



75. JAHRGANG • MAI **05** 2021

STÄDTE- UND GEMEINDERAT



FAHRRAD
INTEGRATION
HAUSHALTSUMFRAGE



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 Hermes, 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 87-287



Ich möchte die Zeitschrift Städte- und Gemeinderat (10 Ausgaben) **im günstigen Jahresabonnement** bestellen.

- ☐ gedruckt (€ 78,- inkl. MwSt. und Versand)
☐ elektronisch als Lese-PDF (€ 49,- inkl. MwSt.)

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 Hermes, Städte- und Gemeindebund NRW, Kaiserswerther Straße 199-201, 40474 Düsseldorf, widerrufen. Rechtzeitige Absendung genügt!



Rückenwind fürs Rad

Erinnern Sie sich? Kurz nach dem Virus kamen die Radwege: In mehreren Großstädten verwandelten sich im Corona-Sommer 2020 Autospuren in Radspuren. Mit lautem Echo. Die Radfreunde jubelten, ihr Anteil im Straßenverkehr schnellte in den betroffenen Städten sichtbar in die Höhe. Gleichzeitig kam es zu Protesten. Genervte Menschen hinterm Steuer, hitzige Diskussionen in der Politik. Der ADAC Berlin hat seinerzeit eine Umfrage dazu gemacht. Ein Viertel der Leute bewertete die Pop-Up-Spuren in der Hauptstadt mit der Note 1, ein Viertel mit 6. Noch Fragen?

Die Erfahrung mit den Pop-up-Wegen ist symptomatisch. Ganz offensichtlich steckt auch im Thema Radfahren jede Menge Sprengstoff. Nicht nur bei der täglichen Auseinandersetzung mit Lastern, Pkws oder Fußgängern auf der Straße. Sondern auch, wenn es darum geht, Verkehrsflächen neu zu konzipieren. Jeder Praktiker, jede Praktikerin kennt das: Sobald es konkret wird, sobald Flächen im Verkehrsraum neu aufgeteilt werden, droht Ärger. Der Teufel steckt im Detail. Der Teufel steckt in der Umsetzung.

Grundsätzlich - und das ist das Spannende - hat das Radfahren aber erstmal nur Freunde. Man erinnere sich an den Kommunalwahlkampf im September 2020. Alle Parteien schrieben sich die Verkehrswende auf die Fahne. Fahrrad stärken, Wege ausbauen, Stellplätze schaffen, hieß es. Das ist auch eine Chance. Denn wenn sich viele hinter einem Ziel versammeln können, ist die Basis gelegt. Anschließend dürfen wir gerne intensiv darüber streiten, wie wir es erreichen. Wir dürfen das Ziel nur nicht aus dem Blick verlieren.

In diesem Sinne setzt sich der Städte- und Gemeindebund NRW schon seit vielen Jahren konsequent dafür ein, Nahmobilität und Radverkehr voranzubringen. Viele Kommunen haben sich bereits auf den Weg gemacht, die Idee der Mobilitätswende mit Leben zu füllen. Das Fahrradgesetz in NRW kann dem Ganzen nun einen gewaltigen Schub verleihen. Voraussetzung: Es darf sich nicht auf Zielvorgaben beschränken, sondern muss auch deren Umsetzung ermöglichen. Und zwar mit Tempo. Die 100 Millionen Euro Finanzhilfe der Bundesregierung sind bis Ende 2023 zu verplanen. Und das in einer Situation, in der bundesweit Fachpersonal für die Planung fehlt. Umso mehr gilt: Fahrt aufnehmen kann der Radverkehr nur mit der Hilfe der Städte und Gemeinden. Aus ihrem praxisnahen Wissen gilt es, konkrete Instrumente zu entwickeln für das Planen und Bauen. Dann kommt das Rad auch auf die Straße.

Christof Sommer
Hauptgeschäftsführer StGB NRW



Künstliche Intelligenz in Kommunen

Hrsg. v. Co:Lab - Denklabor & Kollaborationsplattform für Gesellschaft & Digitalisierung e.V., DIN A4, 85 S., kostenlos herunterzuladen oder online zu lesen unter colab-digital.de/initiativen/koki/

Wie können Kommunen die Chancen der Digitalisierung nutzen? Welchen Mehrwert hat der Einsatz von algorithmischen Systemen? Wo kommt Künstliche Intelligenz (KI) bereits zum Einsatz und wie soll sie zukunftsfähig in Gemeinden eingesetzt werden? Diese und weitere Fragen beantwortet die Publikation, die im Rahmen des Projektes „KoKI - KI in Kommunen“ entstanden ist. Neben der PDF-Version bietet eine Online-Version die Möglichkeit zur Vertiefung. So können Interessierte virtuell tiefer in einzelne Themenaspekte eintauchen.

Den städtischen Lieferverkehr nachhaltig gestalten

Ein Instrumentenkasten für Kommunen, hrsg. v. Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND), DIN A4, 45 S., kostenlos herunterzuladen unter bund.net/service/publikationen



Die Broschüre gibt konkrete Handlungsempfehlungen, wie Kommunen ihren städtischen Lieferverkehr nachhaltiger gestalten können. Die möglichen Maßnahmen für weniger Verkehr, mehr Klimaschutz und mehr Lebensqualität reichen dabei von dem Ausbau der Radlogistik, der Einrichtung von innerstädtischen Umschlagsplätzen bis hin zur Ausweisung von Fußgängerzonen. Entstanden ist die Broschüre im Rahmen des Projektes „NKI: Klimafreundlicher Lieferverkehr für saubere und lebenswerte Städte“.



SDGs und kommunale Gemeinwohl-Bilanz

Wie die Ziele für eine nachhaltige Entwicklung (Sustainable Development Goals, SDGs) der Vereinten Nationen mit der Gemeinwohl-Bilanz von Städten, Kreisen und Gemeinden verknüpft werden können, v. Anke Butscher, Matthias Kasper, Sigrid Koloo u. Henrik Riedel, hrg. v. der Bertelsmann Stiftung, Publikationsreihe „Analysen und Konzepte“, DIN A4, 28. S., kostenlos herunterzuladen unter bertelsmann-stiftung.de/de/publikationen

Immer mehr Kommunen orientieren sich bei der nachhaltigen Entwicklung an den Sustainable Development Goals (SDGs). Einige Kommunen haben sich zudem bereits mit der Erstellung von Gemeinwohl-Bilanzen beschäftigt. In der Publikation werden wesentliche Eckpunkte der Gemeinwohl-Bilanz in Kommunen herausgearbeitet. Nach der Beschreibung der Bedeutung der SDGs vor Ort und den Zusammenhängen zur Gemeinwohl-Bilanz werden Wege aufgezeigt, wie die Gemeinwohl-Bilanz noch stärker mit den SDGs verknüpft werden kann. Zudem werden Instrumente, Projekte und Vorhaben vorgestellt.

INHALT

75. Jahrgang Mai 2021



EDITORIAL

- 3 Rückenwind fürs Rad
von Christof Sommer

FAHRRAD

- 6 Entwurf für ein Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW
von Hendrik Wüst
- 9 StGB NRW zum geplanten Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW
von Cora Ehlert
- 12 Nahmobilität der Zukunft
von Christine Fuchs
- 14 Radverkehrs- und Mobilitätskonzept der Kolpingstadt Kerpen
von Michael Strehling
- 16 Vernetzung von Verkehrsträgern
von Katja Naefe
- 18 Organisation des Radverkehrs in der Region
von Gerlinde Quack, Reiner Spotke und Elena Färber

Titelfoto: Alexander Rochau - stock.adobe.com

Thema **Fahrrad**

- 21 Praxisbericht eines Mobilitätsmanagers
von Lukas Ossenbrink
- 23 Ergebnisse des ADFC-Fahrrad-Klimatests in NRW
von Ludger Vortmann
- 25 Beteiligung und Kommunikation von Projekten
im Radverkehr
von Simon Knur

■ INTEGRATION

- 28 Kommunales Integrationsmanagement
von Joachim Stamp

■ HAUSHALTSUMFRAGE

- 31 Ergebnisse der Haushaltsumfrage des StGB NRW
von Claus Hamacher und Carl Georg Müller

■ SERVICE

- 27 Integration
- 35 Bücher
- 37 Europa-News
- 38 Gericht in Kürze

Anstieg der Ausländerzahl in NRW auf 2,75 Millionen

Ende 2020 lebten in Nordrhein-Westfalen rund 2,75 Millionen Personen mit ausländischer Staatsangehörigkeit. Wie Information und Technik NRW als Statistisches Landesamt nach Auswertung des Ausländerzentralregisters mitteilte, waren das 42.700 oder 1,6 Prozent mehr Ausländerinnen und Ausländer als ein Jahr zuvor. Den größten Zuwachs gab es bei Personen mit syrischer Staatsangehörigkeit (+14.200) sowie Personen mit rumänischem (+11.200) und bulgarischem Pass (+9.100). Die größte ausländische Nationalitätengruppe stellten Ende 2020 weiterhin Personen mit türkischer Staatsangehörigkeit (487.500) dar, gefolgt von Personen mit syrischem Pass (239.800).

Sieger im Wettbewerb „Energiewende trifft Megatrends“

Die Stadt **Hamminkeln** ist Siegerin im Wettbewerb „Energiewende trifft Megatrends“. Sie erhielt den ersten Preis für die Umrüstung des kommunalen Fuhrparks in Verbindung mit dem angebotenen E-Car-Sharing, das 2017 mit dem Energieunternehmen Westenergie gestartet wurde. Den zweiten Platz errang die Stadt **Menden** mit dem Fifty-fifty-Projekt „Watt sparen!“. Im Rahmen des gemeinsamen Projektes mit den Stadtwerken Menden und dem Naturschutzzentrum Arche Noah sparen Schulen und Kitas durch einfache Maßnahmen Strom, Wasser und Gas. Der Wettbewerb fand im Rahmen des vom Land NRW finanzierten Virtuellen Instituts „Transformation Energiewende NRW“ statt.

28,5 Millionen Euro für Erneuerung der Dörfer in NRW

Das Land Nordrhein-Westfalen fördert die Erneuerung von Dörfern in diesem Jahr mit rund 28,5 Millionen Euro. Wie NRW-Heimatministerin Ina Scharrenbach bei der Veröffentlichung des Dorferneuerungsprogramms 2021 mitteilte, fließt das Geld in insgesamt 344 Projekte in 145 Gemeinden. Gefördert würden etwa Dorfläden, Gemeinschaftshäuser oder dörfliche Plätze sowie Maßnahmen zur Barrierefreiheit. Zusammen mit der erstmalig in diesem Jahr ausgesprochenen landeseigenen Förderung für die Feuerwehrinfrastruktur investiere die Landesregierung in Orten mit bis zu 10.000 Einwohnerinnen und Einwohnern insgesamt 51,4 Millionen Euro, so Scharrenbach.

Erfolgreiche NRW-Vorschläge zum Immateriellen Kulturerbe

Die Kulturministerkonferenz der Länder hat beschlossen, 18 Kulturformen und zwei Modellprogramme neu in das bundesweite Verzeichnis Immaterielles Kulturerbe aufzunehmen. Darunter sind mit dem Buchbinderhandwerk, der Demoszene und dem Papiertheater auch drei Vorschläge, die das Land Nordrhein-Westfalen auf Empfehlung einer unabhängigen Landesjury unterbreitet hat. NRW-Kulturministerin Isabel Pfeiffer-Poensgen wertete die Aufnahme der NRW-Vorschläge als Beleg für die Vielfalt lebendiger Traditionen im Land. Die Aufnahme sichere das Fortbestehen von immateriellen Kulturformen und solle dazu beitragen, den Kulturformen die Aufmerksamkeit und Wertschätzung zu verschaffen, die sie verdienen.

In Nordrhein-Westfalen sollen in einigen Jahren 25 Prozent der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden



FOTO: CONNEL DESIGN - STOCK.ADOBE.COM

Förderung des Radverkehrs bekommt Gesetzeskraft

Mit einem Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz will die Landesregierung Nordrhein-Westfalen das Fahrrad zum vollwertigen, alltagstauglichen Allround-Verkehrsmittel machen

Mobilität in Nordrhein-Westfalen muss besser, sicherer und sauberer werden. Unsere ambitionierten Klimaziele werden wir nur erreichen, wenn wir den Menschen ein besseres Angebot jenseits des Autos machen. Dazu gehört, dass wir das Fahrrad als klimaneutrales Verkehrsmittel stärken.

Fahrrad im Trend Das Fahrrad hat Hochkonjunktur - nicht erst seit der Corona-Pandemie! Immer mehr Menschen steigen aufs Rad, und so wird aus dem Freizeit-Rad dank E-Bikes und Pedelecs immer öfter ein Allround-Verkehrsmittel für den Alltag. Auch längere Pendel-Strecken können inzwischen selbst in bewegter Topographie bequem zurückgelegt werden, wenn die Infrastruktur passt.

In Nordrhein-Westfalen bekommt die Förderung des Radverkehrs jetzt Gesetzeskraft. Das Landeskabinett hat den Entwurf für das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG NRW) beschlossen und die Verbändeanhörung eingeleitet. So machen wir Nordrhein-Westfalen zum ersten Flächenland mit einem Fahrradgesetz!

Das haben wir ganz maßgeblich der starken Fahrrad-Community zu verdanken! Mehr als 200.000 Menschen haben sich an der Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“ beteiligt. Wir haben das aufgegriffen und folgen dem Auftrag des Landtages, noch in dieser Legislaturperiode ein Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz vorzulegen.

25 Prozent Radverkehrsanteil Mit dem Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz schaffen wir wichtige Voraussetzungen für eine bessere Nahmobilität in Nordrhein-Westfalen. Wir wollen, dass Radfahren noch attraktiver wird. So attraktiv, dass 25 Prozent der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Das ist kein unrealistischer Wert, wie ein Blick in meine münsterländische Heimat beweist. Dort liegt der Radverkehrsanteil im Durchschnitt schon jetzt bei über 25 Prozent. In Bocholt sogar bei 38 Prozent, in Borken bei 30 und in Coesfeld bei 32 Prozent. Kernbestandteil des Gesetzes ist, dass wir Radverkehr als Netz denken. Das ist neu. Bisher haben insbeson-



DER AUTOR

Hendrik Wüst, MdL, ist Minister für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

dere die Kommunen und Kreise Radwege nach ihrem jeweiligen Bedarf geplant und so wichtige Beiträge für einen besseren Radverkehr geleistet. Mit der zunehmenden Entwicklung des Fahrrads zum alltagstauglichen Allround-Verkehrsmittel gehen wir jetzt einen Schritt weiter und denken Radverkehr in einem durchgängigen Netz aus dem Lokalen in die Region und über die Region hinaus.

Radvorrangnetz Mit dem Gesetz definieren wir ein landesweites Radvorrangnetz, das mit Priorität geplant und gebaut wird. Es wird ein Bedarfsplan für Radschnellwege etabliert, wie man das bisher nur für Schienen-, Straßen- und Wasserwege kennt. Das erhöht die Planungssicherheit und verringert planungsrechtliche Hürden. Klagen gegen Radschnellwege im Bedarfsplan werden keine aufschiebende Wirkung mehr haben, und der Instanzenzug von Klagen gegen diese Projekte wird auf eine Tatsacheninstanz verkürzt. So schaffen wir ein durchgängiges Netz über kommunale Grenzen hinweg und machen aus einem lückrigen Flickenteppich ein gutes Netz. Die Förderung der Radinfrastruktur wird sich künftig vorrangig an der Einbindung in das landesweite Radvorrangnetz orientieren. Und die Förderung ist so hoch wie nie zuvor! Kommunale Projekte können aktuell mit bis zu 95 Prozent aus Bund und Land unterstützt werden. Gemeinsam mit den Kommunen treten wir also ordentlich in die Pedale!

Kommunale Unterstützung Städte und Gemeinden sind wichtige Partner beim Ausbau der Radinfrastruktur. Wir werden die Kommunen nachhaltig stärken, kommunale Beraterstrukturen fest etablieren und verstetigen. Die Arbeitsgemeinschaft fahrrad- und fußgängerfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS) und das Zukunftsnetz Mobilität Nordrhein-Westfalen sind bewährte Partner, deren dauerhafte Finanzierung in diesem Gesetz garantiert wird. So befähigen und beraten wir die Kommunen und achten zugleich die kommunale Selbstverwaltung.

Wir schließen mit diesem Gesetz nahtlos an eine ambitionierte Fahrradpolitik der vergangenen Jahre an. Seit dem Regierungswechsel 2017 wurden in Nordrhein-Westfalen mehr als 500 Kilometer neue Radwege gebaut. Im laufenden Jahr stellen wir die Rekordsumme von 54 Millionen Euro Landesmittel



FOTO: STRASSEN.NRW

für den Radverkehr zur Verfügung und investieren gemeinsam mit dem Bund 50,3 Millionen Euro in Nahmobilitätsprojekte der Städte, Gemeinden und Kreise. Bis 2023 stellt der Bund sogar 97 Millionen Euro für eine bessere Radinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen zur Verfügung.

Die Landesregierung will den Bau von Radschnellwegen weiter vorantreiben

Zusätzliches Personal Damit treiben wir auch beim Radwegbau einen Planungs-, Genehmigungs- und Bauhochlauf voran. Um für mehr Tempo bei Planungen zu sorgen, haben wir beim Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen zusätzlich zehn neue Stellen ausschließlich für Radverkehrsprojekte geschaffen und besetzt, so dass wir möglichst schnell möglichst viele Projekte zur Baureife bringen. Für dieses Jahr wurden im Haushaltsplan fünf weitere Ingenieursstellen für die Bezirksregierungen geschaffen, um Förderanträge der Kommunen für neue Radwege prüfen und schneller genehmigen zu können. Wir haben eine Stiftungsprofessur für Radverkehrspolitik und Radverkehrsplanung des Bundes nach Wuppertal geholt, und der Bund hat sie finanziert. Und im Verkehrsministerium wurde 2020 die



Kommunale Projekte können mit bis zu 95 Prozent aus Bund und Land unterstützt werden





FOTO: NVA NNT7 - STOCK.ADOBE.COM

Sichere Radabstellanlagen mit Lademöglichkeiten an ÖPNV-Haltestellen werden gefördert

„Stabsstelle Radverkehr und Verkehrssicherheit“ eingerichtet, um ganz Nordrhein-Westfalen noch fahrradfreundlicher zu machen.

Auch die Sicherheit im Straßenverkehr ist zentraler Bestandteil des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes. Die „Vision Zero“ - also das Bestreben, dass niemand im Straßenverkehr zu Schaden kommt - ist im Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz fest verankert. Erstmals in einem Landesgesetz in Deutschland wird die Förderung der Landesverkehrswacht zur Pflichtaufgabe. Und in den nächsten fünf Jahren werden alle landeseigenen Nutzfahrzeuge ab 3,5 Tonnen und größere Busse mit Abbiegeassistenten ausgerüstet.

Gleichrangigkeit im Straßenverkehr Es ist unser Anspruch, bessere, sichere und saubere Mobilität alltagstauglich zu machen. Deshalb wird das Rad mit dem Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz zum gleichrangigen Verkehrsmittel neben allen anderen. Wir nutzen die Chancen der Digitalisierung und schaffen die gesetzliche Grundlage für die Förderung digitaler und vernetzter Mobilität. So werden multi-

modale Wegekettten möglich, in denen das Fahrrad ein zentraler Baustein ist.

Dabei fördern wir Radstationen, Rad-Sharing-Angebote - auch in ländlichen und suburbanen Regionen -, sichere Radabstellanlagen mit Lademöglichkeiten an ÖPNV-Haltestellen und Mobilstationen als Verknüpfungspunkte zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln. Dort wechseln Pendler oder Reisende vom Rad auf Bus und Bahn, E-Scooter, On-Demand-Shuttle, Leih-Rad oder Car-Sharing-Auto.

So wird das Fahrrad Teil physisch und digital gut vernetzter Wegekettten - eine alltagstaugliche Alternative zum Auto. Das FaNaG NRW definiert dafür Standards und schafft die Rechtsgrundlage für Förderungen. So wird am Ende aus einer freiwilligen Aufgabe eine Pflichtaufgabe des Landes.

Multimodale Wegekettten Das FaNaG NRW ist mehr als ein reines Fahrradgesetz. Zur Nahmobilität gehören auch Fußgänger und Mobilität mit Elektro-Kleinstfahrzeugen. Wir schaffen deshalb die Grundlage für besonders geschützten Raum, für besonders geschützte Gehwege. Ampelschaltungen sollen Fußgängern gleiche Rechte wie Autos und Fahrradfahrern einräumen.

Auch Elektro-Kleinstfahrzeuge finden sich in dem neuen Gesetz wieder. Auch sie sollen integraler Bestandteil multimodaler Wegekettten auf der „letzten Meile“ sein. Dazu sollen mehr Abstellflächen im öffentlichen Raum ausgewiesen werden, um Konflikte zu verhindern und insbesondere Barrierefreiheit zu gewährleisten. Zudem wird der sinnvolle Ausbau von Sharing-Angeboten für Elektro-Kleinstfahrzeuge unterstützt.

