



STÄDTE- UND GEMEINDERAT

HERAUSGEBER STÄDTE- UND GEMEINDEBUND NORDRHEIN-WESTFALEN

online
mitteilungen

Mit den



StGB NRW · Kaiserswerther Str. 199-201 · 40474 Düsseldorf
PVSt · Deutsche Post AG · „Entgelt bezahlt“ · G 20 167

Nahmobilität
Digitale Stadt



STÄDTE- UND GEMEINDERAT

Die Fachzeitschrift für Kommunal- und Landespolitik in Nordrhein-Westfalen

STÄDTE- UND GEMEINDERAT ist die einzige unabhängige und ebenso die meistgelesene Fachzeitschrift für Kommunal- und Landespolitik in Nordrhein-Westfalen. Sie führt kommunale Wissenschaft und Praxis, Kommunalrecht und Kommunalpolitik zusammen. Die Zeitschrift hat sich als Diskussionsforum für neue Entwicklungen in der kommunalen Welt einen Namen gemacht.

Die 1946 erstmals verlegte Fachzeitschrift **STÄDTE- UND GEMEINDERAT** ist das offizielle Organ des Städte- und Gemeindebundes Nordrhein-Westfalen. Als Spitzenverband kreisangehöriger Städte und Gemeinden repräsentiert dieser rund 9 Mio. Bürger und Bürgerinnen sowie 86 Prozent der Ratsmitglieder in Nordrhein-Westfalen.

STÄDTE- UND GEMEINDERAT enthält monatlich aktuelle Informationen aus den zentralen Interessengebieten der Kommunalpolitiker und Verwaltungsbeamten:

- Finanzen, Wirtschaft, Soziales, Schule und Kultur
- Verwaltungsfragen und Neue Steuerung
- Kommunalrecht
- Kommunale Wirtschaftsunternehmen
- Tourismus und Freizeit

Darüber hinaus enthält **STÄDTE- UND GEMEINDERAT** Sonderseiten, die überregional über Produkte und Neuheiten für den kommunalen Markt informieren. Der Leser erhält somit einen Überblick über Aktuelles aus den Bereichen:

- Bürokommunikation
- Umweltschutz
- Nutzfahrzeuge im öffentlichen Dienst
- Müll- und Abfallbeseitigung
- Verkehrswesen
- Landschaftspflege
- Wohnungswesen, Städtebau
- Freizeitanlagen, öffentliche Schwimmbäder
- Kommunale Energieversorgung
- Kreditwesen
- Raumplanung
- Krankenhausbedarf

Mit **STÄDTE- UND GEMEINDERAT** sind Sie abonniert auf Branchen-Information.

Schicken Sie den ausgefüllten Antwortcoupon an Frau Becker, Städte- und Gemeindebund NRW, Kaiserswerther Straße 199-201, 40474 Düsseldorf

Wenn es schneller gehen soll, faxen Sie uns den unterschriebenen Coupon:

FAX: 02 11/45 87-292



71. JAHRGANG • APRIL **04**
2017

STÄDTE- UND GEMEINDERAT

HERAUSGEBER STÄDTE- UND GEMEINDEBUND NORDRHEIN-WESTFALEN

Mit den **online mitteilungen**

71. JAHRGANG • MAI **05**
2017



STÄDTE- UND GEMEINDERAT

HERAUSGEBER STÄDTE- UND GEMEINDEBUND NORDRHEIN-WESTFALEN

Mit den **online mitteilungen**



Ganztagschule
Haushaltsumfrage
Internetforschung



Ortsentwicklung
Konzessionsvergabe
Kulturelles Erbe

Ja, ich möchte **STÄDTE- UND GEMEINDERAT** kennenlernen! Bitte senden Sie mir die nächsten drei Ausgaben zum **Vorzugspreis von nur € 10,25** (inkl. MwSt. und Versand). Die Lieferung endet mit Zustellung des dritten Heftes und geht **nicht** automatisch in ein Jahresabonnement über.

Ja, ich kenne **STÄDTE- UND GEMEINDERAT** bereits und möchte die Zeitschrift (10 Ausgaben) **im günstigen Jahresabonnement** bestellen.

gedruckt (€ 78,- inkl. MwSt. und Versand)

elektronisch als Lese-PDF (€ 49,- inkl. MwSt. und Versand)

Name/ Vorname/Firma

Straße

Postleitzahl/Ort

Telefon/Fax

E-Mail

Ich bezahle per Bankabbuchung gegen Rechnung

IBAN

BIC

Kreditinstitut

Datum/Unterschrift

Vertrauens-Garantie: Das Abo können Sie innerhalb von 10 Tagen nach Absendung des Bestellcoupons schriftlich bei Frau Becker, Städte- und Gemeindebund NRW, Kaiserswerther Straße 199-201, 40474 Düsseldorf, widerrufen. Rechtzeitige Absendung genügt!



STÄDTE- UND GEMEINDERAT

Die Fachzeitschrift für Kommunal- und Landespolitik in Nordrhein-Westfalen

Man geht wieder

Die autogerechte Stadt - das war einmal. Die Stadt der kurzen Wege - das wünschen wir uns. Angesichts von mehr als 40 Mio. Pkw in Deutschland klingt das vielleicht widersprüchlich. Doch immer mehr Menschen sind es leid, für die kleinste Besorgung ins Auto zu steigen. Wenn es denn echte Alternativen gibt.

Genau hier setzt Nahmobilität an. Alles, was das Autofahren ersetzen kann - Zufugehen, Fahrradfahren, Wege mit Rollator oder Rollstuhl, Nutzung von Bus und Bahn - soll gestärkt werden. Ziel ist, dass die Menschen freiwillig auf das Fahrzeug verzichten, weil sie anderweitig leichter vorankommen.

Die Stadt der kurzen Wege ist nicht naturgegeben. Durchgangsstraen ziehen sich vielerorts als unüberbrückbare Schneise durch das Zentrum. Wer sie überwinden will, begibt sich auf einen Hindernislauf über Rampen, Brücken und Unterführungen. Oft ist die Fahrt über die Autobahn zum nächsten Großmarkt bequemer als der Weg in die eigene Stadt oder Gemeinde. So entsteht Verkehr mit all seinen negativen Begleiterscheinungen wie Lärm, Schadstoffe und Kohlendioxid.

Wenn manche Straßen in beide Richtungen permanent dicht sind, muss ein Umdenken stattfinden. Städte und Gemeinden müssen ihre Bevölkerung vor dem überbordenden



Verkehr schützen. Dafür sind viele Maßnahmen denkbar - Zufahrtsbeschrankung in die Innenstadt ebenso wie Vorrechte für den ÖPNV durch Busspuren oder für Elektroautos mittels kostenfreiem Parken.

Dann müssen auch Innenstädte und Ortszentren so umgebaut werden, dass sich Nahmobilität entfalten kann. Das heißt: neue Wege öffnen und Barrieren beseitigen. Ein einheitliches Straßenniveau erleichtert Gehbehinderten das Fortkommen, aber auch Männern und Frauen mit Kinderwagen. Selbstredend muss der Belag von Straßen und Plätzen den neuen Anforderungen entsprechen. Dabei braucht man nicht auf ortstypisches Pflaster verzichten. Eingelassene Wege aus glatten Steinplatten sorgen für leichte Begehbarkeit. Aber auch das Umfeld muss so ansprechend sein, dass sich die Menschen dort gern bewegen.

Einen solchen Umbau gibt es nicht zum Nulltarif. Allzu lang haben Bund und Land die Verkehrsinfrastruktur vernachlässigt. Mit den neuen Regierungen in Land und Bund muss hier ein Umdenken stattfinden. Mittel, die bisher für Verkehrsprojekte vorgesehen waren, müssen auch künftig zweckgebunden bereitgestellt werden - und zwar in einer Höhe, die echten Fortschritt möglich macht.

Dr. Bernd Jürgen Schneider
Hauptgeschäftsführer StGB NRW

Datenschutz

nach der EU-Datenschutz-Grundverordnung, v. Jochen Schneider, 14,1 x 22,4 cm, 323 S., 24,90 Euro, Verlag C.H.BECK, ISBN 3-406-70213-6

Die neue EU-Datenschutz-Grundverordnung tritt zwar erst am 25. Mai 2018 in Kraft, entfaltet aber schon jetzt Wirkung. So müssen in Deutschland die Pflicht zur Bestellung eines/einer Datenschutzbeauftragten sowie der Schutz von Arbeitnehmerdaten erweitert werden. Der Leitfaden zeigt auf, welche Vorgaben künftig für betriebliche Datenschutz-Konzepte gelten und was konkret zu tun ist. Das Werk eignet sich für betriebliche Datenschutzbeauftragte, aber auch für Medienunternehmer/innen, Werbetreibende, Rechtsanwälte sowie -anwältinnen und Verbraucher/innen.



.....

Westfälische Kulturkonferenz 2011 bis 2015

Hrsg. v. d. Kulturabteilung des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe, Yasmine Freigang u. Barbara Rüschoff-Thale, 21 x 30,5 cm, 160 S., zu best. über Tel. 0251 591-3924, E-Mail: yasmine.freigang@lwl.org oder im Internet herunterzuladen unter www.kulturkontakt-westfalen.de

Seit 2011 kommen einmal im Jahr Kulturschaffende sowie Entscheidungsträger/innen aus Politik und Verwaltung zur Westfälischen Kulturkonferenz zusammen, um sich über aktuelle Entwicklungen in der Kultur der Region auszutauschen. Zu den bisherigen Schwerpunktthemen gehörten etwa die Zusammenhänge zwischen Stadtentwicklung und Kultur sowie die Inklusion von Menschen mit Behinderung in der Kultur. In der Publikation sind die ersten fünf Westfälischen Kulturkonferenzen dokumentiert. Neben den Vorträgen externer Expert(inn)en sind auch die Ergebnisse aus den Arbeitsgruppen wiedergegeben.



Digitalisierung und die Transformation des urbanen Akteursgefüges

Hrsg. v. Regionalverband Ruhr (RVR), A 4, 84 S., kostenlos zu bestellen oder im Internet herunterzuladen unter <http://shop.rvr.ruhr>

Die Digitalisierung von Wirtschaft und Gesellschaft wird Städte und Gemeinden ähnlich stark verändern wie einst die Industrialisierung. Kommunen müssen sich deshalb mit der Frage beschäftigen, wer künftig mit welchem Einfluss ihre Geschicke lenkt. In der Studie werden zentrale Themenfelder und Trends beschrieben, die Kommunen dabei besonders berücksichtigen sollten: Datenschutz und IT-Sicherheit, Transparenz und Datenhoheit, IT- und Datenkompetenz, Vernetzung von Datenbeständen, Predictive Analytics, Privatisierung im virtuellen Raum sowie Nutzung von Big Data. Die Studie ist eine von vier Publikationen zu den zentralen Einflussfaktoren der so genannten Smart City.



INHALT 71. Jahrgang Juni 2017

Nahmobilität als neuer Aspekt des Verkehrsgeschehens *von Christine Fuchs*

6

Elektromobilität in Städten und Gemeinden *von Cora Eink*

12



Maßnahmen für mehr Verkehrssicherheit in Städten und Gemeinden *von Andreas Bergmeier*

20

Barrierefreiheit im Öffentlichen Personennahverkehr *von Volker Wente*

23



Bücher 30

Europa-News 32

Titelfoto: AGFS

Thema **Nahmobilität**

Ein Jahr Zukunftsnetz Mobilität NRW
von *Evelin Unger-Azadi*

9

Förderung der Fahrrad-Infrastruktur durch das
Land NRW von *Ulrich Malburg*

14



17

200 Jahre
Fahrrad

Innovative Leitsysteme für Behinderte

26

Smart City in der Stadt Wipperfürth
von *Michael von Rekowski*

28



Gericht in Kürze 33

Vereinbarung zur Renaturierung der Lippe

Die Lippe und ihr Verlauf waren in den vergangenen Jahrzehnten von der starken Industrialisierung der Region geprägt. Jetzt soll der längste Fluss in Nordrhein-Westfalen wieder natürlich und - da, wo möglich - auch wilder werden. Dafür unterzeichnen NRW-Umweltminister Johannes Rimmel und Dr. Uli Paetzel, Vorstandsvorsitzender des Lippeverbandes, Mitte April 2017 eine Vereinbarung, wonach der Lippeverband für Unterhaltung und Ausbau der Lippe zwischen der Mündung und dem Ortsteil Lippborg der Gemeinde **Lippetal** zuständig ist. Die Kosten für die Renaturierung werden auf bis zu 300 Mio. Euro geschätzt und werden vom Land NRW übernommen.

Erstes Nationales Naturmonument in Nordrhein-Westfalen

Die Bruchhauser Steine sind das erste Nationale Naturmonument in Nordrhein-Westfalen. Nachdem die Schutzgebietskategorie Ende 2016 in das neue Landesnaturschutzgesetz aufgenommen worden war, hatte sich das NRW-Umweltministerium gemeinsam mit der Stiftung Bruchhauser Steine und der Stadt **Olsberg** als Eigentümer der Flächen sowie der gesamten Region für die Ausweisung als Nationales Naturmonument eingesetzt. Bei der Einweihung am 19. April 2017 unterstrich NRW-Umweltminister Johannes Rimmel die Bedeutung dieser eindrucksvollen Felsformation als Zeuge der Kulturgeschichte und als Lebensraum für zahlreiche Tier- und Pflanzenarten. Die bis zu 92 Meter hohen Felsäulen sind vor Jahrmillionen durch Vulkanausbruch, Erosion und Faltung von Erdschichten entstanden.

Förderung für Grüne Infrastruktur entlang der Emscher

Die renaturierte Emscher soll besser mit angrenzenden Stadtquartieren verbunden werden. Dazu fördert das Land Nordrhein-Westfalen das Handlungskonzept „Emscherland 2020“ mit mehr als 20 Mio. Euro. Das Städtebauprojekt setzt auf den Planungen zur Bewerbung um die Landesgartenschau 2020 auf, die aber nun in Kamp-Lintfort stattfinden wird. Entlang einer Achse sollen Brücken, Promenaden und Naturerlebnisparks die Emscher aufwerten und damit auch in die angrenzenden Quartiere der Städte Castrop-Rauxel, Herne, Herten und Recklinghausen ausstrahlen. Das Konzept „Emscherland 2020“ ist eines von fünf Projekten, die das Land im Rahmen des Förderaufrufs „Grüne Infrastruktur NRW“ unterstützt.

Weitere Konzentration der NRW-Landwirtschaft

Die Anzahl der landwirtschaftlichen Betriebe in Nordrhein-Westfalen geht weiter zurück. Wie das statistische Landesamt Information und Technik NRW mitteilte, sank die Anzahl der landwirtschaftlichen Betriebe seit der Landwirtschaftszählung 2010 um 5,8 Prozent auf 33.688. Zugleich bewirtschaften die verbleibenden Landwirte immer größere Flächen. So stieg die durchschnittliche Betriebsgröße in den vergangenen sechs Jahren von 40,9 auf 42,8 Hektar. Insgesamt wurde im vergangenen Jahr in NRW eine Fläche von 1,44 Mio. Hektar landwirtschaftlich genutzt. Die Anzahl der Nutztierhaltenden hat seit 2010 um 11,1 Prozent abgenommen.

Rat zu Rädern



▲ Zukunft des Radverkehrs: In Mülheim/Ruhr wird der Radschnellweg an der Innenstadt vorbei über den Stadtviadukt bis zur Ruhrbrücke geführt

Netzwerk für ein besseres Fortkommen

Die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW berät zum Thema Mobilität und kämpft für einen Perspektivenwechsel beim Verkehr

Kaum ein Themenbereich steht so sehr im Fokus der Öffentlichkeit wie Mobilität und Verkehr. Dies liegt nicht nur daran, dass in diesem Jahr das Jubiläum „200 Jahre Fahrrad“ zu feiern ist. Zu beobachten ist ein sich spürbar veränderndes Mobilitätsbewusstsein. Fast im Monatsrhythmus gibt es neue Produktinnovationen zu bestaunen: nicht mehr nur selbstfahrende, sondern auch schon fliegende Elektroautos, das wasserstoffbetriebene Fahrrad als Alternative zum klassischen Pedelec, Lieferdrohnen und Lieferroboter.

Darüber hinaus erzeugen neue Mobilitätsanbieter und Dienstleister wie zum Beispiel Fernbusunternehmen, Uber oder CleverShuttle, kombiniert mit einer Vielzahl von Mobilitätsapps, eine hohe Marktdynamik. Auf der anderen Seite klagen Bürgerinnen und Bürger, Politiker/innen und Verbände über marode Straßen und Brücken,

vollgeparkte Plätze und Bürgersteige, Kapazitätsengpässe im Öffentlichen Nahverkehr und den alltäglichen Stau zur Stoßzeit auf Straßen und Autobahnen. Hinzu kommt die andauernde Diskussion über Dieselaautos, Feinstaub und CO₂-Emissionen im Verkehrssektor.

Demgegenüber kann man sich freuen über die „Generation Fahrrad“ sowie über die nicht enden wollende Erfolgstory des Pedelecs - mehr als drei Millionen fahren bereits auf Straßen und Wegen. Und man



DIE AUTORIN

Christine Fuchs ist Vorstand der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V.

kann stolz sein, dass Radfahren inzwischen Teil eines modernen Lebensgefühls geworden ist. Jedes Mal, wenn über die mobile Zukunft diskutiert wird, steht Nahmobilität und insbesondere das Fahrrad an erster Stelle. Nie war die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V. (AGFS) so aktuell wie heute.

Starkes Netzwerk Die AGFS ist ein leistungsstarkes Netzwerk von aktuell 80 nordrhein-westfälischen Kommunen - mit steigender Tendenz. Gemeinsam mit seinen Mitgliedern engagiert sich der Verein über das Leitthema „Nahmobilität“ hinaus als Vorreiter für eine zukunftsweisende, urbane Mobilität. Nahmobilität steht für aktive „selbstmobile“ und muskelbasierte Fortbewegung zu Fuß, mit dem Fahrrad, dem Pedelec oder anderen bewegungsaktivierenden Fortbewegungsmitteln - zum Beispiel Inliner, Skateboards und Kickboards, aber auch Rollatoren und Rollstühle.

Dabei plädiert die AGFS für einen multimodalen Ansatz - gesund, effizient und städtebaulich verträglich. Dieser integriert alle

Verkehrsmittel gleichberechtigt, gibt aber der Nahmobilität besonderen Raum. Die Stadt der Zukunft wird aus Sicht der AGFS kompakt, urban, grün und in besonderem Maße „bewegungsaktivierend“ sein.

Die AGFS-Mitgliedskommunen verbindet das Anliegen, für die Idee der Nahmobilität vorbildliche Verkehrsanlagen, Service-Komponenten und Kommunikationsformate zu entwickeln, zu planen und zu realisieren. In der AGFS fließen fundiertes Planungswissen und modernes Kommunikations-Know how zusammen - vom ländlichen Raum bis zur urbanen Metropole. Gemeinsam bilden die AGFS-Mitglieder ein Kompetenznetzwerk, von dessen Wissen sie selbst in ihrer alltäglichen Arbeit, die Partner der AGFS sowie selbstredend die Bürgerinnen und Bürger in den Kommunen profitieren.

In NRW und über Nordrhein-Westfalen hinaus versteht sich die AGFS als Motor und Impulsgeberin für eine „neue“ Infrastruktur zugunsten einer Alltags- und Freizeitmobilität, die gesunde körperliche Aktivität - sprich: Zufußgehen, Radfahren, Bewegung, Spiel und Sport - selbstverständlich macht. Dabei soll Bewegung nicht erzwungen werden, sondern Ausdruck eines modernen Selbstverständnisses und Gesundheitsbewusstseins sein. Dies entspricht dem AGFS-Leitbild.

Vision und Leitbild Handlungsansatz ist die „Stadt als Lebens- und Bewegungsraum“. Dieses Leitbild umfasst nicht nur funktionale Ansprüche - mehr Fußgänger- und Fahrradverkehr. Vielmehr setzt es die Kernaufgabe, Städte und Gemeinden zu hochwertigen „Lebens- und Bewegungsräumen“ zu transformieren - zu einem öffentlichen Raum, der aktiv zum Bewegen einlädt, in dem körperliche Aktivität ungehindert, sicher und mit Freude stattfinden kann. Ziel ist eine „bewegte Stadt/Gemeinde“, in der die Grenzen zwischen Mobilität und Sport fließend sind.

Als Kernprojekt der zukünftigen kommunalen Stadt- und Verkehrsplanung gilt deshalb weniger der Ausbau und die Optimierung des bestehenden Systems, sondern vielmehr eine Transformation der öffentlichen Stadt- und Verkehrsräume. Ziel ist die Realisierung lebendiger, „humaner“ Straßen und Plätze, die sich wieder neu auf den „Maßstab Mensch“ beziehen, gemeinschaftlich von allen Verkehrsteilnehmenden genutzt werden, aber insbesondere adäquaten Raum für körperaktive Bewegung bieten.

Eine „gesunde Stadt“ ist eine Kommune, in der Nahmobilität die „Basismobilität“ darstellt - sprich: wo ein Großteil der persönlichen Alltags- und Freizeitwege zu Fuß oder mit dem Fahrrad bewältigt wird. Zielmarke im so genannten Modal Split ist, dass rund 60 Prozent der Wege zu Fuß und oder dem Fahrrad zurückgelegt werden.

