



76. JAHRGANG • MAI **05** 2022

STÄDTE- UND GEMEINDERAT



NAHMOBILITÄT
BÜRGERBETEILIGUNG
TOURISMUS



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!





Zukunft braucht Kommunen

In diesem Monat steht ein wegweisender Termin für Nordrhein-Westfalen auf der Agenda: Am 15. Mai sind fast 13 Millionen Wahlberechtigte aufgerufen, ihre Stimme abzugeben und über die Besetzung des neuen Landtags zu entscheiden. Die Umfragen deuten darauf hin, dass es eng wird. Doch ganz gleich, wer am Ende die neue Landesregierung stellen wird, eines bleibt für alle Parteien gleich: Um Tritt zu fassen, werden sie zwingend auf die Städte und Gemeinden angewiesen sein.

Es gilt, die Aufgaben anzupacken, die die Kommunen der Landespolitik ins Stammbuch geschrieben haben. Zwölf zentrale Erwartungen haben wir als Städte- und Gemeindebund NRW in einem Vierseiter zusammengefasst, den Sie als Beilage in diesem Heft finden. Auf seiner Sitzung in Kamp-Lintfort Ende März hat unser Präsidium die To-Do-Liste einstimmig beschlossen und als Handlungsauftrag an die Politik adressiert..

Mit Argusaugen werden wir darauf achten, dass die kommunale Selbstverwaltung genug Luft zum Atmen erhält. Dabei geht es um das gesamte Spektrum landespolitischen Handelns. Ob Energiewende, Digitalisierung, die Zukunft von Schulen und Kitas oder die Umsetzung der Verkehrswende, die wir in diesem Heft mit dem Schwerpunkt Nahmobilität besonders intensiv beleuchten: Wer dieses Land gestalten will, braucht handlungsfähige Kommunen.

Für die nahe Zukunft stellen die Versorgung und Integration der geflohenen Menschen aus der Ukraine eine ganz besondere Herausforderung dar. Eines ist klar: Je länger der Konflikt andauert, desto mehr von ihnen werden die Brücken zur alten Heimat abbrechen und versuchen, sich in Deutschland ein neues Leben aufzubauen. Wie viele es sein werden, bleibt ungewiss. Genauso wie so viele andere Fragen zu den Folgen dieses entsetzlichen Krieges.

Daher ist es gut, dass Bund und Länder die Aufnahme der Geflüchteten ausdrücklich als gesamtgesellschaftliche Aufgabe anerkannt haben und sich der Bund zu einer Mitverantwortung bei der Finanzierung bekennt. Es liegt auf der Hand, dass verantwortliches Handeln mehr im Blick haben muss als die Erstversorgung und Unterbringung. Bereits heute müssen wir über das Jahr 2022 hinausdenken und Perspektiven schaffen für Integration, Kita- und Schulplätze sowie Pflege und Betreuung. Bund und Land stehen hier dauerhaft in der Pflicht.

Christof Sommer
Hauptgeschäftsführer StGB NRW



Dienstradleasing im kommunalen öffentlichen Dienst

Leitfaden für die Vergabe und (umsatz-)steuerliche Würdigung, hrsg. v. Zukunftsnetz Mobilität NRW, DIN A4, 65 S., kostenlos herunterzuladen unter zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de

Mit dem Inkrafttreten des Tarifvertrages zur Entgeltumwandlung zum Zwecke des Leasings von Fahrrädern im kommunalen öffentlichen Dienst (TV-Fahrradleasing) bietet das Dienstradleasing Kommunalverwaltungen und kommunalen Eigenbetrieben die Chance, ihren Mitarbeitenden die Nutzung eines hochwertigen Fahrrades oder Pedelecs zu ermöglichen. Der Leitfaden bietet ausführliche Hilfestellung und Schritt-für-Schritt-Anweisungen für den Vergabeprozess zur Findung eines geeigneten Anbieters. Auch das Thema der (umsatz-)steuerlichen Bewertung des Dienstradleasings wird umfassend beleuchtet.