Ich bin sicher, dass wir es mit diesem Gesetz und unseren Förderangeboten gemeinsam mit Städten, Gemeinden und Kreisen schaffen werden, das Radverkehrsangebot so gut zu machen, dass die Menschen immer öfter aufs Rad umsteigen für bessere, sichere und sauberere Mobilität in Nordrhein-Westfalen. ●

20 Jahre Regionales Weimarer Dreieck

Seit 30 Jahren arbeiten Deutschland, Frankreich und Polen im Rahmen des Weimarer Dreiecks zusammen. Vor 20 Jahren entschieden sich Nordrhein-Westfalen, die damalige französische Region Nord-Pas-de-Calais - heute Hauts-de-France - und die polnische Woiwodschaft Schlesien, das Weimarer Dreieck auf regionaler Ebene aktiv mit Leben zu füllen. Das 20-jährige Bestehen dieses Regionalen Weimarer Dreiecks wird nun mit einem **Frankreich-Polen-NRW-Jahr** (Logo) gefeiert. Die Landesregierung ruft die unterschiedlichen Akteure auf, sich am Jubiläumsjahr zu beteiligen. Im Rahmen eines Wettbewerbes können sich Kommunen, Vereine, Verbände, Schulen, Hochschulen, Einrichtungen und Institutionen in NRW bis zum 14. Mai 2021 mit Projekten der bi- und trilateralen Zusammenarbeit mit

Frankreich und Polen sowie den NRW-Partnerregionen bewerben. Ausgezeichnete Projekte erhalten bis zu 2.000 Euro. Mehr Informationen gibt es unter mbei.nrw/frankreich-polen-nrw-jahr. ●



**Frankreich
Polen
NRW**

LOGO: LAND NRW

Städte und Gemeinden in NRW haben in den vergangenen Jahren große Fortschritte bei der Förderung des Radverkehrs gemacht



FOTO: AROCHAU - STOCK.ADOBE.COM

Erster wichtiger Schritt in die richtige Richtung

Der vorliegende Entwurf für ein Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz Nordrhein-Westfalen ist aus Sicht des Städte- und Gemeindebundes noch an vielen Stellen zu unkonkret

Der Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen (StGB NRW) hat sich in den vergangenen Jahren intensiv für eine Stärkung der Nahmobilität eingesetzt und einen deutlich höheren Radverkehrsanteil in den Städten und Gemeinden befürwortet. So hat etwa das Präsidium in seiner Sitzung am 22. November 2017 anlässlich des Gemeindekongresses einen umfassenden Beschluss zum Thema „Mobilität der Zukunft“ verabschiedet. In dessen Folge gleichnamige Broschüre entstanden ist. Dieser in Zusammenarbeit mit der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS NRW) entstandene Leitfaden behandelt die wichtigsten und drängendsten Mobilitätsfragen der Zukunft und stellt das Thema der Nahmobilität in den Fokus.

Aufgrund der bereits langen Tradition, sich für die Nahmobilität einzusetzen, ist es dem StGB NRW ein besonderes Anliegen, das geplante Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW (FaNaG NRW) zu begleiten und zu unterstützen. Um insbesondere das sehr ehrgeizige

Ziel des Gesetzes zu erreichen, den Radverkehrsanteil von aktuell elf auf 25 Prozent zu erhöhen, bedarf es aber vielfältiger Anstrengungen auf allen Ebenen. Ganz besonders werden die Kommunen gefordert sein.

Radwege an Landesstraßen ausbauen Vor diesem Hintergrund ist auch die beschränkte Regelungskompetenz des Landesgesetzgebers zu sehen. Insofern bleibt der Gesetzentwurf an vielen Stellen unkonkret und belässt es bei allgemeinen Zielvorgaben. Nichtsdestotrotz ist das Land als Straßenbaulastträger an Landesstraßen gefordert, seiner Stellung gerecht zu werden und insbesondere die Radwege an Landesstraßen auszubauen. Sehr häufig fehlt es hier an einer tauglichen Radverkehrsinfrastruktur. Die anvisierte Neuausrichtung von Straßen.NRW mit einem größeren Schwerpunkt auf den Radverkehr ist daher von hoher Bedeutung, um den Fokus auch im übergeordneten Straßennetz auf die Nahmobilität zu richten und geeignete Schnittstellen zum lokalen Wegenetz zu schaffen. Die Aufgabe des Radwege-



DIE AUTORIN

Cora Ehlert ist Referentin für Straßenrecht und Straßenbau beim Städte- und Gemeindebund NRW

baus an Landesstraßen muss auch im Fahrradgesetz stärker herausgehoben werden.

„Planerpool“ bereitstellen In vielen Städten und Gemeinden hat die Nahmobilität bereits eine sehr hohe Bedeutung. Das Präsidium des StGB NRW hat in seiner 204. Sitzung am 17. November 2020 auf Grundlage der bis dato vorliegenden Gesetzesentwürfe aber auch deutlich gemacht, dass es neben finanziellen Ressourcen in den Städten und Gemeinden oftmals auch an personellen Kapazitäten für die Planung mangelt, um das Thema noch weiter voranzubringen.

Daher plädiert der Verband dafür, landesseitig einen „Planerpool“ bereitzustellen, auf den Kommunen bei Bedarf zurückgreifen können. Fehlende eigene personelle Ressourcen könnten so aufgefangen werden. Ein „Planerpool“ hätte zudem den Vorteil, dass Wissen stärker miteinander vernetzt werden könnte.

Planungsrecht vereinfachen Zudem ist der Bau von Radwegen im Bau- und Umweltrecht komplex gestaltet. Aus diesem Grund müssen die derzeit bestehenden planungsrechtlichen Vorgaben vereinfacht und die lange Verfahrensdauer deutlich verkürzt werden.

Da Radwege nicht an Zuständigkeitsgrenzen enden sollten, müssen ferner geeignete Schnittstellen geschaffen werden, damit die unterschiedlichen Planungsträger besser miteinander kooperieren und sich untereinander abstimmen können.

Kommunen und Menschen einbeziehen

Diese Bedenken und Anmerkungen wird der StGB NRW in das



Als Straßenbaulastträger an Landesstraßen sollte das Land die dortigen Radwege ausbauen

weitere Gesetzgebungsverfahren intensiv einbringen. Unter Beteiligung einiger Praktikerinnen und Praktiker führt der Verband zudem einen Workshop in Zusammenarbeit mit der AGFS NRW durch. In dem Workshop soll insbesondere die Frage diskutiert werden, welche genauen Instrumentarien die Mitgliedsstädte des Städte- und Gemeindebundes NRW brauchen, um den mit dem Gesetz anvisierten Quantensprung in der Fahrradnutzung zu erreichen.

Die Ergebnisse des Workshops sollen sich auch in dem in § 2 des Entwurfes für das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW (FaNaG-E) vorgesehenen Aktionsplan für Kommunen wiederfinden. Es geht um folgende zentrale Fragestellungen:

- Wie kann die Radinfrastruktur ausgebaut und laufend unterhalten werden, um modernen Anforderungen an Sicherheit und Komfort zu entsprechen?
- Wie können Radwege besser miteinander vernetzt werden und zwar von einem lokalen zu einem überregionalen Wegenetz?
- Welche Maßnahmen des Mobilitätsmanagements sind notwendig, unter anderem in Bezug auf die Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsträger?
- Wie kann eine bessere Zusammenarbeit der unterschiedlichen Akteure erreicht werden, nicht zuletzt der verschiedenen Straßenbaulastträger?
- Wie kann das Fahrradparken komfortabler und sicherer gestaltet werden?

Ziel des Gesetzgebungsprozesses und darüber hinaus muss es sein, die Kommunen von Anfang an mit ihrem praktischen Know-how einzubinden und die fachliche Expertise zu nutzen. Unabdingbar müssen auch die Bürgerinnen und Bürger über geeignete Kommunikationskanäle mitgenommen und begeistert werden. Nur so kann die Umsetzung des Gesetzes gelingen und das Fahrradfahren größere Bedeutung erlangen.

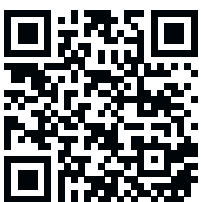


Die Broschüre „Zukunft der Mobilität“ zeigt Perspektiven, Ziele und Maßnahmen für eine nachhaltige Mobilität in Kommunen auf

Radverkehr fördern und Geld sparen!

Fahrradstellplätze
werden mit bis zu 90 %
vom Staat gefördert!

Zuschüsse bis Ende 2021
Jetzt beantragen!



Mehr Informationen
im Internet unter:
share.wsm.eu/radfoerderung

Noch Fragen? Wir beraten Sie gerne:
Telefon: +49 2291 86 300
oder online unter: www.wsm.eu

Ein Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz und ein Aktionsplan sollen den Weg für mehr Radverkehr in NRW ebnen



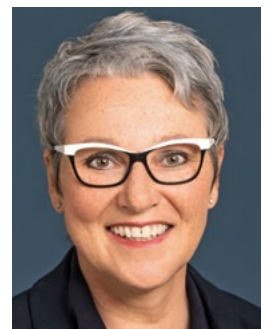
FOTO: ANIMAFLORE PICSTOCK - STOCK.ADOBE.COM

Mehr Verkehrsplaner für die Nahmobilität der Zukunft

Die AGFS unterstützt das Land NRW bei der Erarbeitung eines Aktionsplans mit praxisnahen Lösungen für die Umsetzung des anstehenden Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes NRW

Die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e. V. (AGFS) als kommunaler Verein mit nahezu 100 Mitgliedskommunen hat das Ziel eines zügig befahrbaren und lückenlosen Radverkehrsnetzes in Nordrhein-Westfalen vor Augen. Das Fahrradfahren und auch das Zufußgehen sollen sowohl in urbanen als auch in ländlichen Räumen sicherer und attraktiver werden. Dafür erhält Nordrhein-Westfalen bis Ende 2023 fast 100 Millionen Euro als Finanzhilfe vom Bund. Genutzt werden können die Mittel, so Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer, zum Beispiel für den Bau und Ausbau von straßenbegleitenden, vom motorisierten Verkehr möglichst getrennt geführten Radverkehrsanlagen, also für selbstständige Radwege und planfreie Führungen über Brücken und Unterführungen, aber natürlich auch für andere Radverkehrsinfrastruktur, wie zum Beispiel Fahrradparkhäuser.

Unterstützung für Kommunen Ist das der Auftakt für eine Gleichbehandlung des Rad- und Fußverkehrs in unseren Städten und Gemeinden? Die AGFS begrüßt die ehrgeizigen Pläne des Verkehrsministeriums: „Ein Meilenstein für die Nahmobilität“, sagt der Vorsitzende des Präsidiums, Frank Meyer, Oberbürgermeister der Stadt Krefeld. Klar ist aber auch, dass die Kommunen jetzt personelle und finanzielle Unterstützung brauchen, um zügig ihre Projekte auf den Weg zu bringen. Die AGFS unterstützt deshalb in Kooperation mit dem NRW-Verkehrsministerium einen Aktionsplan, der das anstehende Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes NRW als gesetzgeberisches Regelwerk in eine konkrete planerisch-bauliche Sprache übersetzt. Die AGFS steuert in naher Zukunft konkrete und praxisnahe Lösungen für die Nahmobilität in unseren Städten und Gemeinden mit bei. Beispiele sind Unterstützungsformate für



DIE AUTORIN

Christine Fuchs ist Vorstand der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS)

den Fuß- und Radverkehr als Hilfestellung für Einsteigerkommunen sowie eine Fachpartnerschaft mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW zur fachlichen Vernetzung mit den Kommunen.

Die AGFS schaltet im Sommer 2021 eine neue Wissensplattform „wissen.agfs.nrw“ frei und läutet damit eine Qualifizierungsoffensive für ihre Projektleiterinnen und Projektleiter ein. Auf der Plattform wird das Wissen der AGFS zur Nahmobilität in allen Facetten für die Mitglieder zum Nachschlagen und Weiternutzen aufbereitet. Die Plattform auf der Basis der Schulungssoftware „Moodle“ startet mit aktuellen Themen und wird sukzessive erweitert.

Kampagne gegen Personalmangel Aus vielen Gesprächen mit Projektplanerinnen und -planern in den Mitgliedskommunen und auch aus eigener Erfahrung wissen wir, dass es aber oft an etwas anderem hapert: In vielen Kommunen mangelt es an Planerinnen und Planern. Um diesen Personalmangel in den Verwaltungen zu beheben, startet die AGFS mit Unterstützung des NRW-Verkehrsministeriums eine Berufskampagne.

Unter dem Motto „Plane Deine Stadt!“ werden Informationspakete mit Broschüren und Postern allen Gymnasien und Gesamtschulen in NRW zur Verfügung gestellt. Interessierte Kommunen können sich die Plakate und Broschüren ebenfalls zusenden lassen. Eine digitale Plattform gibt zudem Einblicke in das Berufsbild Verkehrsplanerin und Verkehrsplaner. Mit „Planungswerkstätten“ an verschiedenen Schulen will die Kampagne außerdem junge Leute für den Beruf begeistern.



Die AGFS

Die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS) steht seit 1993 für das Leitbild „Die Stadt als Lebens- und Bewegungsraum“. Die 92 Mitglieder des kommunalen Vereins verstehen sich als Vorreiter für eine gesunde und ökologisch sinnvolle Mobilität. Gemeinsames Ziel ist es, zukunftsfähige, belebte und wohnliche Städte zu gestalten, in denen Lebens- und Bewegungsqualität im Vordergrund stehen.

In Planung ist auch eine direkte Ansprache an den Hochschulen, um vor allem angehende Bauingenieurinnen und -ingenieure zu erreichen. Diese müssen sich im Laufe ihres Studiums für eine Richtung entscheiden. Doch viele gehen da in eine andere Richtung des Ingenieurstudiums, weil Verkehrsplanung gar nicht präsent ist.

Vorträge an den Universitäten und Hochschulen, Workshops und „Summer Schools“ sollen deshalb schon Studierenden die verschiedenen Möglichkeiten aufzeigen und ihnen Lust machen auf Verkehrsplanung. Am Herzen liegt mir eine handfeste planerische Grundausbildung - eine kommunale Verkehrsplanerin oder ein kommunaler Verkehrsplaner muss nicht nur Konzepte schreiben, sondern am Ende auch mal die Bauleitung vor Ort übernehmen.

agfs-nrw.de
plane-deine-stadt.de

FOTO: AGFS



Mit drei Plakatmotiven, die unter anderem an Schulen aufgehängt werden, werben die Kommunen in NRW um künftige Verkehrsplanerinnen und Verkehrsplaner



Die erste Veloroute der Kolpingstadt ist besonders breit, gut beleuchtet und führt kreuzungsfrei von Kerpen-Mitte zum Umsiedlungs-ort Manheim-neu

Großes Potenzial für den Radverkehr in Kerpen

Mit einem Mobilitätsprogramm als Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes will die Kolpingstadt den Anteil des Radverkehrs am Modal Split bis 2025 deutlich erhöhen



DER AUTOR

Michael Strehling ist Verkehrsplaner und Mobilitätsmanager bei der Kolpingstadt Kerpen

Die Kolpingstadt Kerpen ist eine kreisangehörige Kommune im Rhein-Erft-Kreis und mit rund 68.000 Bürgerinnen und Bürgern die größte Stadt im Kreis. Die zentrale Lage um das Autobahnkreuz Kerpen mit mehreren Autobahnanschlüssen und dem bedeutenden Bahnknoten im Stadtteil Horrem bieten sowohl dem Autoverkehr als auch dem öffentlichen Verkehr ausgezeichnete Verbindungen in die Region und zum nahegelegenen Oberzentrum Köln.

Gute Bedingungen für Radverkehr Der polyzentrische Stadtgrundriss mit elf Ortsteilen, eine überwiegend ebene Topografie und ein gut ausgebautes System von Wirtschafts- und Gewässerunterhaltungswegen bieten sehr gute Bedingungen für den Radverkehr. Erhebungen zur Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf verschiedene Verkehrsmittel (Modal Split) von vor rund zwölf Jahren weisen für Kerpen einen Radverkehrsanteil von etwa zehn Prozent aus. Daraus lässt sich bei den hervorragenden Randbedin-

gungen ein großes, schlummerndes Potenzial für den Radverkehr in Kerpen erahnen.

Auf Basis dieser Erkenntnis hat sich die Kerpener Verwaltung mit politischer Unterstützung im Jahr 2009 auf den Weg gemacht, Radverkehr in Kerpen sowohl mit Ertüchtigung der Radverkehrsinfrastruktur als auch mit intensiver Öffentlichkeitsarbeit zu fördern. Mittelfristig wird in Kerpen für den Radverkehr ein Modal Split von 25 Prozent angestrebt.

Konzept mit konkreten Maßnahmen Es entstand das Radverkehrskonzept Kerpen mit rund 65 Maßnahmen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Radverkehr, die von einer stadttinternen Arbeitsgruppe vorgeschlagen wurden. Nach politischer Zustimmung diente das Konzept auch der Bewerbung um eine Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS). Hierdurch sollte die Verwaltung bei der Umsetzung des Konzeptes fachlich kompetente Begleitung erfahren. Der mit der Mitgliedschaft in der AGFS verbundene Zugang zu Fördermitteln für Öffentlichkeitsarbeit sollte weitere Unterstützung bei der Werbung für den Fuß- und Radverkehr ermöglichen.

Es wurde zügig mit der Umsetzung des Konzeptes begonnen. Zunächst wurden kostengünstige, schnell umsetzbare und öffentlichkeitswirksame Sofortmaßnahmen, wie zum Beispiel die Markierung von Schutzstreifen für den Radverkehr, verwirklicht. Nach Aufnahme in die AGFS im Jahr 2012 wurden dann die neuen, infrastrukturellen Maßnahmen mit

einer begleitenden Radverkehrskampagne öffentlich beworben.

Die Kerpener Kampagne „11 ORTE. 2 RÄDER. EINE STADT“ war und ist Begleiter einer Vielzahl von Aktionen zur Radverkehrsförderung. Neben dem jährlichen „Bike-to-school Day“ der großen Kerpener Schulen, dem jährlichen „Bike-to-work Day“ der Kerpener Stadtverwaltung fand und findet beim großen Kerpener Stadtfest jedes Jahr ein Rad-Aktionstag statt. Dort werden neben einem Bühnenprogramm unter anderem auch Fahrradsternfahrten, Fahrradpreisträtsel für Kinder und interessante Informationen über die verkehrliche Entwicklung in der Kolpingstadt angeboten.

Veloroute zum Umsiedlungsort Die Infrastrukturmaßnahmen des Radverkehrskonzeptes Kerpen zielten darauf ab, fehlende Vernetzungen im Bestandsnetz schnell und einfach herzustellen. Bei Neuplanungen wurde dem Radverkehr nun deutlich mehr Raum und Bedeutung zugebilligt, erkennbar am Beispiel der bergbaulich erforderlichen Verlegung des Stadtteils Manheim. Hier wurde die erste Veloroute in Kerpen realisiert, die den Radverkehr mit Vorrang gegenüber dem Autoverkehr vom Zentrum des Stadtteils Manheim-neu an die Kernstadt führt. Dabei wird eine Kreisstraße mittels einer Unterfahrrung kreuzungsfrei gequert.

Bis Anfang 2020 wurden fast alle Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes Kerpen umgesetzt. Die Kerpener Verwaltung hat bei der Umsetzung dieses Radverkehrskonzeptes große Unterstützung durch die Mitgliedschaft in der AGFS erfahren. Dabei haben die vielfältigen Formate der AGFS, wie Kongresse, Facharbeitskreise, Fachseminare, Fachbroschüren, Exkursionen und Planerwerkstätten, bei der Umsetzung vor Ort geholfen. In den begleitenden Planungsprozessen konnten Bürgerschaft und Politik somit durch fachliche und sachliche Begründung und Argumentation beinahe immer überzeugt werden, den Radverkehr nachhaltig zu fördern.

Von der Vision zur Realität Ein von der AGFS empfohlener, moderierter Mobilitätsleitbildprozess wurde dem Mobilitätsprogramm, als Fortschreibung des Radverkehrsprogramms, vorgeschaltet. Der Prozess hatte zum Ergebnis, Kerpen mit einem ganzen Netz aus schnellen und grünen Achsen für die Nahmobilität auszustatten. Das daraufhin erarbeitete „Mobilitätsprogramm Kerpen 2025“ beinhaltet Maßnahmen, um die Vision aus dem Leitbildprozess Realität werden zu lassen. Das Mobilitätsprogramm wurde 2018 politisch einstimmig beschlossen. Aktuell werden Sofortmaßnahmen durchgeführt. Die für eine mittelfristige Umsetzung geplanten Leuchtturmprojekte befinden sich bereits in Vorbereitung. Das von Bürgermeister Dieter Spürck für seine Dienstfahrten in Kerpen gerne und häufig einge-



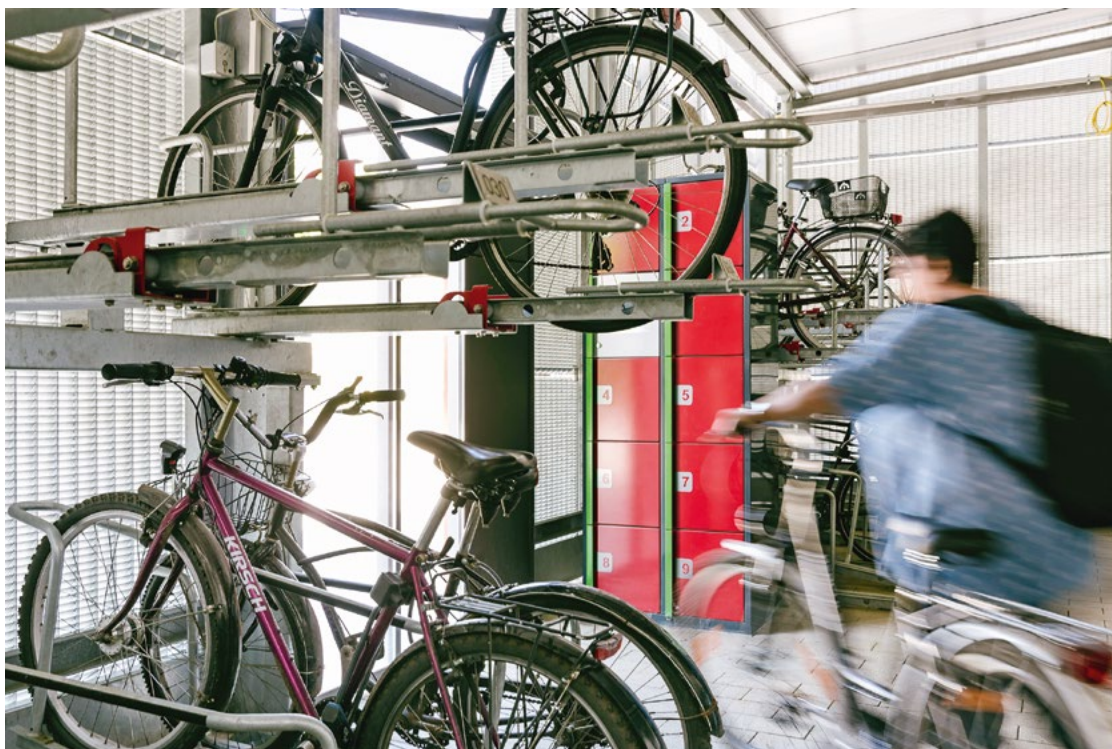
Zur Verbesserung des Radverkehrs wurden auf zahlreichen Fahrbahnen Schutzstreifen markiert

Bürgermeister Dieter Spürck geht bei der nachhaltigen Mobilität voran und nutzt ein Lastenpedelec



Das zukünftige Radvorrangnetz soll ein zügiges, freudiges und sicheres Radeln ermöglichen

setzte Fahrrad, ein modernes Lastenpedelec, ist Sinnbild für die Entwicklung der Mobilität in Kerpen. Das zukünftige Radvorrangnetz soll nicht nur im Freizeit-, sondern auch im Alltagsverkehr ein zügiges, freudiges und sicheres Radeln auf meist grünen Achsen ermöglichen.



