Wahlverfahren dienen nicht dem Interesse der entsandten Person, sondern dem Funktionsinteresse der Vertretungskörperschaft und ihrer Gruppierungen.



zusammengestellt von
Finanzreferent
Andreas Wohland, StGB NRW

SOZIALE STADT NRW ONLINE

„Soziale Stadt NRW“ steht für die Arbeit in den Stadtteilen mit besonderem Erneuerungsbedarf. Als neues Informationsangebot halten die am Städtetzwerk beteiligten Kommunen und die Landesregierung unter www.soziale-stadt.nrw.de eine gemeinsame Internet-Präsentation bereit. Aktuell - und stetig erweitert - stellt diese in ansprechendem Design die Programmplattform, Arbeitsprinzipien und Ergebnisse des integrierten Handlungsprogramms „Soziale Stadt NRW“ vor. Die Darstellung besonders der der erfolgreichen Projektbeispiele zielt auch auf Fachleute im Umfeld des Bund-Länder-Programms „Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf - Die Soziale Stadt“.



Einbau von Kunststofffenstern in ein Baudenkmal

Dem Einbau von Kunststofffenstern in ein in die Denkmalliste eingetragenes Baudenkmal können Gründe des Denkmalschutzes entgegenstehen (nichtamtlicher Leitsatz).

OVG NRW, Beschluss vom 02.10.2002 - Az.: 8 A 5546/00 -

Die Kläger erstrebten die Zulassung der Berufung gegen ein Urteil, das eine Auflage der Unte-

ren Denkmalbehörde bestätigt, nach der bei dem Umbau eines in die Denkmalliste eingetragenen Gebäudes Sprossenfenster aus Holz verwendet werden müssen. Der Senat lehnte den Antrag ab.

Nach § 9 Abs. 2 a) DSchG NRW ist die Erlaubnis für die Veränderung eines Baudenkmals zu erteilen, wenn Gründe des Denkmalschutzes nicht entgegenstehen. Dabei lassen sich die "Gründe des Denkmalschutzes", die die Erteilung der Erlaubnis verhindern können, nicht in abstrakter, auf alle denkbaren Einzelfälle anwendbarer Form benennen, sondern müssen stets aus den Besonderheiten des zur Entscheidung stehenden konkreten Falls abgeleitet werden. Vorzunehmen ist eine von der Qualität des jeweils zu schützenden Denkmals abhängige Einzelfallprüfung, ob und inwieweit die Schutzzwecke des Denkmalschutzgesetzes durch die in Rede stehende Maßnahme und bezogen auf das konkret betroffene Denkmal gestört oder vereitelt werden könnten. Eine Erlaubnis nach § 9 Abs. 2 a) DSchG darf allerdings erst dann verweigert werden, wenn Gründe des Denkmalschutzes der Veränderung des Denkmals "entgegenstehen", also stärkeres Gewicht haben als die für die Veränderung streitenden Interessen.

Die Anwendung dieser Maßstäbe auf den vorliegenden Fall ergebe, dass weder die von den Klägern tatsächlich vorgenommene noch die ursprünglich beantragte Veränderung der Fenster genehmigungsfähig sei. Nach dem Bescheid über die Einteilung des Gebäudes in die Denkmalliste zähle die straßenseitige Fassade des Gebäudes mit der Holzeingangstür in der Mittelachse und den gleichmäßig angeordneten Sprossenfenstern mit geteiltem Oberlicht zu den Charakteristika des Objekts.

Der Austausch dieser Fenster durch einflügelige kunststoffbeschichtete Aluminiumfenster ohne Sprosseneinteilung mit ungeteiltem Oberlicht verändere die Wirkung dieser Fassade ganz erheblich. Die gliedernde Funktion der durch die Sprosseneinteilung in sich ebenfalls gegliederten Fenster und ihre Wirkung als Blickfang würden geschwächt und die Einheitlichkeit in der Materialgebung von Haustür und Fensterrahmen sowie die Aussagekraft des verwendeten Werkstoffs beseitigt.

Im vorliegenden Fall sei die Einheitlichkeit der Materialgebung bei Haustür und Fensteranlagen in der Schaufront des Gebäudes einer der Aspekte, die den Denkmalwert des Objekts begründen, weil sie maßgeblich zu der Gesamtwirkung der Fassade beitrage. Hierfür spreche neben den bereits genannten Aspekten der Umstand, dass die Gesamtfläche der vorhandenen Fenster im Verhältnis zu der straßenseitigen Fassade des Gebäudes sehr groß sei und deshalb besonders ins Auge falle.

Bauliche Zulässigkeit einer Mobilfunkanlage

1. Errichtung und Betrieb einer aus Antennenmast und Basisstation bestehenden Mobilfunkanlage als gewerbliche Nutzung sind in einem faktischen Dorfgebiet nach § 5 BauNVO allgemein zulässig.
2. Optische Auswirkungen einer Mobilfunkanlage stören

den Gebietscharakter eines faktischen Dorfgebietes im Sinne von § 5 BauNVO nicht.