Interkommunale Zusammenarbeit in NRW

Stand und Perspektiven, hrsg. v. Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes NRW, DIN A4, 128 S., kostenlos herunterzuladen unter land.nrw/broschuerenservice



Das Land NRW fördert die Zusammenarbeit von Kommunen und hat im Herbst 2021 zudem eine Stabstelle „Kompetenzzentrum interkommunale und regionale Zusammenarbeit“ eingerichtet. Die Broschüre bietet einen Überblick über den aktuellen Stand und die Perspektiven interkommunaler Kooperation in NRW. Rechtliche Rahmenbedingungen sowie Erfolgsfaktoren werden aufgezeigt. Praxisbeispiele vermitteln Entscheiderinnen und Entscheidern vor Ort notwendige Grundlagen, um eine mögliche Zusammenarbeit mit anderen Kommunen auszuloten und gemeinsam weiterzuentwickeln.

Wasserstoff im kommunalen Einsatz

Ein Beitrag zu Klimaschutz und kommunaler Wertschöpfung, hrsg. v. Deutscher Städte- und Gemeindebund (DStGB) mit Unterstützung v. EWE, FAUN und Westenergie, DStGB-Dokumentation Nr. 165, DIN A4, 28 S., kostenlos herunterzuladen unter dstgb.de/publikationen/dokumentationen/

Zur Erreichung der ambitionierteren Klimaschutzziele ist der Einsatz von Wasserstoff in den Kommunen ein wichtiger Eckpfeiler. Die Dokumentation liefert eine Übersicht über die aktuellen technischen Bedingungen für eine funktionierende Wasserwirtschaft und zeigt die kommunalen Anwendungsmöglichkeiten auf. Gleichzeitig werden wichtige Hinweise für die Umsetzung, Finanzierung und Bewirtschaftung vorgestellt.

INHALT 75. Jahrgang Mai 2022



6



15



19

EDITORIAL

3 Zukunft braucht Kommunen
von Christof Sommer

NAHMOBILITÄT

6 Nahmobilität als zentraler Baustein für die Verkehrswende
von Christine Fuchs

8 Radverkehrspolitik in der Gemeinde Wettringen
von Berthold Bültgerds und Markus Rehers

11 Zusammenarbeit von Straßen.NRW und Kommunen beim Aufbau von Fahrrad-Infrastruktur
von Nina Wischeloh

13 Radverkehrspolitik und Fahrradkultur in den Niederlanden
von Johan Diepens und Bernhard Ensink

15 Offensive der Deutschen Bahn zum Fahrradparken an Bahnhöfen
von Stella Perlitz

17 Spezialistinnen und Spezialisten für Radinfrastruktur
von Michael Vieten und Benjamin Wüthrl

Titelfoto: connel_design - stock.adobe.com

Thema **Nahmobilität**

11



28

19 **Neue Spielräume bei Gebühren fürs Bewohnerparken**

von Marius Reißner und Wiebke Weltring

20 **Förderung des Fußgängerverkehrs**

von Roland Stimpel

23 **Bürgerbusse als erfolgreiches Modul im Nahverkehr**

von Franz Heckens

BÜRGERBETEILIGUNG26 **Schwerter auf dem Weg zur MitMachStadt**

von Ingo Rous

TOURISMUS28 **Bad Berleburg erster Premium-Wanderort in NRW**

von Bernd Fuhrmann

SERVICE30 **Bücher**32 **Europa-News**33 **Gericht in Kürze****Stolberg eine der meist gefährdeten Kulturerbestätten Europas**

Die vom Hochwasser 2021 stark betroffene **Stadt Stolberg** erhält Unterstützung. Der europäische Denkmalschutz-Verband „Europa Nostra“ hat das historische Stadtzentrum am 29. März 2022 auf die diesjährige Liste der sieben am stärksten gefährdeten Kulturerbestätten Europas gesetzt. Zur Begründung betonte der Beirat der Jury, dass „ein zukunftssicherer, nachhaltiger Wiederaufbauplan - mit europäischer Perspektive - erforderlich ist“ und dass „Stolberg durchaus das Potenzial hat, sein Erbe und seine historische Umgebung für eine bessere und integrativere Zukunft zu nutzen“. Neben 10.000 Euro erhält die Stadt externe Beratung beim Wiederaufbau.