Bike-and-ride-Anlagen sind wichtige Schnittstellen zwischen Fahrrad- und öffentlichem Personennahverkehr

Vernetze Mobilität braucht vernetztes Denken



DIE AUTORIN

Katja Naefe ist Referentin für Mobilitätsmanagement beim Verkehrsverbund Rhein-Sieg

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW berät und unterstützt Kommunen, mithilfe eines Kommunalen Mobilitätsmanagements nachhaltige Mobilitätskonzepte zu entwickeln und umzusetzen

Die aktuelle Situation zeigt, was in der Mobilität lange als unveränderlich schien. Während der Corona-Pandemie werden weniger Wege zurückgelegt, Rad- und Fußverkehr nehmen überproportional zu. Videokonferenzen ersetzen Dienstreisen, das Homeoffice verringert den Berufsverkehr und Freizeitziele in der Nähe erfreuen sich wachsender Beliebtheit. Kommunalpolitik und Verwaltung zeigen ihre Handlungsstärke und setzen die Rahmenbedingungen für das Verhalten der Bevölkerung. An dieses Vorgehen muss auch nach der Pandemie angeknüpft werden, um die nächste große Krise - die Klimakrise - zu verhindern. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW, das 2015 mit Unterstützung des Landes Nord-

rhein-Westfalen ins Leben gerufen wurde, berät und begleitet seine Mitgliedskommunen auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung. Der Fokus der Beratung liegt dabei auf zwei Kernthemen: Kommunales Mobilitätsmanagement als Change-Prozess und Maßnahmen des Mobilitätsmanagement.

Kommunales Mobilitätsmanagement Zukunftsfähige Mobilitätsentwicklung erfordert eine ganzheitliche Betrachtung des Themas Mobilität und eine dauerhafte Verankerung in der gesamten Verwaltung. Die Koordinierungsstellen des Zukunftsnetz Mobilität NRW, die die operative Arbeit mit den Mitgliedskommunen steuern, fördern den verwaltungsinternen Change-Prozess und begleiten Kommunen dabei.

Dazu hat das Zukunftsnetz Mobilität NRW aktuell das Handbuch „Kommunales Mobilitätsmanagement als Change-Management-Prozess“ herausgegeben. Es ist das erste Handbuch, in dem der strategische Ansatz des Kommunalen Mobilitätsmanagements als Change-Management-Prozess ausführlich erklärt wird.



Zukunftsfähige Mobilität muss ganzheitlich betrachtet werden

Maßnahmen des Mobilitätsmanagements

Ausgerichtet an einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung beraten die Koordinierungsstellen zur Vermeidung, Verlagerung und Verträglichkeit von Verkehr, indem zielgruppenspezifische und standortbezogene Maßnahmen sowie Angebote zur vernetzten Mobilität vermittelt werden.

Grundlage für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung ist eine attraktive Verkehrsinfrastruktur für nachhaltige Verkehrsmittel. Dem Fahrrad kommt hier eine zentrale Rolle zu. Der Radverkehr bietet auf dem Weg zu einer kommunalen Mobilitätswende die größten Potenziale: 50 Prozent der Pkw-Fahrten liegen im Entfernungsbereich bis zu fünf Kilometer. Pedelects - auch in Kombination mit dem Öffentlichen Personennahverkehr - erhöhen das Potenzial deutlich.

Bausteine für die Förderung Das Zukunftsnetz Mobilität NRW unterstützt seine Mitgliedskommunen bei verschiedenen Bausteinen der kommunalen Radverkehrsförderung und bei der Aufstellung kommunaler Radwegekonzepte. Dazu zählen in erster Linie Maßnahmen der Radverkehrsführung, wie Radschnellwege, Schutzstreifen, Fahrradstraßen und Öffnung von Fußgängerzonen, sowie Maßnahmen des Fahrradparkens, wie Abstellanlagen an Quell- und Zielorten, Bike-and-ride-Anlagen und Radstationen.

Den Kern der Unterstützung bilden die Erstberatung und die Auslotung der verschiedenen Fördermöglichkeiten. Außerdem bieten die Koordinierungsstellen den Kommunen mit regelmäßig stattfindenden Fachgruppen eine Plattform zum Informations- und Erfahrungsaustausch.

Trend zur Multimodalität Mit dem Fahrrad zum Zug, vom Bahnhof im Sharing-Auto weiter zum Baumarkt: Vernetzte Mobilität bedeutet maximale Flexibilität. Darum ist sie ein zentraler Baustein der Mobilitätswende. Die aktuellen Trends hinsichtlich der Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Menschen sowie der Mobilitätsangebote sind vielfältig. Fahrradverleihsysteme ergänzen seit einigen Jahren in immer mehr Städten und mit stetig steigenden Nutzerzahlen das Mobilitätsangebot. Ebenso verfügen zahlreiche Kommunen über Carsharing-Angebote. Die starke Verbreitung von Smartphones und weiterer Informations- und Kommunikationstechnologien schaffen so neue Möglichkeiten für die Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsmittel.

Ein wesentliches Gestaltungselement im Transformationsprozess hin zu einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung sind Mobilstationen. Sie sind das sichtbare Zeichen zur Förderung der Multimodalität. Die Errichtung einer Mobilstation ist ein mehrstufiger Prozess, der sich von einem ersten Konzept über die Formulierung konkreter Entwürfe bis zum operativen Betrieb



FOTO: KATJA NAEFF / VRS GMBH

erstreckt. Ein kommunales Mobilitätsmanagement schafft die Grundlage für die Etablierung multimodaler Mobilitätsangebote. Hierfür ist notwendig, strukturelle Voraussetzungen auf kommunaler Ebene zu schaffen. Es gilt, das Thema als Chefsache auf Ebene des Hauptverwaltungsbeamten zu etablieren und neue verwaltungsinterne Planungsroutrinen zu schaffen.

Abstellanlagen für Fahrräder Der Radverkehr hat in Verbindung mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) eine hohe Bedeutung für die erste und letzte Meile. So sind Bike-and-ride-Anlagen ein zentraler Bestandteil beim Aufbau eines flächendeckenden Mobilstationsnetzes und dem Neu- und Ausbau schneller Radwegeverbindungen. Im Idealfall stehen Kunden des ÖPNV sowohl offen zugängliche als auch verschließbare Abstellmöglichkeiten - etwa Fahrradsammelabstellanlagen oder Fahrradboxen - zur Verfügung.

Die Zweckverbände Nahverkehr Rheinland (NVR) und Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) planen für ihre Gebiete - in Anlehnung an das im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) bestehende Buchungs- und Zugangssystem „DeinRadschloss“ - in 2021 die Einführung eines vergleichbaren Systems mit landesweiter Durchbuchbarkeit. Mit dem System sind für die Nutzerinnen und Nutzer unter anderem folgende Vorteile und Funktionen verbunden:

Mit dem Bergischen e-Bike verfügt der Rheinisch-Bergische Kreis über ein flächendeckendes Verleihsystem für Elektroräder

Das Handbuch liefert Empfehlungen, wie die Mobilitätswende durch das Kommunale Mobilitätsmanagement erfolgreich vorangebracht werden kann



- Schutz der Fahrräder vor Diebstahl und Beschädigungen,
- einfache Buchung über Internetseite oder App,
- feste Reservierung eines Stellplatzes in einer verschließbaren Bike-and-ride-Anlage,
- flexible Buchungsmöglichkeiten und Optimierung der Stellplatzbelegung durch ein Angebot unterschiedlicher Buchungszeiträume,
- Preisvorteil für Kunden des ÖPNV.

Fahrradvermietsysteme Neben Bike-and-ride-Anlagen sind Fahrradvermietsysteme für Mobilstationen ein weiterer wichtiger Baustein. Diese Systeme gewinnen in letzter Zeit mehr und mehr an Bedeutung. Während sie zu Beginn vornehmlich in größeren Städten und Ballungsgebieten aufgebaut wurden, werden sie seit ein bis zwei Jahren auch in suburbanen und ländlichen Gegenden betrieben. Im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) sind es die Systeme „RVK-e-Bike“ im linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis und „Bergisches e-Bike“ im Rheinisch-Bergischen Kreis sowie das System der Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft im rechtsrheinischen Rhein-Sieg-Kreis.

In den weiteren Kreisen im VRS-Gebiet sind mittlerweile ebenfalls Systeme in Planung. Als Organisator für Fahrradvermietsysteme bieten sich die örtlichen Verkehrsunternehmen an, um so eine enge Vernetzung mit dem ÖPNV dauerhaft zu gewährleisten und sie als Mobilitätsdienstleister zu etablieren. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW begleitet und berät die Mitgliedskommunen mit Unterstützung der Zweckverbände in Nordrhein-Westfalen ausführlich zu diesen zentralen Themen der vernetzten Mobilität.

Erfolgsfaktoren der Mobilitätswende Ohne Kommunikation geht es nicht. Daher ist zunächst die Frage zu beantworten, warum die Mobilitätswende für die eigene Kommune wichtig ist und welches Zukunftsbild verfolgt wird. Entscheidend ist dann der Mut der Kommunalpolitik, die Ziele zu formulieren und die dafür notwendigen Ressourcen zur Verfügung zu stellen. Der dritte Faktor ist, dass die Mobilitätswende von der Verwaltungsspitze getragen und die Mobilität zur Chefsache wird.

Zukunftsnetz Mobilität NRW:
zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de

Handbuch „Kommunales Mobilitätsmanagement als Change-Management-Prozess“:
zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de - Mobilithek
 - Downloads

RVK-e-Bike und Bergisches e-Bike: rvk.de/e-bike

RSVG-Bike: rsvg.de/service/rsvg-bike

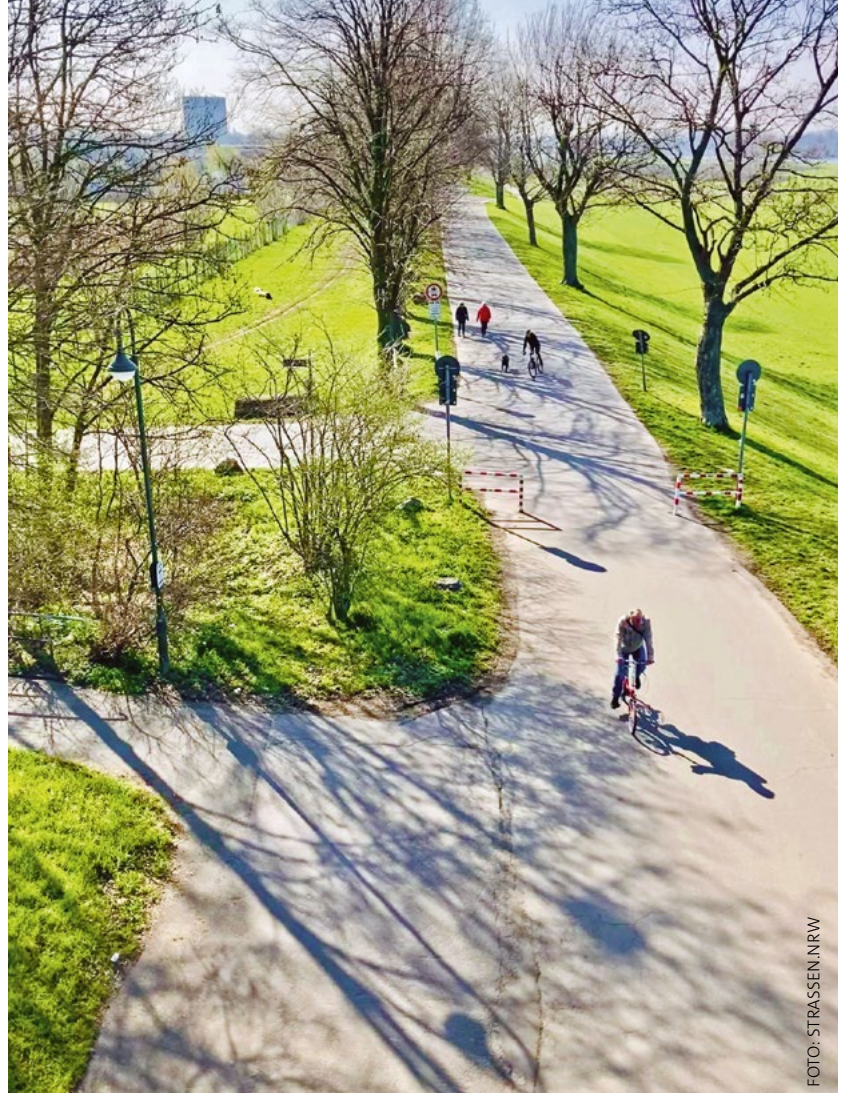


FOTO: STRASSEN.NRW

Radschnellwege sollen vor allem in Ballungsräumen eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr bieten

Radverkehr in der Region erfolgreich organisieren

Die Regionalniederlassung Niederrhein von Straßen.NRW plant mit weiteren Akteuren den Neubau eines Radschnellwegs, der die Städte Neuss, Düsseldorf und Langenfeld miteinander verbindet

Straßen.NRW gestaltet den Mobilitätswandel aktiv mit und baut seine Ressourcen beim Thema Radverkehr sukzessive aus. Denn nur mit einem gelungenen Mix aus unterschiedlichen und nachhaltigen Verkehrsträgern und -strategien lässt sich der Mobilitätsbedarf der Bürgerinnen und Bürger in Zukunft bewältigen. Eine sichere und leistungsfähige Radinfrastruktur gehört für Straßen.NRW als tragende Säule dazu. Für den Landesbetrieb geht es dabei nicht nur um Ausbau und Erhalt des vorhandenen Radwegenetzes, sondern auch um die Verknüpfung zu anderen Verkehrsträgern.

Vernetzung rund ums Rad Straßen.NRW bündelt seine Expertise bei der Radverkehrsplanung und hat als ersten Schritt Anfang 2020 acht Radverkehrsbeauftragte in den landesweiten Niederlassungen etabliert. Zwar hat Straßen.NRW bei der Planung und Umsetzung von Radwegeprojekten viel Erfahrung und Expertise, doch die geänderten und gestiegenen Anforderungen machen eine Neuausrichtung mit Grundsatzarbeit im Themenfeld Radverkehr erforderlich. Gerade durch die Radschnellwege wird dieser Bereich sichtbarer und eine enge Vernetzung mit den Kommunen, aber auch den Radverkehrsverbänden, wie der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS NRW) und dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad Club NRW e.V. (ADFC NRW), sind wichtige Bausteine für eine erfolgreiche Umsetzung der Ziele. Die Kommunikation mit und die Beteiligung aller Stakeholder inklusive des Verkehrsministeriums NRW sind damit zunehmend Schwerpunkte des Landesbetriebs.

Vor diesem Hintergrund richtet Straßen.NRW derzeit im Betriebssitz ein neues Sachgebiet Radverkehr ein. Von hier aus soll die Zusammenarbeit mit den Radverkehrsbeauftragten in den Regionen koordiniert werden. Wie die Vernetzung und Zusammenarbeit mit Kommunen, Verbänden und weiteren zentralen Beteiligten funktioniert, um den Radverkehr in NRW gemeinsam voranzubringen, soll exemplarisch an der bislang sehr erfolgreichen Zusammenarbeit zwischen dem Landesbetrieb, mehreren Kommunen und weiteren Interessensvertreterinnen und -vertretern bei der Planung einer neuen Radschnellverbindung (RSV) am Niederrhein vorgestellt werden.

Neuer Radschnellweg Die Regionalniederlassung Niederrhein von Straßen.NRW plant in Zusammenarbeit mit den Städten Neuss, Düsseldorf und Langenfeld eine RSV auf einer der wichtigsten Verkehrsachsen rund um Düsseldorf und im angrenzenden Umland. Dieser neue Radschnellweg mit einer Gesamtlänge von 24 Kilometern soll das Radfahren auf der bereits heute wichtigen Verbindung in Zukunft noch attraktiver und komfortabler machen. Ziel ist es, ein hochwertiges Infrastrukturangebot für Alltagsradfahrende für den täglichen Weg zur Schule oder zur Arbeit zu schaffen. Dabei steht der umwegefreie Verlauf im Vordergrund, um ein schnelles Vorankommen zu ermöglichen. Gleichzeitig soll die Trasse aber auch mit der angrenzenden Landschaft und dem Stadtbild im Einklang gestaltet werden. Außerdem ist geplant, dass die Städte Neuss, Düsseldorf und Langenfeld den Radschnellweg an ihr innerstädtisches Radverkehrsnetz anbinden. All das bedeutet eine Menge Abstimmungsbedarf zwischen den verschiedenen Baulastträgern und beteiligten Kommunen.

Ermittlung der Vorzugsvariante Die Städte Neuss, Düsseldorf und Langenfeld führten zunächst

Gerlinde Quack ist Projektleiterin Planung in der Regionalniederlassung Niederrhein bei Straßen.NRW



DIE AUTOREN



Reiner Spotke ist Verkehrsingenieur und Sicherheitsauditor bei Straßen.NRW



Elena Färber ist Medienbeauftragte bei Straßen.NRW



FOTO: STRASSEN.NRW

Der neue Radschnellweg soll die Landeshauptstadt Düsseldorf besser mit den Nachbarkommunen verbinden

einen landesweiten Planungswettbewerb der Landesregierung und der AGFS NRW durch. Ausschlaggebend dafür war insbesondere das große Potenzial, das diese Trasse in Hinblick auf die hohen Pendlerströme und die kurzen Entfernungen zwischen der Stadt Düsseldorf und den Nachbarkommunen bietet.

Mit der Heinrich-Heine-Universität liegt außerdem ein bedeutender Wissenschafts- und Bildungsstandort an dieser Strecke und die RSV der Stadt Monheim am Rhein findet ebenfalls Anschluss. Unter Berücksichtigung von Merkmalen, wie Umwelt, Trassierung, Streckenlänge, Städtebau und Kosten, wurde in einer sehr ausführlich erarbeiteten Machbarkeitsstudie durch ein beauftragtes Planungsbüro schließlich eine Vorzugsvariante ermittelt.

Radschnellverbindungen mit einer regionalen Verbindungsfunktion werden laut Straßen- und Wegegesetz des Landes NRW einer Landesstraße gleichgestellt. Straßen.NRW ist Baulastträger und damit verantwortlich für die Trassenabschnitte außerhalb der Ortsdurchfahrten Neuss und Düsseldorf sowie für das gesamte Stadtgebiet Langenfeld. Darüber hinaus übernimmt der Landesbetrieb für die gesamte Strecke - in enger Abstimmung mit den Städten - die Federführung für die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS), den Termin der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung und für die Linienbestimmung.

Bei der Linienbestimmung werden die möglichen Varianten einer Strecke untersucht. Unter Berücksichtigung verschiedener Kriterien, wie Umweltverträglichkeit, Auswirkungen auf den Verkehr sowie Finanzierungs- und Wirtschaftlichkeitsaspekten, und nach Beteiligung der Öffentlichkeit wird die Variante ausgewählt, die in der ganzheitlichen Betrachtung das beste Ergebnis liefert.

Studie zur Umweltverträglichkeit Ein externes Gutachterbüro wurde für die UVS beauftragt, das mit den Ingenieuren der Landespflege von Straßen.NRW zusammenarbeitet. Zunächst wurde gemeinsam mit den Trägern öffentlicher Belange (TÖB) bei einem ersten Abstimmungstermin der Untersuchungsrahmen - Umfang der erforderlichen Untersuchungen sowie die Größe des Untersuchungsraumes - abgestimmt. Nach erfolgten Kartierungen der Biotoptypen und der Fauna sowie der Erarbeitung des Artenschutzbeitrages wurden die Varianten in den einzelnen Planungsabschnitten unter Berücksichtigung der Schutzgüter betrachtet, bewertet und in einem zweiten Termin gemeinsam abgestimmt.