Die AGFS vertritt die Auffassung, dass insbesondere die Verkehrsinfrastruktur das Mobilitäts- und Bewegungsverhalten wesentlich prägt und formt. Deshalb setzt sich der Verband für eine hochwertige, bewegungsaktivierende Infrastruktur ein, die über ihre Verkehrsfunktion hinaus vielfache urbane Nutzungen zulässt und zugleich entscheidende Anreize zu einer gesundheitsfördernden Nahmobilität setzt.

Bewegung und Mobilität Dabei ist eines heute wichtiger denn je. Über alle Generationen und sozialen Schichten hinweg hat sich die Gesellschaft in den Industrieländern zu einer bewegungsarmen, „sitzen den Gesellschaft“ entwickelt. Dies bringt schwerwiegende Folgen für die individuelle Gesundheit sowie hohe Belastungen für Arbeitgeber und Sozialsysteme mit sich.

Wer Bewegung fördern will, muss diese wieder in den Alltag integrieren. Es gilt, Städte und Gemeinden zu hochwertigen Lebens- und Bewegungsräumen umzuformen, die zu individueller Bewegung einladen. Maßgabe für die Zukunft ist die „gesunde Stadt“ - eine Stadt, die zur körperlichen Bewegung aktiv einlädt und die vielfältigen Grundansprüche an wohnverträgliche Mobilität, Aufenthalt, Gesundheit, Lebensqualität und Barrierefreiheit verwirklicht. Um dieses Ziel zu erreichen, ist nicht nur ein Umdenken nötig, sondern auch die Transformation der bestehenden Räume und Infrastrukturen.

Planung neu denken In der Zukunftsgesellschaft erhalten Energieverbrauch, Ressourcenschonung, Mobilitätskosten und Gesundheit eine zentrale Bedeutung. Spä-

testens dann wird Primärziel einer jeden Kommune sein, das Potenzial der Nahmobilität voll auszuschöpfen. Angesichts des begrenzten öffentlichen Raums wird man nicht umhinkommen, auch Räume, die bislang dem Autoverkehr vorbehalten waren, umzuwandeln. Dies betrifft in erster Linie das Parken im öffentlichen Raum, aber auch Straßenabschnitte, die keine adäquaten Flächen für Radfahrer/innen und Fußgänger/innen bieten.

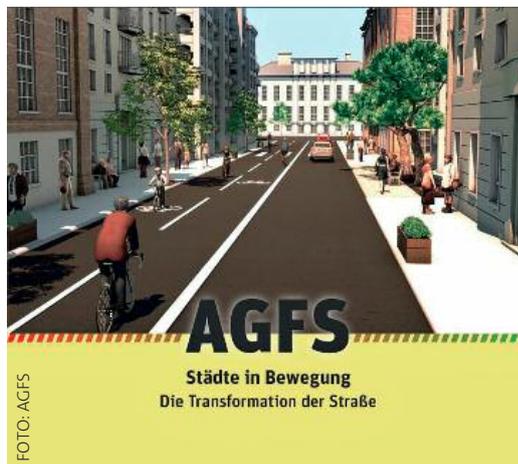
Mehr Fahrradverkehr stärkt durch seine Zubringerfunktion auch den öffentlichen Nahverkehr - Stichwort „bike and ride“. In Stadt und Land entstehen neue Verbindungen zwischen Bahn, Bus und Rad. Dies geschieht insbesondere, wenn das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs in Gebieten schwacher Nachfrage ausgedünnt wird und die Abstände der Haltestellen größer werden. Diese Lücke kann durchaus mit Pedelecs geschlossen werden. Sie vergrößern nochmals den Aktionsradius des Fahrradverkehrs und weiten das Einzugsgebiet von Haltestellen deutlich aus. In diesem Zusammenhang plädiert die AGFS ausdrücklich für die Realisierung kommunaler wie auch regionaler Radschnellwege.

Mehr Nahmobilität entlastet Städte und Gemeinden von übermäßigem Kfz-Verkehr und schafft zugleich wieder Freiraum für

solche Auto- und Lkw-Fahrten, die für die Versorgung einer Kommune notwendig sind und nicht auf andere Verkehrsmittel verlagert werden können. Dabei reicht es nicht aus, die vorhandene Verkehrsinfrastruktur punktuell zu verbessern oder zu optimieren.

Deshalb fordert die AGFS einen Perspektiven-

wechsel in dem Sinne, die Gleichberechtigung von Nahmobilität, öffentlichem Nahverkehr und motorisiertem Individualverkehr in der Gestaltung und Dimensionierung von Straßenverkehrsanlagen zu realisieren sowie im gesamten Stadtraum aktive Bewegung, Spiel und Sport möglich zu machen.



▲ Die AGFS hat einen Kurzfilm produziert, in dem das Thema „Transformation des öffentlichen Raums“ erklärt wird

Mehrwert AGFS-Mitgliedschaft Die Einführung und vor allem Umsetzung dieses neuen Planungsverständnisses ist eine große Herausforderung. Dabei unterstützt die AGFS in jeder Hinsicht ihre Mitglieder. Der große Mehrwert einer Mitgliedschaft in der AGFS liegt für die Kommunen in der interkommunalen Zusammenarbeit. Sie wird unter dem Motiv „zentral produzieren - lokal einsetzen“ organisiert. Diese Strategie, alle Materialien kostengünstig zentral zu entwickeln, hat sich über Jahre hinweg bewährt. Qualität, Aktualität, Themenbreite und fachliche Tiefe werden hoch geschätzt. Sämtliche Informationsmaterialien und Kampagnen für die lokale Fach- und Öffentlichkeitsarbeit in den Kommunen werden den Mitgliedern kostenlos zur Verfügung gestellt. In allen wichtigen Fragen der Nahmobilitätsförderung, bei Planung, Konzeption, Service, Forschung oder Kommunikation berät die AGFS aktiv als Kompetenz-Netzwerk ihre Mitglieder. Für Weiterbildung, Vernetzung und fachlichen Austausch sowie die gegenseitige Unterstützung bei Problemen und komplexen Planungsfragen gibt es unterschiedliche Arbeitsformate - Kongresse, Workshops, Exkursionen, Arbeitskreise und Ähnliches. So entsteht ein Mehrwert - lokal, aber auch in der interkommunalen Zusammenarbeit.

Wichtiger Akteur Auf Landesebene nimmt die AGFS eine wichtige Rolle ein - unter anderem als Moderatorin und Hauptakteurin für den „Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität“. Sie transportiert dessen Ergebnisse über ihre Mitgliedskommunen hinaus in alle NRW-Städte und -Gemeinden. Umgekehrt vertritt sie die Meinungen ihrer Mitglieder gegenüber der Landesregierung - zum Beispiel im Rahmen der Verbändeanhörung bei Gesetzgebungsverfahren - und sorgt dafür, dass die Erfahrungen aus der kommunalen Nahmobilitätsförderung auf Landes- und Bundesebene berücksichtigt werden. Dabei steht die AGFS auch im direkten Austausch mit den kommunalen Spitzen-

ZUR SACHE

KOMMUNALER FAHRRAD-AKTIONSTAG

Vor 200 Jahren, am 12. Juni 1817, fuhr Karl Drais erstmals auf einer Laufmaschine, die als die Urform des Fahrrades gilt. Anlässlich des Jubiläums ruft der Deutsche Städte- und Gemeindebund Kommunen auf, sich in der Woche ab Montag, 12. Juni 2017, am kommunalen Fahrradaktionstag zu beteiligen. Ziel ist es, auf die Vorteile des Fahrrads als Alternative zum Auto aufmerksam zu machen. Schirmherr des Aktionstages ist Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt. Partner sind der Allgemeine Deutsche Fahrradclub, der Deutsche Verkehrssicherheitsrat und der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen. Mehr Informationen im Internet auf www.kommunaler-fahrradtag.de.

verbänden sowie anderen wichtigen Institutionen und Akteuren der Mobilität wie dem ADFC und dem ADAC. Die AGFS liefert außerdem die fachliche Grundlage für viele interministerielle Projekte wie zum Beispiel Klimaschutz, Quartiersplanung, Gesundheit oder bewegungsaktivierende Infrastruktur und ist aktives Mitglied mehrerer Arbeitsgruppen.

Schlussendlich hält das Land Nordrhein-Westfalen für die Mitglieder der AGFS exklusiv Fördermittel bereit. Diese können für die lokale Öffentlichkeitsarbeit, aber auch für Untersuchungen zur Wahl der Verkehrsmittel (Modal Split) beantragt werden.

Die Öffentlichkeit muss begreifen, dass - bildlich gesprochen - Technik und Heilmittel allein Fehlverhalten und Krankheitsverlauf nicht entscheidend korrigieren können. Es muss klar werden, dass insbesondere vor dem Hintergrund von Altersgesellschaft, Klimawandel sowie galoppierenden Gesundheits- und Energiekosten eine bewegungsfördernde Infrastruktur nicht Luxus, sondern elementare Grundlage für eine gesunde Gesellschaft, für gesunde Menschen, für gesunde Umwelt und ein bezahlbares Gemeinwesen ist. Die Verkehrsinfrastruktur prägt wesentlich das Mobilitäts- und Bewegungsverhalten. Deshalb liegt in der Transformation dieser Infrastruktur der Schlüssel zum Erfolg. ●

Kontakt

AGFS
c/o Rathaus Stadt Krefeld
Von-der-Leyen-Platz 1
47798 Krefeld
Tel. 02151-86 42 83
E-Mail: info@agfs-nrw.de
Internet: www.agfs-nrw.de



▲ Leitbild ist die Stadt als gesunder Lebens- und Bewegungsraum

FOTO: AGFS



Tipps zum Umsteigen

▲ Im Rahmen des kommunalen Mobilitätsmanagements werden auch der Fahrradverkehr und das Zugfußgehen gefördert

Ein Jahr Zukunftsnetz Mobilität NRW

Das Land NRW unterstützt Kommunen beim Aufbau eines kommunalen Mobilitätsmanagements, mit dessen Hilfe das Verkehrsaufkommen auf Dauer reduziert werden soll

Gerade auf kommunaler Ebene sind die negativen Auswirkungen der autoorientierten Verkehrs- und Stadtplanung auf Umwelt, Gesundheit und Lebensqualität besonders deutlich zu spüren. In den verdichteten Räumen führen Belastungen durch den motorisierten Straßenverkehr zu einer Beeinträchtigung der Lebensqualität. Insbesondere die Diskussion um die Luftreinhaltung und die eingeschränkte Nutzung öffentlicher Räume machen deutlich, dass die autoorientierte Mobilität das Leben in den Städten verschlechtert. In ländlichen Räumen findet man häufig eine mangelhafte Versorgung durch öffentliche Verkehrsmittel, fehlende Infrastruktur

oder eine allgemeine Unterversorgung in unterschiedlichen Lebensbereichen. Die Konsequenz: Manchen Gruppen der Bevölkerung wird die Teilhabe am öffentlichen Leben erschwert oder unmöglich gemacht. Belastend kommt hinzu, dass gerade die Ausgestaltung und der Erhalt des „Gesamt-



DIE AUTORIN

Evelin Unger-Azadi ist Referentin im NRW-Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr

systems Verkehr“ - besonders der Verkehrsanlagen - sowie die Sicherung der Mobilität von Bürgerinnen und Bürgern in allen kommunalen Haushalten erhebliche Kosten verursachen.

Die Politik steht vor der Herausforderung, Mobilität zu gewährleisten, ohne noch mehr Verkehr zu generieren. Was zunächst paradox klingt, ist vor allem eine Frage der Gestaltung und Lenkung, des Managements von Mobilität. Es bedarf kommunalen Planens und Handelns, das alle Verkehrsträger als Teil eines ganzheitlichen Systems betrachtet - von Bus und Bahn über Fahrrad- und Fußwege sowie Carsharing bis hin zu Fahrgemeinschaften.

Es gilt verstärkt, in der kommunalen Stadt- und Verkehrsplanung das menschliche Maß in den Fokus zu rücken sowie Orte für Menschen zu schaffen. Dazu ist es notwendig, Planungs- und Mobilitätsroutinen aufzubrechen. Das kommunale Mobilitätsma-

nagement leistet hierzu durch Koordination der erforderlichen Planungs- und Abstimmungsprozesse einen wesentlichen Beitrag.

Strategischer Ansatz Das kommunale Mobilitätsmanagement ist ein strategischer Ansatz zur Entwicklung, Förderung und Vermarktung von verkehrsmittelübergreifenden Angeboten und zur Beeinflussung Verkehr erzeugender Faktoren. Es verfolgt das Ziel einer kostengünstigen, um-

Kommunalverwaltung zu koordinieren. Ziel ist, für die Verkehrsteilnehmenden nachhaltige Mobilitätsangebote sowie Raumstrukturen zu schaffen, die Verkehr reduzieren helfen.

Dies erfordert einen strukturierten sowie kontinuierlich fachbereichsübergreifenden Abstimmungs- und Entscheidungsprozess. Darin werden Maßnahmen aus den Bereichen der Verkehrsplanung, des Bau- und Planungsrechts, der Informations- und Kommunikationstechnologie, der Öffent-

mobilitaet.nrw.de) ist ein kommunales Netzwerk. Ziel ist die Schaffung einer qualitativollen Austauschstruktur.

Der Mitgliedschaft geht die Vorstellung des Ansatzes des kommunalen Mobilitätsmanagements im Verwaltungsvorstand voraus. Die Benennung einer zentralen Ansprechperson und die Unterzeichnung einer Rahmenvereinbarung über die Zusammenarbeit sind Voraussetzung der Mitgliedschaft. Nach vier Jahren wird über die Fortdauer der Mitgliedschaft entschieden.

Vier Koordinierungsstellen bieten den Kommunen durch Vernetzung, Beratung, Qualifizierung und Praxisangebote Unterstützung bei der Initiierung und Umsetzung eines Mobilitätsmanagements. Durch die Ansiedlung der Koordinierungsstellen bei den Verkehrsverbänden werden vorhandene regionale Strukturen genutzt, und die Entwicklung des Verkehrsverbundes zum Mobilitätsverbund wird unterstützt. Die Geschäftsstelle des „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ ist beim Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) angesiedelt. Deren Arbeit wird durch die Unfallkasse NRW unterstützt.

Regionaler Anlaufpunkt Die vier regionalen Koordinierungsstellen fördern den Erfahrungsaustausch, organisieren die Kooperation zwischen Kommunen und vermitteln Know-how. Über Fachgruppen ist der themenspezifische Austausch organisiert. Folgende Fachgruppen werden von den Koordinierungsstellen angeboten: Schulisches und betriebliches Mobilitätsmanagement, Mobilitätssicherung im ländlichen Raum, Nahmobilität, Kinderräume/Kinderwege, kommunale Mobilitätspläne, Mobilstationen und Verkehrssicherheit.

Hilfestellung bei der Umsetzung vor Ort bieten auch Handbücher, Leitfäden und Unterrichtsmaterialien. Bisher sind Handbücher und Leitfäden erschienen zum Carsharing, zu Mobilstationen, zu Kosteneffizienz im Mobilitätsmanagement und zur Seniorenmobilität. Für den schulischen Bereich bieten die Koordinierungsstellen vielfältiges Aktions-, Unterrichts- und Fortbildungsmaterial an.

Ein weiterer Schwerpunkt ist die Beratung zum Aufbau der Arbeits- und Kommunikationsstruktur für ein kommunales Mobilitätsmanagement. Nach positiven Erfahrungen in einem Modellprojekt der Gemeinde Alfter und der Stadt Bergisch Gladbach wurde ein neues Förderprojekt zum Aufbau eines kommunalen Mobilitätsma-



FOTO: ZUKUNFTSNETZ MOBILITÄT NRW

▲ Im März 2017 konnte NRW-Verkehrsminister Michael Groschek (vorn Mitte) 20 Kommunen als neue Mitglieder im Zukunftsnetz Mobilität NRW begrüßen

welt- und sozialverträglichen Mobilitätsentwicklung.

Die Verkehrsteilnehmer/innen und Verkehr generierende Institutionen - erhalten durch Förderung von öffentlichem Nahverkehr, Carsharing, Fahrgemeinschaften, Fahrradfahren und Zu Fußgehen sowie durch die Bereitstellung von Information und Beratung wie auch durch Entwicklung von Anreizsystemen attraktive Mobilitätsangebote, die zu einer multimodalen Verkehrsmittelwahl einladen. Mobilitätsmanagement setzt sowohl bei spezifischen Zielgruppen als auch an Verkehr generierenden Standorten an.

Planung koordinieren Kommunales Mobilitätsmanagement hat die Aufgabe, das Planen und Handeln der für Mobilität und Verkehr zuständigen Fachstellen der

lichkeitsarbeit, des Bürgerdialogs sowie des Dialogmarketings zu einer Gesamtstrategie - ein kommunales Mobilitätskonzept - zusammengeführt und umgesetzt.

Dies erfordert die eindeutige Zielvorgabe durch die Verwaltungsspitze oder die Kommunalpolitik sowie ein darauf ausgerichtetes kooperatives Planen und Handeln der Fachbereiche (siehe Schaubild rechts). Eine aktive Rolle der Behördenleitung ist eine wichtige Voraussetzung für den Erfolg des kommunalen Mobilitätsmanagements. Durch eine abgestimmte regionale Koordination und Kooperation können die Verkehrsprobleme der Kommunen und der Region angepackt sowie einer Lösung zugeführt werden.

Zukunftsnetz eingerichtet Mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW unterstützt das Land die Kommunen dabei, das kommunale Mobilitätsmanagement in die Verwaltung zu integrieren. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW (Internet: [10 STÄDTE- UND GEMEINDERAT 6/2017](http://www.zukunftsnetz-</p>
</div>
<div data-bbox=)

nagements für Großstädte und Kreise aufgelegt.

Über einen Wettbewerb wurden vier Großstädte und vier Kreise ermittelt, die eine Prozessberatung durch ein externes Beraterbüro zum Aufbau und zur Verstetigung des kommunalen Mobilitätsmanagements erhalten: Aachen, Leverkusen, Mönchengladbach, Duisburg sowie der Rhein-Sieg Kreis, der Kreis Siegen-Wittgenstein, der Kreis Höxter und der Kreis Herford.

Kampagne pro Kinder Seit dem Jahr 2015 begleitet das Zukunftsnetz Mobilität NRW interessierte Kommunen in der Kampagne „Mehr Freiraum für Kinder. Ein Gewinn für alle!“ Mithilfe dieser Aktion sollen Rahmenbedingungen für eigenständiges, sicheres und freies Spiel von Kindern auf kommunaler Ebene verbessert werden.

Insgesamt 22 Kommunen werden aktuell sowohl bei der Umsetzung kleinräumiger oder temporärer Maßnahmen als auch bei der Entwicklung umfassender planerischer Ansätze sowie Beteiligungsverfahren durch ein privates Planungsbüro und die Koordinierungsstellen des „Zukunftsnetzes Mobilität NRW“ unterstützt. In den zehn Kommunen, die bereits 2015 begonnen haben, die Belange von Kindern bei der Stadt- und Verkehrsplanung stärker zu berücksichtigen, ist der Beratungsprozess abgeschlossen.

In einem Fachaustausch am 06.04.2017 stellten diese zehn Kommunen vor, welche Schwerpunkte gesetzt, welche Strukturen geschaffen wurden und welche Maßnah-

men bereits umgesetzt sind. Die Maßnahmen der Kommunen reichen von der vorübergehenden Einrichtung von Spielstraßen über eine kindgerechte Gestaltung von Freiräumen bis hin zur Entwicklung von Prüfkriterien für eine kindgerechte Stadtentwicklung. Weitere Informationen und Anregungen sind auf der Projekthomepage www.mehr-freiraum-fuer-kinder.de zu finden.

Das kommunale Mobilitätsmanagement bedarf der Kooperation und Organisation. Für diesen Prozess ist ein/e Mobilitätsmanager/in verantwortlich. Daher hat die Geschäftsstelle gemeinsam mit dem NRW-Verkehrsministerium den Lehrgang „Kommunales Mobilitätsmanagement“ für Mitarbeiter /innen in den Kommunen des Landes konzipiert.

In diesem Lehrgang wird ein Fahrplan respektive ein Arbeitsprogramm zum Aufbau eines kommunalen Mobilitätsmanagement für die jeweilige Kommune entwickelt. Mittlerweile sind 75 kommunale Mitarbeiter/innen als Mobilitätsmanager/innen ausgebildet worden. Im Herbst 2017 beginnt der fünfte Lehrgang.

Ein Jahr Erfolg Am 09.11.2015 hat NRW-Verkehrsminister Michael Groschek alle Oberbürgermeister/innen, Bürgermeister/innen und Landräte sowie Landrätinnen nach Düsseldorf zur Konferenz „Chefsache Mobilität“ eingeladen und das Unterstützungssystem für die Kommunen vorgestellt. Bereits jetzt kann eine positive Bilanz

der Netzwerkarbeit gezogen werden. Bis heute sind 117 Kommunen Mitglied geworden. Die bisherige Arbeit zeigt, dass bei den Kommunen ein großer Bedarf an den Angeboten der Koordinierungsstellen besteht. An den bisherigen Angeboten haben mehr als 700 kommunale Beschäftigte teilgenommen.

Die Gespräche mit den Kommunen auf Leitungsebene zeigen, dass die Beratungsstruktur von den Kommunen als hilfreich zur Förderung einer zukunftsfähigen Mobilität angesehen wird. Viele Kommunen schaffen die strukturellen und personellen Voraussetzungen zur Umsetzung eines kommunalen Mobilitätsmanagements.