2050 wohl weniger Einwohnerinnen und Einwohner in NRW

Die Einwohnerzahl in Nordrhein-Westfalen wird nach einer neuen Berechnung des Statistischen Landesamtes in den nächsten 30 Jahren sinken. Im Jahr 2050 werden demnach voraussichtlich 17,62 Millionen Menschen in NRW leben. 2021 waren es 17,93 Millionen. Wie IT.NRW weiter mitteilt, erwarten die Statistikerinnen und Statistiker große regionale Unterschiede. So wird es den Prognosen zufolge in 18 Kreisen und kreisfreien Städten einen Anstieg der Einwohnerzahl geben. Die höchsten Zuwächse werden in den Großstädten Bonn, Köln und Düsseldorf erwartet. In 36 Städten und Kreisen werden bis 2050 dagegen weniger Menschen leben. Die höchsten Rückgänge zeichnen sich dabei für die Kreise Höxter, Olpe und den Märkischen Kreis ab.

Preise für NRW-Schulen beim Schülerzeitungswettbewerb

Beim diesjährigen Schülerzeitungswettbewerb der Länder haben fünf Schulen aus Nordrhein-Westfalen einen Preis gewonnen. Darunter sind auch drei Schulen in Mitgliedskommunen des Städte- und Gemeindebundes NRW. Den dritten Platz bei den Grundschulen errang die Freie Schule am See in **Sundern** für ihre Schülerzeitung „Kunterbunte Seepost“. Ein weiterer dritter Platz ging in der Kategorie „Hauptschulen“ an die städtische Reihenschule in **Rees** für ihren „(Rh)einblick“. Zudem konnte sich die Rurtal-Schule **Heinsberg** für ihren Bog „hammer!“ über einen Preis in der Kategorie „Online-Zeitungen Förderschule“ freuen.

Großes ehrenamtliches Engagement in Nordrhein-Westfalen

Die Hälfte der Bürgerinnen und Bürger in Nordrhein-Westfalen engagiert sich ehrenamtlich. Wie aus dem Ehrenamtsatlas NRW hervorgeht, den WestLotto auf der Basis einer forsa-Umfrage erstellt hat, beträgt das ehrenamtliche Engagement - bezogen auf den geplanten Mindestlohn von zwölf Euro - 19,14 Milliarden Euro im Jahr. Für den Ehrenamtsatlas wurden im Januar 2022 mehr als 10.000 Personen ab 18 Jahren befragt. Dabei zeigte sich, dass Menschen aus Orten mit weniger als 20.000 Einwohnerinnen und Einwohnern häufiger ehrenamtlich engagiert sind als Personen aus urbanen Gebieten mit mehr als 500.000 Einwohnerinnen und Einwohnern.

Städte und Gemeinden sollen zu hochwertigen Lebens- und Bewegungsräumen werden



FOTO: AGFS

Nahmobilität als zentraler Baustein für die Verkehrswende

Die Mobilität der Zukunft in den Städten und Gemeinden muss nachhaltig, verträglich, ressourcen- sowie energieschonend, klimaneutral und gesund sein

Die Verkehrswende sorgt immer wieder für Schlagzeilen. Erst im Sommer 2021 war es die Flutkatastrophe in Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen die Forderungen nach einem Umbau des Verkehrssystems zugunsten des Klimaschutzes laut machte. Aktuell verschaffen die hohen Benzin- und Diesel-Preise, ausgelöst durch den Krieg in der Ukraine, der Debatte erneut mediale Aufmerksamkeit. Fahrrad-Verbände fordern eine sofortige Abkehr vom Auto und die Stärkung des Rad- und Fußverkehrs in Kombination mit einem komfortableren Angebot für Bus und Bahn, um das Verkehrssystem langfristig für zukünftige Anforderungen fit zu machen. Sind mehr Rad- und Fußverkehr der Schlüssel zur Verkehrswende?

Nahmobilität als Basismobilität Die Erwartungen an das Mobilitätssystem der Zukunft sind hoch und vielfältig. Es soll für jede und jeden zugänglich und bezahlbar, klimafreundlich und ökologisch sein, die Gesundheit fördern und eine hohe Lebensqualität ermöglichen. Leichtigkeit, Flexibilität und Spielraum für individuelle Bedürfnisse sollte es widerspiegeln. Kriterien, die das Konzept der Nahmobilität in jeder Hinsicht erfüllt.