Beteiligung der Öffentlichkeit Schon zu Beginn jedes Vorhabens beteiligt Straßen.NRW die Öffentlichkeit am Planungsprozess. Mit diesem Instrument wird Bürgerinnen und Bürgern bereits in einer frühen Planungsphase die Möglichkeit gegeben, sich mit Vorschlägen und Anregungen einzubringen.

Pandemiebedingt fand die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung für die Radschnellverbindung in Form eines Online-Beteiligungsverfahrens statt. Die Zentrale Kommunikation und alle Fachplanerinnen und -planer waren eingebunden. Zusätzlich wurden Info-Hotlines geschaltet und Einzelgespräche angeboten, für die die Stadt Düsseldorf die Räumlichkeiten zur Verfügung stellte. Die Resonanz war sehr groß: Viele Bürgerinnen und Bürger, aber auch Vertreterinnen und Vertreter weiterer Interessensgruppen, wie auch des ADFC NRW, brachten sich mit zahlreichen Vorschlägen und Ideen in den Planungsprozess ein. Die Ergebnisse wurden auf den Internetseiten von Straßen.NRW veröffentlicht. Die Anregungen wer-



Straßen.NRW wird seine Radverkehrsprojekte in Zukunft weiter verstärken

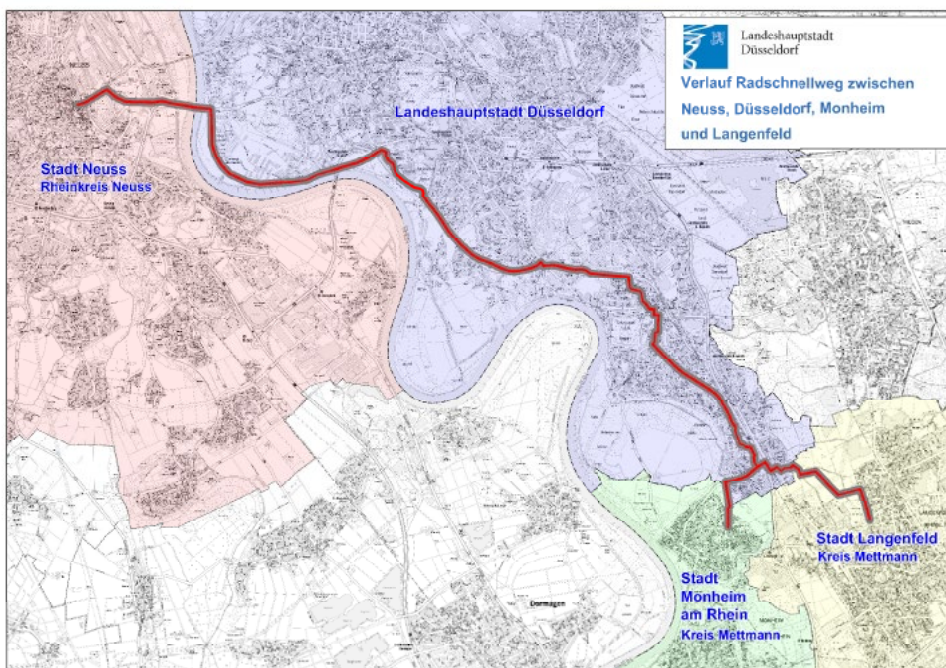
den nun in die weitere Bewertung und Planung der Radschnellverbindung einfließen und dienen auch den Städten als Basis für ihre Entscheidung über die Vorzugsvariante. Bei einem sogenannten TÖB-Termin, bei dem die Träger öffentlicher Belange in das Bauvorhaben einbezogen werden, unterrichtet der Landesbetrieb alle Beteiligten einschließlich der Naturschutzvereinigungen über die vorgesehene Linieneinführung.

Weitere Abstimmungen Nach Vorlage der geplanten Linieneinführung beim NRW-Verkehrsministerium erstellen Straßen.NRW und die Städte die Entwurfsplanungen für ihre jeweiligen Abschnitte, klären die Finanzierung ab und beginnen den Bau nach Erteilung des Baurechts. Obwohl jeder Baulastträger diese Schritte eigenständig durchführt, ist eine enge Abstimmung wegen vorhandener Schnittstellenbereiche erforderlich. Die Baulastträger unterzeichnen schließlich eine gemeinsame verbindliche Absichtserklärung zur Realisierung der gesamten Radschnellverbindung.

Die Mitarbeitenden der Vermessung und die Bauingenieure der Regionalniederlassung Niederrhein schaffen derzeit die Grundlagen für die straßenplanerische und konstruktive Entwurfsplanung. Die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen werden von den

Kolleginnen und Kollegen der Landespflege im Landschaftspflegerischen Begleitplan erarbeitet. Das Baurecht erfolgt über das Planfeststellungsverfahren. Anschließend wird die Ausführungsplanung erstellt und an die Bauabteilung zur Ausschreibung und Bauausführung übergeben. Dieses Vorgehen finden analog auch in den Stadtverwaltungen Neuss und Düsseldorf statt, die das Baurecht über Bebauungsplanverfahren erlangen. Straßen.NRW wird seine Radverkehrsprojekte in Zukunft weiter verstärken. „Fachkompetenz, eine gut funktionierende interne Organisation, der konstruktive Dialog und die vertrauensvolle Zusammenarbeit mit den beteiligten Kommunen und Verbänden ist dabei unerlässlich“, so das Fazit von Straßen.NRW-Direktorin Dr. Petra Beckefeld über die Radverkehrsorganisation beim Landesbetrieb.

Die Trasse des neuen Radschnellweges verläuft von Neuss über Düsseldorf nach Langenfeld und Monheim am Rhein



*Der sichere Umgang
mit dem eigenen
Fahrrad wird in der
Stadt Ahlen bereits
in der Grundschule
geübt*



FOTOS (3): STADT AHLEN

Mit Mobilitätsmanagement mehr Tempo auch beim Radverkehr

Bei der nachhaltigen Mobilitätsentwicklung in seiner Kommune sieht Ahlens Mobilitätsmanager Lukas Ossenbrink vor allem große Potenziale im ÖPNV und in der Kommunikation

Mit welchem Verkehrsmittel wir auf unseren täglichen Wegen unterwegs sind, hängt sowohl vom verfügbaren Angebot als auch von unseren individuellen Möglichkeiten und Gewohnheiten ab. Seit Mitte des vergangenen Jahrhunderts wurde die Verkehrsplanung nach den Bedürfnissen der Autofahrenden ausgerichtet und die Nutzung des privaten Pkws stark gefördert. Fuß- und Radverkehr wurden in die Seitenräume der Straßen verbannt. Ein Ansatz, nachhaltige Mobilitätsentwicklung zu implementieren und somit den Umweltverbund zu fördern, ist das Mobilitätsmanagement. Hierbei handelt es sich zusammenfassend um die Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens durch Maßnahmen, die in Zusammenarbeit verschiedener Akteurinnen und Akteure entwickelt werden.

Mobilitätsmanagement vor Ort Kommunales Mobilitätsmanagement zielt darauf ab, verwaltungsinterne Organisationsstrukturen so zu verändern, dass eine ganzheitliche Betrachtung der Mobilität ermöglicht wird. In der Kommunikation und Planung von Maßnahmen sind häufig mehrere Fachbereiche oder Ämter involviert. Auch externe Stakeholder werden projektbezogen in die Planung und Umsetzung der Maßnahmen eingebunden. Mobilitätsmanagement geschieht darüber hinaus auch zielgruppenspezifisch - zum Beispiel an Schulen, in Kitas oder in Betrieben. Durch die Umsetzung

von Maßnahmen am Standort und Angebote für die Beschäftigten wird eine umweltfreundliche Mobilität gefördert. Auch hier ist entscheidend, dass zu Beginn des Projekts alle relevanten Akteurinnen und Akteure ein gemeinsames Ziel verfolgen und durch Kommunikation keine Doppelstrukturen entstehen. Für die Koordinierung dieser Abläufe stellen immer mehr Kommunen Mobilitätsmanagerinnen oder Mobilitätsmanager ein - so auch die Stadt Ahlen. In der Anfang 2020 neu entstandenen Stabsstelle Klimaschutz und Mobilität wird diese Aufgabe somit fachbereichsübergreifend wahrgenommen.

Aufgaben in Ahlen Im April 2020 trat ich die Stelle als Mobilitätsmanager bei der Stadt Ahlen an - mitten im ersten Corona-Lockdown. Vorteilhaft daran war die Möglichkeit, sich in Ruhe in bisherige und aktuelle Projekte sowie Strukturen in Ahlen einzuarbeiten. Ein wesentlicher Aufgabenschwerpunkt - das Netzwerken - wurde durch Homeoffice und Kontaktbeschränkungen leider erschwert; nach und nach wurde der persönliche Kontakt zu Kolleginnen und Kollegen sowie Personen der Ahleiner Stadtgesellschaft aber hergestellt. Für die Stadt Ahlen wird aktuell ein Mobilitätskonzept erstellt. Dabei wird der Schwerpunkt auf die Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und die Vernetzung der Verkehrsarten gelegt. Begleitet wird der Prozess von einer umfassenden Beteiligung der Bevölkerung und der Politik.



DER AUTOR

Lukas Ossenbrink ist Mobilitätsmanager in der Stabsstelle Klimaschutz und Mobilität der Stadt Ahlen

Die Stabsstelle Klimaschutz und Mobilität mit Leiterin Klaudia Froede (links), Mobilitätsmanager Lukas Ossenbrink und Klimaschutzmanagerin Anna Shalimava wurde Anfang 2020 eingerichtet



Als Dank für den Erfolg beim „Stadtradeln“ konnten die Teilnehmenden ihr Fahrrad kostenlos waschen lassen



Förderung des Radverkehrs Ahlen ist Fahrrad- und zugleich Autostadt: Die Infrastruktur wurde in den letzten Jahrzehnten auf den Motorisierten Individualverkehr (MIV) ausgerichtet. Durch die flache Topographie ist der Radverkehr begünstigt, sodass dessen Förderung in den letzten Jahren zugenommen hat. Neben regelmäßigen Aktionstagen wurde der Straßenraum seit 2017 Fahrrad-fahrfreundlicher umgestaltet. Dies geschah durch Temporeduzierungen, Schutzstreifen und die Freigabe für den Radverkehr auf Einbahnstraßen in Gegenrichtung. In direkter Konkurrenz zum Radverkehr steht auf innerstädtischen Wegen der ÖPNV. Zwar sind die Voraussetzungen mit einem CityBus-Netz und mehreren Schnell- und Regionalbuslinien grundsätzlich gegeben. In den Bereichen Taktung, Anbindung, Tarif oder auch Marketing bestehen aber weiterhin Potenziale, Kundinnen und Kunden zu gewinnen und den Anteil der ÖPNV-Nutzung am Verkehrsaufkommen zu erhöhen.

Umsetzung des Mobilitätskonzeptes Nach der Begleitung in der Erstellung des Mobilitätskonzeptes wird die Umsetzung der Einzelmaßnahmen einen Großteil meiner Tätigkeit einnehmen. Übergeordnetes Ziel ist es, Mobilität in Ahlen nachhaltiger, aber auch sicherer, barrierefreier, gleichberechtigter und bezahlbarer für alle zu machen. Bisherige Tä-

tigkeitsfelder werden in das Konzept integriert und langfristig fortgeführt. Dazu gehört eine umfassende Öffentlichkeitsarbeit - auch über den eigenen Instagram-Auftritt - mit jährlichen Kampagnen, Aktionstagen sowie der Teilnahme am Stadtradeln und der Europäischen Mobilitätswoche, die in diesem Jahr gemeinsam mit den kreisangehörigen Kommunen geplant ist.

Hierzu und auch für die kommunale Verkehrssicherheit werden jährlich Fördermittel des Landes beantragt. Die städtische Lastenradförderung für Bürgerinnen und Bürger, die beim Kauf von (E-)Lastenrädern und Anhängern beantragt werden kann, ist mir persönlich ein großes Anliegen: Die Möglichkeit, die seit Mitte 2020 besteht, erfreut sich großer Nachfrage. Mehr als 30 Anträge in sechs Monaten verdeutlichen, dass die Bevölkerung gewillt ist, schwere Lasten klimafreundlich zu transportieren.

Im Bereich Carsharing strebt Ahlen mit weiteren Kommunen aktuell eine kreisweite Umsetzung an. Einzelne stadtbildprägende Maßnahmen wie die Einrichtung einer Fahrradstraße, die Umgestaltung des Straßenraums zugunsten von Fuß- und Radverkehr oder die Eröffnung einer Radstation werden derzeit verwaltungsintern diskutiert und geplant. Hier ist die Kommunikation ein wesentlicher Faktor.

Kommunikation als Schlüssel Wenn eine gemeinsame Mobilitätskultur geschaffen werden soll, die dem Umweltverbund und damit vor allem den Menschen, die sich im Raum bewegen, mehr Platz einräumt, dann ist die Rücknahme von Flächen für den fließenden und den ruhenden MIV unabdingbar. Über die Ausgestaltung muss aber regelmäßig kommuniziert werden. Und es braucht großen, gemeinsamen Mut. Den Mut, eine neue Sprache der Mobilität zu sprechen. Den Mut, eine kreative Maßnahme einfach mal auszuprobieren. Den Mut, unangenehme Diskussionen nicht zu scheuen und den Druck der Verfechter veralteter Mobilitätsgewohnheiten auszuhalten. Und den Mut, neue Wege zu gehen, die einen langen Atem benötigen.

Ich lege große Hoffnung in unser Mobilitätskonzept, da es den Weg hin zu einer nachhaltigen Mobilität ebnet. Daher möchte ich auch andere Kommunen dazu ermutigen, diesen Schritt zu gehen und ein solches Konzept zu erstellen - auch vor dem Hintergrund, dass endlich angefangen werden muss, Klimaschutzziele auch im Verkehr einzuhalten.

Ich stelle fest, dass die Bevölkerung mehr und mehr bereit ist, dafür etwas zu ändern und das Rad, die eigenen Füße und öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen. Was nicht nur der eigenen Gesundheit, sondern auch dem Geldbeutel zugutekommt. Mit der Schaffung attraktiver Angebote sollte die Rücknahme und Umgestaltung des ein oder anderen Parkplatzes vertretbar sein.

*Als positiv bewerten
die Radfahrenden
konkrete Maßnahmen
wie die Einrichtung
von Pop-up-Radwegen*



FOTO: ADFC / APRIL AGENTUR

Gemeinde Wettringen ist beste Radfahrer-Kommune

Beim ADFC-Fahrradklima-Test 2020 schnitten vor allem kleinere Städte und Gemeinden aus Nordrhein-Westfalen gut ab, während viele Großstädte schlechte Noten erhielten

Gleich fünf nordrhein-westfälische Städte und Gemeinden zählen zu den 25 Siegerinnen der weltweit größten Umfrage zur Zufriedenheit der Radfahrenden, die der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e. V. (ADFC) zusammen mit dem Bundesverkehrsministerium im März 2021 ausgezeichnet hat. Doch richtige Feierlaune will nicht aufkommen, denn gleichzeitig sind NRW-Städte in vier von sechs Größen-Kategorien die bundesweiten Schlusslichter.

Kleine ganz vorne Traditionell haben Städte und Gemeinden aus dem Münsterland beim Fahrradklima die Nase vorn. Das zeigt auch das aktuelle nach Größen geordnete Ranking: Die Gemeinde Wettringen aus dem Kreis Steinfurt erzielte mit 1,96 die beste Note aller deutschen Städte und Gemeinden in der Größenklasse unter 20.000 Einwohnerinnen und Einwohner. Sie konnte ihr Ergebnis von der letzten Umfrage im Jahr 2018 sogar noch verbessern. „Platz 1 spornt uns an, beim Radverkehr nicht nachzulassen“, betont Bürgermeister Berthold Bültgerds.

Den zweiten Platz hinter Wettringen belegte die Gemeinde Reken mit der Note 2,1. Die Gemeinde Heek verlor mit der Note 2,4 den dritten Platz an Rutesheim aus Baden-Württemberg. In der Größenklasse von 20.000 bis 50.000 Einwohnerinnen und Einwohnern erreichte die Stadt Meckenheim mit der Note 2,65 den zweiten Platz.

Die Stadt Bocholt musste nach sechs Jahren in Folge den Spitzenplatz in der Gruppe der Städte mit 50.000 bis 100.000 Einwohnerinnen und Einwohnern räumen und rangiert mit der Note 2,82 auf dem zweiten



DER AUTOR

Ludger Vortmann ist Pressesprecher des ADFC NRW e.V.



Der ADFC NRW

Mit mehr als 50.000 Mitgliedern ist der ADFC in Nordrhein-Westfalen der größte Landesverband des Fahrrad-Clubs in Deutschland. Er berät rund ums Rad und ist die Lobbyvertretung für mehr Fahrradmobilität in Alltag, Freizeit und Urlaub.

Platz. Münster schaffte es mit einem Notenschnitt von 3,17 im Wettbewerb der Städte von 200.000 bis 500.000 Einwohnerinnen und Einwohnern ebenfalls nur auf Platz 2 und konnte sich im Wettbewerb mit Karlsruhe nicht den Titel „Fahrradhauptstadt“ zurückholen.

NRW-Metropolen abgeschlagen Während fünf kleine Städte aus dem Münsterland unter die Top 10 ihrer jeweiligen Größenklasse kamen, blieb für die vier NRW-Metropolen nur die Rote Laterne aller 14 deutschen Städte. Dabei landete die Landeshauptstadt Düsseldorf wegen eines Pop-Up-Radweges und mehr Falschparker-Kontrollen mit dem achten Platz gerade noch im Mittelfeld. Die Städte Essen auf Platz 12, Dortmund auf Platz 13 und Köln auf Platz 14 sind mit einem „Ausreichend Minus“ die am schlechtesten bewerteten „Big Cities“.

In vier von insgesamt sechs Ortsgrößenklassen landeten NRW-Städte sogar auf dem letzten Platz: Köln mit der Note 4,4, Duisburg mit der Note 4,5, Hagen mit der Note 4,9 sowie Lüdenschied mit der Note 5,0. Lüdenschied erzielte sogar über alle Kategorien eine der bundesweit schlechtesten Bewertungen.

Rekordteilnahme bei Umfrage Von den 230.000 Teilnehmenden am ADFC-Fahrradklima-Test 2020 in Deutschland kommen mehr als 60.000 aus Nordrhein-Westfalen. Damit hat die nicht repräsentative Umfrage dennoch eine hohe Aussagekraft, die über die Vereinsmeinung hinausgeht. Denn lediglich 15 Prozent gaben an, ADFC-Mitglied zu sein. Auch die Anzahl der Städte und Gemeinden, die die erforderliche Mindestzahl der Teilnahmen erfüllten und es damit in die Auswertung schafften, stieg von 166 Kommunen im Jahr 2018 auf 246 an.

Der ADFC NRW führt das auf den wachsenden Wunsch der Bürgerinnen und Bürger nach einer besseren Fahrradinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen zurück. Er verweist auch auf die inzwischen zehn Raddentscheide, bei denen die Bürgerinnen und Bürger aus Unzufriedenheit über die Verkehrs- und Klimapolitik der

*Berthold Bültgerds,
Bürgermeister
von Wettringen,
freut sich über den
ersten Platz seiner
Gemeinde*



FOTO: ADFC NRW / LUDGER VORTMANN



Buckelpisten-Radwege halten die Menschen vom Radfahren ab

fahrradklima-test.adfc.de
adfc-nrw.de

Kommunen die Mobilitätswende von unten anstoßen.

Unzufriedenheit weiter hoch Die Noten sprechen eine klare Sprache: 80 Prozent der Befragten bewerteten die Radwege in ihrer NRW-Kommune als zu schmal (4,5). Auch die schlechte Führung von Radwegen an Baustellen (4,5) und die fehlenden Kontrollen von Falschparkern auf Radwegen (4,6) benoten sie mit Mangelhaft. Die positiv wahrgenommenen Aspekte - schnelle Erreichbarkeit des Stadtzentrums (2,8) und in Gegenrichtung geöffnete Einbahnstraßen (3,1) - können die negativen Erfahrungen nicht aufwiegen. Das Sicherheitsgefühl beim Radfahren ist weiterhin schlecht (NRW 4,0). Mehr als zwei Drittel der Teilnehmenden sagen, sie fühlten sich beim Radfahren nicht sicher.

Der ADFC NRW-Landesvorsitzende Thomas Semmelmann sieht die neuen Fördermittel des Bundes als große Chance für Kommunen und fordert zum Dialog auf. Kommunen müssten jetzt aus den Ergebnissen des Fahrradklima-Tests Schlüsse ziehen: „Nicht vorhandene oder schmale Buckelpisten-Radwege halten die Menschen vom Radfahren ab. Wenn uns Eltern sagen, sie würden ihre Kinder nicht mit dem Rad zur Schule schicken, ist das ein Armutszeugnis für ein Land, das sich das Fahrradland Nr. 1 in Deutschland nennt.“

Die Ergebnisse des ADFC-Fahrradklima-Tests können von jeder Kommune in NRW abgerufen werden. Die Aktiven in den landesweit rund 40 ADFC-Kreisverbänden und 100 Ortsgruppen freuen sich auf einen konstruktiven Austausch, den der Landesverband gerne vermittelt.