Dass sich Mobilitätsmanagement auch unter Kostengesichtspunkten lohnt, zeigt das vom Zukunftsnetz herausgegebene Handbuch „Kosteneffizienz durch Mobilitätsmanagement“. Aus unterschiedlichen Blickwinkeln - sprich: aus Sicht der Nutzenden, der Kommunen, der Gesellschaft und der Investierenden - wird die Kosteneffizienz des Mobilitätsmanagements bewertet. Festzuhalten bleibt, dass Mobilitätsmanagement nicht zusätzliche Kosten verursacht, sondern in vielen Bereichen zu einer effizienteren Verwendung der Mittel führt.

Informationen im Internet:

www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de

www.mehr-freiraum-fuer-kinder.de

Planen und Handeln im System

Chefsache Mobilitätsmanagement



▲ Erfolgreiches kommunales Mobilitätsmanagement benötigt eine zentrale Gesamtkoordination, die Prozesse anstößt, zwischen den Fachbereichen vermittelt und bei gemeinsamen Projekten die Teilschritte abstimmt



leise voran



FOTO: GEORG SANDER / PIXELIO.DE

▲ Elektrofahrzeuge spielen in den Mobilitätskonzepten der Zukunft - insbesondere für die Kommunen - eine wichtige Rolle

Elektromobilität in den Städten und Gemeinden

Förderung des elektrisch betriebenen Verkehrs liegt im Interesse der Kommunen, um umweltschonende Mobilität sicherzustellen, braucht aber die Privatwirtschaft zum Ausbau der Ladeinfrastruktur

Städte und Gemeinden fördern in vielfältiger Weise den Ausbau von Elektromobilität. Das Engagement der Kommunen ist breit gefächert und bezieht sich sowohl auf den Aufbau einer Ladeinfrastruktur als auch auf die Anschaffung von Elektroautos und Pedelecs. Denn E-Fahrzeuge eignen sich ganz besonders, um die Schadstoff-Emissionen des Straßenverkehrs zu senken und Lärm zu reduzieren. Im Ergebnis bedeutet dies mehr Lebensqualität in den Kommunen.

Auch die aktuelle Diskussion über Dieselfahrverbote in den Städten spielt der Elek-

tromobilität in die Karten. Allerdings bringen aus Sicht des Städte- und Gemeindebundes NRW Fahrverbote für Dieselfahrzeuge bei Feinstaub- oder Stickoxidalarm keine Lösung für das Problem der Luftschadstoffe. Allenfalls in extremen Ausnahmesituationen können sie - kleinräumig und befristet - sinnvoll sein.

Vielmehr müssen Schadstoffe an der Quelle reduziert werden. Die Verantwortung dafür liegt bei den Autoherstellern und nicht bei den Autofahrenden. Die Hersteller müssen deshalb intensiver daran arbeiten, die Reichweite von E-Autos zu erhöhen und gleichzeitig die Anschaffungskosten zu senken. Nur so können sich E-Autos - losgelöst von staatlichen Subventionen - dauerhaft etablieren.

Ladesäulen entscheidend Auch eine funktionsfähige, flächendeckende Ladeinfrastruktur ist für die stärkere Verbreitung von Elektromobilität unverzichtbar. Deshalb investieren viele Kommunen in den

Aufbau einer öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur. Die überwiegende Mehrzahl der Kommunen baut das Ladesäulennetz mit eigenen Mitteln aus oder bedient sich der Unterstützung von Energieversorgern respektive Vereinen.

Vor diesem Hintergrund ist das aktuelle Förderprogramm des Bundes zum Aufbau einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur aus kommunaler Sicht zu begrüßen. Es hat ein Volumen von rund 300 Mio. Euro, mit welchem bundesweit rund 15.000 öffentliche Ladesäulen errichtet werden sollen. Aller Voraussicht nach werden die finanziellen Mittel aus dem Förderprogramm aufgrund der großen kommunalen Nachfrage zügig aufgebraucht sein.

Insgesamt stehen in Deutschland derzeit rund 7.400 Stromtankstellen zur Verfügung. Die meisten gibt es in Nordrhein-Westfalen (1.603), gefolgt von Baden-Württemberg (1.494) und Bayern (1.080). Bislang befinden sich die meisten Ladepunkte in Großstädten. Aber auch außerhalb der Ballungszentren gibt es immer mehr Angebote.

Nachholbedarf besteht besonders entlang von Autobahnen. Rastplätze müssen deshalb mit viel mehr Ladesäulen ausgestattet werden, damit batteriebetriebene Fahrzeu-



DIE AUTORIN

Cora Eink ist Referentin für Wirtschaft und Verkehr beim Städte- und Gemeindebund NRW

ge nicht mitten während der Reise stehen bleiben.

Aufgabe der Wirtschaft Bei allem kommunalen Engagement zum Aufbau einer öffentlichen Ladeinfrastruktur gilt es jedoch zu bedenken, dass eine „Überfrachtung“ des ohnehin knappen öffentlichen Verkehrsraums mit Ladesäulen zu vermeiden ist. Der Städte- und Gemeindebund NRW betrachtet es vornehmlich als Aufgabe des freien Marktes, entsprechende Investitionen zu tätigen.

Zum einen ist es Sache der Vermieter/innen und Hauseigentümer/innen, Ladeinfrastruktur im privaten Bereich bereitzustellen. Zum anderen sind auch Lebensmittelmärkte sowie Betreiber von Parkhäusern und Tankstellen gefordert, dieses Geschäftsfeld zu erschließen. Kommunen können und sollen beim Ausbau der Ladeinfrastruktur Impulse geben und als Vorbild wirken. Prioritär verpflichtet zum Ausbau sind sie aber nicht.

Um die Nutzung von E-Autos attraktiver zu gestalten, räumen einige Kommunen den E-Autofahrenden straßenverkehrsrechtliche Privilegien ein. Entsprechende Bevorrechtigungen können seit 2015 aufgrund des Elektromobilitätsgesetzes (EmoG) aus-

FOTO: EUROPEAN UNION 2010 / FREDERIC SIERAKOWSKI



▲ Immer mehr Menschen nutzen Elektrofahräder auf dem Weg zur Arbeit und in der Freizeit

gesprochen werden. So dürfen Fahrer/innen von Elektroautos auf dieser Grundlage kostenlos parken oder Busspuren benutzen. Wie Kommunen diese Sonderrechte ausgestalten, ist ihnen selbst überlassen. Denn derartige Entscheidungen müssen immer auf der Grundlage der konkreten örtlichen Verkehrsverhältnisse getroffen werden. Besonders die Freigabe von Busspuren kann unter Umständen den Verkehrsfluss des ÖPNV erheblich beeinträchtigen. Deshalb machen hiervon bislang nur wenige Kommunen Gebrauch.

Kommunale Elektrofahrzeuge Viele Städte und Gemeinden schaffen auch eigene E-Fahrzeuge an. E-Autos und Pedelecs werden allerdings überwiegend für Dienstfahrten genutzt. Noch nicht durchgesetzt haben sich Elektrofahrzeuge in der Straßenreinigung, in Müllabfuhr und Grünpflege. Gründe für die Zurückhaltung sind neben dem vergleichsweise hohen Kaufpreis auch die mangelnde Angebotsvielfalt. Denn Nutzfahrzeuge müssen hohe individuelle Anforderungen erfüllen, denen viele Fahrzeuge derzeit nicht in ausreichendem Umfang entsprechen.

Elektroautos können aber auch im Bereich des ÖPNV eine Rolle spielen. Mit der aktuellen Novelle des ÖPNVG NRW sollen verstärkt Anreize zur Beschaffung von Elektrobussen gesetzt werden. Auch die City-Logistik kann mit batteriebetriebenen Fahrzeugen neu belebt werden. Täglich werden Unmengen von Gütern in überschaubaren kommunalen Gebieten verteilt - eine Aufgabe, für die sich Elektrofahrzeuge geradezu anbieten.

Durch die Zunahme des Online-Handels sind hier erhebliche Steigerungen zu erwarten. Viele Logistikunternehmen arbeiten bereits daran, E-Autos flächendeckend einzusetzen. Aber auch E-Lastenräder können umfassend Transportaufgaben übernehmen, etwa im Bereich von Kurierfahrten oder Lieferdiensten.

E-Bikes im Kommen Ohnehin boomt der Markt für Elektrofahräder. Aktuell sind 2,5 Mio. Räder mit Elektromotor auf deutschen Straßen unterwegs. Das ergibt bei insgesamt 72 Mio. Fahrrädern hierzulande einen Marktanteil von 3,5 Prozent. Elektroautos hingegen machen derzeit gerade einmal 0,05 Prozent des Pkw-Bestandes in Deutschland aus. Die schnellen und hochwertigen Elektroräder brauchen aber eine gut ausgebaute Fahrradinfrastruktur und sichere Abstellmöglichkeiten. An Knotenpunkten etwa des ÖPNV stellen deshalb viele Kommunen abschließbare Fahrradboxen auf, um Diebstahl und mutwillige Zerstörung zu verhindern.

Die Fahrradinfrastruktur konnte mit dem „Pedelec-Boom“ der vergangenen Jahre hingegen nicht immer Schritt halten. Ohnehin leidet das kommunale Radwegenetz häufig daran, dass es kaum dem Anspruch eines schnellen, komfortablen und sicheren Fahrradverkehrs gerecht wird. Die neu hinzugekommene Nutzengruppe der Pedelec-Fahrer/innen stellt für die Kommunen noch einmal eine besondere Herausforderung dar - vor allem in Sachen Verkehrssicherheit.

Pedelec-Fahrende sind auf den ersten Blick kaum von herkömmlichen Radfahrenden

FOTO: EUROPEAN UNION 2014 / NORBERT SCHMIDT



▲ Wer die Vorteile der Elektromobilität nutzen will, braucht auch zuhause eine Möglichkeit zum Aufladen

zu unterscheiden. Weil sie aber deutlich schneller unterwegs sind und zügiger beschleunigen, werden sie von PKW-Fahrern oft unterschätzt. Dies schlägt sich in den Verkehrsunfallzahlen 2016 nieder. Hier nach können vor allem Seniorinnen und Senioren - derzeit Hauptnutzende von Pedelecs - als Risikogruppe identifiziert werden und müssen verstärkt Adressat von Verkehrssicherheitsarbeit sein.

Radwegenetz ausbauen Kommunen stehen deshalb vor der Aufgabe, ihre Fahrradinfrastruktur so auszubauen, dass sie den vielfältigen Nutzungsansprüchen gerecht wird. Neben Maßnahmen zur Erhöhung der Sichtbarkeit im Straßenverkehr - möglichst keine Schilder oder dekorative Elemente an Kreuzungen und Einmündungen - fällt darunter auch ein gut ausgebautes und großzügig angelegtes kommunales Radverkehrsnetz.

Platz zu schaffen für den Radverkehr wird zur Schlüsselaufgabe für die Kommunen. Dass es hierbei große Widerstände zu überwinden gilt, zeigt sich in der kommunalen Praxis immer wieder. Der öffentliche Verkehrsraum ist durch die städtebauliche Gestaltung begrenzt und kann nicht beliebig erweitert werden.

Letztlich kann mehr Platz für den Fahrradverkehr nur gewonnen werden, wenn an anderer Stelle Kapazitäten - vor allem PKW-Parkplätze - wegfallen. Gehen Kommunen mit einem solchen Konzept an die Öffentlichkeit, ist viel Überzeugungsarbeit zu leisten.

Ziel weniger Autos Dennoch lohnt sich eine verstärkte Investition in eine bessere Fahrradinfrastruktur. Denn der bloße Umstieg von Benzin- und Diesel-Autos auf Elektrofahrzeuge sowie die Gewährung straßenverkehrsrechtlicher Privilegien für E-Autos bringen keine Lösung für das Verkehrsproblem in den Städten. Schließlich bleibt der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen durch einen bloßen Austausch der Antriebsart in den Fahrzeugen gleich.

In den Mobilitätskonzepten der Zukunft spielt die Elektromobilität eine große Rolle. Viele Kommunen haben sich auf den Weg gemacht und unterstützen die Verbreitung von Elektrofahrzeugen nicht nur zugunsten des Klimas, sondern auch für mehr Lebensqualität ihrer Bürgerinnen und Bürger. Dies ist eine Investition, die sich langfristig bezahlt macht. ●



*ganz ohne
Motor*

▲ Alte Güterbahntrassen können für muskelbetriebene Mobilität per Fahrrad neu in Wert gesetzt werden

NRW fördert die Nahmobilität

Wenn Kommunen Gehwege oder Fahrradwege anlegen, um nicht motorisierte Fortbewegung zu stärken, erhalten sie Unterstützung vom Land, das seinerseits Radschnellwege baut

Die NRW-Landesregierung hat im Februar 2012 den Aktionsplan „Nahmobilität“ beschlossen. Nahmobilität bezeichnet die individuelle Fortbewegung, vorzugsweise zu Fuß und mit dem Fahrrad, aber auch mit anderen nicht motorisierten Fortbewegungsmöglichkeiten - Inliner, Skater und Ähnliches.

Mit dem Aktionsplan Nahmobilität wird erstmalig eine gemeinschaftliche Betrachtung von Fuß- und Radverkehr vorgenommen. Der Aktionsplan steht für die Gleichwertigkeit und damit auch die Gleichbe-

handlung von Nahmobilität, öffentlichem Personenverkehr und motorisiertem Individualverkehr. Nahmobilität ist als „Basismobilität“ Grundlage jeglicher Fortbewegung und unabdingbare Voraussetzung für ein gesundes und urbanes Leben in der Gesellschaft heute wie in Zukunft. Sie ist somit der Grundbaustein für eine sichere, effiziente, gesunde, klima- und ressourcenschonende und nicht zuletzt bezahlbare Mobilität aller Altersgruppen.

Die Radverkehrsförderung hat in Nordrhein-Westfalen seit Jahrzehnten Tradition. In vielen Städten und Gemeinden ist sie selbstverständlicher Bestandteil kommunaler Verkehrspolitik geworden. Mit der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen (AGFS) besitzt das Land seit 1993 eine zentrale Partnerin in allen Fragen der Nahmobilität.



DER AUTOR

Ulrich Malburg ist Referatsleiter im NRW-Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr



Top-Fahrradland Dies erklärt auch, dass Nordrhein-Westfalen heute als fahrradfreundlichstes Bundesland in Deutschland gilt. Mit dem Aktionsplan Nahmobilität wurden neben dem Radverkehr auch die Ansprüche anderer nicht motorisierter Bewegungsarten - insbesondere Fußverkehr - in den Handlungsrahmen einbezogen. Denn Fußgängerinnen und Fußgänger stehen bislang - im Widerspruch zur tatsächlichen Bedeutung - als „im Straßenverkehr Vergessene“ im Schatten anderer Mobilitätsarten.

Folgerichtig wurden die damaligen Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus weiterentwickelt, und es entstanden zwei unabhängige Richtlinien für die Bereiche Kommunalen Straßenbau und Nahmobilität. Mit den „Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen“ - FöRi-Nah - unterstützt das Land Investitionen und Planung, Service, Kommunikation sowie Information zur Verbesserung der Nahmobilität in den Kommunen.

Die Förderung des Fuß- und Radverkehrs wird seitdem nicht mehr als nachrangiger Bestandteil der Förderung des motorisierten Individualverkehrs angesehen. Vielmehr ist Nahmobilität als eigenständige Mobilitätsform anerkannt.

Nutznießer Kommunen Die Fö-Ri-Nah sind seit dem 01.12.2014 in Kraft, veröffentlicht im NRW-Ministerialblatt Nr. 37 vom 19.12.2014. Sie dienen der Umsetzung des Aktionsplans Nahmobilität. Davon profitieren folgende Institutionen:

- Gemeinden und Gemeindeverbände
- Privatrechtlich organisierte Unternehmen mit kommunaler Mehrheitsbeteiligung, die Verkehrsinfrastrukturaufgaben wahrnehmen
- Sonstige kommunale Zusammenschlüsse in Form von Vereinen, Stiftungen oder ähnlichen Institutionen des Privatrechts, die satzungsgemäß die Förderung der Nahmobilität verfolgen und deren Mitgliedskommunen als fußgänger- und fahrradfreundlich anerkannt sind.

Das Repertoire der förderfähigen Projekte ist breit, gefördert werden folgende Bereiche:

- Infrastruktur
 - Radwege, selbstständig und straßenbegleitend geführt
 - Markierung von Radfahr- und Schutzstreifen
 - sonstige Markierungs- und Beschilderungslösungen
 - Fahrradstraßen
 - Bau und Sicherung von Kreuzungen
 - Gemeinsame und getrennte Rad- sowie Gehwege
 - Barrierefreie, fußverkehrsgerechte Gestaltung von Kreuzungen
 - Innerörtliche separat geführte Gehwege
 - Gehwege im Zuge von Radschnellwegen

- Service
 - Richtungsanzeiger nach den Hinweisen zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr NRW
 - Fahrradstationen an ÖPNV-Haltestellen
 - Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum außerhalb von ÖPNV-Haltestellen
 - Kommunikation und sonstige Maßnahmen exklusiv für Mitglieder der AGFS:
 - Öffentlichkeitsarbeit zur Nahmobilität
 - Untersuchungen zum Modal Split
 - Dauerzählstellen für den Radverkehr

Zu beachten sind unter anderem folgende Fördervoraussetzungen:

- Anträge sind bis zum 01.06. eines jeden Jahres für das Folgejahr bei der zuständigen Bezirksregierung, Dezernat 25, zu stellen.
- Baumaßnahmen müssen baureif sein.
- Die Bagatellgrenze von 20.000 Euro respektive 5.000 Euro muss überschritten werden.
- Finanzierung des Eigenanteils muss gesichert sein.
- Anerkannte Regeln der Technik sind einzuhalten. Insbesondere sind die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen, die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen und Fußverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen zu berücksichtigen.

Die Fördersätze werden jährlich durch das NRW-Verkehrsministerium neu festgesetzt. Aktuell beträgt der Regelfördersatz

► *Am Niederfeldsee in Essen wird der Radschnellweg Ruhr mit Aussichtspunkt und Brücke rege genutzt*



70 Prozent. Strukturschwache Kommunen erhalten einen Zuschlag von fünf Prozent. Radschnellwege werden mit 80 Prozent und gegebenenfalls fünf Prozent Zuschlag gefördert.

Radschnellwege wachsen Mit dem Radschnellweg Ruhr - RS 1 - schafft die Landesregierung ein Premiumprodukt für den Alltags- und Freizeitfahrradverkehr. Eine 101 Kilometer lange durchgehende Trasse führt zukünftig von Duisburg nach Hamm (siehe Karte unten) und vernetzt im Einzugsbereich 1,7 Mio. Menschen, zehn Städte sowie 24 Hochschulstandorte. Ein Teilstück zwischen Mülheim an der Ruhr und Essen kann seit November 2015 bereits befahren werden. Nach Freigabe eines weiteren Abschnitts in Mülheim wird die Modellstrecke auf einer Länge von elf km befahrbar sein. Der Ausbau der weiteren Teilstücke erfolgt dann sukzessive. Beim Bau des RS 1 gilt es, unterschiedliche städtebauliche, landschaftsplanerische und verkehrliche Gegebenheiten abzu-

schafft Raum für vielfältige kreative Ideen und Innovationen. Der RS 1 ist ein wichtiger Baustein für eine zukunftsweisende Mobilität und wirkt weit über die Landesgrenzen von NRW hinaus.

Fünf Gewinner Eine Machbarkeitsstudie für einen zweiten Radschnellweg im Ruhrgebiet zwischen Gladbeck, Bottrop und Essen wird im Sommer 2017 fertiggestellt. Bereits im Jahr 2013 hatten die Landesregierung und die AGFS einen landesweiten Planungswettbewerb für Radschnellwege durchgeführt. Die fünf Gewinnerprojekte befinden sich nach erwiesener Machbarkeit zum Teil schon in der Planungsphase. Diese Vorhaben liegen in folgenden Regionen:

- OWL: Herford - Minden
- Westliches Münsterland: Isselburg - Velen
- Düsseldorf: Neuss - Langenfeld
- Köln: Frechen - Köln
- Aachen: Aachen - Herzogenrath



▲ Der Radschnellweg soll einmal quer durch das Ruhrgebiet von Duisburg bis nach Hamm verlaufen.

stimmen sowie immer wieder lokalspezifische Lösungen zu entwickeln, die den Anforderungen eines Radschnellwegs genügen. Eine kreuzungsfreie Trassenführung auf weiten Strecken, strikte Trennung von Fuß- und Radverkehr sowie genügend Raum, dass sich jeweils zwei nebeneinander fahrende Radfahrer störungsfrei begegnen können, ermöglichen hohe Reisegeschwindigkeiten sowie eine sichere Fortbewegung für Fuß- und Radverkehr. Der RS 1 wird zum Experimentierfeld für die weitere Planung von Radschnellwegen. Zudem bietet der RS 1 die einmalige Chance, eine interkommunale Siedlungs- und Freiraumentwicklung in den Blick zu nehmen und umzusetzen. Die Einbindung des städtebaulichen Umfelds

Mit der Aufnahme der Radschnellverbindungen in das Straßen- und Wegegesetz Nordrhein-Westfalen erhalten Radschnellwege denselben Status wie Landesstraßen. Das Land übernimmt damit die technische und finanzielle Verantwortung (Straßenbaulast) und setzt ein klares Zeichen für den Fahrradverkehr. Aktuell befinden sich rund 270 Kilometer Radschnellwege in Nordrhein-Westfalen in Planung oder im Bau.