Die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS) definiert Nahmobilität als aktive „selbstmobile“ und muskelbasierte Fortbewegung zu Fuß, mit dem Fahrrad, dem Pedelec oder anderen bewegungsaktivierenden Fortbewegungsmitteln. Es spricht also viel dafür, sie als Basismobilität und damit als zentralen Baustein der Verkehrswende zu betrachten. Denn keine technische Innovation vermag die genannten Anforderungen so ganzheitlich zu erfüllen. Singuläre Lösungsansätze bezogen auf eine Verkehrsart reichen nicht aus, um den heutigen und zukünftigen Herausforderungen gerecht zu werden. Nicht die Antriebsformen, nicht die Digitalisierung, nicht die Automatisierung und auch nicht eine Ver-



DIE AUTORIN

Christine Fuchs ist Vorstand der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.



Die Erwartungen an das Mobilitätssystem der Zukunft sind hoch und vielfältig

kehrart allein prägen die Mobilität der Zukunft entscheidend. Vielmehr sind es grundsätzliche infrastrukturelle Bedingungen einer integrierten Stadt- und Verkehrsplanung, die über Verkehrsmittelwahl, Verkehrsverhalten sowie die Lebens- und Umweltqualität entscheiden. Schlüsselfaktor hierbei: die Ausgestaltung und Qualität der Verkehrsinfrastruktur.

Bewegung für mehr Lebensqualität Räume für Grün sowie das entspannte Verweilen, Flanieren, Spielen und Kommunizieren sind in Zeiten einer intensiven Verdichtung der Siedlungsflächen rar geworden. Stadt und Gemeinde als durchgrünte „Lebens- und Bewegungsraum“, der eine vorwiegend sitzende Gesellschaft mit vielen Möglichkeiten zur körperaktiven, gesundheitsfördernden Nahmobilität anregt, wird schmerzlich vermisst und ist heiß begehrt.

Die AGFS setzt sich seit fast 30 Jahren für eine Stadt- und Verkehrsplanung ein, die sich am „Maßstab Mensch“ orientiert. Sie betrachtet den Fahrrad- und Fußverkehr neben Bus, Bahn und Auto als eigenständige und gleichwertige Verkehrsarten. Ihr Ziel: eine bewegte Kommune, in der die Grenzen zwischen Mobilität und Sport fließend sind.

Um das zu erreichen, braucht es eine großzügig dimensionierte und durchgängige Infrastruktur, die es Radfahrenden sowie Fußgängerinnen und Fußgängern erlaubt, schnell und komfortabel voranzukommen. Der Platz dafür entsteht durch die Verlagerung parkender Autos aus dem öffentlichen Raum zum Beispiel in Quartiersgaragen. Im ländlichen Raum bieten E-Bikes und Pedelecs neue Möglichkeiten als Zubringer zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Mehr Fuß- und Radverkehr als zentrale Option entlasten Städte und Gemeinden von übermäßigem Kfz-Verkehr und schaffen zugleich wieder Freiräume für die Anteile des motorisierten Verkehrs, die nicht ersetzbar und für die Wirtschaftsfunktion einer Stadt notwendig sind.

Hemmnisse für die Transformation Die Verkehrswende steht im Dreiklang mit der Mobilitäts- und der Antriebswende. Während es bei der Mobilitätswende darum geht, unnötige Wege zu vermeiden, stellt die Antriebswende die Umstellung von konventionellen, fossilen auf regenerative, alternative Antriebsstoffe in den Fokus. Die Verkehrswende selbst steht für die Substitution von Autofahrten durch den öffentlichen Nah- und Fernverkehr, das Fahrradfahren oder das Zu Fußgehen.

Vor dem Hintergrund von bundesweit etwa 49 Millionen Pkw und rund 60 Millionen motorisierten Kraftfahrzeugen bringt uns die Antriebswende bei der Gestaltung von Lebens- und Bewegungsräumen nicht weiter. Es fehlt weiterhin schlicht der Platz in



FOTO: AGFS/PETER OBENAUS

Jeder Mensch nutzt mindestens für einen Teil seiner Wege die Nahmobilität



FOTO: WSM.EU

den Städten und Gemeinden. Für den Fuß- und Radverkehr bleiben oft nur „Restflächen“ des öffentlichen Raums, die zudem nur in den wenigsten Fällen die Anforderungen an Dimensionierung, Sicherheit und Komfort adäquat erfüllen. So lässt sich das große Potenzial für die Nahmobilität nicht aktivieren. Die Folgen - Staus, Lärm, Luftverschmutzung und Unfälle - sind insbesondere in den Groß- und Mittelstädten täglich wahrnehmbar.