Die Wünsche der
Bürgerinnen und
Bürger sind bei Rad-
verkehrsprojekten
vor Ort Herausforde-
rung und Ressource
zugleich



FOTO: STADT BOCHOLT

Akzeptanz schaffen für Veränderungen

Die Kommunal Agentur NRW unterstützt Städte und Gemeinden bei der Beteiligung und Kommunikation zu Projekten im Radverkehr

Der Radverkehr boomt in der Corona-Pandemie. Viele Menschen entdecken die Möglichkeiten des Radfahrens neu. Die Elektromobilität auf dem Fahrrad nimmt zu. Gleichzeitig ist in den Medien zu lesen, dass die bestehenden Infrastrukturen unzureichend sind. Seit einiger Zeit versuchen Verwaltungen und Politik, mit unterschiedlichen Projekten auf diese Nachfrage zu reagieren.

Der oft langsame Ausbau der Infrastruktur und steigende Unfallzahlen polarisieren in den Medien und der Politik, da viele alte Radwege nicht für die hohe Nutzerzahl und die wachsende - elektrisch unterstützte - Vielfalt an Fahrrädern ausgelegt sind. Gerade im städtischen Bereich gibt es Konfliktpunkte durch zugeparkte Straßen, Lieferdienste und in großen Städten zusätzlich ausleihbare E-Scooter. Eine hohe Verkehrssicherheit ist dabei die Voraussetzung für mehr und besseren Radverkehr und kein Ziel der Radverkehrsförderung.

In ländlichen Regionen fehlen häufig separat geführte Radwegeverbindungen entlang der wichtigen ortsverbindenden Landstraßen. Gleichzeitig sind immer größere - privat und gewerblich - eingesetzte Lastenräder, Rehafahräder und Eltern mit Kinderanhänger mittlerweile Teil des Alltagsverkehrs. Der Straßenraum muss so ausgestaltet werden, dass er einer möglichst großen Nutzerzahl - insbesondere Kindern sowie Seniorinnen und Senioren - eine gefahrlose Teilnahme am Straßenverkehr ermöglicht. Eine Umverteilung der vorhandenen und begrenzten Flächen, die bisher mit einem Schwerpunkt auf den motorisierten Individualverkehr geplant wurden, erzeugt somit immer einen hohen Kommunikationsbedarf.

Konflikte in der Kommunikation Neue Radverkehrsprojekte sind damit konfrontiert, einerseits baulich/technisch und andererseits kommunikativ auf die zahlreichen Nutzergruppen und die geplan-



DER AUTOR

Simon Knur ist Ansprechpartner für Mobilität und Radverkehr bei der Kommunal Agentur NRW

ten Veränderungen einzugehen. Plant und baut eine Verwaltung moderne und durchgängige Infrastrukturen im bestehenden Straßenraum, kommt es unweigerlich zu Zielkonflikten aufgrund der bisherigen Flächenverteilung.

In der Kommunikation dieser Projekte können Politik und Verwaltung sehr schnell massive Widerstände von allen Beteiligten/Betroffenen erwarten, wenn falsche Erwartungen entstehen und mehr versprochen wird, als das Projekt am Ende überhaupt leisten kann. Gleichzeitig sorgen eingesetzte Scheinlösungen und gefährliche politische Kompromisse, wie etwa schmale aufgemalte Radwege im Öffnungsbe- reich von Fahrzeugtüren, für massive Kritik durch genau die Zielgruppe, die man mit diesen Projekten fördern will.

Information oder Beteiligung Wenn in Pro- zessen eine „Bürgerinformation“ mit „Bürgerbe- teiligung“ gleichgesetzt wird, dann ist damit die Grundlage für Kommunikationsprobleme gesetzt. Bürgerbeteiligung beginnt in der Regel schon früh in den Konzepten und konfrontiert nicht mit ab- geschlossenen ausschreibungsreifen Planungslei- stungen. Gerade in diesen Prozessen ist zu kommuni- zieren, welche Einflussmöglichkeiten überhaupt zur Beteiligung bestehen oder nicht bestehen. Das gilt zum Beispiel für variable/alternativlose Strecken- führungen, transparente Bewertungen rechtlicher Rahmenbedingungen oder die Einhaltung techni- scher Regelwerke.

Die Erfahrung hat gezeigt, dass Radverkehr nur er- folgreich beworben kann, wenn hierfür auch die entsprechenden Infrastrukturen vorhanden sind und frühzeitig die Rahmenbedingungen auch poli- tisch abgesichert waren. Für eine Durchsetzung von Netzinfrastrukturen wird politischer Mut benötigt. Bei der Förderung großer Projekte und Maßnahmen- pakete besteht in der Regel auch die Möglichkeit für eine professionelle Begleitung in der Moderation und Kommunikation.

Anspruch und Wirklichkeit Fahrradkampagnen, wie beispielsweise „Stadtradeln“, die mit „Guter-Lau- ne-Optik“ werben, klingen bei Bürgerinnen und Bürgern, die das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel begreifen, sehr schnell unglaublich, weil diese tagtäglich mit den Aggressionen und Gefährdun- gen im Straßenverkehr konfrontiert werden. Digitale Vorschlagssammlungen zu infrastrukturellen Defizi- ten im Radwegenetz erzeugen beispielsweise sehr schnell zwar eine große Mangelkarte mit Defiziten, für deren Beseitigung stehen in den Kommunen aber leider in der Regel nicht die notwendigen Ressourcen zur Verfügung. Darüber hinaus fehlt es dafür oft am politischen Willen.

Am Ende steht massiver Frust und Überlastung beim knappen Verwaltungspersonal, Unverständ-



Die Umwand- lung einer Tempo-30-Zone in eine Fahrrad- straße erfordert Akzeptanz und sollte zunächst erprobt werden

FOTO: KREISSTADT UNNA



Bürgerbeteiligung beginnt in der Regel schon früh in den Konzepten

nis in der Politik und Zorn bei den Bürgerinnen und Bürgern, die diese Art der Bürgerbeteiligung als Chance für Verbesserungen nutzen wollten. Viele ambitionierte Radverkehrsprojekte scheitern in der Praxis an der weitergeführten Priorisierung des Kfz-Verkehrs, wo eine sichere Verkehrsführung des fließenden Verkehrs für einzelne Parkplätze aufge- geben wird.

In der Folge werden die anfänglichen oft hochge- steckten bunten Planungsvisionen und Absichtser- klärungen am Ende von der Realität sehr schnell als Blase enttarnt. Wird dies dann noch in bester Absicht mit einer Kommunikationskampagne begleitet, die auf der Vision statt dem Ergebnis beruht, droht ein langfristiger Vertrauensverlust in die Politik und die Arbeit der öffentlichen Verwaltungen.

Information und Beteiligung Vermeiden lässt sich dies durch verschiedene Ansätze: Einerseits ist eine echte frühzeitige Beteiligung sinnvoll, aller- dings darf diese Interessensabwägung sich nicht gegen das eigentliche Projektziel richten. Eine qua- lifizierte externe Moderation solcher Prozesse ist bei wachsenden Projektgrößen sinnvoll. Partikularinter- essen, die zum Beispiel die Qualitätsstandards von (Netz-)Infrastrukturen gefährden - einzelne Park-

plätze oder Bäume, grundsätzliche Ablehnung durch einzelne Anwohnerinnen und Anwohner -, können im Nachgang Projekte in der positiven Ausrichtung zerstören.

Insbesondere dann, wenn in Kommunen erstmalig neuartige Infrastrukturen geschaffen werden, ist eine Anwohnerkommunikation und der kommunikative Umgang mit Ängsten zielführend. Dabei spielt es keine Rolle, ob es eine moderne geschützte Radspur in einer Großstadt ist, eine Modalsperre in einem Quartier, die nur Fuß- und Radverkehr unbegrenzt zulässt und Kfz-Schleichverkehre aus einem Quartier unterbinden soll, oder die erstmalige Einrichtung einer Fahrradstraße in einer Kleinstadt.

In der Regel sind politische Diskussionen und Rückmeldungen geprägt durch unzureichende Informationen und veraltete Annahmen. Gleichzeitig werden die positiven Effekte nicht hervorgehoben. Ein geschützter Radweg ist sehr gut nutzbar für Menschen mit Einschränkungen, für Familien und bringt auch sofort einen Mehrwert für sichere Schulwege. Gleichzeitig sinken Lärm- und Luftbelastungen und es ergeben sich positive Effekte für den Fußverkehr. Dies setzt allerdings Planungen- und Kommunikationsansätze voraus, die zum Beispiel die Leitvorgaben der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen priorisieren.

Erprobung und Evaluation Dazu zählt aber auch die Bereitschaft, Veränderungen vielleicht erst temporär zu erproben, die Ergebnisse zu evaluieren und dann final umzusetzen. In der Praxis ist die Umwandlung einer Tempo-30-Zone in eine Fahrradstraße dann oft viel weniger dramatisch, als in der bürgerschaftlichen oder politischen Beteiligung befürchtet. Moderne Radverkehrsplanung richtet sich insbesondere an Menschen, die sich bisher noch nicht trauen das Fahrrad im Alltag zu nutzen, aber es gerne nutzen würden.

Eine Verwaltung sollte in dem Gesamtprozess dabei nie die qualitativen Gesamtziele und die zentrale Zielgruppe der jeweiligen Maßnahmen aus den Augen verlieren, auch wenn sie das große Gesamtziel oft nur mit vielen kleinen qualifizierten Schritten erreichen kann. ●

Aktuelles aus dem Online-Portal Integration des StGB NRW

Im Online-Portal Integration des Städte- und Gemeindebundes NRW unter kommunen.nrw/integration tauschen sich die 361 Mitgliedskommunen des Verbandes über ihre Integrations- und Flüchtlingsarbeit aus. Die Plattform dient als Informationsbörse wie auch als Diskussionsforum.

Neue Runde im Förderprogramm MITEINANDER REDEN

Von 2021 bis 2023 geht das Förderprogramm „MITEINANDER REDEN“ in die zweite Runde: Gesucht werden bundesweit 100 Projekte, die wertschätzenden und zukunftsorientierten Austausch im regionalen Umfeld stärken. Bewerben können sich Einzelpersonen und Institutionen, die aus Städten und Gemeinden mit bis zu 15.000 Menschen stammen. Gefördert werden unter anderem Technik, Moderation, Projektmanagement oder Öffentlichkeitsarbeit bis zu einer Summe von 10.000 Euro. Auch der Deutsche Städte- und Gemeindebund unterstützt das Programm. Bewerbungen sind möglich unter miteinanderreden.net.

Kurzstudie zur Teilhabe geflüchteter Frauen

Das Bundesamt für Migration und Flüchtlinge (BAMF) hat eine Kurzanalyse zur sozialen Integration geflüchteter Frauen veröffentlicht. Sie haben der Studie zufolge weniger gute Voraussetzungen für gleichberechtigte Teilhabe. So verfügen Frauen über einen durchschnittlich niedrigeren Bildungsstand, sind seltener erwerbstätig und weisen weniger ausgeprägte Kenntnisse der deutschen Sprache auf. Die Mehrheit der Frauen ist deutlich stärker im Familienkontext eingebunden und besucht seltener Sport- oder Kulturveranstaltungen. Kinder erweisen sich hingegen als positiver Faktor für die Kontaktaufnahme mit der Aufnahmegesellschaft. Die Kurzanalyse „Geflüchtete Frauen in Deutschland“ ist unter bamf.de über die Suchmaske zu finden.

Sprachförderung „Deutsch macht heimisch“ für Grundschulkinder

Die Stadt Kerpen hat mit dem Programm „Deutsch macht heimisch“ beste Erfahrungen gesammelt. Mit intensiver Förderung können Kinder mit Zuwanderungsgeschichte die deutsche Sprache so gut erlernen, dass ein Start ins Schulsystem möglich wird. Das zugrundeliegende Konzept wurde überarbeitet und ist übertragbar auf alle Kommunen, die den Spracherwerb der Grundschulkinder fördern möchten. „Deutsch macht heimisch“ in Kerpen wird seit dem Jahr 2016 von der Marga und Walter Boll-Stiftung gefördert. Eine ausführliche Dokumentation mit zahlreichen konkreten Beispielen ist für interessierte Kommunen im Portal Integration hinterlegt.

Erprobung von fälschungssicheren Schulbescheinigungen in NRW

Die Landesregierung Nordrhein-Westfalen erprobt in den drei Kommunen Gelsenkirchen, Düren und Horn-Bad Meinberg die Einführung von fälschungssicheren Schulbescheinigungen. Ziel ist es, Rechtssicherheit beim Bezug von Kindergeldleistungen zu gewährleisten. Dazu sind Schulbescheinigungen mit analogen und digitalen Sicherheitsmerkmalen entwickelt worden. Die neuen Bescheinigungen werden zunächst in 99 Schulen in den drei Modellkommunen getestet. Die Projektlaufzeit beträgt sechs Monate. Die Dokumente sollen nach einer erfolgreichen Erprobung landesweit zum Einsatz kommen.

Mehrsprachige Kurz-Videos zu Grundrechten im Alltag

In dem von der Bundeszentrale für politische Bildung geförderten Projekt „Was wäre, wenn...?“ zeigt eine Videoreihe, wie einzelne Grundrechte sich im alltäglichen Leben niederschlagen. Welche Rechte hat der Einzelne gegenüber dem Staat? Wie wird unsere Freiheit geschützt? Die mehrsprachigen Animationsvideos machen abstraktes Recht erlebbar und vermitteln niedrigschwellig die Prinzipien des Zusammenlebens in Deutschland. Die interaktiven Videos erzählen das Ende der Geschichten in zwei Versionen: einmal mit und einmal ohne das Grundgesetz. Das Format regt so zum Nachdenken an. Alle Videos sind bei Youtube auf dem Kanal „WAS WÄRE, WENN?“ zu finden.



Kommunales INTEGRATIONS Management | NRW

Nordrhein-Westfalen steht mit 5,3 Millionen Menschen mit Zuwanderungsgeschichte wie kein anderes Bundesland für Vielfalt und Zuwanderung

Integrationsarbeit vor Ort dauerhaft stärken

Mit dem Landesvorhaben „Kommunales Integrationsmanagement Nordrhein-Westfalen“ wird die rechtskreisübergreifende Zusammenarbeit in der Kommune gefördert

Das Landesvorhaben „Kommunales Integrationsmanagement Nordrhein-Westfalen“ betrifft staatliche und nicht staatliche Akteure der Querschnittsaufgabe Integration. Kreise und kreisangehörige Kommunen sind dabei unverzichtbare Partner. Mit der anstehenden Neufassung des Teilhabe- und Integrationsgesetzes soll das Kommunale Integrationsmanagement als langfristige kommunale Strukturförderung verankert werden.

Einwanderungsland mit Tradition Nordrhein-Westfalen ist ein Einwanderungsland mit langer Tradition. Die seit 2012 bestehenden kommunalen Integrationszentren sind bundesweit immer noch einzigartig. Rund 5,3 Millionen Menschen in NRW weisen 2019 nach den statistischen Daten von IT.NRW eine Einwanderungsgeschichte auf. Das sind 30 Prozent der Bevölkerung. Der integrationspolitische Konsens war und ist die Stärke in unserem Land. Die enge Zusammenarbeit des Landes mit den Kreisen, den kreisfreien Städten



DER AUTOR

Dr. Joachim Stamp, MdL, ist Minister für Kinder, Familie, Flüchtlinge und Integration des Landes Nordrhein-Westfalen

und den kreisangehörigen Gemeinden hat sich als wesentlicher Erfolgsfaktor erwiesen. Denn Integration findet vor Ort statt, als Aufgabe unmittelbar auf der Ebene der Stadt- und Gemeindegesellschaften und bedarf daher verlässlicher und auf Dauer angelegter Strukturen.

In vielen Bereichen der Organisation, der Gestaltung von Verwaltungsprozessen und der Auseinandersetzung mit Begrifflichkeiten und Definitionen im Politikfeld Integration war die kommunale Ebene Bund und Ländern voraus. Die Landesförderung „Kommunales Integrationsmanagement“ ermöglicht nun ein neues, strukturell abgesichertes Zusammenwirken aller beteiligter Partner und beinhaltet natürlich auch einen gemeinsamen Lernprozess.

Querschnittsaufgabe Integration Integration als administrative Querschnittsaufgabe muss darauf abzielen, rechtskreisübergreifend und multiprofessionell Integrationsprozesse zu erkennen, zu verbinden und zu strukturieren. Dafür braucht es verlässliche Bedingungen, die das Land nun mit der flächendeckenden Förderung des Kommunalen Integrationsmanagements NRW in erheblichen Umfang unterstützt.

Dem vorausgegangen war eine intensive fachliche Diskussion, auch infolge der 2019 mit dem Wissenschaftspreis des Deutschen Instituts der Wirtschaft ausgezeichneten Studie „Bessere Verwaltung in der Migrations- und Integrationspolitik - eine Aufgabe für Bund, Länder und Kommunen“ der der Stiftung Mercator aus dem Jahr 2018. Auch viele der Expertinnen und Experten des Landesbeirates für Teilhabe

und Integration haben die Finanzierung eines kommunalen ganzheitlichen Case-Managements als rechtskreisübergreifende Querschnittsaufgabe im föderalen Mehrebenensystem empfohlen.

Dieser Ansatz wurde zudem im Rahmen der Begleitforschung zu „Einwanderung gestalten NRW“ durch Prof. Dr. Reis von der Frankfurt University of Applied Sciences maßgeblich entwickelt, in der praktischen kommunalen Umsetzung modellhaft erprobt und im Abschlussbericht umfassend dokumentiert. Gleichzeitig hat die Kommunale Gemeinschaftsstelle für Verwaltungsmanagement (KGSt) Empfehlungen für Kommunale Steuerungsprozesse zur Fortentwicklung der administrativen Strukturen von Migration und Integration unter dem Begriff „Kommunales Integrationsmanagement“ erarbeitet.

Das von meinem Hause in Auftrag gegebene wissenschaftliche Gutachten von Prof. Dr. Bogumil und Jonas Hafner vom 15. Juni 2019 „Kommunale Integrationsarbeit in Nordrhein-Westfalen“ empfahl eine Fortentwicklung der Kommunalen Integrationszentren in Verknüpfung mit einem Einwanderungsmanagement. Die Teilhabe- und Integrationsstrategie 2030 formuliert daher einen klaren Auftrag: „Da Integration immer vor Ort stattfindet, gilt es die Kommunen zu stärken, die inter- und intrakommunale Zusammenarbeit zu unterstützen und die Entwicklung und Implementierung eines kommunalen ganzheitlichen Case-Managements zu begleiten.“

Neuausrichtung der Integrationspolitik Das Land hat auf die besonderen Einwanderungsprozesse der letzten Jahre mit einer umfassenden Neuausrichtung der Integrationspolitik reagiert. Im Teilhabe- und Integrationsgesetz wurde dies mit den §§ 14a bis 14c nur in Teilbereichen gesetzlich nachvollzogen. Mit der Weiterleitung der Bundesmittel für Integration mit dem ersten Gesetz zur Änderung des Teilhabe- und Integrationsgesetzes vom 12. Oktober 2018 (GV. NRW S. 573) und dem Gesetz zur Änderung des Teilhabe- und Integrationsgesetzes und des Gesetzes zur Ausführung des Asylbewerberleistungsgesetzes vom 12. Juli 2019 (GV. NRW S. 363) stellte die Landesregierung den Kreisen, kreisfreien Städten und Gemeinden mit insgesamt 532,8 Millionen Euro in noch nie dagewesener Höhe Mittel für örtliche Integrationsmaßnahmen zur Verfügung.

Verschiedenste Landesprogramme wie beispielsweise „KOMM-AN NRW“ zur Unterstützung des Ehrenamtes, „Gemeinsam klappt's“ in Verbindung mit „Durchstarten in Ausbildung und Arbeit“ und „Einwanderung gestalten Nordrhein-Westfalen“ als Vorläuferprogramm zur flächendeckenden Landesförderung des „Kommunalen Integrationsmanagement NRW“ zeigen einen Paradigmenwechsel zu einer größeren Förderung der Erstintegration von eingewanderten Menschen.

Mit dem Erlass zur Aufenthaltsgewährung bei gut



FOTO: LAKI

integrierten Ausländern (Anwendungshinweise zu § 25b AufenthG), der „Einbürgerungsinitiative Nordrhein-Westfalen“ und der Stärkung der rechtskreisübergreifenden Zusammenarbeit durch das „Kommunale Integrationsmanagement Nordrhein-Westfalen“ wurde zudem die Basis für ein neues Zusammendenken von Migrations- und Integrationsprozessen durch die Verknüpfung der ausländerrechtlichen und der integrationspolitischen Perspektiven geschaffen.

Unterstützung durch Case Management Dies kommt den eingewanderten Menschen unmittelbar zugute und sichert dabei gleichzeitig, dass ihre Lebenswirklichkeit und die damit verbundene Perspektive auf Integration in die Aufgabenstellung der Regelstrukturen einbezogen wird. Das im Sinne der Landesförderung „Kommunales Integrationsmanagement NRW“ eingesetzte Case Management unterstützt daher die Etablierung effektiver Strukturen der rechtskreisübergreifenden Zusammenarbeit aller auf kommunaler Ebene vorhandener Ämter, Behörden und weiterer integrationspolitischer Akteure, die Dienstleistungen zur Integration von Eingewanderten erbringen - ausgehend von der Betrachtung von Einzelfällen und den damit verbundenen unterschiedlichen Sichtweisen und Verantwortlichkeiten. Zusammenfassend geht es um die kommunale Steuerung und Organisation von

Kommunale Integrationszentren in NRW weisen den Weg zur Integrationsarbeit vor Ort

Die Studie „Bessere Verwaltung in der Migrations- und Integrationspolitik - eine Aufgabe für Bund, Länder und Kommunen“ untersucht die Verwaltungs- und Organisationsstrukturen im Bereich des Asyl- und Integrationsmanagements



Integrationsprozessen von der „Einreise bis zur Einbürgerung“. Zentraler Akteur sind die landesweit 54 Kommunalen Integrationszentren, bei denen die Landesförderung Kommunales Integrationsmanagement grundsätzlich angesiedelt ist. Sowohl das Bundesamt für Migration und Flüchtlinge, als auch die Bundesagentur für Arbeit und das Bundesfamilienministerium haben großes Interesse an einer Zusammenarbeit mit dem Land angekündigt.