OVG NRW, Beschluss vom 13.03.2003 - Az.: 7 B 1717/02 -

Die Beigeladene errichtete ohne Baugenehmigung an einem ehemaligen Getreidesilogeäude eine Mobilfunkanlage. Der in der Nachbarschaft wohnende Antragsteller verlangte vergeblich ein behördliches Einschreiten. Seinen Antrag auf Erlass einer einstweiligen Anordnung zwecks vorläufiger Betriebseinstellung lehnte das VG ab. Die Beschwerde blieb ohne Erfolg.

Mit dem VG sei davon auszugehen, dass nach der im vorliegenden Verfahren des einstweiligen Rechtsschutzes nur möglichen und gebotenen summarischen Prüfung ein Anspruch des Antragstellers auf Einschreiten gegen die Mobilfunkanlage wegen Verletzung nachbarlicher Abwehrrechte nicht bestehe, da die Inbetriebnahme und Nutzung der Anlage keine Vorschriften des Bauplanungsrechts verletze, die auch dem Schutz des Antragstellers als Nachbarn zu dienen bestimmt sind.

Nach Auffassung des OVG NRW liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass ein Abwehranspruch des Antragstellers aus dem so genannten Gebietsgewährleistungsanspruch wegen Unvereinbarkeit der Mobilfunkanlage ihrer Art der Nutzung nach mit dem faktischen Baugebietscharakter bestehe. Dieser Anspruch erstrecke sich auf die Bewahrung der Gebietsart nach der Art der zulässigen baulichen Nutzung. Ausgehend von dem übereinstimmenden Beteiligtenvorbringen, es handle sich hier um ein faktisches Dorfgebiet im Sinne von § 34 Abs. 2 BauGB in Verbindung mit § 5 BauNVO, und dem vorliegenden Karten- und Lichtbildmaterial spreche nichts für eine bauplanungsrechtliche Unzulässigkeit der Mobilfunkanlage an dem hier in Rede stehenden Standort.

In einem Dorfgebiet sind nach § 5 Abs. 1 und 2 Nr. 6 BauNVO nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe allgemein zulässig. Bei der Errichtung und dem Betrieb einer aus Antennenmast und Basisstation bestehenden Mobilfunkanlage handle es sich um eine solche gewerbliche Nutzung.

Soweit der Antragsteller im Hinblick auf von der Anlage ausgehende Emissionen eine "abstrakte Gesundheitsgefahr" einwende, sei mit dem VG darauf zu verweisen, dass die Anlage nach der Standortbescheinigung der Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post die in der 26. BImSchV enthaltenen Grenzwerte einhalte und deren Maßgeblichkeit nicht durch die von dem Antragsteller geäußerten Bedenken in Frage gestellt werden könne.

Auch im Hinblick auf optische Auswirkungen des Vorhabens lasse sich ein Abwehrrecht aus dem Gebietsgewährleistungsanspruch nicht herleiten. Soweit der Antragsteller sich zur Beschwerdebegründung ferner auf das grundsätzlich nachbarschützende bauplanungsrechtliche Gebot der Rücksichtnahme berufe, bestünden ebenfalls weder unter Immissionschutzgesichtspunkten noch im Hinblick auf den Aspekt optischer Auswirkungen der Mobilfunkanlage Bedenken.

IMPRESSUM



STÄDTE- UND GEMEINDERAT

Die Fachzeitschrift für Kommunal- und Landespolitik in Nordrhein-Westfalen

Herausgeber

Städte- und Gemeindebund
Nordrhein-Westfalen
Kaiserswerther Straße 199-201
40474 Düsseldorf
Telefon 0211/45 87-1
Fax 0211/45 87-211
www.nwstgb.de

Hauptschriftleitung

Hauptgeschäftsführer
Dr. Bernd Jürgen Schneider

Redaktion

Martin Lehrer M. A. (Leitung)
Telefon 0211/45 87-230
E-Mail: redaktion@nwstgb.de
Barbara Baltsch
Debora Becker (Sekretariat)
Telefon 0211/45 87-231

Anzeigenabwicklung

Krammer Verlag Düsseldorf AG
Hermannstraße 3 • 40233 Düsseldorf
Telefon 0211/91 49-4 03
Fax 0211/91 49-4 50

Layout

Krammer Verlag Düsseldorf AG

Druck

K-DRUCK Kerbusch GmbH & Co. KG
Hocksteiner Weg 38
41189 Mönchengladbach

Gedruckt auf
chlorfrei gebleichtem Papier

Die Zeitschrift erscheint monatlich. Das Einzelheft kostet 5,- €. Ein Jahresabonnement kostet einschließlich Inhaltsverzeichnis 49,- €. Die Bezugsgebühren werden im dritten Quartal des Kalenderjahres durch besondere Rechnung eingezogen. Bestellungen nur beim Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen, 40474 Düsseldorf, Kaiserswerther Straße 199-201. Abbestellungen sind nur zum Ende eines Kalenderjahres möglich. Kein Buchhandelsrabatt. Die mit dem Namen des Verfassers veröffentlichten Beiträge geben die persönliche Meinung des Verfassers wieder. Nachdruck nur mit Genehmigung der Schriftleitung.

ISSN 0342 - 6106



THEMENSCHWERPUNKT
JULI-AUGUST
EU-ERWEITERUNG