Die Bedeutung von Radschnellwegen für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung wurde auch auf Bundesebene ausdrücklich anerkannt. Radschnellwege haben inzwischen Eingang in den Bundesverkehrswegeplan gefunden. Das Bundesverkehrsministerium wird 2017 erstmalig Radschnellwege mit 25 Mio. Euro fördern. Nordrhein-Westfalen setzt alles daran, einen möglichst großen Anteil davon zu erhalten. ●

AKTUELLES AUS DEM ONLINE-PORTAL INTEGRATION DES StGB NRW

Im Online-Portal Integration des Städte- und Gemeindebundes NRW unter www.kommunen.nrw/integration tauschen sich die 359 Mitgliedskommunen des Verbandes über ihre Integrations- und Flüchtlingsarbeit aus. Dabei entsteht eine kontinuierlich wachsende Projekt-Datenbank. Außerdem kann dort über Themen diskutiert sowie nach Informationen, Material und Dienstleistungen gesucht werden.

Demografie-Workshop mit Bürgerbeteiligung

Seit März 2016 beteiligt die Stadt Euskirchen systematisch interessierte Bürger und Bürgerinnen mithilfe eines Demografie-Workshops an der Gestaltung der Flüchtlingsarbeit. Die Ergebnisse der fünf Arbeitsgruppen fließen in das städtische Integrationskonzept ein.

100.000 Euro für berufliche und gesellschaftliche Integration

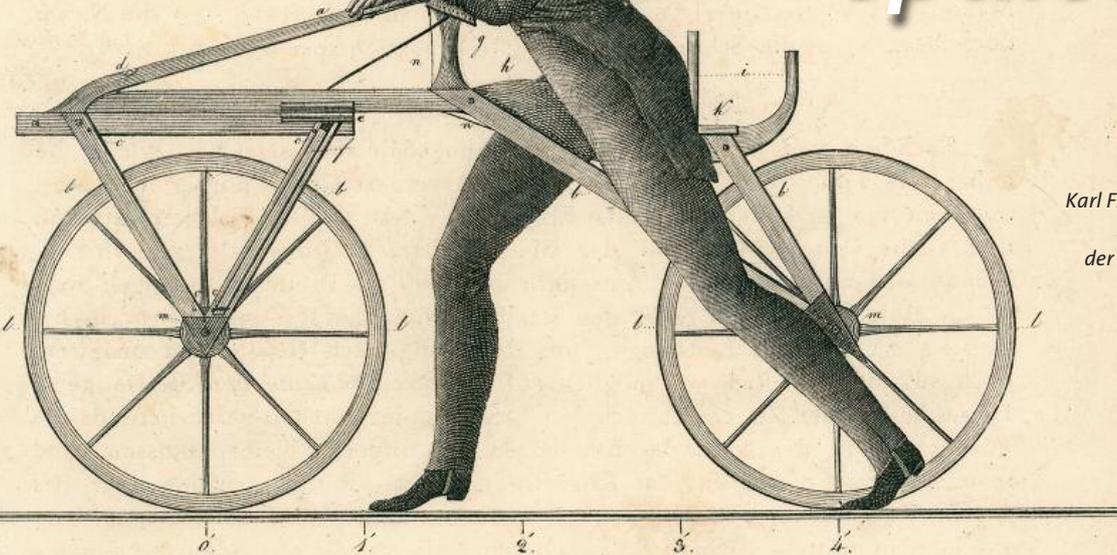
Ab sofort können sich Unternehmen, Organisationen und Schulen um ein Preisgeld von insgesamt 100.000 Euro bewerben. Dieses wird von dem Unternehmen Deichmann zur Verfügung gestellt. Kommunen können ihre Partner in den Schulen und ehrenamtlich Tätige darauf hinweisen und bei der Antragstellung unterstützen. Bewerbungen sind bis zum 30.06.2017 in Internet unter www.deichmann-foerderpreis.de möglich.

Sport- und Spielewörterbuch in mehreren Sprachen

Die DJK Sportjugend sammelt auf einer Webseite populäre Spiele aus aller Welt und stellt sie professionell übersetzt in mehreren Sprachen zur Verfügung. Das digitale Sport- und Spielewörterbuch steht seit Januar 2017 online in Deutsch, Englisch, Französisch, Arabisch, Türkisch und demnächst in leichter Sprache für Menschen mit einer geistigen Beeinträchtigung bereit unter www.sport-woerterbuch.de.

genial sparsam

Karl Freiherr von Drais erfand im Jahr 1817 in Mannheim mit der Laufmaschine das Zweirad



Zwei Jahrhunderte Fahrradfahren

Mit dem Zweirad zum Abstoßen wurde im Jahr 1817 ein Verkehrsmittel erfunden, das Millionen Menschen preiswert große Mobilität verschafft und neue Erfahrungen ermöglicht

Fahren in Schlangenlinien. Dass eine Schlingerbewegung die Mobilität der Menschheit revolutionieren würde, hätte sich der badische Forstbeamte Karl Freiherr von Drais vor 200 Jahren nicht im Traum vorstellen können. Und doch läutete sein hölzerner Apparat das Ende des von Tieren abhängigen Fahrens ein.

Der Tüftler aus süddeutschem Beamtenadel hatte sich vorher schon durch Fahrzeug-Basteleien hervor getan und suchte nach einer preiswerten Alternative zu Reitpferden für den Personentransport. Drais entwickelte ein hölzernes Gestell mit nur zwei Rädern, das durch Abstoßen mit den Füßen in Bewegung gesetzt wurde. Damit erzielte er auf gut gepflasterten Straßen in der Ebene eine Geschwindigkeit von 16 Stundenkilometern. Sein Geniestreich aber war die lenkbare Vorderachse. Denn er hatte erkannt, dass ein zweirädriges Gefährt nur dann im Gleichgewicht bleibt, wenn man nacheinander Links- und Rechtskurven fährt - Schlangenlinien eben.

Und doch geriet die Erfindung des Freiherrn für Jahrzehnte in Vergessenheit. Es fehlten

schlicht die Voraussetzungen für das schnelle Fahren mit Muskelkraft: ebene Straßen und leichtes Material. Denn die verwendeten Holzbalken und massiven Eisenstäbe, wie man sie aus dem Kutschbau kannte, machten jede Draisine zu einem schwerfälligen, ja gefährlichen Spielzeug. Außerdem zog die Erfindung der Eisenbahn um das Jahr 1825 die Aufmerksamkeit der fortschrittsbegeisterten Öffentlichkeit auf sich.

Kurbeln ans Hinterrad Erst gut 40 Jahre nach Erfindung der Draisine kam wieder Bewegung in den Zweiradmarkt. Inspiriert von der Kraftübertragung bei Dampfmaschinen montierten findige Mechaniker eine Art Kurbelantrieb an das Hinterrad. Dieser wurde über ein Gestänge, das mit den Füßen vor- und zurückbewegt wurde, in Gang gebracht. Der Erfinder dieses Antriebs lässt sich nicht mehr feststellen - wie so manches in der Fahrradgeschichte unklar bleibt. Häufig wurden technische Neuerungen, die quasi in der Luft lagen, von mehreren Personen gleichzeitig entwickelt.

Wegen der ineffektiven Kraftübertragung

war dem Pleuelstangen-Fahrrad der 1850er-Jahre kein Erfolg beschieden. Dafür wanderte die Kurbel nun zum Vorderrad. 1861 stellte der Pariser Mechaniker Pierre Michaux wohl das erste Fahrrad dieser Art vor. Rasch wuchs der Absatz des Velocipeds und machte bis 1867 eine Tagesproduktion von gut 200 Fahrrädern möglich.

Doch die Michaux-Räder hatten einen Nachteil. Bei dem damals üblichen Umfang des Vorderrades war die Geschwindigkeit zu gering. Also wurde das vordere Rad größer und größer, das hintere umso kleiner - das Hochrad war geboren. Das erste Modell dieser Art brachte der englische Konstrukteur James Starley 1870 auf den Markt. Er verwendete auch die bis heute üblichen Drahtspeichen - eine Erfindung des elsässischen Mechanikers Eugène Meyer - und den Rahmen aus Stahlrohr, die das Fahrrad erheblich leichter machen. Allein die Balance zu halten, war nun wesentlich schwieriger. Dennoch erlebten die Hochräder eine Blütezeit bis in die 1890er-Jahre.

Sicherheit durch Kettenantrieb Den Durchbruch zum modernen Fahrrad hin brachte eine Erfindung des französischen Uhrmachers André Guilmet. Er präsentierte 1869 bei der Pariser Fahrradausstellung eine Kette zur Kraftübertragung von den Pedalen auf das Hinterrad. Da er kurz darauf im Deutsch-Französischen Krieg umkam, fiel es dem Engländer Henry Lawson zu, die Neue-



FOTO: HANS-ERHARD LESSING

▲ Obwohl ein genialer Erfinder, wurde Karl Freiherr von Drais von seinen Zeitgenossen kaum gewürdigt

rung praktisch umzusetzen. 1879 stellte dieser in Coventry sein Bicyclette vor, bei dem man jederzeit mit den Füßen den Boden erreichte. Das brachte dem Gerät den Beinamen „Safety Bike“ ein. Schwerer und teurer als ein Hochrad, konnte sich dieses Sicherheitsfahrrad lange nicht gegen die Hochräder durchsetzen. Doch um die Wende zum 20. Jahrhundert war die Konkurrenz entschieden.

Einige Entwicklungen, die das Fahrrad leicht und komfortabel machen, kamen erst gegen Ende des 19. Jahrhunderts in die Welt - etwa das Kugellager für Radachsen und Tretkurbel, die Drahtspeichen der Räder, der Rahmen aus gelötetem Stahlrohr oder der luftgefederte Reifen. Diese technischen Neuerungen bildeten wiederum die Grundlage für die Entwicklung des Automobils. Konsequenterweise produzieren erfolgreiche Fahrradhersteller wie etwa die französische Firma Peugeot bald auch Autos.

Freilich war das Fahrrad beileibe kein Alltagsgegenstand. Bei einem Preis von rund 300 Goldmark - drei bis vier Monatslöhne eines Arbeiters - konnten es sich nur Wohlhabende leisten. Das gewöhnliche Volk legte den Weg zur Fabrik nach wie vor zu Fuß zurück. Wer das teure Hobby pflegte, tat dies im Verein. Fahrradfahrer und -fahrerinnen trafen sich zu gemeinsamen Ausfahrten und Wettrennen - immer mit dem Radfahrergruß „All Heil“ auf den Lippen.

Bald auch Rennsport Mit dem Erwachen des Sports im 19. Jahrhundert wurde das Fahrrad als Wettkampfinstrument entdeckt. Eintagesrennen fanden bereits in den 1860er-Jahren statt. Wettfahrten im

modernen Sinne etablierten sich aber erst in den 1890er-Jahren - etwa das Rennen Lüttich-Bastogne Lüttich, das seit 1892 regelmäßig veranstaltet wird.

Die Professionalisierung des Radsports fand ihren Höhepunkt 1903 in der Tour de France - erstes und bis heute berühmtestes Etappenrennen der Welt. Gründer und langjähriger Organisationschef war der Sportjournalist Henri Desgranges, Chefredakteur der französischen Zeitschrift L'Auto. Anfangs wurden dabei Tagesetappen bis zu 400 Kilometern zurückgelegt - alles bei holperigen Straßen und ohne Gangschaltung. Dennoch erzielten die Fahrer bereits eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 27 Kilometern pro Stunde. Auch wenn die erste Nabenschaltung bereits 1902 patentiert wurde, setzte sich der Gangwechsel bei Rennmaschinen erst in den 1930er-Jahren durch.

In der rasch wachsenden bürgerlichen Schicht mit Kaufkraft und Bewegungsdrang zeigten auch die Frauen Interesse am Fahrradfahren. Dem standen nicht nur die schwere und unpraktische Kleidung, sondern auch eiserne Moralvorstellungen im Weg. Da eine rittlings auf dem Fahrradsattel sitzende Frau als unschicklich galt, wurden Damensättel und Antriebe zum seitlichen Pedaltreten gebaut. Bald darauf entwarfen die Fahrradkonstrukteure ein Modell, bei dem der Rahmen so tief gezogen war, dass auch ein Einstieg mit langem Rock möglich war.

Impuls für Damenmode Auf der anderen Seite gab das Fahrrad den ersten Impuls zur Abkehr von bodenlangen Kleidern in der Damenmode. Angeboten wurden nun Pumphosen unter einem knielangen Kaftan oder lange Röcke, die genau genommen aus

zwei Hosenbeinen bestanden und vor dem Aufsteigen aufs Fahrrad vorn und hinten aufgekнопft wurden. Das Korsett quälte die Sport treibenden Damen allerdings noch bis zum Ersten Weltkrieg.

Auch das Militär wurde auf die Möglichkeiten des neuen Verkehrsmittels aufmerksam. Bevor die Nachrichtenübermittlung per Funk erfunden wurde, kam den Boten bei der Kommunikation weit auseinander liegender Truppenteile zentrale Bedeutung zu. Hier erwartete man große Fortschritte vom Fahrrad im Gegensatz zum bis dahin gebräuchlichen Pferd. Die französische Armee rüstete ihre Mannschaften ab 1895 mit Fahrrädern aus. Dabei wurden sogar die ersten Klappräder entwickelt, welche die Soldaten in unwegsamem Gelände auf dem Rücken tragen konnten.

Nach dem Ersten Weltkrieg konnten dank Massenproduktion die Herstellungskosten so weit gesenkt werden, dass Fahrräder auch für einfache Leute erschwinglich wurden. Damit läutete das Zweirad das Zeitalter der Massenmobilität ein. Pioniere und Abenteuerlustige wandten sich fortan dem Motorrad zu, dem neuen „Edelspielzeug“ der Weimarer Zeit.

Kurze Zeit Statussymbol In der bitteren Not nach Kriegsende 1945 erlebte das Fahrrad eine kurze Renaissance als Statussymbol. Das ehemalige Massentransportmittel durfte nur mit Berechtigungsschein genutzt werden. Als die Wirtschaft in Westdeutschland Anfang der 1950er-Jahre wieder Tritt fasste, wurde das Fahrrad erneut zum wichtigsten Verkehrsmittel auf dem Weg zur Arbeit. Aus dieser Stellung wurde es mit wachsendem Wohlstand aber bald

▼ Die Mitglieder des Radfahrer-Vereins Ehingen benutzten 1895 neben Hochrädern auch so genannte Sicherheitsräder in modern anmutender Konstruktion



FOTO: DEUTSCHES FAHRRADMUSEUM BAD BRÜCKENAU



▲ Das Fahrradfahren von Frauen löste eine Diskussion über schickliche Kleidung aus und zwang die Konstrukteure zum Bau spezieller Fahrräder mit niedrigem Einstieg - hier ein Modell von 1910

vom Motorrad, dann von Kabinenrollern und schließlich vom Auto verdrängt.

Ab den 1960er-Jahren erlebte die Fahrradindustrie einen harten Schrumpfungsprozess und hielt sich nur mit Kinderrädern für die „Babyboomer“ über Wasser. Erst die Ölpreiskrise 1973 und das erwachende Umweltbewusstsein verhalfen dem Fahrrad zu neuem Ansehen als ökonomisches Verkehrsmittel und universelles Sportgerät. Ebenso ließ die zunehmende Verkehrsdichte in den Städten das Fahrrad wieder als ernst zu nehmende Transportalternative erscheinen.

Nicht zuletzt hat die technische Entwicklung die Einsatzmöglichkeiten des Fahrrads enorm erweitert. Ultraleicht und gleichzeitig stabil, mit einer Gangschaltung für alle Steigungen und Gefälle versehen, lassen sich Mountainbikes heute in jedem Gelände fahren. Die jüngste Entwicklung der Elektrofahrräder hat die Reichweite des Radfahrens im Alltagsverkehr praktisch verdoppelt und macht es wieder für Pendler/innen und Senior(inn)en attraktiv. Das Drais'sche „Fahren in Schlangenlinien“ ist nach wie vor das erfolgreichste Konzept, um von A nach B zu gelangen. (mle) ●

Quellen:

Hans-Erhard Lessing: *Das Fahrrad - eine Kulturgeschichte.* Klett-Cotta 2017

Roberto Gurian: *Fahrräder - Klassiker, Trends, Visionen.* Delius Clasing Verlag 2015

„2 Räder - 200 Jahre“: *Ausstellung im Technoseum - Landesmuseum für Technik und Arbeit Mannheim,* Internet: www.technoseum.de

Der Städte- und Gemeindebund Brandenburg e. V. (StGB Bbg) ist der kommunale Spitzenverband der Städte, Gemeinden und der Ämter im Land Brandenburg.

Zum 1. Februar 2018 ist die Position der/des hauptamtlichen



Geschäftsführerin/ Geschäftsführers (nachfolgend Geschäftsführer)

zu besetzen. Der Amtsinhaber geht in den Ruhestand. Der Städte- und Gemeindebund Brandenburg tritt für die Wahrung und Stärkung des Rechts auf kommunale Selbstverwaltung seiner Mitglieder ein. Er vertritt deren Interessen gegenüber gesetzgebenden Körperschaften auf Landes- und Bundesebene und gegenüber der Europäischen Union. Der Städte- und Gemeindebund berät und betreut seine Mitglieder auf allen Gebieten des öffentlichen Lebens, insbesondere der öffentlichen Verwaltung und pflegt und fördert den Erfahrungsaustausch und unterstützt bei der Aus- und Weiterbildung der Bediensteten. Der Städte- und Gemeindebund Brandenburg ist Landesverband im Deutschen Städte- und Gemeindebund und im Deutschen Städtetag.

Der Geschäftsführer führt die Geschäfte des Städte- und Gemeindebundes Brandenburg und leitet die Geschäftsstelle. Er ist Dienstvorgesetzter aller Mitarbeiter. Der Geschäftsführer ist Mitglied des Präsidiums und ist verantwortlich für die strategische und inhaltliche Ausrichtung des Verbandes nach den Richtlinien des Präsidiums.

Die Anstellung erfolgt in einem Beschäftigtenverhältnis auf Zeit für die Dauer von 8 Jahren, analog zu den kommunalen Hauptverwaltungsbeamten im Land Brandenburg. Die Vergütung erfolgt in Anlehnung an beamtenrechtliche Grundsätze bis zur Besoldungsgruppe B 6.

Bewerberinnen und Bewerber sollen über die Befähigung zum Richteramt, zum höheren Verwaltungsdienst oder einen vergleichbaren Universitäts- oder Hochschulabschluss mit schwerpunktmäßig verwaltungswissenschaftlichem oder betriebswirtschaftlichem Hintergrund verfügen. Erwartet werden Berufs- und Leitungserfahrung, vorzugsweise in der öffentlichen Verwaltung sowie psychische und physische Belastbarkeit.

Gesucht wird eine innovationsfreudige, dynamische, engagierte, kooperative und verlässliche Persönlichkeit, die über strategisches Gestaltungsvermögen, praktische Überzeugungskraft und die notwendige Durchsetzungsfähigkeit verfügt. Dabei werden breite Kenntnisse in kommunalrelevanten Themen und die Fähigkeit zu vernetztem Denken und Handeln in der Zusammenarbeit mit öffentlicher Verwaltung und ehrenamtlichen Gremien erwartet. Die Führerscheinklasse B ist erforderlich. Des Weiteren wird erwartet, dass der Wohnsitz im Land Brandenburg genommen wird.

Die Bewerbung von Frauen wird ausdrücklich begrüßt. Schwerbehinderte Bewerberinnen oder Bewerber werden bei gleicher Eignung bevorzugt.

Bitte richten Sie Ihre schriftliche Bewerbung mit den entsprechenden Unterlagen bis zum 31. Juli 2017 unter dem Kennwort „Stellenbewerbung GF“ an Städte- und Gemeindebund Brandenburg, Frau stellvertretende Geschäftsführerin Gordes, Stephensonstr. 4, 14482 Potsdam.

Schutz möglich



FOTOS (3): DVR

▲ Verkehrssicherheit beginnt mit der Erziehung - etwa das richtige Überqueren von Straßen einzuüben

Maßnahmen für mehr Verkehrssicherheit

Um die Unfallhäufigkeit und die Anzahl der Unfallopfer zu senken, sind Straßen-Umbauten, aber auch Verkehrserziehung, Verhaltensänderung und generell Tempo 30 innerorts nötig

Kaum zu glauben: Jahr für Jahr verunglücken mehr als 250.000 Menschen auf den Straßen der Städte und Gemeinden in Deutschland. Doch seit langem hat man sich an solche Zahlen gewöhnt. Eigentlich müsste es ein Aufreger sein, geht es doch statistisch annähernd um die Einwohnerzahl einer Großstadt wie Wiesbaden, Münster oder Braunschweig - und zwar jedes Jahr. Leidtragende sind vor allem Fußgänger/innen und Radfahrer/innen. Letztere kann auch der Helm nur bedingt vor den Folgen eines schweren Unfalls schützen.