Erfolgreicher Start der Förderung 2020 endlich war es dann auch so weit; nach intensiven fachlichen Vorbereitungen konnte das Landesförderprogramm „Kommunales Integrationsmanagement NRW“ mit seinen drei Bausteinen (siehe Schaubild) erfolgreich starten. Bedingt durch die Corona-Pandemie ist es zu Verzögerungen gekommen, insbesondere bei der Veröffentlichung der Förderrichtlinie für ein strategisches Kommunales Integrationsmanagement, die erst Ende November 2020 realisiert wurde.

2021 ist der Auftakt jedoch sehr gut gelungen. Mit Stand April 2021 haben bereits 31 Kreise und kreisfreie Städte den Förderbescheid für Baustein 1 erhalten. Insgesamt stehen für alle drei Bausteine in diesem Jahr 50 Millionen Euro zur Förderung von landesweit über 820 Stellen zur Verfügung. Nach den aktuellen Planungen werden wir bis Jahresende eine nahezu flächendeckende Förderung haben.

Im Vorfeld hat es eine intensive Beratung durch die Kolleginnen und Kollegen der Landesweiten Koordinierungsstelle Kommunale Integrationszentren gegeben, die gerne in Anspruch genommen worden ist. Dies zeigt das große Interesse der Kommunen und bestätigt den Ansatz, Integration gesamtgesellschaftlich und potenzialorientiert zu denken und damit örtliche Migrations- und Integrationsprozesse durch ein geeignetes Instrumentarium kohärent zu gestalten.

Interkommunale Zusammenarbeit Großen Stellenwert im Handlungskonzept des Landes zum „Kommunalen Integrationsmanagement NRW“ nimmt die Stärkung der Zusammenarbeit zwischen den Kreisen und ihren kreisangehörigen Gemeinden ein, um das Integrationspotenzial des ländlichen Raumes künftig noch besser zu erschließen. Die bisher vorgelegten Konzepte der Kreise enthalten hier spannende Ansätze - über die Fortschreibung des Integrationskonzeptes gemeinsam durch den Kreis und seinen kreisangehörigen Gemeinden, die Weitergabe von Stellenanteilen in den Bausteinen 1 und 2 in den kreisangehörigen Raum in erheblichem Umfang oder durch regelmäßig stattfindende Arbeitsgruppen oder Fallkonferenzen.

Die kreisangehörigen Gemeinden sind selbst Adressat der Landesförderung im Baustein 3, wenn sie als große kreisangehörige Gemeinde über eine Ausländer- oder Einbürgerungsbehörde verfügen. Es ist be-

reits erkennbar, dass dies gut angenommen wird. Die Zielrichtung der Vernetzung und des Zusammenwirkens aller integrationspolitischen Akteure über alle Verwaltungsebenen hinweg setzt sich damit fort. Das Land wird diesen Prozess im Rahmen der wissenschaftlichen Begleitung durch das Institut für Stadt- und Regionalentwicklung der Frankfurt University of Applied Sciences moderierend unterstützen, soweit dafür örtlich ein Bedarf besteht.

Integrationspolitische Infrastruktur Eingebettet ist das Landesförderprogramm Kommunales Integrationsmanagement NRW in einen umfassenden Prozess der Fortentwicklung der kommunalen integrationspolitischen Infrastruktur insgesamt, die einem integrierten Konzept mit vier Stufen folgt:

1. Stärkung der Kommunalen Integrationszentren durch die erfolgte Aufstockung der Förderung für die Personalstellen von 50.000 auf 55.000 Euro und unter anderem den Ausbau der Landesförderprogramme „KOMM-AN“, „Gemeinsam klappt's“, „Förderprogramm Südosteuropa“. Auch im Bildungsbereich bleiben die Kommunalen Integrationszentren mit ihren Aufgaben stark und ermöglichen so Integrationsprozesse in den wichtigsten Themenfeldern aus einer Hand. Künftig soll die Finanzierung der Koordinierung des bürgerschaftlichen Engagements für geflüchtete Menschen durch die Aufnahme in den Katalog der Regelförderung der Kommunalen Integrationszentren verstetigt werden.
2. Neuausrichtung der Kommunalen Integrationsarbeit durch rechtskreisübergreifende Zusammenarbeit von staatlichen und nichtstaatlichen Akteuren durch die Landesförderung Kommunales Integrationsmanagement NRW mit ihren drei Bausteinen. Unterstützt wird dies durch die Fortentwicklung der Ausländerbehörden als Akteure des kommu-

Das neue Förderprogramm beinhaltet die flächendeckende Einführung eines Kommunalen Integrationsmanagements und besteht aus drei Bausteinen

Landesförderprogramm „Kommunales Integrationsmanagement NRW“

- | | |
|-------------|---|
| Baustein 1: | Förderrichtlinie zur Implementierung eines strategischen kommunalen Integrationsmanagements in den KI-Kommunen - 20 Mio. Euro |
| Baustein 2: | Personalstellen zur Einrichtung eines rechtskreisübergreifenden individuellen Case-Managements - 22,5 Mio. Euro |
| Baustein 3: | Personalstellen ABH/EBH zur rechtlichen Verstetigung der Integration ausländischer Menschen mit besonderen Integrationsleistungen - 7,5 Mio. Euro |

Mehr Informationen unter www.mkffi.nrw.de

FOTO: LAKI

nalen Integrationsmanagements im Rahmen eines vom Ministerium für Kinder, Familie, Flüchtlinge und Integration des Landes NRW (MKFFI) und der Europäischen Union finanzierten Modellprojekts mit zwölf Standorten.

3. Neuorganisation der landesseitigen Steuerung der Kommunalen Integrationszentren durch Neuausrichtung der Zusammenarbeit auf Ebene des MKFFI und des Ministeriums für Schule und Bildung des Landes NRW (MSB) sowie durch die zum 1. April 2021 erfolgte, aufwertende Überführung des integrationspolitischen Teils der Landesweiten Koordinierungsstelle Kommunale Integrationszentren in mein Haus. Förderung kommunaler Integrationsarbeit wird so unmittelbar zur „Chefsache“.
4. Dauerhafte Absicherung dieser integrationspolitischen Infrastruktur durch die geplante Grundnovellierung des Teilhabe- und Integrationsgesetzes. Der Referentenentwurf dazu wurde am 23. März 2021 im Kabinett beschlossen und befindet sich aktuell in der Verbändeanhörung. Ein Schwerpunkt ist die Fortentwicklung und fiskalische Absicherung der landesgeförderten Infrastruktur, in erster Linie in den Kommunen als wichtigster Partner des Landes.

Reform des Flüchtlingsaufnahmegesetzes Im Zusammenhang damit steht auch die anstehende Reform des Flüchtlingsaufnahmegesetzes NRW in der Umsetzung der Vereinbarung zwischen den kommunalen Spitzenverbänden in NRW und meinem Haus vom 21. Dezember 2020. Durch die Reform soll die kommunale Migrations- und Integrationspolitik auf eine neue Grundlage gestellt werden. Geplant ist dabei, dass die Kommunen künftig wesentlich mehr Geld als bisher erhalten - sowohl zur Finanzierung der aktuell im Verfahren befindlichen Geflüchteten als auch der geduldeten Personen - einschließlich der sogenannten Bestandsgeduldeten. Dadurch erhöhen sich nicht zuletzt auch die Spielräume zur Durchführung lokaler Integrationsprojekte.

Integration ist eine gemeinsame Aufgabe von Bund, Ländern, Kreisen, kreisfreien Städten und kreisangehörigen Gemeinden mit der Zivilgesellschaft, der freien Wohlfahrtspflege, den Migrantenselbstorganisationen, weiteren freien Trägern und letztendlich allen Bürgerinnen und Bürgern. Das Land setzt dazu mit seiner fortschrittlichen Integrationsgesetzgebung und der Neuausrichtung der landesgeförderten kommunalen Integrationsinfrastruktur in NRW den Rahmen. Die Verknüpfung der bewährten kommunalen Integrationszentren mit dem neuen Handlungsinstrument Kommunales Integrationsmanagement stärkt Integration übergreifend und dauerhaft. Dies ist ein Quantensprung für die Integrationsarbeit in Nordrhein-Westfalen, der bundesweit Maßstäbe setzen wird. ●



Als Folge der Corona-Pandemie brechen die Steuereinnahmen der Städte und Gemeinden massiv ein

Rückschritte bei den Kommunalfinanzen

Das Ergebnis der Haushaltsumfrage des StGB NRW unter seinen Mitgliedskommunen für 2020 und 2021 belegt dringenden Handlungsbedarf von staatlicher Seite

Claus Hamacher ist Beigeordneter für Finanzen beim Städte- und Gemeindebund NRW



DIE AUTOREN



Carl Georg Müller ist Referent für Finanzen beim Städte- und Gemeindebund NRW

Im letzten Jahr an gleicher Stelle war die Herausforderung, die Ergebnisse einer in „normalen“ Zeiten begonnenen Haushaltsumfrage den Auswirkungen der hereinbrechenden Corona-Pandemie gegenüber zu stellen. Seinerzeit wusste man noch wenig von Ausmaß, Folgen und Dauer der Krise. Der Mund-Nasen-Schutz war als täglicher Begleiter noch ungewohnt. Um möglichst rasch ein Gefühl für das zu bekommen, was auf die Kommunen zukommt, hatten wir uns zunächst mit eigenen Blitzumfragen beholfen. Klar schien schon zu diesem Zeitpunkt nur, dass es nicht ohne echte Finanzhilfen gehen würde. Heute ist die Krise Alltag geworden. Man vergisst eher die Aktentasche als seine FFP-2-Maske. Die befürchteten massiven finanziellen Auswirkungen sind in mehreren Steuerschätzungen bestätigt worden. Nach den Ergebnissen der November-Steuerschätzung 2020 drohen den Gemeinden bundesweit in den Jahren 2020 bis 2024 Steuerverluste in Höhe von insgesamt 50 Milliarden Euro.¹ Das genaue Ausmaß verändert sich allerdings weiterhin abhängig vom Ablauf der Pandemie, vor allem von weiteren Lockdowns.

Hilfen von Bund und Land Bund und Land haben im Haushaltsjahr 2020 auf die Krise reagiert: teils mit echten Finanzhilfen - Gewerbesteuerkompensation in Höhe von 2,7 Milliarden Euro und Sonderhilfen für

¹ Vergleichsmaßstab ist insoweit die letzte Steuerschätzung vor Pandemie-Einbruch aus dem Oktober 2019.

Stärkungspaktkommunen - und teils durch haushaltsrechtliche Anpassung. Außerdem hat das Land den kommunalen Finanzausgleich um fast eine Milliarde Euro aufgestockt und so das Niveau gesichert, mit dem man vor der Krise für 2021 gerechnet hatte. Allerdings hat das Land zugleich angekündigt, sich diese Mittel in besseren Zeiten durch Kürzungen in künftigen Finanzausgleichen wieder zurückzuholen. Schließlich ist - wenn auch sachlich von den Corona-Hilfen zu trennen - auf die seit langem geforderte dauerhafte Aufstockung der Bundesbeteiligung an den Kosten der Unterkunft und Heizung (KdU) auf bis zu 75 Prozent hinzuweisen, die rückwirkend ab 2020 gewährt wurde und etwa eine Milliarde Euro jährlich für NRW ausmacht.

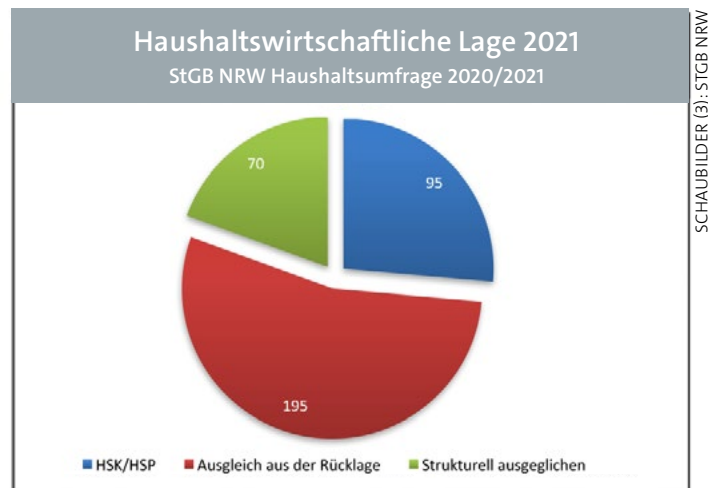
NKF-COVID-19-Isolierungsgesetz Unter den haushaltsrechtlichen Maßnahmen sticht das NKF-COVID-19-Isolierungsgesetz heraus, das kurzfristig² alle Kommunen verpflichtet, Corona-Schäden rechtlich isoliert darzustellen, so dass sie die Haushalte vorübergehend nicht belasten. Das Volumen der isolierten Schäden ist naturgemäß ein wesentliches Indiz für die finanziellen Auswirkungen der Krise auf kommunaler Ebene und wurde daher in der diesjährigen Haushaltsumfrage erstmals mit abgefragt.

Für 2020 ergibt sich bei den Mitgliedsstädten und -gemeinden danach trotz gewährter Hilfen immer noch ein Wert von 610 Millionen Euro. Deutlich düsterer sieht es dagegen für 2021 aus. Hier liegt der Wert mit rund 1,34 Milliarden Euro mehr als doppelt so hoch, was nochmals deutlich unsere Forderung belegt, dass über die GFG-Aufstockung hinaus dringend weitere echte Finanzhilfen notwendig sind. Denn eines darf nicht vergessen werden: Die Isolierung der Corona-Schäden führt nur zu einer zeitweisen Ausblendung der Schäden. Diese verbleiben aber bei den Kommunen und müssen entweder im Jahr 2024 von der Rücklage abgezogen oder ab 2025 über bis zu 50 Jahre abgeschrieben werden.

Investitionsdefizit und steigende Ausgaben

Schaut man auf das Gesamtbild, wird beklemmend deutlich, wie sehr die aktuelle Strategie der Krisenbewältigung insgesamt von der Zukunft lebt. Zu den isolierten Schäden und zu der nur „kreditierten“ Aufstockung des kommunalen Finanzausgleichs kommt ein milliarden schweres kommunales Investitionsdefizit hinzu.

Außerdem drohen in den kommenden Jahren erhebliche Steigerungen bei den kommunalen Sozialausgaben, die indirekt auch von kreisangehörigen Gemeinden getragen werden und bundesweit von 62 Milliarden Euro in 2020 auf 73 Milliarden Euro in 2024 steigen sollen. Schließlich darf keinesfalls die Tatsache vergessen werden, dass die Kommunen schon vor der Krise in einem Zustand struktureller



Unterfinanzierung wirtschaften mussten, die vielerorts auch zu erheblichen Altschulden geführt hat.

Zieht man ehrlich Bilanz, steht nach unserer Überzeugung eines fest: Die Kommunen mit ihrer begrenzten Ertragsbasis sind nicht die richtige Ebene im staatlichen Gesamtgefüge, um die zweite große Finanzkrise seit der Jahrtausendwende in solch erheblichem Umfang mitzufinanzieren. Da hilft auch kein Verschieben in die Zukunft, das ohnehin spätestens dann scheitert, wenn die nächste Finanzkrise kommt („nach der Krise ist vor der Krise“). Stattdessen brauchen wir für dieses und die kommenden Jahre weitere echte Finanzhilfen, die ein erster Schritt dahin sein müssen, die Kommunalfinanzen dauerhaft ins Gleichgewicht zu bringen.

Den aktuellen Status quo dokumentieren unterdessen - wie seit Jahrzehnten verlässlich - die Ergebnisse unserer diesjährigen Haushaltsumfrage:

Haushaltssicherung Ein wichtiger Indikator für die Finanzlage bleibt - auch in Pandemiezeiten - die Anzahl der Kommunen mit Haushaltssicherungskonzept (HSK) oder Haushaltssanierungsplan, soweit es sich um Stärkungspaktkommunen handelt. Ein HSK muss aufgestellt werden, wenn eine Kommune ihren Haushalt nicht einmal fiktiv ausgleichen kann und die allgemeine Rücklage mehr als nur unwesentlich verringern muss. 95 StGB NRW-Mitgliedskommunen erwarten diese Situation für 2021. Gegenüber dem Vorjahresstand von 103 Kommunen hat sich die Zahl somit um rund acht Prozent verbessert. Dass die Meldungen insoweit nicht deutlich negativer ausfallen, hängt wesentlich mit der Ausblendung vorhandener Defizite durch das NKF-COVID-19-Isolierungsgesetz zusammen.

Einen unverfälschten Blick auf die Finanzsituation gibt demgegenüber der Parameter des strukturellen Haushaltsausgleichs. Einen solchen planen 2021 nur noch 70 der 360 befragten Kommunen (19,44 Prozent). Im Vorjahr waren es noch 125 Städte und Gemeinden gewesen (34,72 Prozent). Weitere 195

Der von der NRW-Gemeindeordnung postulierte Normalfall des strukturellen Haushaltsausgleichs ist die Ausnahme

² Bei Redaktionsschluss umfasste das Gesetz neben der mittelfristigen Finanzplanung nur die Jahresabschlüsse 2020 und die Haushaltsplanung 2021; von einer Verlängerung des Gesetzes wird ausgegangen; je nach Zeitraum der Verlängerung bleibt jedoch nicht ausgeschlossen, dass Teile der bis 2024 prognostizierten Steuerrückgänge im jeweiligen Haushaltsjahr ggf. auch nicht mehr zu isolieren sein werden.

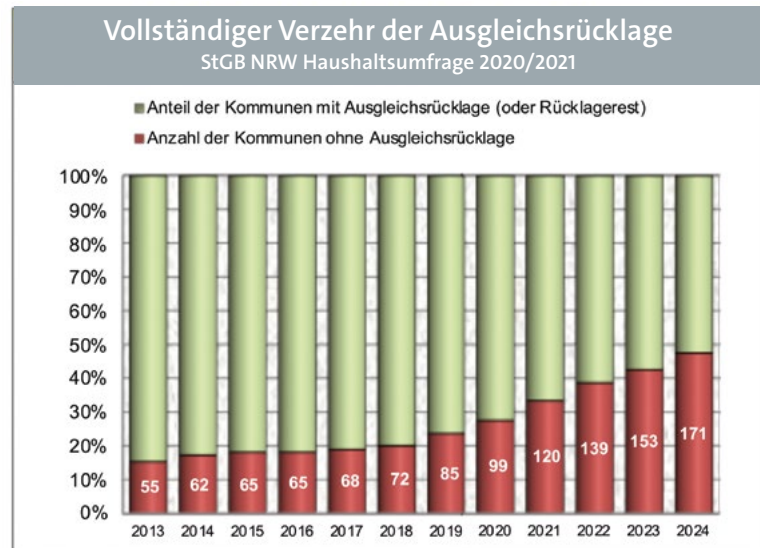
Kommunen (54,16 Prozent, Vorjahr: 132 Kommunen) erreichen einen fiktiven Haushaltsausgleich nur durch eine weitere Reduzierung ihres Eigenkapitals. Ein deutlicher Negativtrend! Der von der NRW-Gemeindeordnung postulierte Normalfall des strukturellen Haushaltsausgleichs bleibt damit weiterhin die Ausnahme statt die Regel (siehe Schaubild S. 32).

Den strengsten Restriktionen sind diejenigen Städte und Gemeinden unterworfen, deren Haushaltssicherungskonzept von der Kommunalaufsicht nicht genehmigt wird, da sie auch auf mittlere Sicht keinen Haushaltsausgleich erreichen können. In der so genannten vorläufigen Haushaltswirtschaft - auch Nothaushaltsrecht genannt - sind den Kommunen freiwillige Ausgaben grundsätzlich untersagt. Nach drei Mitgliedsgemeinden in 2020 trifft diese Situation in 2021 voraussichtlich nur noch ein Mitglied.

HSK-Zeitraum und Stärkungspakt Anteil an der längerfristigen Entwicklung haben nach wie vor die Verlängerung des HSK-Zeitraums in § 76 Gemeindeordnung NRW auf zehn Jahre und das Stärkungspaktgesetz. Seit einer Gesetzesänderung im Jahr 2011 ist zur Genehmigung eines Haushaltssicherungskonzepts nicht mehr erforderlich, dass der Haushaltsausgleich innerhalb von fünf Jahren erreicht wird. Eine Genehmigung ist stattdessen auch möglich, wenn der Haushalt innerhalb der kommenden zehn Jahre ausgeglichen werden kann. Eine Verbesserung der wirtschaftlichen Situation der Kommunen war und ist mit einer solchen Fristverlängerung freilich nicht verbunden.

Auf der anderen Seite mussten nach dem Stärkungspaktgesetz die wirtschaftlich besonders schlecht gestellten Städte und Gemeinden in einem Haushaltssanierungsplan darstellen, wie und wann sie zu einem ausgeglichenen Haushalt kommen wollen, und hatten dabei zu drastischen Sparanstrengungen greifen müssen. Für den Großteil der Teilnehmenden endet der Stärkungspakt mit dem Haushaltsjahr 2021.

Eigenkapital und Überschuldung Einen wichtigen Teil der Erfassung bildete auch in diesem Jahr wiederum die Abfrage, inwieweit ein Abbau der Ausgleichsrücklage - des Anteils am Eigenkapital, der haushaltsrechtlich zum fiktiven Haushaltsausgleich eingesetzt werden kann - sowie ein Abbau des Eigenkapitals im Übrigen stattfindet. Insgesamt geben 171 Mitglieder (47,5 Prozent) eine eingetretene oder erwartete Aufzehrung ihrer Ausgleichsrücklage an. Bis Ende 2021 erwarten 120 StGB NRW-Mitgliedstädte und -gemeinden den vollständigen Verbrauch ihrer Ausgleichsrücklage und für die drei Folgejahre noch einmal 51 Städte und Gemeinden. Dies bedeutet, dass im Finanzplanungszeitraum 171 der 360 befragten Kommunen - über 47 Prozent - mit einem vollständi-



gen Verzehr ihrer Ausgleichsrücklage rechnen (siehe Schaubild oben).

13 Kommunen haben bereits jetzt das Eigenkapital vollständig aufgezehrt. Allein diese Zahl belegt die anhaltende Brisanz der finanziellen Situation. Diese StGB NRW-Mitgliedstädte und -gemeinden sind unter anderem diejenigen, die für den Zeitraum von zehn Jahren (bis einschließlich 2020) im Rahmen des Stärkungspakts Stadtfinanzen besondere Konsolidierungshilfen des Landes erhalten hatten.

Mit dem laufenden Jahr endet für 61 Kommunen allerdings der Stärkungspakt. Ihre Haushaltssanierungspläne mussten den Haushaltsausgleich im laufenden Jahr ohne Konsolidierungshilfen darstellen können. Ab dem kommenden Jahr fallen sie wieder unter das reguläre Haushaltsrecht. Nur für die drei Teilnehmenden der sogenannten 3. Stufe des Stärkungspaktes muss der Haushalt erst im Jahr 2023 ohne Konsolidierungshilfe ausgeglichen sein. Das Erreichen des Haushaltsausgleichs aus eigener Kraft ist für die Teilnehmende ein großer Erfolg, der bekanntermaßen hart erkämpft werden musste. Viele Stärkungspakt-Kommunen sind bei ihren Konsolidierungsanstrengungen bis an die Schmerzgrenze - und stellenweise auch darüber hinaus - gegangen. Dennoch bleibt dieser Zwischenerfolg richtig einzuordnen: Es ist (nur) ein Etappensieg auf dem langen Weg hin zu gesunden Kommunalfinanzen.

Die ursprüngliche Idee eines Überschuldungs- und Altschuldenabbauprogramms musste angesichts der

Bis 2024 werden 47,5 Prozent der befragten StGB NRW-Mitgliedsgemeinden ihre Ausgleichsrücklage aufgezehrt haben



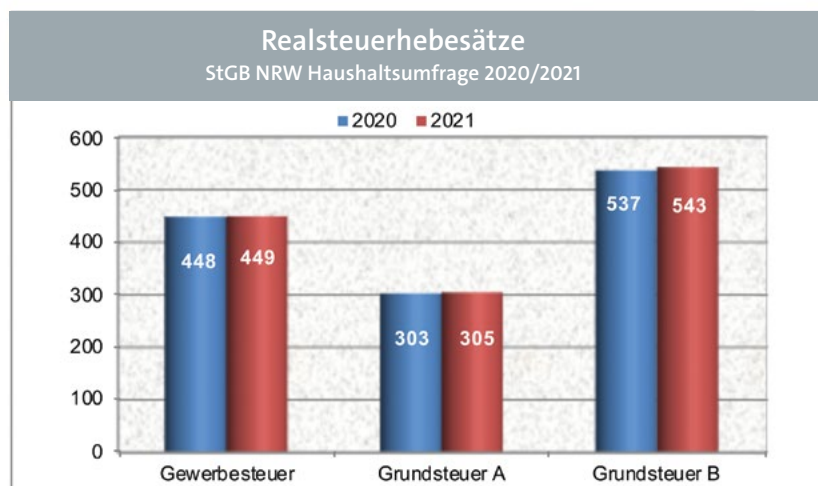
Mit dem laufenden Jahr endet für 61 Kommunen der Stärkungspakt

immensen Herausforderungen schon vor Beginn des Stärkungspakts auf ein Etappenziel reduziert werden: den - zumindest bei Abschluss des Programms möglichen - Haushaltsausgleich aus eigener Kraft. Das Ursprungsproblem vielerorts bestehender Überschuldung und Altschulden ist aber weiterhin ungeklärt. Die Ankündigung aus dem aktuellen Koalitionsvertrag, den Stärkungspakt zu einer verlässlichen und nachhaltig wirkenden „Kommunalen Kredithilfe“ weiterzuentwickeln, wurde bislang nicht umgesetzt. Es bleibt ein immenses Nachhaltigkeitsproblem, das angesichts der noch bestehenden Niedrigzinsphase rasch angepackt werden muss. Auch hier gilt im Übrigen: Ein Verschieben in die Zukunft, womöglich durch „billige“ Kredite, löst das Grundproblem nicht.

Ertrag aus Gewerbesteuer und Grundsteuer In den Haushaltsplanungen gehen die Kämmerereien von einem weiteren Rückgang des Netto-Gewerbesteueraufkommens um 2,6 Prozent gegenüber 2020 auf rund 4,512 Milliarden Euro aus. 2019 hatte dieser Wert noch bei rund 5,1 Milliarden Euro gelegen. Der durchschnittliche Gewerbesteuerhebesatz liegt 2021 in den StGB NRW-Mitgliedskommunen bei 449 Prozentpunkten. 2020 lag er bei 448. Deutlich lässt sich ein Zusammenhang zwischen Gewerbesteuerhebesatz und Gemeindegröße feststellen. Die tatsächliche Staffelung belegt das unterschiedliche Hebesatzpotenzial der kommunalen Familie. Denn Kommunen im kreisangehörigen Raum müssen den Anreiz niedriger Hebesätze bieten, damit sie im landesweiten Standortwettbewerb um Unternehmen, Arbeitskräfte und Wertschöpfungspotenzial - sprich: im Bemühen um eine positive Entwicklung ihres Gemeinwesens - erfolgreich bestehen und Nachteile, die sich aus Lage oder Größe der Kommune ergeben, zum Teil kompensieren können. Tatsächlich liegt die Spreizung der Hebesätze bei der Gewerbesteuer zwischen 250 Prozentpunkten in Monheim am Rhein und 600 Prozentpunkten in Inden.

Für die Grundsteuer B wird mit einem Aufkommen von 1,863 Milliarden Euro (Plus 1,62 Prozent) gerechnet. Es kommt im Durchschnitt zu einer Anhebung der Hebesätze auf 305 Prozent bei der Grundsteuer A (Plus 2 Punkte) und auf 543 Prozent bei der Grundsteuer B (Plus 6 Punkte). Spitzenreiter ist hier die Stadt Bergneustadt, die auch 2021 den Hebesatz für die Grundsteuer B auf 959 Prozent festgesetzt hat. Hintergrund sind die energischen Bemühungen der Kommunen, ihre Haushaltsnotlage in den Griff zu bekommen. Den niedrigsten Hebesatz hat Verl mit 190 Prozent (siehe Schaubild oben).

Kredite zur Liquiditätssicherung Nach vorläufigen Zahlen des Statistischen Bundesamtes haben die NRW-Kommunen zum 31. Dezember 2020 Kredite zur Liquiditätssicherung (Kassenkre-



dite) in Höhe von rund 20,1 Milliarden Euro aufgenommen. Davon abgesehen, dass diese Zahlen für sich genommen nur bedingt aussagekräftig sind, weil sie die kommunale Wertpapierverschuldung nicht bei den Kassenkrediten berücksichtigen, obwohl diese zumindest teilweise dieselbe Funktion erfüllt, bleibt das Volumen der Kassenkredite traditionell ein wichtiger Gradmesser für die anhaltend schwierige Lage der Kommunalfinanzen in NRW. Zwar ist im Moment die Zinsbelastung wegen der äußerst niedrigen Zinssätze für die Kassenkredite moderat. Beim hohen Stand in NRW, der mittlerweile - auch wegen Entschuldungsprogrammen anderer Bundesländer - nahezu zwei Drittel des kommunalen Kassenkreditvolumens in ganz Deutschland ausmacht, birgt das Zinsänderungsrisiko aber eine enorme Sprengkraft. Die Verschlechterung der Zinskonditionen um nur einen Prozentpunkt würde eine zusätzliche Belastung von mehr als 200 Millionen Euro pro Jahr bedeuten.

Auch in diesem Jahr wurde die Haushaltsumfrage des StGB NRW um eine Abfrage zu Kassen- und Investitionskrediten ergänzt. Danach haben im Jahr 2020 insgesamt 222 Kommunen Kassenkredite aufgenommen, im Jahr 2021 planten dies Anfang des Jahres 212 Kommunen. Investitionskredite wurden im Jahr 2020 von 164 Kommunen aufgenommen; im Jahr 2021 werden 285 Kommunen Investitionskredite aufnehmen.

Zum 31. Dezember 2019 hat der Stand an Kassenkrediten bei den Mitgliedskommunen 6.535.454.367 Euro und zum 31. Dezember 2020 5.563.567.236 Euro betragen. Zum 31. Dezember 2021 wird wiederum mit einem deutlichen Anstieg des Kassenkreditstandes auf 6.337.977.950 Euro gerechnet. Investitionskredite wurden im Jahr 2020 in Höhe von 899.667.593 Euro aufgenommen. Im Jahr 2021 wird mit Investitionskrediten in Höhe von 2.700.393.292 Euro kalkuliert. Der hohe Stand der Liquiditätskredite macht nochmals deutlich, dass es rechtzeitig vor einer - früher oder später zu erwartenden - Zinswende zu einem signifikanten Absenken der Kassenkreditstände kommen muss. ●

Trotz der schwierigen Finanzlage haben die Kommunen die Hebesätze für Grundsteuer nur geringfügig erhöht

Gesetzessammlung für die kommunale Vollstreckungspraxis

Herausgegeben vom Fachverband der Kommunkassenverwalter e.V. - Schriftleitung: Hans-Jürgen Glotzbach. 33. Ergänzungslieferung, Stand Januar 2021; 310 Seiten, 82,90 Euro. Loseblattausgabe: Grundwerk 3.136 Seiten, in zwei Ordnern, 99,- Euro bei Fortsetzungsbezug, zzgl. Ergänzungslieferungen (259,- Euro bei Einzelbezug). Digitalausgabe: Lizenz für 1-3 Nutzer im Jahresabonnement 169,- Euro (inkl. Updates), weitere Preise (Kombination Print + Digital, Mehrfachlizenzen) auf Anfrage. ISBN 978-3-7922-0139-8 (Loseblatt), ISBN 978-3-7922-0094-0 (Digital), Verlag W. Reckinger, Siegburg

Im Rahmen der 33. Ergänzungslieferung (Stand Januar 2021) werden zahlreiche Gesetze aktualisiert, die sich nachhaltig auf die Vollstreckungspraxis auswirken. Auf Landesebene betrifft dies das Gesetz über das Verfahren der Berliner Verwaltung sowie die Verwaltungsvollstreckungsgesetze von Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein. Mit dem Jahressteuergesetz 2020 (JStG 2020) vom 21. Dezember 2020 wurden einige Bestimmungen der Abgabenordnung aktualisiert. Auch das Grundsteuergesetz und das Gewerbesteuerengesetz wurden in einigen Paragraphen geändert, ebenso wie die Verwaltungsgerichtsordnung im Rahmen des Gesetzes zur Beschleunigung von Investitionen vom 3. Dezember 2020.

Durch das Gesetz zur weiteren Verkürzung des Restschuldbefreiungsverfahrens und zur Anpassung pandemiebedingter Vorschriften im Gesellschafts-, Genossenschafts-, Vereins- und Stiftungsrecht sowie im Miet- und Pachtrecht vom 22. Dezember 2020 wurden die Bestimmungen der Insolvenzordnung erheblich geändert und aktualisiert. Dies betrifft vor allem die Ausführungen zum Restschuldbefreiungsverfahren und zur Eigenverwaltung (§§ 270 ff. InsO).

Az.: 41.11.1

Praxis der Kommunal-Verwaltung

Landesausgabe Nordrhein-Westfalen, Ratgeber für die tägliche Arbeit aller Kommunalpolitiker und der Bediensteten in Gemeinden, Städten und Landkreisen (Loseblattsammlung inkl. 3 Online-Zugänge / auch auf DVD-ROM erhältlich). Herausgegeben von: Jörg Bülow, Dr. Jürgen Dieter, Dr. Franz Dirnberger, Werner Haßenkamp, Prof. Dr. Hans-Günter Henneke, Dr. Klaus Klang, Prof. Dr. Hubert Meyer, Prof. Dr. Utz Schliesky, Prof. Dr. Gunnar Schwarting, Prof. Dr. Wolf-Uwe Sponer, Prof. Dr. Christian O. Steger, Hubert Stubenrauch, Johannes Winkel und Uwe Zimmermann. KOMMUNAL- UND SCHUL-VERLAG, Wiesbaden, Telefon 0611-88086-10, Telefax 0611-88086-77, www.kommunalpraxis.de, E-Mail: info@kommunalpraxis.de

Die vorliegende (nicht einzeln erhältliche) Lieferung enthält:

591. Nachlieferung I Februar/März 2021 | Preis 84,90 Euro

A 6 -Kommunale Partnerschaft - Begründet von Gerhard Skoruppa, Oberamtsrat, fortgeführt von Regine Fröhlich, Regierungsrätin,

Master of Public Administration (MPA), Dipl.-Verwaltungswirtin (FH): Der Beitrag wurde auf den aktuellen Stand gebracht.

C 12a NW - Nebentätigkeitsrecht in Nordrhein-Westfalen - Von Frank Wieland, Fachanwalt für Verwaltungsrecht, Bonn: Die Einführung wurde auf den aktuellen Stand gebracht, die Kommentierung zu § 48 (Pflicht zur Nebentätigkeit) überarbeitet, § 49 (Genehmigungsbedürftige Nebentätigkeiten) neu kommentiert sowie die Anhänge aktualisiert.

J 3 - Kinder- und Jugendhilfe - Kommentar zum Kinder- und Jugendhilfegesetz - Sozialgesetzbuch Achtes Buch (SGB VIII) - Von Prof. Dr. Jan Kepert, Professor für öffentliches Recht mit Schwerpunkt auf dem Kinder und Jugendhilferecht, Hochschule für öffentliche Verwaltung Kehl, und Prof. em. Peter-Christian Kunkel, Hochschule Kehl: Der Beitrag wurde vollständig auf den aktuellen Stand gebracht; insbesondere werden wichtige Rechtsfragen des allgemeinen Sozialverwaltungsrechts erörtert. Schließlich wird auch das Verfahrensrecht (z. B. Zuständigkeit, Anhörung, Begründung, Bekanntgabe, Akteneinsichtsrecht, Rechtsbehelfe sowie Sozialdatenschutz nach der DSGVO) beleuchtet.

K 2g - Prostituiertenschutzgesetz (ProstSchG) - Von Sabine Weidtmann-Neuer: Der Beitrag wurde in Hinblick auf die Datenschutzgrundverordnung überarbeitet.

Az.: 13.01.002/001

Recht der Ratsfraktionen

Kommentar begründet von Prof. Dr. Hubert Meyer (Geschäftsführendes Vorstandsmitglied des Niedersächsischen Landkreistages), Stand 2021, 11. Auflage, 330 Seiten, kartoniert, Format 12,8 x 19,4 cm, ISBN 978-3-8293-1642-2 (Print, 29,- Euro), Kommunal- und Schulverlag GmbH & Co. KG, Wiesbaden.

Bei allen kommunalpolitischen Entscheidungen kommt den Fraktionen in den Gemeinden, Städten und Landkreisen immer größere Bedeutung zu. Die Fraktionen sind in den Kommunen und Landkreisen die politischen Entscheidungsträger.

Einen Schwerpunkt der Darstellung bilden die kommunalverfassungsrechtlichen Rechte der Fraktionen, die im Überblick für alle Flächenbundesländer erörtert werden. Zusätzlich beinhaltet das Werk die derzeit wohl umfassendste Darstellung des hochsensiblen Themas der Finanzierung der Fraktionen auf kommunaler Ebene. Die aktuelle Rechtsprechung und das neue Schrifttum sind eingearbeitet. Wegen der einschneidenden Wirkungen werden die rechtlichen Voraussetzungen eines Fraktionsausschlusses besonders gewürdigt. Auch ein Hinweis auf die Nutzung der Social Media für die Arbeit der Fraktionen und der damit verbundenen Gefahren ist enthalten. Sowohl Bedeutung, Rechtsnatur und Begriff als auch Rechte und Pflichten sowie Einbindung in die Kommunalverfassungen, Ausschluss sowie Finanzierung der Fraktionen werden anschaulich aufgezeigt. Diese Ausgabe zeichnet sich dadurch aus, dass hier die länderübergreifenden Grundsätze unter Berücksichtigung einzelner länderspezifischer Regelungen dargestellt werden.

Az.: 13.2.2

Datenschutz-Grundverordnung (DS-GVO) / Bundesdatenschutzgesetz (BDSG)

Kommentar, begründet von Rechtsanwalt Dr. Hans-Jürgen Schaffland und Dipl.-Kfm. Noeme Wiltfang; bearbeitet von Rechtsanwalt Dr. Hans-Jürgen Schaffland, Rechtsanwältin Gabriele Holthaus und Rechtsanwältin Dr. Astrid Schaffland, Stand 2020, Loseblattwerk, 3.532 Seiten in 2 Ordnern; im Abonnement: Grundwerk 122,- Euro inkl. USt und zzgl. Versand für Fortsetzungsbezieher für mindestens ein Jahr, ISBN 978-3-503-17404-1, im Einzelbezug: Grundwerk 212,- Euro inkl. USt. und zzgl. Versand, ISBN 978-3-503-17414-0; ERICH SCHMIDT VERLAG

Die Entwicklung des Datenschutzrechts ist dynamisch wie die sie prägenden Technologien. Laufend aktualisiert, hält Sie die Kommentierung konsequent auf neuestem Stand. EU-, Bundes- und Landesdatenschutzrecht systematisch integriert, bietet Ihnen das Werk eine vollständige Kommentierung der DSGVO und des BDSG (neu) für alle typischen Konstellationen in der Praxis sowie einschlägige Regelungstexte der Landesdatenschutzgesetze sowie vom BDSG tangierter Gesetze.

Neben einer leicht verständlichen Synopse zu bisherigem und neuem Recht finden Sie auch Wertungen zu Auswirkungen der DSGVO auf die Rechtslage - unter Beachtung des BDSG (neu). Innerhalb der DSGVO-Erläuterungen werden neues Recht und die bisherige Rechtslage übersichtlich gespiegelt.

Ergänzungslieferung 03/2021 ISBN 978-3-503-20109-9

Diese Lieferung enthält u. A. zahlreiche Hinweise zum Spannungsfeld Geschäftsgeheimnisgesetz und DSGVO, z.B. Art. 15 Rdn. 70b m. weiteren Querverweisen auf andere Stellen im Kommentar).

Von Interesse ist auch die häufig vorkommende Frage, ob ein Widerruf der Einwilligung zugleich ein Widerspruch im Sinne des Art. 21 ist. Dies verneinen wir; mithin kann die Datenverarbeitung weiterhin auf parallel bestehende Rechtsgrundlagen gestützt werden, insb. auf den Zulässigkeitstatbestand der Interessenabwägung des Art. 6 Abs. 1 Unterabs. 1 Buchst. F (siehe Art. 21 Rdn. IIb).

In § 4 BDSG (Videoüberwachung) sind zahlreiche Hinweise auf jüngst erschienene Veröffentlichungen aufgenommen worden. Für die Videoüberwachung durch private Personen für den privaten Bereich gilt nicht § 4, sondern Art. 6 Abs. 1 Unterabs. 1 Buchst. F. Dem Praktiker wird zur Durchführung von Videokonferenzen hilfreich sein die Orientierungshilfe der DSK, abgedruckt unter Kz. 7048 und erläutert im Kommentierungsteil, z. B. in Art. 25 Rdn. 4a mit zahlreichen Querverweisen.

Gleiches gilt für die in Kz. 7046 enthaltene Orientierungshilfe der DSK zur datenschutzgerechten Nutzung von E-Mail und anderen Internetdiensten am Arbeitsplatz.

Az.: 17.1.1

Systemrelevant. Hinter den Kulissen der Pflege

Maximiliane Schaffrath, Hirzel - 240 Seiten, Klappenbroschur, 18,- Euro, ISBN 978-3-7776-2942-1, E-Book: epub. 13,90 Euro [D], ISBN 978-3-7776-2994-0

Deutschland im Pflegenotstand

Maximiliane Schaffrath wirft in ihrem Erfahrungsbericht „Systemrelevant“ einen schonungslosen Blick auf die Mängel unseres Gesundheitswesens. Während Deutschland in der Corona-Pandemie zwischen Shutdowns, Lockerungen und Lockdowns pendelt, waren diejenigen, welche die Covid-19-Kranken betreuen und verzweifelt Leben zu retten versuchen, schon vor der Krise in der Krise. Die Bedingungen in unserem Gesundheits- und vor allem Pflegesystem sind lange schon unhaltbar - wie sehr, schildert die ausgebildete Krankenschwester Maximiliane Schaffrath in ihrem Erfahrungsbericht „Systemrelevant. Hinter den Kulissen der Pflege“, der am 17. März im Hirzel Verlag erscheint. Sehr persönlich und fesselnd beschreibt sie die Stationen ihrer eigenen Ausbildung und wirft zugleich einen schonungslosen Blick auf den Pflegenotstand in Deutschland.