Die Polizei hatte 2015 etwa 34.000 verunglückte Fußgänger/innen und 75.000 verunglückte Radfahrer/innen zu registrieren. Eine Sonderuntersuchung der Stadt Münster zu Fahrradunfällen ergab, dass nur etwa jeder dritte Unfall aktenkundig wurde. Also

ist vor allem beim Radverkehr von einer erheblichen Dunkelziffer auszugehen.

Langsam gleich sicher Zwischen Geschwindigkeit und Verkehrssicherheit besteht ein direkter Zusammenhang. Denn der Anhalteweg wird deutlich kürzer, je geringer die Geschwindigkeit ist. Das Schaubild rechts oben zeigt, dass bei Tempo 50 im Vergleich zu Tempo 30 das Fahrzeug einen etwa doppelt so langen Weg zurück-



DER AUTOR

Andreas Bergmeier ist Referatsleiter Kinder und Jugendliche beim Deutschen Verkehrssicherheitsrat

legt, bis es zum Stehen kommt. Ein(e) Fußgänger/in, der oder die sich in 13 Meter Entfernung vom Fahrzeug auf der Straße befindet, wird mit einer Kollisionsgeschwindigkeit von Tempo 50 erfasst („Schrecksekunde“), während das Fahrzeug bei Tempo 30 rechtzeitig zum Stehen kommt.

Bei höherem Tempo wird der Anhalteweg naturgemäß immer länger. Bei Tempo 60 beträgt er bereits 34 Meter, bei Tempo 70 liegt er sogar bei 43 Metern. Die Ergebnisse der Kollisionstests von Fahrzeugen mit Fußgänger(inne)n und Radfahrer(inne)n zeigen, dass die Unfallfolgen bei Tempo 50 wesentlich gravierender sind als bei Tempo 30. Die Überlebens-Wahrscheinlichkeit beträgt 25 Prozent bei einem Aufprall mit Tempo 50, aber 90 Prozent bei Tempo 30. Die Alltagserfahrung lehrt bereits, dass sich viele Verkehrsteilnehmende nicht angepasst verhalten und Autofahrer die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschreiten. Eine schnellere Fahrweise wird oft mit Zeitdruck begründet. Dabei wird der zu erwartende Geschwindigkeitseffekt stark überschätzt. Das Durchschnittstempo des mo-

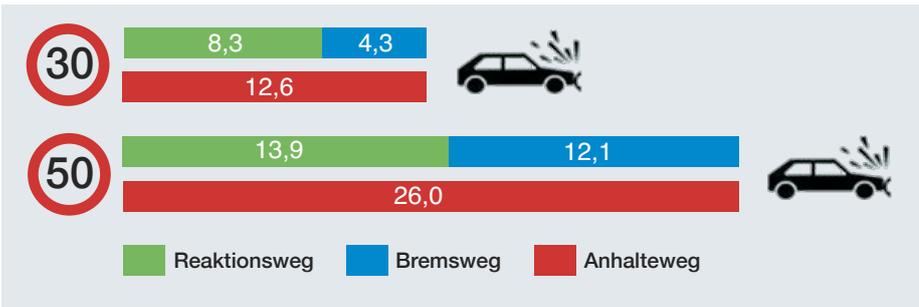


SCHAUBILD: DVR

▲ Bei Tempo 50 ist der Anhalteweg eines Autos mehr als doppelt so lang wie bei Tempo 30

torisierten Individualverkehrs liegt in Innenstädten nur bei etwa 23 Kilometern pro Stunde (km/h). Aber nicht nur der Anhalteweg, auch die Wahrnehmung des Straßenraums hängt in hohem Maße von der Geschwindigkeit ab. Die Verkehrspsychologie hat nachgewiesen, dass bei höherem Tempo der Blickpunkt wesentlich weiter von den Fahrerinnen und Fahrern entfernt ist, der Fahrbahnrand also nur unzureichend wahrgenommen wird.

Wer zum Beispiel mit 50 km/h auf einer Straße an vielen parkenden Fahrzeugen entlang fährt, erkennt querende Personen wesentlich später. Bei einer an die Gegebenheiten angepassten Fahrweise wird das Geschehen am Fahrbahnrand früher erkannt. Eigene Fehler können eher korrigiert und auf gefahrenträchtiges Verhalten Anderer kann besser reagiert werden.

Bewährte Maßnahmen Zur Verbesserung des innerörtlichen Straßennetzes steht ein umfangreiches Instrumentarium bereit, das sich in der Vergangenheit bewährt hat. Die Unfallkommissionen vor Ort haben viel Erfahrung, welche die Sicherheit erhöhenden Wirkungen erreicht werden können und welche Maßnahmen im Einzelfall geeignet sind.

Dabei muss es nicht immer die große bauliche und damit teure Lösung sein. Oft kann auch mit kleinen Maßnahmen ein großer Effekt erzielt werden. Querungshilfen in Form von Mittelinseln oder Zebrastreifen sind bezahlbar. Um Sichtflächen zu schaffen, reichen Poller zur Regulierung des ruhenden Verkehrs aus. Ein so genanntes Vorlaufgrün für Fahrradfahrer/innen an Verkehrsampeln kann „kleine Wunder“ wirken und eine „Grüne Welle“ kann kostengünstig im Sinne von mehr Verkehrssicherheit umprogrammiert werden. Damit seien nur einige Beispiele genannt.

Überwachung unabdingbar Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) hat sich

eindeutig zur einer verstärkten Tempo-Überwachung bekannt. Das gilt nicht nur für die Autobahnen und Landstraßen, sondern auch für den innerörtlichen Bereich. Wenn die gefahrenen Geschwindigkeiten zu hoch sind, hilft die kommunale Tempo-Überwachung, das Problem in den Griff zu bekommen.

Die Ausrichtung der Messstellen - in Abstimmung mit der Polizei - nach Überschreitungsquoten, Unfallgeschehen und schutzwürdigen Bereichen wie Kindergärten, Schulen und Einrichtungen für ältere Menschen minimiert den Verdacht der „Abzocke“. Auch wenn die Geschwindigkeitsüberwachung in der Kommunalpolitik nicht populär ist - ohne Kontrolle ist die Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeiten nicht durchsetzbar.

Neben Maßnahmen zur baulich-technischen Verbesserung der Verkehrsverhältnisse muss auch das Verhalten der besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer überprüft werden, um die innerörtliche Verkehrssicherheit zu erhöhen. Dazu gehören vor allem Kinder und ältere Menschen, aber auch zu Fuß gehende und Rad fahrende Personen.

Kinder anleiten Kinder reagieren spontan, sind leicht abzulenken und haben bis

zum fortgeschrittenen Grundschulalter entwicklungsbedingt Probleme, die Geschwindigkeit herannahender Fahrzeuge richtig einzuschätzen. Daher ist es wichtig, sie behutsam an eine selbstständige Teilnahme am Verkehr heranzuführen. Das geschieht nicht durch ständige Beförderung im elterlichen Auto, sondern durch Fußwege in Begleitung einer erwachsenen Person, die am besten dem Kind bei alltäglichen Wegen die Gefahren des Straßenverkehrs erklärt und sicheres Verhalten vermittelt.

Dabei muss die entwicklungsbedingte Kompetenz des Kindes berücksichtigt werden, um eine Überforderung zu vermeiden. Der DVR bietet mit dem Programm „Kind und Verkehr“ Tipps und Informationen für Erzieherinnen und Erzieher sowie Eltern zur richtigen Vorbereitung der Kinder auf den Straßenverkehr an. Das Programm wird von den bekannten Verkehrssicherheitsorganisationen auf Kreisebene und kommunal umgesetzt.

Mit dem Eintritt in die Grundschule beginnt für die Kinder ein neues Mobilitätszeitalter. In fast allen Bundesländern sind die Grundschulen verpflichtet, Schulwegpläne zu erstellen. Diese helfen den Eltern, mit ihren Kindern den sichersten Weg zur Schule zu finden und einzuüben. Damit können Schulwegpläne auch einen wichtigen Beitrag leisten, das Phänomen „Elterntaxi“ zurückzudrängen.

Radfahrprüfung entscheidend Die zentrale Maßnahme zur Vorbereitung der Schülerinnen und Schüler auf eine sichere Verkehrsteilnahme mit dem Fahrrad ist die schulische Radfahrprüfung im vierten Grundschuljahr. Dabei ist die Unterstützung der Polizei von besonderer Bedeutung. Eine aktuelle Untersuchung der Bundesanstalt



◀ Ältere Menschen, die das Fahrrad als Alternative zum Auto nutzen, sollten sich mit einem Helm schützen

für Straßenwesen hat gezeigt, dass die Radfahrprüfung vor allem dann erfolgreich absolviert werden kann, wenn die Schülerinnen und Schüler unter Anleitung der örtlichen Polizei im realen Verkehrsraum üben.

Der DVR hat daher an die Innenministerien aller Bundesländer appelliert, die Polizeikräfte nicht aus der schulischen Verkehrssicherheitsarbeit abzuziehen. Da vor allem die Unfallzahlen der 10- bis 15-jährigen Radfahrerinnen und Radfahrer Sorge bereiten, sollten sich die Kommunen als Schulträger dafür einsetzen, dass an den weiterführenden Schulen Radschulwegpläne erstellt werden. Auch für die regelmäßige Nutzung eines Fahrradhelms kann mit kommunaler Unterstützung geworben werden. Manchmal reicht bereits eine Kooperation mit der lokalen Presse aus, eine Veranstaltung der örtlichen Verkehrswacht oder der Bericht über eine bekannte Persönlichkeit der Kommunalpolitik, die als Vorbild über das eigene Helmtragen berichtet.

Senioren im Fokus Ältere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sind sowohl zu Fuß als auch mit dem Fahrrad besonders gefährdet. Wegen der hohen Verkehrsdichte müssen zu Fuß gehende ältere

Menschen häufig lange auf eine passende Gelegenheit zum Überqueren der Fahrbahn warten. Sie sind darüber hinaus äußerst empfindlich gegen Umwege. An Stellen mit hohem Aufkommen älterer Fußgängerinnen und Fußgänger helfen daher häufig nur bauliche Maßnahmen - etwa eine Lichtsignalanlage oder Mittelinsel -, um Unfallschwerpunkte zu beseitigen oder gar nicht erst entstehen zu lassen.

Die Unfallstatistik der zurückliegenden Jahre zeigt eine deutliche Zunahme der Unfälle älterer Radfahrerinnen und Radfahrer. Dies liegt nicht zuletzt auch an der vermehrten Nutzung von Pedelecs. Gerade für die Gruppe der Senior(inn)en ist das Tragen eines Fahrradhelms von großer Bedeutung. Aufgrund der altersbedingt größeren Verletzungsgefahr kann der Helm schon bei scheinbar harmlosen Unfällen oder Stürzen vor Kopfverletzungen schützen. Ähnlich wie für die Zielgruppe Kinder empfehlen sich auch für ältere Menschen als Fahrradfahrende öffentlichkeitswirksame Aktionen, die zum Tragen des Fahrradhelms animieren.

Tempo 30 als Regel Es gibt eine Reihe von Ansätzen, das Verhalten der am Straßenverkehr teilnehmenden Personen im

Sinne von mehr Verkehrssicherheit zu beeinflussen. Der beste Beitrag dazu ist jedoch, die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs soweit zu verringern, dass Unfälle mit schweren oder tödlichen Folgen nahezu ausgeschlossen sind.

Eine Lösung könnte die Umkehr der Regelgeschwindigkeit innerorts von derzeit 50 auf 30 km/h sein. Dort, wo kein Hinweisschild steht, würde dann automatisch Tempo 30 gelten. Und dort, wo schneller gefahren werden darf, wäre eine Begründung für das Aufstellen eines Tempo 50-, Tempo 60- oder Tempo 70-Schildes notwendig. Die „Beweislast“ würde also umgekehrt.

Allerdings gibt es noch keine gesicherten Erkenntnisse über die Wirkungen von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit. Verlagerungseffekte auf andere Straßen mit negativen Folgen wären beispielsweise nicht auszuschließen. Der DVR hat sich für einen Modellversuch ausgesprochen und begrüßt es daher, dass in Göttingen nun ein solches Vorhaben mit intensiver Öffentlichkeitsbeteiligung und wissenschaftlicher Auswertung geplant ist. Im Mittelpunkt steht die Frage, inwieweit nach der Eingewöhnungsphase ein verändertes Fahrverhalten festzustellen ist. ●

Das Beamtenrecht in NRW

Kommentar von Dipl.-Verwaltungswirt Heinz D. Tadday und Ministerialrat Dr. Ronald Rescher, Ministerium für Inneres und Kommunales Nordrhein-Westfalen

150. Ergänzungslieferung, Stand Januar 2017, 340 Seiten, 79,90 Euro. Loseblattausgabe: Grundwerk 3.456 Seiten, Seitenformat DIN A 5, in zwei Ordnern, 99 Euro bei Fortsetzungsbezug, zzgl. Ergänzungslieferungen (299 Euro bei Einzelbezug). Digitalausgabe: Lizenz für 1-3 Nutzer im Jahresabonnement 299 Euro (inkl. Updates), weitere Preise (Kombination Print+Digital, Mehrfachlizenzen) auf Anfrage. ISBN 978-3-7922-0150-3 (Print), ISBN 978-3-7922-0201-2 (Digital), Verlag W. Reckinger, Siegburg

In der 150. Ergänzungslieferung (Stand Januar 2017) werden die aktuelle Rechtsprechung und neue Vorschriften berücksichtigt. Des Weiteren werden im Kommentarteil Neukommentierungen der §§ 48 (Pflicht zur Nebentätigkeit), 51 (Nicht genehmigungspflichtige Nebentätigkeit), 62 (Fernbleiben vom Dienst), 63 (Voraussetzungslose Teilzeitbeschäftigung) und 88 (Entfernung von Personalaktendaten) eingefügt.

Durch Art. 1 der Verordnung vom 29. November 2016 wurde die Nebentätigkeitsverordnung novelliert (vgl. Kommentierung zu § 48 im Teil B und Teil C). Zu beachten ist hier die Neufassung von § 13 Abs. 1 NtV: Werden von einer der in § 1 Abs. 1 NtV genannten juristischen Personen Vergütungen für eine oder mehrere Nebentätigkeiten im öffentlichen Dienst gewährt, so dürfen sie für die

in einem Kalenderjahr ausgeübten Tätigkeiten insgesamt die Höchstgrenze von 9.600 Euro (früher: 6.000 Euro) nicht übersteigen.

Az.: 14.0.1

Bundesbeamtengesetz

Kommentar, 5. Auflage 2017, herausgegeben von Prof. Dr. Dr. h.c. Ulrich Battis, Rechtsanwalt. Verfasst vom Herausgeber und - neu ab der 5. Auflage - von Prof. Dr. Klaus-Joachim Grigoleit und Prof. Dr. Timo Hebler. Buch, XL, 689 S., in Leinen, ISBN 978-3-406-69364-9, Format 12,8 x 19,4 cm, 89 Euro, Verlag C.H. BECK

Der Standardkommentar erläutert die Anwendungsfragen des Bundesbeamtengesetzes präzise und praxisnah. In den Kommentierungen wird jeweils auch auf Parallelvorschriften im Beamtenstatusgesetz hingewiesen. Dabei orientiert sich das Werk an der Rechtsprechung des BVerfG, des BVerwG und der Oberverwaltungsgerichte und berücksichtigt auch die einschlägigen Entscheidungen des EGMR und EuGH.

Die Neuauflage kommentiert alle wichtigen Novellen, darunter das G zur besseren Vereinbarkeit von Familie, Pflege und Beruf für Beamtinnen und Beamte des Bundes und Soldatinnen und Soldaten sowie zur Änderung weiterer dienstrechtlicher Vorschriften vom 19.10.2016. Ebenfalls eingearbeitet: die umfassenden Änderungen durch das G zur Änderung des Bundesbeamtengesetz und weiterer dienstrechtlicher Vorschriften vom 06.03.2015.

Az.: 14.0.1-001/002

Wege ebnen



▲ Die meisten Busse in NRW sind heutzutage Niederflurfahrzeuge, sodass behinderte und ältere Menschen leicht ein- und aussteigen können

Barrierefreiheit im Öffentlichen Nahverkehr

Auch wenn aus Sicht der Verkehrsunternehmen keine Rechtspflicht zur Herstellung von Barrierefreiheit im ÖPNV besteht, liegt deren Umsetzung im eigenen Interesse und in dem aller Fahrgäste

Kaum ein Merkmal des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) hat sich in den zurückliegenden zwei Jahrzehnten so kundenfreundlich entwickelt wie die Barrierefreiheit. Der erste brauchbare Niederflur-Bus wurde vor gerade einmal 30 Jahren vorgestellt. Heute werden in NRW praktisch nur noch - deutlich verbesserte - Niederflur-Busse mit einem besonders gesicherten Rollstuhl-Platz eingesetzt. Bei den Stadtbahnen in NRW verlief die Entwicklung ähnlich. Neue Systeme wurden durchgängig mit niveaugleichem Einstieg konzipiert. Bestehende Systeme werden, obwohl technisch deutlich schwieriger und vor allen Dingen aufwändiger, sukzessive bei laufendem Betrieb umgebaut. Der Nutzen ist unumstritten. Zuerst wird den mobilitätsbeeinträchtigten Menschen, allen voran den Rollstuhlfahrenden, eine einfa-

chere, bessere und vor allen Dingen billigere Teilhabe am öffentlichen Leben ermöglicht.

Der demografische Wandel tut ein Übriges. Ältere Menschen mit Mobilitätshilfen wie Rollatoren sind in der Lage, ihren Aktionsradius zu erweitern und können damit länger ohne fremde Hilfe in ihrer gewohnten Umgebung leben. Nicht zuletzt beschleunigt der niveaugleiche Einstieg den Fahrgastwechsel ganz erheblich. Das verkürzt für alle Mitfahrenden die Fahrzeiten und verbessert die Zuverlässigkeit des ÖPNV.

Rechtspflicht postuliert Allerdings wachsen mit den technischen Möglichkeiten auch die Ansprüche. Behindertenverbände fordern die Herstellung einer umfassend verstandenen „vollständigen Barrierefreiheit“ bis 2022. Sie sehen eine rechtli-



DER AUTOR

Volker Wente ist Geschäftsführer NRW beim Verband deutscher Verkehrsunternehmen e. V.

che Verpflichtung und berufen sich dabei auf das 2013 novellierte Personenbeförderungsgesetz (PBefG) oder auf völkerrechtliche Verträge wie die UN-Menschenrechtskonvention.

Diese Rechtsauffassung hält schon einer formalen Prüfung nicht stand. § 8 PBefG formuliert lediglich einen Planungsauftrag an die Aufgabenträger für den ÖPNV. In NRW sind dies in der Regel Kreise und kreisfreie Städte. Sie sollen im Nahverkehrsplan die Belange Mobilitätsbeeinträchtigter berücksichtigen - mit dem Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit bis 2022. Eine Pflicht zur Herstellung sieht schon der Gesetzeswortlaut nicht vor. Sie wäre in dieser Form auch nicht zulässig. Denn dem Bund ist es

E-SCOOTER IN BUSSEN

Die Mitfahrt im Bus in einem so genannten E-Scooter ist bei fast allen ÖPNV-Unternehmen untersagt. Diese Praxis wurde gerichtlich bestätigt. Im Gegensatz zu Elektro-Rollstühlen sind E-Scooter einfacher konstruiert. Aufgrund ihrer direkten Lenkung sind sie schwieriger zu manövrieren. Schon im normalen Fahrbetrieb des Busses ist mit einem Kippen zu rechnen. Besonders gravierend ist, dass E-Scooter kein geeignetes Bremssystem besitzen. Eine Mitnahme würde deshalb nicht nur die Nutzenden, sondern auch alle anderen Fahrgäste gefährden. Mittlerweile wurden von den Bundesländern Mindestanforderungen an E-Scooter, deren Nutzende und den befördernden Bus festgelegt. Derzeit erfüllt jedoch kein E-Scooter diese Bedingungen.

verfassungsrechtlich untersagt, Kommunen direkt zu verpflichten.

Materiellrechtlich ist es ähnlich. Haltestellen sind üblicherweise Teil der Straße und liegen in der Zuständigkeit des Straßenbaulastträgers. Dieser ist nicht identisch mit dem Aufgabenträger für den ÖPNV und damit nicht Adressat des PBefG. Der Planungsauftrag ist auch nicht unmittelbar und frei von Einschränkungen. Die Belange Mobilitätsbeeinträchtigter sind als ein für die Abwägung relevanter Belang lediglich „zu berücksichtigen“. Darüber hinaus sind begründete Ausnahmen zulässig.

Kein Leistungsanspruch Völkerrechtliche Verträge wie die UN-Menschenrechtskonvention, das Grundgesetz oder die Behindertengleichstellungsgesetze von Bund und Ländern führen zu keinem anderen Ergebnis. Diese Normen vermitteln weder ein subjektives Recht noch einen allgemeinen Leistungsanspruch auf Herstellung von Barrierefreiheit. Neben dem Diskriminierungsverbot legen sie lediglich eine Pflicht des Staates fest zum Abbau von Benachteiligung und zur Förderung von Behinderten. Allerdings findet auch hier der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit Anwendung. Die Gerichte haben dem Staat einen weiten Gestaltungsspielraum zugebilligt und alle

denkbaren Maßnahmen unter den Vorbehalt des personell, finanziell und organisatorisch Leistbaren gestellt.