Als „systemrelevant“ werden die Mitarbeitenden im Gesundheitswesen neuerdings oft bezeichnet, aber nach wie vor selten behandelt. Zwar wissen wir mittlerweile alle, dass Bettenkapazität ohne geschultes Personal nicht ausreicht, doch an den hierarchischen und ausbeuterischen Strukturen in Krankenhäusern und Pflegeheimen wird kaum gerüttelt.

„Das System dieser Ausbildung bringt es fertig, den wenigen, die sie noch machen wollen, ihre Motivation restlos zu nehmen“, schreibt Schaffrath. Das ist fatal angesichts der Herausforderungen, vor denen unser Gesundheitswesen steht; genannt seien hier vor allem die stetig älter werdende Bevölkerung und die steigende Krankheitslast. „Systemrelevant“ führt uns eindringlich vor Augen: Die Gesellschaft muss rasch tragfähige Lösungen für ein Versorgungssystem finden, in dem Beschäftigte, Patientinnen und Patienten sowie ihr soziales Umfeld gestützt und geschützt werden.

Az.: 37.0.6

Die Zukunft ist erneuerbar

www.greenpeace.de/energiewende

GREENPEACE

Sieger im Wettbewerb zur Europawoche 2021

NRW-Europaminister Dr. Stephan Holthoff-Pförtner hat 85 Projekte im Landeswettbewerb „Europawoche 2021“ ausgezeichnet. Sie erhalten jeweils bis zu 2.000 Euro und finden in der bundesweiten Europawoche vom 1. bis zum 9. Mai 2021 statt. Die ausgewählten Projekte reichen von Stadtspaziergängen, Bastelaktionen und Gesprächsrunden zu Europa bis hin zu Städtepartnerschaftsaktivitäten. Am Wettbewerb, der unter dem Motto „#EUnited - gemeinsame Vision für die Zukunft“ stand, hatten sich insgesamt 91 Projekte beworben. Dr. Holthoff-Pförtner dankte den Schulen, Kommunen und Vereinen, die sich mit ihren Wettbewerbsbeiträgen dafür einsetzten, die europäische Idee in NRW lebendig zu machen. „Überall im Land gibt es Menschen, die sich mit großem Einsatz für ein starkes Europa engagieren.“

Konferenz über die Zukunft Europas

Nachdem sich Europäischer Rat, Europäisches Parlament und Europäische Kommission auf ein Vorgehen geeinigt haben, kann die Konferenz über die Zukunft Europas nun starten. Im Zentrum stehen die Bürgerinnen und Bürger. Über die interaktive mehrsprachige digitale Plattform futureu.europa.eu/?locale=de können sie ihre Ideen einreichen. Auf lokaler, regionaler und nationaler Ebene soll es zudem Veranstaltungen geben. Zu den möglichen Themen der Konferenz gehören Gesundheit, Klimawandel, soziale Gerechtigkeit, digitaler Wandel, die Rolle der EU in der Welt und Wege zur Stärkung der demokratischen Prozesse der EU. Die Konferenz sollte eigentlich im Mai letzten Jahres beginnen, musste aber wegen der Corona-Pandemie verschoben werden.

Fotowettbewerb zu 75 Jahre NRW-Vereinigtes Königreich

Zum 75-jährigen Bestehen der freundschaftlichen Beziehungen zwischen Nordrhein-Westfalen und dem Vereinigten Königreich ruft NRW-Europaminister Dr. Stephan Holthoff-Pförtner zur Teilnahme am Fotowettbewerb #75yearsNRWUK auf Instagram und Twitter auf. Fotos, die bis zum 23. Mai 2021 auf diesen Plattformen hochgeladen und mit dem Hashtag #75yearsNRWUK versehen sind, nehmen am Wettbewerb teil. Aus den Fotos wählt eine Jury zehn zur Prämierung aus. Der erste Platz wird mit 750 Euro, der zweite Platz mit 500 Euro und der dritte Platz mit 250 Euro prämiert. Die Plätze vier bis zehn werden jeweils mit 100 Euro belohnt. Zudem werden die Fotos in einer Online-Ausstellung veröffentlicht. Mehr Infos gibt es unter mbei.nrw/75freundship.

Rathaus von Münster weiterhin europäisches Kulturerbe

2015 sind die Rathäuser von Münster und Osnabrück als „Stätten des Westfälischen Friedens“ von der Europäischen Kommission mit dem Europäischen Kulturerbe-Siegel ausgezeichnet worden. Wie die Stadt Münster mitteilte, wurde die Auszeichnung nun bestätigt. Mit Blick auf die Aktivitäten der letzten Jahre habe die Kommission verschiedene Projekte besonders positiv hervorgehoben. Große Strahlkraft hatte demnach vor allem das Gemein-

schaftsprojekt „Frieden.Europa“ der Städte Münster und Osnabrück im Europäischen Kulturerbejahr 2018 und die Umsetzung von internationalen Jugendprojekten. Mit dem Europäischen Kulturerbe-Siegel will die Europäische Union das Wissen über die europäische Geschichte fördern und die Bedeutung und die Werte Europas vermitteln.

Preis für die kommunale Partnerschaft Deutschland-Italien

Bundespräsident Dr. Frank-Walter Steinmeier und der italienische Staatspräsident Sergio Mattarella haben einen Preis für die kommunale Partnerschaft zwischen Deutschland und Italien ausgelobt. Bewerben können sich deutsche und italienische Kommunen, die durch eine Partnerschaft oder enge Zusammenarbeit verbunden sind. Auszeichnungen gibt es in den Kategorien Kultur, Jugend und bürgerschaftliches Engagement, Innovation sowie sozialer Zusammenhalt. Es gibt zwei Preise für kleine und mittelgroße sowie zwei Preise für größere Kommunen. Das Preisgeld beträgt insgesamt 200.000 Euro. Bewerbungen sind bis 31. Mai 2021 möglich. Infos gibt es unter auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/italien-node/preis-kommunale-partnerschaft/2447706.

Wettbewerb „Europa bei uns zuhause“ in NRW

Die nordrhein-westfälische Landesregierung sucht wieder innovative, beispielgebende und öffentlichkeitswirksame Projekte europäischer Städtepartnerschaften und Projekte der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit mit Partnern in den Niederlanden und Belgien. Anlässlich der Freundschaft zwischen dem Vereinigten Königreich und NRW, die in diesem Jahr 75 Jahre besteht, werden auch Projekte mit Partnern aus dem Vereinigten Königreich berücksichtigt. Teilnehmen können Kommunen, Partnerschaftsvereine und zivilgesellschaftliche Organisationen. Projekte, die im Zeitraum vom 1. August 2021 bis 31. Juli 2022 durchgeführt werden, können bis zu 5.000 Euro erhalten. Einsendeschluss ist der 1. Juni 2021. Mehr Infos gibt es unter mbei.nrw/de/europa-bei-uns-zuhause.



EUROPA-NEWS
zusammengestellt von
Barbara Baltsch,
Europa-Journalistin,
E-Mail: barbara.baltsch@kommunen.nrw

Europäische Unternehmensförderpreise

Die Europäische Kommission prämiert auch 2021 herausragende Leistungen von öffentlichen Institutionen und öffentlich-privaten Partnerschaften. Die Europäischen Unternehmensförderpreise „European Enterprise Promotion Awards“ (EEPA) zeichnen dabei innovative Projekte und Maßnahmen aus, die Unternehmergeist und unternehmerisches Handeln auf lokaler, regionaler oder nationaler Ebene stärken. Der Wettbewerb wird in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union sowie in weiteren europäischen Ländern zunächst auf nationaler Ebene ausgelobt. Die beiden deutschen Gewinnerprojekte gehen dann für Deutschland ins internationale Rennen. Die Bewerbungsfrist für den deutschen Vorentscheid endet am 14. Mai 2021. Infos gibt es unter eepe-deutschland.de.

Bürgerbegehren zu A 52-Ausbau in Gladbeck

Das Bürgerbegehren „Keine A 52 auf Gladbecker Stadtgebiet“ war nach Auffassung des nordrhein-westfälischen Oberverwaltungsgerichts (OVG NRW) unzulässig.

OVG NRW, Urteil vom 07.10.2020

- Az.: 15 A 2927/18 -

Mit einer im Jahr 2015 geschlossenen Vereinbarung zum Ausbau der B 224 zur A 52 auf Gladbecker Stadtgebiet stellten Bund und Land eine Planungsvariante des Ausbaus der B 224 auf Gladbecker Stadtgebiet in Form eines etwa 1,5 km langen Volltunnels in Aussicht. Im Gegenzug erklärte die Stadt Gladbeck ihre Absicht, sich an diesem Ausbau „im Rahmen der förderrechtlichen Vorgaben“ finanziell zu beteiligen. Die Kläger wandten sich in dem von ihnen vertretenen Bürgerbegehren mit der Frage „Soll der Bürgermeister der Stadt Gladbeck beauftragt werden, die zur A 52 getroffene ‚Vereinbarung‘ zwischen Bund, Land und Stadt rückgängig zu machen?“ an die Gladbecker Bürgerschaft. Der Rat der Stadt stellte die Unzulässigkeit des Bürgerbegehrens fest. Die dagegen gerichtete Klage hat das Verwaltungsgericht Gelsenkirchen abgewiesen. Die Berufung der Kläger hatte keinen Erfolg.

Nach Auffassung des OVG war das Bürgerbegehren unzulässig. Entgegen der Auffassung des Verwaltungsgerichts sei die wiedergegebene Kostenschätzung zwar nicht unzulänglich. Jedoch sei die Begründung des Bürgerbegehrens unzureichend. Eine Begründung sei zwingender Inhalt eines Bürgerbegehrens. Sie diene dazu, die Unterzeichnenden über den Sachverhalt und die Argumente der Initiatoren und Initiatorinnen aufzuklären. Diese Funktion erfülle die Begründung nur, wenn die wesentlichen Entscheidungsgrundlagen zutreffend und vollständig dargestellt würden. Dem werde die Begründung des Bürgerbegehrens nicht gerecht. Der Text sei nicht aus sich heraus verständlich. Er nehme Bezug auf die vom Bürgermeister mit Bund und Land „zur A 52“ getroffene Vereinbarung, ohne deren Inhalt in groben Zügen darzustellen. Zudem fehle es an der Kongruenz zwischen Fragestellung und Begründung. Beides müsse sich auf denselben Gegenstand beziehen. Die Begründung gehe hier über die Fragestellung des Bürgerbegehrens hinaus und beziehe sich nicht nur auf die Vereinbarung, sondern auf die generelle Beteiligung der Stadt am Ausbau. Es werde der Eindruck erweckt, durch den Bürgerentscheid solle die Kompetenz zur Entscheidung, ob und wie sich die Stadt an den Ausbauplänen von Bund und Land beteilige, grundsätzlich vom Rat auf die Bürgerschaft übertragen und im Anschluss eine solche Beteiligung bzw. der Ausbau insgesamt verhindert werden. Diese Folgen habe ein erfolgreicher Bürgerentscheid indes nicht.



GERICHT IN KÜRZE

zusammengestellt
von Referent
Carl Georg Müller,
StGB NRW

Platzvergabe bei der Ratssitzung zur A 52 in Gladbeck

Der Rat der Stadt Gladbeck hat die Rechte der Ratsfraktion der Partei DIE LINKE verletzt, indem er bei der Durchfüh-

rung seiner Sitzung vom 26.11.2015 gegen den Grundsatz der Sitzungsöffentlichkeit verstoßen hat. Dieser Verstoß hat aber nicht die Unwirksamkeit der in der Sitzung gefassten Beschlüsse zur A 52 zur Folge.

OVG NRW, Urteil vom 07.10.2020

- Az.: 15 A 2750/18 -

Im Mittelpunkt der Tagesordnung der Ratssitzung vom 26.11.2015 stand der mögliche Ausbau der B 224 zur Autobahn A 52. Wegen des erwarteten großen Zuschauerandrangs wurden für die Ratssitzung vorab Eintrittskarten vergeben. Insgesamt 24 Karten wurden an die Presse, an bestimmte Funktionsträger und an Personen im Umfeld des Bürgermeisters vergeben. 25 Plätze erhielten die Ratsfraktionen nach Proporz. Das verbleibende Kontingent von 24 der insgesamt 73 Plätze vergab die Verwaltung nach der Reihenfolge der telefonischen Anfragen an interessierte Bürgerinnen und Bürger. Die Ratsfraktion DIE LINKE hält dieses Vergabesystem für rechtswidrig. Das Verwaltungsgericht Gelsenkirchen hat ihrer Klage stattgegeben, die auf Feststellung der Unwirksamkeit der in der fraglichen Sitzung gefassten Beschlüsse wegen eines Verstoßes gegen den Grundsatz der Sitzungsöffentlichkeit gerichtet war. Die dagegen gerichtete Berufung des beklagten Rates der Stadt hatte teilweise Erfolg.

Der Rat der Stadt habe - so das OVG NRW - gegen den Grundsatz der Öffentlichkeit von Ratssitzungen verstoßen und dadurch Rechte der Klägerin verletzt. Sitzungsöffentlichkeit bedeute, dass grundsätzlich eine Zugangsmöglichkeit für jedermann ohne Ansehen der Person im Rahmen der verfügbaren Kapazitäten bestehe. Es sei zwar nicht von vornherein ausgeschlossen, dass ein Teil der vorhandenen Zuhörerplätze bestimmten Interessenten vorbehalten und damit der allgemeinen „Jedermanns“-Öffentlichkeit entzogen werde. Voraussetzung dafür sei zum einen, dass für die dadurch bewirkte Beschränkung der Öffentlichkeit mit den Prinzipien der Sitzungsöffentlichkeit zu vereinbarende sachliche Gründe vorliegen, und dass daneben noch eine relevante Anzahl an allgemein zugänglichen Plätzen verbleibe. Diesen Anforderungen sei die Kartenvergabe nicht gerecht geworden. Der Rechtsverstoß führe allerdings nicht zur Unwirksamkeit der in der Ratssitzung gefassten Beschlüsse. Während beim vollständigen Ausschluss der Öffentlichkeit die Willensbildung und die Beschlussfassung jeder unmittelbaren Beobachtung und Teilnahme durch die Bevölkerung entzogen seien, fänden diese Vorgänge bei einer fehlerhaften Platzvergabe gleichwohl vor den Augen der - wenn auch unvollkommenen - Öffentlichkeit statt. Der Verfahrensverstoß habe daher kein vergleichbares Gewicht, das die Rechtsfolge der Nichtigkeit der gefassten Beschlüsse rechtfertigen würde.

Der Senat hat wegen grundsätzlicher Bedeutung die Revision zum Bundesverwaltungsgericht zugelassen.

Konzessionsabgabe bei der Wassergebührenkalkulation

Das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) hat eine Klage gegen einen Wassergebührenbescheid der Stadt Kassel an den Hessischen Verwaltungsgerichtshof zurückverwiesen. In dem Verfahren ging es insbesondere um die Frage, ob in der Gebühreneinkalkulation eine sogenannte Konzessionsabgabe nach dem Energiewirtschaftsgesetz für die Benutzung öffentlicher

Verkehrswege durch die Wasserleitungen berücksichtigt werden darf.

BVerwG, Urteil vom 23.03.2021

- Az.: 9 C 4.20 -

Die Wasserversorgung für die Stadt Kassel wurde früher von einer auch für die Energieversorgung zuständigen privatrechtlichen Gesellschaft durchgeführt, die Eigentümerin der Versorgungsanlagen und -leitungen war und für die Inanspruchnahme der öffentlichen Verkehrsflächen Konzessionsabgaben an die Stadt Kassel zahlte. Nach einer kartellrechtlichen Beanstandung der Wasserpreise als überhöht wurde die Wasserversorgung neu organisiert und obliegt seit dem Jahr 2012 einem Eigenbetrieb der Stadt. Die Wasserleitungen und -einrichtungen blieben im Eigentum der Versorgungsgesellschaft, die diese an den Eigenbetrieb verpachtet und daneben umfangreiche technische und kaufmännische Dienstleistungen für den Betrieb der Wasserversorgung erbringt. Hierfür erhält sie von dem Eigenbetrieb ein Entgelt, das nach dem Pacht- und Dienstleistungsvertrag auch die Erstattung der Konzessionsabgabe beinhaltet, die die Gesellschaft weiterhin für ihre Wasserleitungen zahlt. Der Hessische Verwaltungsgerichtshof hat die von der Beklagten erhobenen Wassergebühren als rechtswidrig angesehen. Entgelte für Fremdleistungen, wie das hier zwischen dem Eigenbetrieb und der Versorgungsgesellschaft vereinbarte Entgelt, dürften nur in der für die Wasserversorgung erforderlichen Höhe in die Gebührenkalkulation einfließen. Fremdleistungsentgelte seien dabei in der Regel erforderlich, wenn sie den Vorgaben der Anlage zur Verordnung PR Nr. 30/53 über die Preise bei öffentlichen Aufträgen vom 21. November 1953 (Leitsätze für die Preisermittlung auf Grund von Selbstkosten) entsprechen. Dies sei jedoch nicht der Fall, weil die Stadt durch die gewählte Organisationsform selbst Kosten schaffe, die letztlich vom Gebührenzahler finanziert würden und in den allgemeinen Haushalt fließen. Das widerspreche Nr. 4 Abs. 2 der Leitsätze für die Preisermittlung, weil danach nur solche Kosten zu berücksichtigen seien, die bei wirtschaftlicher Betriebsführung zur Erstellung der Leistungen entstünden. Diese Auslegung des bundesrechtlichen Preisrechts hat das Bundesverwaltungsgericht beanstandet. Der Verwaltungsgerichtshof hätte bei der Prüfung des zwischen dem Eigenbetrieb und der Versorgungsgesellschaft vereinbarten Entgelts nicht – wie geschehen – die Stadt Kassel in den Blick nehmen dürfen, sondern hätte nach § 5 Abs. 1 der genannten Verordnung auf die angemessenen Kosten des Auftragnehmers – hier also der rechtlich selbständigen Versorgungsgesellschaft – abstellen müssen. Für diese sind aber Konzessionsabgaben betriebsbedingte Kosten, die zwangsläufig mit der Leistungserbringung anfallen.

Mit der Feststellung, dass die Konzessionsabgabe im Rahmen des an die Versorgungsgesellschaft geleisteten Entgelts preisrechtlich zulässig ist, ist allerdings noch nicht geklärt, ob sie auch bei der Gebührenkalkulation berücksichtigt und auf die Endverbraucher umgelegt werden kann. Dies hängt von weiteren Voraussetzungen des Kommunalabgabenrechts ab, die sich allein nach dem hessischen Landesrecht beurteilen und über die im Revisionsverfahren deshalb nicht zu entscheiden ist. Das Bundesverwaltungsgericht hat das angefochtene Urteil daher aufgehoben und die Sache an den Hessischen Verwaltungsgerichtshof zur anderweitigen Verhandlung und Entscheidung zurückverwiesen. ●



STÄDTE- UND GEMEINDERAT

Die Fachzeitschrift für Kommunal- und Landespolitik in Nordrhein-Westfalen

Herausgeber	Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen Kaiserswerther Straße 199-201 40474 Düsseldorf Telefon 02 11/45 87-1 Fax 02 11/45 87-287 www.kommunen.nrw
Hauptschriftleitung	Hauptgeschäftsführer Christof Sommer
Redaktion	Barbara Baltsch, Philipp Stempel Telefon 02 11/45 87-2 30 redaktion@kommunen.nrw Nina Hermes (Sekretariat) Telefon 02 11/45 87-231
Abonnement-Verwaltung	Nina Hermes Telefon 0211/4587-231 nina.hermes@kommunen.nrw
Anzeigenabwicklung	Krammer Verlag Düsseldorf AG Goethestraße 75 40237 Düsseldorf Jutta Hartmann • j.hartmann@krammerag.de Telefon 02 11/91 49-4 55 Fax -4 80
Layout	KNM / Krammerinnovation Anja Schwarzwälder www.krammerinnovation.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.nrw. Jedoch kann das Abonnement innerhalb der ersten zwölf Monate mit einer Frist von einem Monat schriftlich gekündigt werden. Ansonsten 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 Juni 2021:
Wasser



adobestock.com - lenets_tan

Wir unterstützen Sie bei Ihren kommunalen Aufgaben

Unsere Themen:

Finanzierung kommunaler Leistungen, Gewässer, Organisation und Personal, Klimaschutz und Klimaanpassung, Abwasserentsorgung, Arbeits- und Gesundheitsschutz, IT für Kommunen, Brandschutz und Rettungsdienste, Kommunale Beschaffung, Öffentlichkeitsarbeit, Abfallentsorgung, Unterhaltung kommunaler Anlagen, Verträge und Konzessionen

Wir sind für Sie da!

Nutzen Sie unser umfangreiches Know-how

Kommunal Agentur NRW GmbH

Cecilienallee 59
40474 Düsseldorf
Telefon 0211/430 77 - 0
info@KommunalAgentur.NRW
www.KommunalAgentur.NRW