Es gibt einen weiteren Grund, warum die umfassend verstandene Herstellung vollständiger Barrierefreiheit illusorisch ist: Sie wäre schlichtweg unbezahlbar. Der Städte- tag NRW schätzte 2013 für seine 39 Mitgliedskommunen einen Finanzbedarf von rund 1,75 Mrd. Euro allein für die ortsfeste Infrastruktur ohne Eisenbahn. Hochgerechnet auf NRW wären mindestens 2,5 Mrd. Euro notwendig. Anders formuliert: zur Gegenfinanzierung müssten über rund zehn Jahre 20 bis 25 Prozent des Eisenbahnverkehrs in NRW eingestellt werden.

Barrierefreiheit sinnvoll Aber auch ohne rechtliche Pflicht und bei einer Finanzausstattung, die keinen raschen Fortschritt erwarten lässt, steht die Sinnhaftigkeit des Ausbaus der Barrierefreiheit außer Frage. Handlungsgrundsatz muss deshalb sein, von Maximalforderungen Abstand zu nehmen und sich pragmatisch - an funktionalen Kriterien orientiert - dem Ziel zu nähern. Um die knappen Finanzmittel effizient einzusetzen, wäre eine genaue Bedarfsanalyse und Gewichtung sinnvoll:

- Im ÖPNV gilt das Prinzip der Eigensicherung. Jeder Fahrgast - auch Mobilitätsbeeinträchtigter - muss in der Lage sein, sich unter anderem im Fahrzeug selbstständig während der Fahrt sicheren Halt zu verschaffen. Wer dies nicht kann, stellt eine Gefahr für sich und andere dar und ist deshalb von Gesetzes wegen von der Beförderung ausgeschlossen. Deshalb darf auch bei Mobilitätsbeeinträchtigten eine

körperliche Mindestleistungsfähigkeit vorausgesetzt werden.

- Für manche Anforderungen besteht objektiv kein Bedarf. Im ländlichen Raum liegen viele Haltestellen so, dass Behinderte sie nicht ohne fremde Hilfe erreichen können. Zudem genießen Schwerbehinderte Freifahrt im ÖPNV. Deshalb muss der Fahrscheinverkauf nicht barrierefrei sein.
- Wenn die zur Fahrt notwendigen Informationen online via Smartphone barrierefrei verfügbar sind, muss dieses Informationsangebot an der Haltestelle nicht noch zusätzlich bereitgehalten werden.

Allgemeine Definition fehlt Ein erster Versuch, diese funktionalen Anforderungen zu differenzieren, ist bedauerlicherweise gescheitert. Das Land NRW hat ein Gutachten in Auftrag gegeben, um diese Kriterien mit dem Ziel einer landesweit einheitlichen Anwendung herauszuarbeiten. Allerdings haben es die Gutachter nicht vermocht, Begriffe wie „vollständige Barrierefreiheit“ oder „grundsätzlich ohne fremde Hilfe“ im Kontext des ÖPNV zu definieren. Stattdessen wurden unter Rückgriff auf allgemeine Normen zur Barrierefreiheit Maximalforderungen formuliert, die weder rechtlich geboten noch sachlich sinnvoll und notwendig oder gar finanzierbar waren.

Das war für Verkehrsunternehmen und Kommunen nicht akzeptabel. Deshalb wird jeder Aufgabenträger gemeinsam mit den Straßenbaulastträgern, Verkehrsunternehmen und Behindertenverbänden eigene Konzepte entwickeln und die Umsetzungsschritte festlegen müssen. Generelles Ziel muss es sein, für eine möglichst große An-



FOTO: BERNMOBIL

◀ Eine ausklappbare Rampe ermöglicht Rollstuhlfahrer/innen den Einstieg, wo Gehsteig und Fahrzeug unterschiedlich hoch liegen

zahl von Fahrgästen ein zuverlässiges, barrierefreies Verkehrsangebot zu schaffen. Aus Sicht des VDV NRW sollten folgende Punkte besonders beachtet werden:

- Wege und Ziele Mobilitätsbeeinträchtigter unterscheiden sich prinzipiell nicht von denen der übrigen Bevölkerung. Deshalb sollten Haltestellen stets in der Reihenfolge barrierefrei hergestellt werden, dass die am stärksten frequentierten zuerst umgerüstet werden. Das nützt nicht nur Behinderten, sondern allen Fahrgästen.
- Bevorzugt ausgebaut werden sollten die Haltestellen mit besonders nachgewiesenem Bedarf - bei einem Altenheim, Krankenhaus und Ähnlichem.
- Ist eine Haltestelle aufgrund ihrer topografischen oder räumlichen Lage, aufgrund des Zugangs oder aus anderen Gründen für Mobilitätsbeeinträchtigte nicht ohne fremde Hilfe erreichbar, kann auch auf deren barrierefreien Ausbau verzichtet werden. Im Zweifel steht die Begleitperson auch für Hilfe beim Einsteigen zur Verfügung. Gleiches gilt für Haltestellen, die zwar stark frequentiert sind, aber keinen spezifischen Bedarf aufweisen wie etwa Haltestellen im Schülerverkehr. Behinderte Schüler/innen haben einen Anspruch auf alternative Beförderung.
- Bei Haltestellen mit weniger als rund 200 Einsteigenden pro Tag besteht Grund zu der Annahme, dass für die barrierefreie Herrichtung kein vordringlicher Bedarf besteht.
- Rechtlich ist eine Haltestelle bereits barrierefrei, wenn die Klapprampe eines Niederflur-Busses auf einem Bordstein mit rund 16 Zentimeter Höhe über Fahrbahnoberfläche aufliegt. Allerdings kann der Bau erhöhter Haltestellen sinnvoll sein. Sie beschleunigen den Fahrgastwechsel im allgemeinen und erleichtern gerade älteren Menschen den Ein- und Ausstieg. Vorsicht ist allerdings bei der Wahl der richtigen Höhe geboten. Kann der Bus nicht parallel an den erhöhten Bordstein fahren, führen bei extrem hohen Bordsteinen kleinste Fahrfehler zur Beschädigung des Busses durch Anstoßen an den Bordstein. Um das zu vermeiden, halten Busfahrer dann oft größeren Abstand. Sie schaffen damit neue Gefahren, weil der Spalt zwischen Bus und Bordstein deutlich größer wird.
- Anders als bei ortsfesten Bauten - hier ist eine maximale Neigung von sechs Pro-

zent vorgegeben - ist eine Neigung der Klapprampe von zwölf Prozent durchaus zulässig. Für Elektrorollstühle ist dies kein Hindernis. Wer im handbetriebenen Rollstuhl sitzt, muss sich im Bus selbst sichern und verfügt deshalb über körperliche Kräfte, welche die Bewältigung einer derartig kurzen Steigung ermöglichen.

- Vielfach fordern Behindertenverbände eine besondere Ausstattung von Haltestellen etwa in Sachen Wetterschutz oder Beleuchtung. So sinnvoll diese Maßnahmen im Allgemeinen sind, gleichen sie jedoch keine behinderungsspezifische Benachteiligung aus.
- Moderne Smartphones können Daten individuell gesteuert visuell und akustisch ausgeben. Sie erfüllen das Zwei-Sinne-Prinzip und sind deshalb ideal für die barrierefreie Information. Stehen dann noch Echtzeitinformationen zur Verfügung, kann bei betrieblichen Unregelmäßigkeiten weitaus besser durch Smartphones informiert werden als beispielsweise durch Aushangfahrpläne.

Keine zusätzlichen Mittel Gerade bei den Behindertenverbänden hat das novelierte PBefG eine erhebliche Erwartungshaltung erzeugt. Dies war wohl beabsichtigt, um den öffentlichen Druck zu erhöhen. Allerdings hat es der Bundesgesetzgeber unterlassen, flankierende Finanzierungsregelungen zu treffen.

Zwar schafft das ÖPNVG NRW einen neuen Fördertatbestand. Das dafür voraussichtlich bereitgestellte Budget wird allerdings nur punktuelle Verbesserungen möglich machen. Die Herstellung der Barrierefreiheit ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Sie ist deshalb aus Steuermitteln zu finanzieren. Eine zusätzliche Belastung der ÖPNV-Fahrgäste wäre kontraproduktiv.

Angesichts der fast 250.000 Haltestellen in Deutschland versteht es sich von selbst, dass Festlegung der Ausbau-Reihenfolge anhand der genannten Kriterien zwingend notwendig ist. Nicht das technisch Mögliche, sondern das Notwendige sollte der Maßstab sein, will man einen zügigen Fortschritt erreichen.

Es mag verlockend sein, viele kleine Bushaltestellen zu ertüchtigen, um eine hohe Quote ausgebauter Haltestellen zu erreichen. Nützen wird es wenig, wenn die Umsteigehaltestellen fehlen. Deshalb sollte Barrierefreiheit gemeinsam vorangebracht werden, auch wenn nicht jeder Wunsch erfüllbar ist. ●

Öffentlichkeit und Vertraulichkeit

im Recht der kommunalen Eigengesellschaften am Beispiel Nordrhein-Westfalens - Reihe Wissenschaft und Praxis der Kommunalverwaltung, Band 18, 2017, von Frauke Rödel, 212 Seiten, kartoniert, Format 16,5 x 23,5 cm, ISBN 978-3-8293-1295-0; 39 Euro, versandkostenfreie Lieferung bei Bestellung über den Online-Shop des Kommunal- und Schul-Verlags, Wiesbaden, www.kommunalpraxis.de, vertrieb@kommunalpraxis.de

Die Dissertation behandelt Ausmaß und Grenzen von Transparenz im Recht der kommunalen Eigengesellschaften in Nordrhein-Westfalen und widmet sich damit einem Thema, das im Öffentlichen Recht wie im Gesellschaftsrecht von großer praktischer Bedeutung ist. Es werden Lösungen für die zahlreichen Konflikte, die sich zwischen den unterschiedlichen Rechtsmaterien ergeben, aufgezeigt.

Im Mittelpunkt steht zum einen die Informationsbeziehung zwischen der Kommune und ihren 100%igen Beteiligungen in den Rechtsformen der GmbH oder AG. Hierfür maßgeblich sind die Art und Weise der Vertretung der Gemeinde in den einzelnen Gesellschaftsorganen sowie die (Nicht-)Öffentlichkeit von Sitzungen der verschiedenen Organe, auf die im Detail eingegangen wird. Die Kommune hat verschiedene Informationsansprüche gegenüber den Gesellschaften, die näher untersucht und analysiert werden. Auf konzernrechtliche Strukturen wird gesondert eingegangen.

Daneben werden schwerpunktmäßig die Informationsbeziehungen zwischen der Kommune und den Bürgern hinsichtlich der kommunalen wirtschaftlichen Betätigung sowie die Informationsbeziehungen zwischen den kommunalen Eigengesellschaften selbst und den Bürgern untersucht. Öffentlichkeits- und Unterrichtungspflichten der Kommune sowie Ansprüche aus dem Informationsfreiheitsgesetz Nordrhein-Westfalen (IFG NRW) sind hier maßgeblich. Es werden Vergleiche zu anderen Informationsgesetzen gezogen, die eine unmittelbare Anspruchsverpflichtung kommunaler Eigengesellschaften auch nach dem insoweit nicht eindeutigen Gesetzeswortlaut des IFG NRW nahelegen. Eine entsprechende Fortentwicklung des Rechts wird vorgeschlagen. Az.: 28.1 we



FOTO: BASKAN / KREIS SOEST

▲ Mithilfe eines smartphonegestützten Leitsystems können Blinde und Sehbehinderte in Soest problemlos einen Bus benutzen

Innovative Leitsysteme für Behinderte

In Soest wird derzeit ein erfolgreiches Navigationssystem für Blinde und Sehbehinderte, nutzbar in der Stadt und im ÖPNV, auf die Nachbarorte Bad Sassendorf und Möhnesee ausgedehnt

Blinde und sehbehinderte Menschen haben es schwer, sich außerhalb der häuslichen Umgebung zurechtzufinden. Wohl gibt es technische Hilfsmittel - vom Pendelstock über den Blindenhund bis zur Begleitperson. Doch entweder gelingt die Orientierung nur rudimentär, oder die Selbstständigkeit der Bewegung ist dahin, wenn man auf eine Begleitperson angewiesen ist.

Ingenieure und Ingenieurinnen arbeiten seit langem daran, vorhandene digitale Technik für Blinde und Sehbehinderte nutzbar zu machen. Im Kern geht es um Navigationssysteme, die wesentlich mehr leisten als die Geräte, die man aus dem Auto kennt. Im Idealfall soll der oder die Nutzende vom eigenen Sofa bis zum Kinosessel in der Nachbarstadt lückenlos geführt werden.

Und dies auch über Treppen, durch Gebäude sowie in Bussen und Bahnen.

Was wie Zukunftsmusik klingt, ist längst regional erprobt. Seit 2006 arbeitet beispielsweise der Kreis Soest an Systemen, die Blinden und Sehbehinderten freie Bewegung hin zum ÖPNV und von dort in bebaute Areale ermöglichen. 2012 begannen Stadt und Kreis Soest gemeinsam mit der Stadt Berlin das Forschungsprojekt „m4guide - mobile multi-modal mobility guide“, gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie. Ziel war ein Navigationssystem, das die Nutzenden buchstäblich von Tür zu Tür leitet.

Exakte Vermessung Die Anforderungen für diese Art Orientierung 2.0 sind hoch. Zum einen müssen der gesamte bebaute

Stadtraum und das Innere öffentlicher Gebäude vermessen werden - auf ein, zwei Zentimeter genau. Dies geht weit über die Rasterung von Kartenportalen wie Google Maps oder OpenStreetMap hinaus. Dann braucht es eine App, welche die Scandaten abrufen und daraus Navigationshinweise generiert. Diese müssen dann der nutzenden Person im Wesentlichen akustisch übermittelt werden, wenn er oder sie einen bestimmten Ort erreichen will. Innerhalb von Gebäuden, wo keine Positionssignale von Satelliten empfangen werden können, müssen Funksender für Ersatz sorgen. Bisher ist lediglich das Kreishaus Soest für die so genannte Indoor-Navigation ausgerüstet.

Bei der Fahrt mit dem Bus reicht es nicht aus, sich zu orientieren, man muss mit dem Fahrzeug auch kommunizieren können. Damit ein(e) Blinde(r) beispielsweise sicher in den Bus einsteigen oder diesen wieder verlassen kann, braucht dieser ein Funkmodul auf Bluetooth-Standard. Dieses registriert

beispielsweise einen Aussteigewunsch des/der blinden Mitreisenden und schickt seinerseits Informationen über den Standort des Busses und kommende Haltestellen an dessen/deren Smartphone. Mittlerweile sind sämtliche Busse in Soest mit einem solchen Zusatzgerät ausgestattet.

Folgeprojekt Smart4you Das Projekt „Smart4you - Dein Butler“, das der Kreis Soest am 1. März 2017 gemeinsam mit der Wirtschaft & Marketing Soest GmbH begonnen hat, baut auf dieser Navigations-Infrastruktur auf. Dafür stehen über drei Jahre gut 1,2 Mio. Euro zur Verfügung. Eine Million hat das Land beigesteuert, teilweise refinanziert aus Mitteln des EU-Förderprogramms EFRE - Ziel II. Welche Bedeutung der Kreis dem Projekt beimisst, kann man daraus ersehen, dass für drei Jahre ein(e) Verkehrsingenieur/in eingestellt werden soll.

Während bisher der Fokus auf dem Stadtgebiet Soest lag, wird der Aktionsradius nun auf die touristisch bedeutsamen Nachbarorte Bad Sassendorf und Möhnesee ausgeweitet. Aufgesetzt auf die Grundfunktion Navigation sollen zusätzliche Informationen zu touristischen Zielen, Einrichtungen der Freizeitgestaltung oder zu Gesundheitsorten zusammengetragen und übermittelt werden. Konkret: Wer in Soest aus dem Haus geht, findet problemlos den Weg zur Meersalzgrotte in Bad Sassendorf oder zum Strandbad „Uferlos“ am Möhnesee.

Mit der reibungslosen Fahrt zu den Geschäften und Freizeiteinrichtungen der Region ist es aber nicht getan. Im Projekt Smart4you sollen diese auch Informationen über ihr Angebot hinterlegen sowie mit Rabatten, Gutscheinen und anderen Aufmerksamkeiten aktiv zum Besuch des eigenen Hauses animieren. Vergleichbare Zusatzleistungen gibt es bereits bei konventionellen ÖPNV-Netzkarten in touristischen Regionen.

Noch ist unklar, ob all die teilnehmenden Hotels, Restaurants, Badebetriebe und Ladengeschäfte für die Indoor-Navigation ausgerüstet werden müssen. Als Voraussetzung gilt, dass sie in der baulichen Gestaltung im Wesentlichen barrierefrei sind. Dann wären spezielle Funksender zu installieren, die einem blinden Menschen via Smartphone-App informieren, wo genau er oder sie sich im Gebäude befindet. Dem voraus geht ein 3D-Scan der inneren Gebäudestruktur mit Fluren, Treppen, Aufzügen und WC's.

App aufrüsten Als Hilfsmittel für die Reise rund um Soest braucht es lediglich eine App auf dem Smartphone. Dafür wird entweder die bewährte App „Soester Bus-Guide“ erweitert oder es wird eine neue App entwickelt. Möglicherweise werden technisch vergleichbare Apps benachbarter Verkehrsunternehmen zusammengeführt. Wer denkt, blinde Menschen könnten mit Smartphone-Apps nichts anfangen, liegt falsch. Mittlerweile ist die akustische Aufbereitung bildlicher Information so weit perfektioniert, dass man ein Smartphone bedienen und von einem Smartphone geleitet werden kann, ohne hinsehen zu müssen.

Für eine entspannte Fahrt mit Bus und Bahn ist entscheidend, dass sich blinde oder sehbehinderte Fahrgäste nicht um einen Fahrschein kümmern müssen. Diese Personen einfach mit einer groß dimensionierten Netzkarte auszustatten, reicht den Entwickler(inne)n aber nicht. Ihr Ziel ist echtes E-Ticketing. Dazu muss zunächst für jede mitfahrende Person das Ein- und Aussteigen registriert werden - durch Impulse des Smartphones zu entsprechenden Signalschranken. Aus diesen ortsbezogenen Daten errechnet sich der zurückgelegte Weg in Bus und Bahn. Ein Computer sucht anschließend den günstigsten Tarif und bucht das Geld vom Konto des Fahrgastes ab. Diese(r) muss sich nicht mehr um Tarifzonen, Tageszeiten, Gültigkeit oder das Entwerten kümmern. Ohne Frage wäre ein solches Bezahlsys-

tem, wenn es einmal funktioniert, für alle ÖPNV-Nutzenden attraktiv. Mittlerweile sind auch größere Kommunen auf das Projekt Smart4you aufmerksam geworden. So will die Stadt Dortmund ihre Innenstadt in ähnlicher Weise für Blinde und Sehbehinderte zugänglich und navigierbar machen. (mle)

FOTO: REGIONALENTWICKLUNG / KREIS SOEST

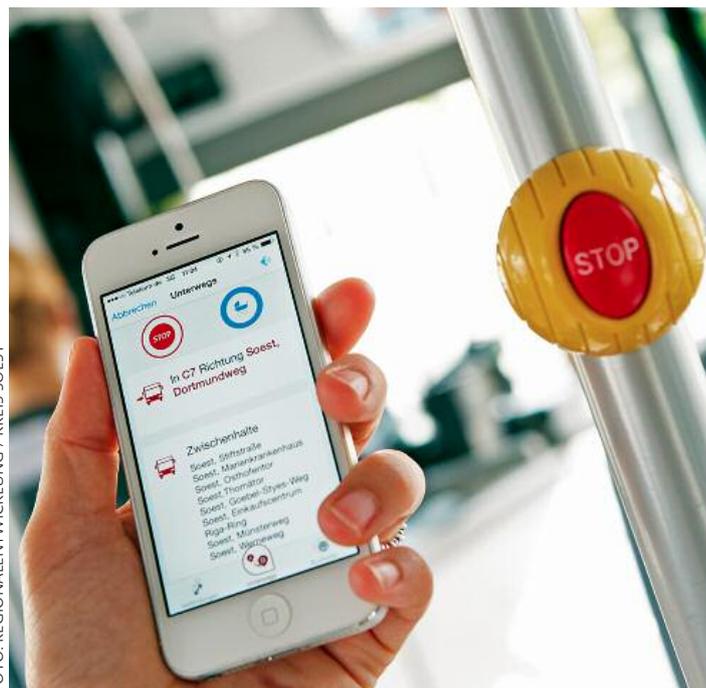


FOTO: REGIONALENTWICKLUNG / KREIS SOEST

▲ Die Navigations-App ergänzt bestehende Leitsysteme wie in den Boden eingelassene Tastspuren für Blinde

◀ Eine App auf dem Smartphone tauscht per Bluetooth Informationen mit dem Bus-Computer aus



FOTO: HANSESTADT WIPPERFÜRTH

Licht als Lotse

▲ Bei der Umgestaltung des Ortszentrums setzt die Hansestadt Wipperfürth auf Smart City-Elemente

Smart City-Projekt Wipperfürth

Bei der Umrüstung der Straßenbeleuchtung auf LED im Zuge des Energiesparens hat die Stadt Wipperfürth Funkmodule einbauen lassen, welche Einzelhandels-Infos auf das Smartphone schicken

Ein Einkaufsbummel durch die Stadt machen, Schaufenster ansehen, sich inspirieren lassen und sich dann noch die Angebote des lokalen Einzelhandels auf dem Smartphone anzeigen lassen. Dies alles ohne Internetverbindung, einfach mittels einer App. In der Hansestadt Wipperfürth im Bergischen Land wird das jetzt Realität. Hier wurde mit einem innovativen Ansatz beim Umbau der Innenstadt die neue Straßenbeleuchtung genutzt, um dieses Element einer Smart City-Infrastruktur umzu-

setzen. Dadurch wird für Kund(inn)en und Besucher/innen der Innenstadt ein Mehrwert geschaffen.

Aufwertung des öffentlichen Verkehrsraums durch eine neue Asphaltdecke oder eine phantasievolle Stadtmöblierung veranlasst kaum jemanden mehr, die Innenstadt aufzusuchen. Moderne Verkehrskonzepte, innovative Gestaltung und technische Highlights geben der Umgebung dagegen neue Akzente und bilden einen zusätzlichen Anreiz. Die Kund(inn)en wollen etwas erleben und heutzutage auch ihr Smartphone nutzen. Bei der Umgestaltung der Innenstadt hat man sich in Wipperfürth daher folgende Kernfragen gestellt:

- Wie werden wir künftig in den Städten leben?
- Wie sehen Interaktionen in und mit der Stadt aus?
- Welche Strukturqualität ist erforderlich?

ZUR SACHE

Die Hansestadt Wipperfürth ist die älteste Stadt im Bergischen Land und feiert im Jahr 2017 ihr 800-jähriges Bestehen. Zudem ist sie Ausrichter des westfälischen Hansetages am 1. und 2. Juli 2017. Die Stadt besticht durch ihr Ambiente im Herzen der erneuerten Innenstadt, aber auch durch das Freizeitareal „Ohler Wiesen“ mit dem Radweg auf alten Bahntrassen. Die Hansestadt ist im Oberbergischen Kreis ein starker Wirtschaftsstandort mit rund 8.000 Arbeitsplätzen. Sie ist Schulstadt und hat eine vielfältige Vereinsstruktur. Die Verwaltung betreibt im Sinne des „Shared Service“ mit der Nachbarstadt Hückeswagen gemeinsam den Bauhof, das regionale Gebäudemanagement, Kasse, Vergabe und Archiv.

Auf der anderen Seite wurden kritische Fragen nicht ausgeblendet:

- Werden wir auf Schritt und Tritt beobachtet und kontrolliert?
- Muss man jeden Wandel mitmachen?



DER AUTOR

Michael von Rekowski ist Bürgermeister der Hansestadt Wipperfürth

Motor Digitalisierung Mithilfe dieser Fragestellungen wurde ersichtlich, dass die Digitalisierung eine herausgehobene Rolle bei der Entwicklung der Städte und der Inanspruchnahme von Dienstleistungen einnimmt. Die digitale Kompetenz ist in den zurückliegenden zehn Jahren deutlich gewachsen. Die Anzahl der Smartphone-Nutzenden hat sich seit 2012 mehr als verfünffacht. Online zu sein ist heutzutage der Normalzustand, und digitale Teilhabe wird heute vielfach gleichgesetzt mit sozialer Teilhabe.

Die große Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger sieht mehr Chancen als Risiken im Ausbau der digitalen Infrastruktur. Deren Aufbau in Innenstädten - auch in Wipperfürth - ist keine Frage des Ob mehr, sondern ein Erfordernis.

Begonnen hat es mit der Umrüstung auf LED-Straßenbeleuchtung im Jahr 2012, als die Stadtverwaltung in enger Zusammenarbeit mit der Firma Radium, einer Lampenfabrik im Herzen von Wipperfürth, die ersten LED-Straßenlaternen auf dem neuen Radweg auf alter Bahntrasse - ein Regionale 2010-Projekt - realisierte. Es folgte der Aufbau eines LED-Musterparks zur Ausstellung

► Die neuen LED-Straßenlaternen enthalten Digitaltechnik, die mehrere Funktionen bereitstellt

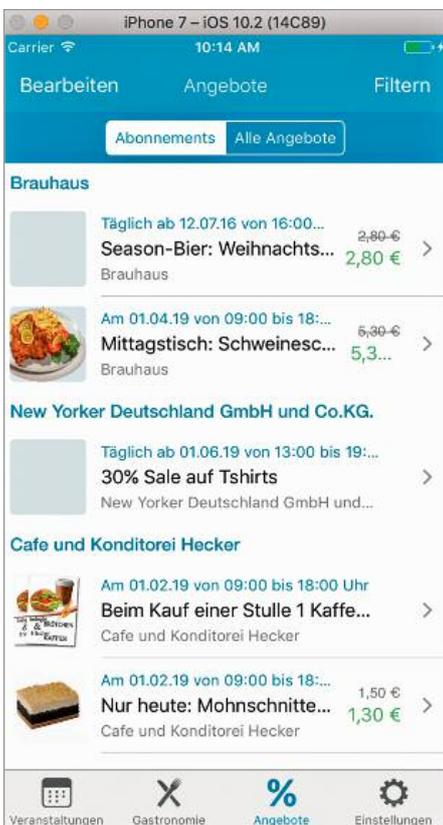
▼ Die Untere Straße in Wipperfürth wurde komplett mit intelligenter Lichttechnik ausgestattet



FOTO: ALEXIA LÜERS



KARTE: HANSESTADT WIPPERFÜRTH



▲ Bürger/innen und Besucher/innen von Wipperfürth können sich künftig Angebote des Einzelhandels per App auf das Smart Phone schicken lassen

FOTO: HANSESTADT WIPPERFÜRTH

einer Vielzahl von Straßenlaternen, welche die unterschiedlichen Anforderungen des öffentlichen Verkehrsraums erfüllen: von der großen Kreuzung mit Verkehrsampeln bis zum Fußweg in Parkanlagen.

LED-Musterpark besichtigt Vertreter/innen zahlreicher Kommunen haben an Führungen auf dieser LED-Strecke teilgenommen. Heute sind in Wipperfürth von 2.692 Leuchten 1.806 mit Energie sparender LED-Technik ausgerüstet. Die verbleibenden 886 Leuchten sind jetzt schon energieeffizient und werden nur sukzessive bei Bedarf ausgetauscht. Insgesamt ist die Einsparung beträchtlich.

Bei der Planung des Innenstadt-Umbaus im Rahmen des integrierten Handlungskonzeptes wurden insbesondere die Faktoren „subjektives Wohlbefinden“ und „Einkaufserlebnis“ berücksichtigt. Es wurden Begehungen mit unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen - Kinder und Jugendliche, Se-

noren, Menschen mit Behinderungen - veranstaltet, um die speziellen Anforderungen und Bedürfnisse herauszufinden. Durch einen intensiven Dialog mit der Bevölkerung geschieht die Umsetzung transparent und integrativ. Freilich gibt es auch immer „Bedenkenträger“ gegen das Neue.

In Gesprächen zwischen dem Bürgermeister und der Geschäftsführung der Firma Radium/Osram ist im Dezember 2015 die Idee entstanden, die Innenstadt mit zwei technischen Elementen auszustatten, welche die beiden genannten Qualitätsmerkmale aufweisen sollen. Leitgedanke war, die Straßenlampen mit Funksensoren - so genannte Beacons - auszurüsten, die sich mit der stadt-eigenen WippApp - der Smartphone-App für Wipperfürth - verbinden.

Angebot aufs Handy Dies verschafft dem Einzelhandel die Möglichkeit, Angebote auf die Smartphones potenzieller Kund(inn)en beim Einkaufsbummel durch die Innenstadt

zu senden. Die Beacons eignen sich besonders dafür. Denn mit deren Hilfe ist es ohne GPS-Signal möglich, die Kund(inn)en zu orten und diesen in der Nähe zum jeweiligen Einzelhandelsgeschäft entsprechende Angebote zur Verfügung zu stellen.

Auf Basis dieser Idee wurde im Januar 2016 eine Projektplanung erstellt mit dem Bürgermeister, den Geschäftsführern von Osram/Radium - Lampenhersteller in Wipperfürth - und BEW - örtlicher Energieversorger und Betreiber der Straßenbeleuchtung -, einem Wipperfürth App-Entwickler, dem IT-Unternehmen BergNet - dieses hostet die städtische Homepage - sowie Prozess- und IT-Verantwortlichen der Stadtverwaltung.

Nach längerer Beratung wurde beschlossen, das Projekt gemeinschaftlich anzugehen und die zukünftige Beleuchtung zusätzlich mit einem so genannten Ambientelicht auszustatten. Im Februar 2016 erfolgte der Projektauftritt mit entsprechender Aufgabenverteilung. Ein Imagefilm wurde produziert und auf der internationalen Fachmesse Light & Building zu Beleuchtung und Smart-Applikationen in Frankfurt gezeigt. Bis Jahresende 2016 sind die einzelnen Projektschritte erledigt, ist die Technik in die Leuchten eingebaut worden. Und im Dezember wurde schließlich die komplett sanierte Straße eröffnet. Zu diesem Zeitpunkt war das Ambientelicht bereits einsatzbereit.

Kanal zur Vermarktung Bis Februar 2017 wurde die Betaversion der WippApp fertiggestellt, sodass das System jetzt live gehen kann. Der Einzelhandel hat insgesamt positiv auf diese Idee reagiert und freut sich auf die neue Vermarktungsmöglichkeit. Es gab bereits Informationsveranstaltungen, Schulungen folgen nun.

Perspektivisch sollen mit dieser Technik weitere Funktionen realisiert werden: die Navigation von Tourist(inn)en zu Sehenswürdigkeiten sowie das Einspielen von Information zu den Sehenswürdigkeiten als Text sowie als mehrsprachige Audiodatei. Dies alles kann dann geschehen, ohne dass Barcodes gescannt oder Internetseiten aktiv aufgerufen werden müssten.

Die Stadt feiert in diesem Jahr ihr 800-jähriges Bestehen und ist zudem Ausrichter in des westfälischen Hansetages am 1. und 2. Juli 2017. Da wollen sich die Hanseaten von ihrer besten Seite zeigen und ein tolles analoges wie auch digitales „Shopperlebnis“ möglich machen. ●

Öffentliches Dienstrecht

Wichmann / Langer, 8., erweiterte und überarbeitete Auflage. 2017. Buch. XXIII, 1.113 S., kartoniert / broschiert, Format 15,6 x 23,1 cm, Deutscher Gemeindeverlag, ISBN 978-3-555-01910-9; 99 Euro

Das Handbuch stellt das gesamte Beamten- und Arbeitsrecht des öffentlichen Dienstes einschließlich aller Nebengebiete (Besoldungs-, Versorgungs-, Disziplinar- und Personalvertretungsrecht) dar. Für die 8. Auflage wurde das Werk neu bearbeitet und wesentlich ergänzt. Die erheblichen Änderungen durch die Dienstrechtsreformgesetz des Bundes sowie die Dienstrechtsreformen in den Bundesländern, zuletzt zum 01.07.2016 in Nordrhein-Westfalen, sind ebenso eingearbeitet wie die grundlegende Wandlung des Tarifrechts durch den TVöD. Viele neue Fälle aus der Personalpraxis werden behandelt. Literatur und Rechtsprechung sind auf aktuellem Stand.

Az.: 14.0.8-004

Gesetzessammlung für die kommunale Vollstreckungspraxis

Herausgegeben vom Fachverband der Kommalkassenverwalter e. V. - Schriftleitung: Hans-Jürgen Glotzbach. 25. Ergänzungslieferung, Stand Januar 2017, 350 Seiten, 84,90 Euro. Loseblattausgabe: Grundwerk 2.862 Seiten, Seitenformat DIN A 5, in zwei Ordnern, 118 Euro bei Fortsetzungsbezug, zzgl. Ergänzungslieferungen (199 Euro bei Einzelbezug); ISBN 978-3-7922-0139-8 (Loseblatt). Digitalausgabe: Lizenz für 1-3 Nutzer im Jahresabonnement 169 Euro (inkl. Updates), ISBN 978-3-7922-0094-0 (Digital); Verlag W. Reckinger, Siegburg

Am 21. November 2016 wurde das „Gesetz zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 655/2014 sowie zur Änderung zivilprozessualer, grundbuchrechtlicher und vermögensrechtlicher Vorschriften und zur Änderung der Justizbeitragsordnung (EuKoPfVODG)“ veröffentlicht. Neben der nationalen Umsetzung der Verordnung Nr. 655/2014 des Europäischen Parlaments und Rates vom 27. Juni 2014 über den Eu-

ropäischen Beschluss zur vorläufigen Kontenpfändung enthält das Gesetz Änderungen der ZPO sowie anderer Vorschriften, die als Ergänzung oder Klarstellung des am 1. Januar 2013 in Kraft getretenen Gesetzes zur Reform der Sachaufklärung zu verstehen sind.

Im selben Zug wurde das seit dem 1. April 2016 für die Beitreibung zivilrechtlicher Forderungen verbindliche Formular für den Gerichtsvollzieherauftrag abgeändert und das Gerichtsvollzieherkostengesetz (GvKostG) den neuen Regelungen angeglichen. Die in dem Gesetz und in der 25. Ergänzungslieferung (Stand Januar 2017) enthaltenen Änderungen sind mit einigen Ausnahmen bereits seit dem 26. November 2016 gültig.

Seit der letzten Ergänzungslieferung haben sich zudem einige landesrechtliche Vollstreckungsbestimmungen geändert. Von Bedeutung ist vor allem die Ergänzung um Absatz 4 im Verwaltungsvollstreckungsgesetz von NRW, nach der nun auch grundstücksbezogene Kosten der Ersatzvornahme als öffentliche Last auf dem Grundstück ruhen. Aktualisiert wurden u. a. das Gerichtsverfassungsgesetz, das Gerichtskostengesetz sowie der Anwendungserlass zu § 122 der Abgabenordnung. Neu aufgenommen wurden die „Verordnung über Formulare für die Zwangsvollstreckung“ sowie die „Verordnung über das Formular für den Vollstreckungsauftrag an den Gerichtsvollzieher“.

Az.: 41.11.1

Die Unterbringung Obdachloser durch die Polizei- und Ordnungsbehörden

Georg Huttner, 2. Auflage 2017, 272 Seiten, kartoniert, Format 12,8 x 19,4 cm, ISBN 978-3-8293-1293-6, 24,80 Euro, Kommunal- und Schul-Verlag, Konrad-Adenauer-Ring 13, 65187 Wiesbaden, Tel. 0611-88086-10, E-Mail: vertrieb@kommunalpraxis.de

Die soziale Hilfe und Betreuung von Obdachlosen beschränkt sich in der Regel auf die ordnungs- bzw. polizeirechtliche Unterbringung durch die Kommunen.

Dabei ist jedoch darauf zu achten, dass aufgrund unzureichender Mittel und Möglichkeiten die Obdachlosen nicht noch mehr an den Rand unserer Gesellschaft gedrängt werden. Der Leitfaden zeigt, wie die Obdachlosenunterbringung auf der Grundlage der Polizei- und Ordnungsgesetze der Länder möglichst optimal bewerkstelligt werden kann.

Praxisnahe, an der neuesten Rechtsprechung orientierte Erläuterungen, wichtige Ratschläge und Hinweise, Anleitungen und Muster erleichtern eine bedarfsgerechte Unterbringung Obdachloser wesentlich. Die einschlägigen Rechtsvorschriften der einzelnen Bundesländer werden ebenso dargestellt wie die Abgrenzung zum Sozialhilferecht, die Mindestanforderungen an eine menschenwürdige Unterkunft, die Erhebung von Benutzungsgebühren bei einer Einweisung, die Voraussetzungen und Folgen einer Wiederanweisung und die Schadenersatzansprüche.

Das Werk richtet sich an alle Gemeinde-, Amts-, Stadt- und Kreisverwaltungen, Verwaltungsgemeinschaften, insbesondere Jugend-, Sozial- und Ordnungsämter, Mandatsträger(innen) und Fraktionen, kommunalen Verbände und Institutionen, Gerichte, Rechtsanwälte und interessierte Bürger(innen). Oberamtsrat a. D. Georg Huttner, vormals Leiter eines Ordnungsamtes, verfügt über profunde Sachkenntnisse und weitreichende Praxiserfahrungen mit der Obdachlosenunterbringung.

Az.: 15.0.36

Praxis der Kommunal-Verwaltung

Ratgeber für die tägliche Arbeit aller Kommunalpolitiker und der Bediensteten in Gemeinden, Städten und Landkreisen (Loseblattsammlung incl. 3 Online-Zugänge / auch auf DVD-ROM erhältlich). Herausgegeben von: Jörg Bülow, Dr. Jürgen Busse, Dr. Jürgen Dieter, Werner Haßenkamp, Prof. Dr. Hans-Günter Henneke, Dr. Klaus Klang, Prof. Dr. Hubert Meyer, Prof. Dr. Utz Schliesky, Prof. Dr. Gunnar Schwarting, Prof. Dr. Christian O. Steger, Hubert Stubenrauch, Prof. Dr. Wolf-Uwe Sponer, Johannes Winkel und Uwe Zimmermann. KOMMUNAL- UND

SCHUL-VERLAG, 65026 Wiesbaden, Postfach 3629, Tel. 0611-88086-10, Telefax 0611-88086-77, www.kommunalpraxis.de, E-Mail: info@kommunalpraxis.de

Die vorliegende (nicht einzeln erhältliche) Lieferung enthält:

525. Nachlieferung | April 2017 | 79,90 Euro

A 28 - Bürgerbeteiligung in Form informeller Verfahren - von Dr. Angelika Vetter, außerplanmäßige Professorin am Institut für Sozialwissenschaften der Universität Stuttgart: Der neue Beitrag befasst sich mit dem Thema „Bürgerbeteiligung“.

E 3b - EU-Beihilferecht in der kommunalen Praxis - von Bernd Leippe, Dipl.-Finw., Ltd. Städt. Verwaltungsdirektor a. D., Essen: Die Aktualisierung umfasst die Abschnitte Einführung, Beihilfetatbestände, Freistellungsentscheidung, -beschluss und weitere -möglichkeiten, Beihilferelevanz in der kommunalen Praxis, Identifizierung von Beihilfen, Lösungsansätze für einen Beitrauungsakt sowie ein Fazit.

E 4a NW - Kommunalabgabengesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (KAG NRW) - von Claus Hamacher, M. Jur., Beigeordneter für Finanzen und Kommunalwirtschaft beim Städte- und Gemeindebund NRW, Edgar Lenz, Verwaltungsfachwirt, betriebswirtschaftlicher Fachwirt, Komm. Dipl., Stabsstelle Rechtsberatung der Stadt Monheim am Rhein, Dr. jur. Matthias Menzel, Hauptreferent beim Städte- und Gemeindebund NRW, Dr. jur. Peter Queitsch, Hauptreferent für Umweltrecht beim Städte- und Gemeindebund NRW und Geschäftsführer der Kommunal Agentur NRW GmbH, Dr. jur. Jörg Rohde, Richter am Oberverwaltungsgericht für das Land NRW, Michael Rudersdorf Ass. jur., Dipl. Verwaltungswirt (FH), Städt. Rechtsrat der Stadt Leverkusen, Dr. jur. M. A. Otmar Schneider, Richter am Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen, Frank Stein, Ass. jur., Beigeordneter der Stadt Leverkusen, Roland Thomas, Bürgermeister der Stadt Bad Salzuflen: Die Kommentierung zum § 10 (Kostenersatz für Haus- und Grundstücksanschlüsse) wurde überarbeitet; die aktuelle Rechtsprechung wurde dabei berücksichtigt. Zudem wurden die Anhänge 2, 6, 8, 15 und 16 aktualisiert.

K 6c - Gesetz zur Verbesserung der gesundheitsbezogenen Verbraucherinformation (Verbraucherinformationsgesetz - VIG) - von Evelyn Schulz, Rechtsanwältin in Dresden: Die Kommentierung wurde im Beitrag aktualisiert.

Az.: 13.0.1-002/001

Festsetzung der Grundsteuer

Mit aktuellen Rechtsfragen zur Zweitwohnungssteuer. Handbuch von Reinhard Stöckel, Steuerberater, Regierungsdirektor a. D., im Thüringer Finanzministerium, und Christian Volquardsen, Regierungsdirektor in der Finanzbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg, 1. Auflage 2017, 158 Seiten, 36 Euro, ISBN 978-3-555-01897-3, Kohlhammer / Deutscher Gemeindeverlag

Das Handbuch macht Lösungsvorschläge zu Problemen bei der Anwendung des Grundsteuergesetzes in den Kommunen. So werden z. B. die Fragen nach dem Steuerschuldner im Fall herrenloser- oder Fiskalgrundstücke beantwortet, die Frage Einheitswert oder Ersatzbemessung nach den §§ 42 bis 44 GrStG oder die unvollständigen öffentlichen Bekanntmachungen im Internet, die zu Mindereinnahmen der Kommunen führen. Hier werden Beispiele und Muster für die Praxis gemacht, die unmittelbar die Einnahmenseite verbessern können. Beim BVerfG anhängige Verfahren und Haftungsfragen bei der Grundsteuer werden erläutert und beantwortet. Abschließend behandelt das Buch aktuelle Rechtsfragen zum Thema Zweitwohnungssteuer, eine weitere wichtige kommunale Steuer.

Az.: 41.6.3.1



EU-Leitlinien für Brexit-Verhandlungen

Die Staats- und Regierungschefs von 27 Mitgliedstaaten der Europäischen Union haben Ende April 2017 auf einem Sondergipfel in Brüssel Leitlinien für die Verhandlungen mit Großbritannien über einen EU-Austritt beschlossen. Darin wird der Ablauf der Austrittsgespräche in zwei Stufen festgelegt. Demnach soll über die künftigen Beziehungen mit Großbritannien erst gesprochen werden, wenn es „ausreichende Fortschritte“ bei den Austrittsfragen gebe. Diese betreffen etwa die künftigen Rechte der EU-Bürger/innen in Großbritannien und der Brit(inn)en in der EU. Außerdem geht es um finanzielle Ansprüche an London, die auf bis zu 60 Mrd. Euro geschätzt werden.

Helmut Dedy neuer RGRE-Generalsekretär

Der Hauptgeschäftsführer des Deutschen Städtetages (DST), Helmut Dedy, ist am 26. April 2017 einstimmig zum neuen Generalsekretär der Deutschen Sektion des Rates der Gemeinden und Regionen Europas (RGRE) gewählt worden. Dedy folgt auf Dr. Kay Ruge, Beigeordneter des Deutschen Landkreistages, dessen Mandat Ende April 2017 endete. Dedy verfügt über langjährige Erfahrung in der Interessenvertretung der Kommunen. Der Jurist und Diplom-Verwaltungswirt kam 2012 als Ständiger Stellvertreter des Hauptgeschäftsführers und Finanzdezernent zum DST. Zuvor war er 14 Jahre als Beigeordneter und stellvertretender Hauptgeschäftsführer beim Deutschen Städte- und Gemeindebund tätig gewesen.

Preise für vorbildliche Partnerschaftsarbeit

Lublin erhält in diesem Jahr den Europapreis des Europarates. Die polnische Stadt pflegt weltweit 25 Städtepartnerschaften, darunter auch zur Stadt Münster in Nordrhein-Westfalen. Daneben zeichnet der Europarat weitere 25 europäische Städte und Gemeinden für vorbildliche Partnerschaftsarbeit aus. Unter den sechs deutschen Kommunen, die Ehrungen in Empfang nehmen können, ist als einzige Vertreterin aus NRW die Stadt Bergkamen. Für ihre langjährigen und intensiven Partnerschaftsaktivitäten mit Gennevilliers in Frankreich, Hettstedt in Sachsen-Anhalt, Silifke in der Türkei und Wieliczka in Polen erhält Bergkamen das Europadiplom des Europarates.

Schreibwettbewerb „DU, ICH - WIR SIND EUROPA“

Das Auswärtige Amt ruft Kinder und Jugendliche auf, über ihre Erfahrungen mit fremden Lebenswelten zu schreiben. Eingereicht werden können Aufsätze, Gedichte oder Geschichten im Umfang von 300 bis maximal 3.000 Zeichen, wobei der jeweilige Text selbst verfasst worden sein muss. Die besten Texte in den drei Altersgruppen bis neun Jahre, von zehn bis 13 Jahre und von 14 bis 17 Jahre werden als E-Book veröffentlicht und mit Büchergutscheinen prämiert. Einsendeschluss ist der 30. Juni 2017. Informationen im Internet unter <http://www.auswaertiges-amt.de/ebook>.

Vorschläge für ein sozialeres Europa

Die Europäische Kommission hat am 26. April 2017 umfassende Vorschläge für ein sozialeres Europa vorgelegt. In der so genannten Europäischen Säule sozialer Rechte fasst die Kommission 20 Grundsätze zusammen, die für faire Arbeitsmärkte und gut funktionierende Wohlfahrtssysteme sorgen sollen. Dabei sind die in der Säule festgeschriebenen Grundsätze und Rechte in drei Kategorien unterteilt: Chancengleichheit und Arbeitsmarktzugang, faire Arbeitsbedingungen sowie Sozial-

schutz und soziale Inklusion. Die Diskussion um eine Annäherung der sozialen Rechte in den EU-Mitgliedstaaten beschäftigt die Europapolitik seit Jahren.

Zusammenarbeit zwischen AdR und CEMR

Der Ausschuss der Regionen und der europäische Kommunalverband „Council of European Municipalities and Regions“ wollen zukünftig noch enger zusammenarbeiten. In einem gemeinsamen Aktionsplan für 2017 bis 2019 vereinbarten die beiden Vereinigungen, sich auf vier Hauptthemen zu konzentrieren: die Zukunft der EU und die Rolle der Kommunen als Verbindung der Bürger/innen mit dem europäischen Projekt, die Förderung öffentlicher Investitionen für das soziale und territoriale Zusammenwachsen Europas, die Förderung der demokratischen Entwicklung in europäischen Nachbarstaaten außerhalb der EU auf kommunaler Ebene und die Förderung nachhaltigen Wachstums durch Kooperation der kommunalen Ebene in einem globalisierten Kontext.

Preise für Papier-Recycling ausgelobt

Der Europäische Rat für wiederverwertbares Papier „European Recovered Paper Council“ ruft Unternehmen, Organisationen und Kommunen auf, sich um die so genannten European Paper Recycling Awards 2017 zu bewerben. Ausgezeichnet werden innovative Projekte, Initiativen und Kampagnen, die durch Papier-Recycling einen Beitrag zur Nachhaltigkeit leisten. Unterschieden wird nach den Kategorien „Information und Bildung“ sowie „Innovative Technologien, Forschung und Entwicklung“. Bewertet werden Relevanz und Originalität, Möglichkeit der Übertragbarkeit und Kosteneffektivität der Beiträge. Einsendeschluss ist der 3. Juli 2017. Mehr Informationen im Internet unter <http://www.paperrecovery.org/recycling-awardsapplication/>.

Städtische Pflicht zum Winterdienst

Die Pflicht zur Durchführung des Winterdienstes richtet sich nach allgemeinen Grundsätzen der Wichtigkeit und Gefährlichkeit des Verkehrsweges. Eine sofortige Reaktionspflicht bei einzelnen Anwohnermeldungen besteht grundsätzlich nicht. (Orientierungssatz)

OLG Hamm, Urteil vom 18. November 2016
- I-11 U 17/16 -

Nach einem Verkehrsunfall hatte der Kläger auf Schadensersatz wegen der Beschädigung seines PKW aus Amtshaftung und straßenrechtlichen Vorschriften (StrWG NRW, Straßenreinigungsgesetz NRW) mit der Begründung geklagt, die beklagte Kommune habe ihre Amtspflichten verletzt, indem sie am Schadenstage bis zum Zeitpunkt des Unfalls keinen Winterdienst auf der Straße vornahm.

Das Berufungsgericht hat die Klage im Ergebnis abgewiesen und dazu insbesondere auf Folgendes hingewiesen: Den Gebietskörperschaften obliege als Folge der allgemeinen, in Nordrhein-Westfalen hoheitlich ausgestalteten Pflicht zur Erhaltung der Verkehrssicherheit auf den öffentlichen Straßen die Pflicht, innerhalb geschlossener Ortschaften bei Vorhandensein von Schnee- und Eisglätte Räum- und Streumaßnahmen durchzuführen. Inhalt und Umfang der winterlichen Räum- und Streupflicht richteten sich allerdings nach den konkreten Umständen des Einzelfalls.

Danach seien Art und Wichtigkeit des Verkehrsweges ebenso zu berücksichtigen wie seine Gefährlichkeit und die Stärke des zu erwartenden Verkehrs. Außerdem gelte die den Kommunen obliegende Räum- und Streupflicht ausdrücklich nicht uneingeschränkt, sondern stehe sowohl in räumlicher als auch in zeitlicher Hinsicht unter dem Vorhalt des Zumutbaren, sodass es namentlich auf die Leistungsfähigkeit des Sicherungspflichtigen ankomme - zudem müsse sich auch jeder Verkehrsteilnehmer den ihm erkennbar gegebenen Straßenverhältnissen anpassen.

Schon im Bereich geschlossener Ortschaften sei anerkannt, dass eine Streu- und Räumspflicht eine allgemeine Glättebildung und nicht nur das Vorhandensein vereinzelter Glättestellen voraussetze. Außerdem seien die Fahrbahnen der Straßen an verkehrswichtigen und gefährlichen Stellen bei Glätte zuerst zu bestreuen. Eine besonders gefährliche Stelle liege dann nicht vor, wenn



GERICHT IN KÜRZE

zusammengestellt
von Referent
Carl Georg Müller,
StGB NRW

ein umsichtiger Kraftfahrer unter Berücksichtigung der bei winterlichen Temperaturen gebotenen Vorsicht mit dem Auftreten von Glätte an der konkreten Stelle rechnen müsse und die Gefahr der Stelle erkennbar wäre.

Im vorliegenden Fall sei danach keine Pflichtverletzung der Beklagten zu erkennen.

Bei der Unfallstraße handele es sich um eine Straße außerhalb geschlossener Ortschaften, der überdies die Verkehrswichtigkeit fehle. Allein der Umstand, dass die Anwohner der Straße mit ihren Fahrzeugen keine andere Möglichkeit hätten, als über die Straße ihre Häuser zu erreichen und zu verlassen, begründe keine Verkehrswichtigkeit, weil insoweit ein objektiver und vergleichender Maßstab anzulegen sei. Weiterhin ergebe sich eine allgemeine Streupflicht auch nicht aus der Satzung der Beklagten über die Straßenreinigung und die Straßenreinigungsgebühren. Eine Verpflichtung zum Winterdienst für die Beklagte habe sich zudem nicht aufgrund einer besonderen Gefährlichkeit der Straßenbenutzung für die Verkehrsteilnehmer ergeben.

Aufgrund der völlig untergeordneten Verkehrsbedeutung der Straße wäre die Durchführung des Winterdienstes der Beklagten vielmehr nicht zumutbar gewesen. Schließlich sei auch dadurch keine Verpflichtung der Beklagten zum sofortigen Abstreuen der Straße begründet worden, dass eine weitere Person ein bis zwei Stunden vor dem Unfall beim Straßenreinigungs-, Transport- und Baubetrieb der Beklagten angerufen und die Glättebildung im Bereich der Straße gemeldet und um Abhilfe nachgesucht hatte. Grundsätzlich sei eine Kommune nämlich nicht gehalten, einen Winterdienst in der Weise vorzuhalten, dass dieser von den Gemeindeangehörigen durch bloße Meldung von Glatteisbildung abgerufen werden könne, woraufhin sie unverzüglich tätig werden müsse, ohne dass es auf die oben aufgeführten Kriterien für ein Tätigwerden noch ankommen könnte.

Untersagung von Sportwetten-Vermittlungsstellen

1. Bei summarischer Prüfung spricht Überwiegendes dafür, dass Vermittlungsstellen für Sportwetten in NRW keinen Mindestabstand zu Schulen sowie Kinder- und Jugendhilfeeinrichtungen einhalten müssen, weil § 22 GlüSpVO NRW nicht auf einer hinreichenden gesetzlichen Grundlage beruht.

2. Die Rechtmäßigkeit einer auf neue gewerberechtliche Verbote gestützten Untersagungsverfügung gegen baurechtlich genehmigte Betriebe ist allenfalls dann nicht in Frage gestellt, wenn etwa durch eine gesetzliche Übergangsregelung schutzwürdigen Gesichtspunkten des Vertrauensschutzes ausreichend Rechnung getragen ist.

3. Sofern das nicht der Fall ist, muss zumindest in Ausübung behördlichen Ermessens für eine Übergangszeit insoweit eine weitere Nutzung ermöglicht werden, als Investitionen in einen baurechtlich genehmigten Betrieb vom Eigentumsgrundrecht des Art. 14 Abs. 1 GG geschützt sind und auf der Grundlage eines schutzwürdigen Vertrauens getätigt wurden.

4. Das Fehlen einer Erlaubnis für die Vermittlung von Sportwetten an im EU-Ausland konzessionierte Anbieter kann einem Wettbürobetreiber derzeit und auf absehbare Zeit nicht entgegen gehalten werden, weil trotz Ersetzung des staatlichen Sportwettenmonopols für eine 7-jährige Experimentierphase durch ein Konzessionsmodell auch nach mehr als vier Jahren noch keine Sportwettkonzession erteilt worden ist (im Anschluss an OVG NRW, Urteil vom 23.01.2017 - 4 A 3244/06 -).

5. Es bestehen erhebliche Zweifel, ob die aktuell anstehende Ratifizierung des am 15.03.2017 von den Ministerpräsidenten der Länder unterzeichneten 2. Glücksspieländerungsstaatsvertrags durch die Länderparlamente den Glücksspielaufsichtsbehörden den Weg zur flächendeckenden Untersagung nicht erlaubter Angebote eröffnet. (Leitsätze)

OVG NRW, Beschluss vom 29.03.2017
- 4 B 919/16 -

Im Verfahren vorläufigen Rechtsschutzes wandte sich die Antragstellerin gegen die Untersagung ihres Sportwettbürobetriebs durch eine NRW-Kommune. Diese hatte ihre Untersagungsverfügung auf das für Wettvermittlungsstellen angeordnete Mindestabstandsgebot zu Schulen sowie Kinder- und Jugendhilfeeinrichtungen nach § 22 GlüSpVO NRW gestützt.

Das OVG gab dem Antrag auch in zweiter In-

stanz statt und ordnete die aufschiebende Wirkung der Klage in der Hauptsache an, weil die angegriffene Untersagungs- und Schließungsverfügung bei summarischer Prüfung voraussichtlich keinen Bestand haben werde. Abgesehen von grundsätzlichen Zweifeln, weil das von der Kommune angeführte Wohnprojekt für jugendliche Flüchtlinge in freier Trägerschaft betrieben werde und damit nicht unter die nur für „öffentliche“ Einrichtungen der Jugendhilfe fallende Abstandsregelung nach § 22 Abs. 1 GlüSpVO NRW fallen könnte, spreche bei summarischer Prüfung Überwiegendes dafür, dass § 22 Abs. 1 GlüSpVO NRW dem Betrieb des Wettbüros der Antragstellerin nicht entgegen stehe, weil diese Vorschrift, soweit sie Mindestabstände von Wettvermittlungsstellen zu Schulen sowie Einrichtungen der Kinder- und Jugendhilfe regelt, nicht auf einer hinreichenden gesetzlichen Grundlage beruhen und damit die Berufsausübungsfreiheit von Wettbürobetreibern nach Art. 12 Abs. 1 GG verletzen dürfte.

Die gesetzliche Ermächtigung in § 22 Abs. 1 Nr. 3 AG GlüStV NRW dürfte dem Verordnungsgeber derart weitreichende und grundrechtsrelevante Beschränkungen der Berufsausübungsfreiheit von Wettvermittlern nicht gestatten. Doch auch selbst dann, wenn man die Ermächtigung für ausreichend halte, spreche vieles dafür, dass es wegen der starren Regelung ohne Ausnahmemöglichkeiten zur Wahrung der Verhältnismäßigkeit einer Handhabung des § 22 Abs. 1 GlüSpVO NRW dahingehend bedürfe, dass bei seiner Anwendung relevante schutzwürdige Einzelfallumstände zu berücksichtigen seien, woran es vorliegend auch fehle.

Allgemeiner Gebührentarif bei Schlachtbetrieben

1. Die Tarifstellen 16a.8.5.1 und 16a.8.5.2 des Allgemeinen Gebührentarifs (AGT; Anlage zur AVwGebO NRW) in der vom 16.07.2011 bis zum 15.07.2016 geltenden Fassung sind nichtig.
2. Ebenso wie bei Maßnahmen der Eingriffsverwaltung, die dem Adressaten keinen Vorteil bringen, darf bei der Bemessung von Verwaltungsgebühren für Überwachungsmaßnahmen allein der anfallende Verwaltungsaufwand berücksichtigt werden. Bloße mittelbare Vorteile, die sich für die

Angehörigen eines bestimmten Wirtschaftszweigs lediglich als Reflex aus einer behördlichen Überwachungstätigkeit ergeben, aber weder dem Einzelnen zuzurechnen noch einer wirtschaftlichen Bewertung zugänglich sind, reichen für die Annahme eines Nutzens i. S. d. § 3 Abs. 1 GebG NRW regelmäßig ebenso wenig aus wie für die Annahme einer Begünstigung i. S. d. § 13 Abs. 1 Nr. 1 2. Alt. GebG NRW.

3. Verwaltungsgebühren dürfen grundsätzlich nur für rechtmäßige oder bestandskräftige Amtshandlungen erhoben werden.
4. Ein für eine kostendeckende Verwaltungsgebühr normierter Gebührenrahmen entspricht den gesetzlichen Anforderungen des § 3 GebG NRW nur dann, wenn er bei typisierender Betrachtung eine Ein- bzw. Zuordnung der zu erwartenden einfachen, mittleren oder besonders aufwändigen Fälle zu einer unteren, mittleren oder oberen Gebühr ermöglicht. Wenn der Verordnungsgeber nichts Abweichendes bestimmt, soll die Rahmenmitte den Verwaltungsaufwand in einem Fall mittlerer Art abbilden.
5. Die Normierung einer einheitlichen Gebühr für Verwaltungsmaßnahmen, die unterschiedlichen Verwaltungsaufwand verursachen, verstößt gegen den Gleichheitsgrundsatz.
6. Ein Schlachtbetrieb kann im Hinblick auf die nach den Tarifstellen 16a.8.5.1. und 16a.8.5.2 AGT a. F. gebührenpflichtigen Kontrollen der Einhaltung des Fleisch- und des Handelsklassengesetzes nur insoweit als Gebührenschuldner herangezogen werden, als die Kontrolle seinen Pflichtenkreis betrifft (Veranlassung i. S. d. § 13 Abs. 1 Nr. 1 1. Alt. GebG NRW). Das trifft auf die Kontrolle der Leistung des von dem Schlachtbetrieb beauftragten Klassifizierungsunternehmens nicht zu.
7. Kommen - etwa bei sich überschneidenden Pflichtenkreisen - mehrere Personen als Gebührenschuldner in Betracht, bedarf es einer ermessensgerechten Auswahlentscheidung nach § 13 Abs. 2 GebG NRW. (Leitsätze)

OVG NRW, Urteil vom 14.02.2017
- 9 A 2655/13 -

Neben der Nichtigkeit der Tarifstellen 16a.8.5.1 und 16a.8.5.2 des Allgemeinen Gebührentarifs (Anlage zur AVwGebO NRW) in der vom 16.07.2011 bis zum 15.07.2016 geltenden Fassung macht das Gericht auch generelle Ausführungen zur Normierung von Verwaltungsgebühren in dem aus den Leitsätzen ersichtlichen Umfang.



Herausgeber

Städte- und Gemeindebund
Nordrhein-Westfalen
Kaiserswerther Straße 199-201
40474 Düsseldorf
Telefon 02 11/45 87-1
Fax 02 11/45 87-211
www.kommunen-in-nrw.de

Hauptschriftleitung

Hauptgeschäftsführer
Dr. Bernd Jürgen Schneider

Redaktion

Martin Lehrer M. A. (Leitung)
Telefon 02 11/45 87-230
redaktion@kommunen-in-nrw.de
Barbara Baltsch
Debora Becker (Sekretariat)
Telefon 02 11/45 87-231

Abonnement-Verwaltung

Debora Becker
Telefon 0211/4587-231
debora.becker@
kommunen-in-nrw.de

Anzeigenabwicklung

Krammer Verlag Düsseldorf AG
Goethestraße 75 • 40237 Düsseldorf
Telefon 02 11/91 49-4 55
Fax 02 11/91 49-4 80

Layout

KNM Krammer Neue Medien
www.knm.de

Druck

D+L REICHENBERG GmbH
46395 Bocholt

Gedruckt auf
chlorfrei gebleichtem Papier

Die Zeitschrift erscheint monatlich mit Doppelnummern im Februar und Juli. Das Abonnement (Einzelpreis 78 € komplett, elektronisch 49 €, Mindestlaufzeit 1 Jahr) ist unbefristet und kann jederzeit begonnen werden. Bestellungen nur beim Städte- und Gemeindebund NRW, Kaiserswerther Str. 199-201, 40474 Düsseldorf, Internet: www.kommunen-in-nrw.de. Wird das Abonnement innerhalb der ersten zwölf Monate nicht mit einer Frist von einem Monat schriftlich gekündigt, verlängert es sich bis zum Ende des laufenden Kalenderjahres. Wird es dann nicht bis zum 30.11. - wirksam zum 31.12. - gekündigt, verlängert es sich um ein weiteres Kalenderjahr und bleibt dann jeweils mit einer Frist von einem Monat zum Jahresende kündbar. Die Abonnementgebühr wird - bei Abo-Beginn im laufenden Kalenderjahr - anteilig für die dann noch bezogenen Hefte sowie jeweils im 1. Quartal für das gesamte Kalenderjahr in Rechnung gestellt. Wird das Abonnement während des Kalenderjahres zum Ende der Mindestlaufzeit gekündigt und ist bereits die volle Jahres-Abonnementgebühr bezahlt, wird diese für die nicht mehr bezogenen Hefte anteilig zurückerstattet. Kein Buchhandelsrabatt. Die mit dem Namen des Verfassers/der Verfasserin veröffentlichten Beiträge geben dessen/deren persönliche Meinung wieder. Nachdruck oder elektronische Wiedergabe nur mit Genehmigung der Schriftleitung.

ISSN 0342-6106



**Themenschwerpunkt
Juli-August 2017:
Einheit Europa**