Neben eingefahrenen Verhaltensmustern seitens der Verkehrsteilnehmenden hemmen auch aufwendige und langwierige Regularien die Transformation der Straßen hin zu mehr Bewegungs- und Lebensqualität. Hinzu kommen finanzielle Hürden, die die Umsetzung einer adäquaten Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur erschweren. So können Fördermittel aufgrund komplizierter Antragsverfahren häufig nicht oder nicht umfassend aktiviert werden. Von fehlendem Fachpersonal in den Städten und Gemeinden ganz zu schweigen.

Aufbruch für die Nahmobilität Die AGFS hat früh erkannt, dass Nahmobilität mehr ist als Fuß- und Radverkehr. Sie ist der Schlüssel zu lebenswerten Städten, Gemeinden und Quartieren. Auch und besonders in Zeiten von Ölnappheit, Klimawandel und einer weltweiten Pandemie. Mit dem Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG), das im Januar 2022 in

Hochwertige Fahrradabstellanlagen sind eine wichtige Voraussetzung für die Steigerung des Radverkehrs

agfs-nrw.de



Kernbotschaften für mehr Nahmobilität

Auf dem Kongress der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS) im Februar 2022 wurden Wege für die Umsetzung des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen (FaNaG) aufgezeigt. Für die Aufgaben und Herausforderungen, die Land und Kommunen nun stemmen müssen, leiten sich neun Kernbotschaften ab:

1. Der Radverkehrsanteil muss insbesondere in den Klein- und Mittelstädten spürbar gesteigert werden.
2. Zur Förderung des Radverkehrs und der Nahmobilität bedarf es signifikant mehr Fachpersonal auf allen Ebenen.
3. Eine Förderung des Radverkehrs darf nicht zu Lasten des Fußverkehrs erfolgen.
4. Auf längeren Wegen muss das Fahrrad im Zusammenspiel mit anderen Verkehrsmitteln gedacht werden.
5. Eine Chancengleichheit der Verkehrsmittel erfordert eine hochwertige Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr!
6. Der Schlüsselfaktor ist die Neuorganisation des Parkens.
7. Die Förderung der Nahmobilität bedarf Ausdauer.
8. Um die Ziele der Förderung der Nahmobilität zu erreichen, müssen auch neue, innovative Lösungen umgesetzt werden.
9. Die 25 Prozent lassen sich auf absehbare Zeit nur erreichen, wenn alle Beteiligten konstruktiv zusammenarbeiten.

Kraft getreten ist, hat auch das Land Nordrhein-Westfalen diese Bedeutung hervorgehoben und ein politisches Statement für die Nahmobilität und die Verkehrswende gesetzt.

Land und Kommunen müssen nun gemeinsam, fokussiert, mutig und ausdauernd zusammenarbeiten - dann wird das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz und damit die Verkehrswende in NRW zum Erfolg. Die AGFS unterstützt die NRW-Kommunen mit zahlreichen Formaten und wird als Multiplikatorin eine Schlüsselrolle bei der Umsetzung des FaNaG einnehmen.

Nutzen wir die Chance und bauen wir die Städte und Gemeinden so um, dass der Fuß- und Radverkehr zukünftig die ihm gebührende Rolle spielen kann. Die Krisen unserer Zeit machen es immer wieder deutlich: Es gilt, die vorhandenen Mobilitätsstrukturen zu überdenken und wortwörtlich neue Wege zu entwickeln, auf denen wir gestärkt in die Zukunft gehen können.



Der zentrale Omnibusbahnhof in Wettringen ist für Pendlerinnen und Pendler gut und schnell zu erreichen

Ausgezeichnete Nahmobilität in der Gemeinde Wettringen

Die Gemeinde Wettringen hat schon früh in den Auf- und Ausbau des gemeindlichen Radwegenetzes investiert und mit Nachbarkommunen schnellere Radwegeverbindungen geschaffen

Die Gemeinde Wettringen mit seinen rund 8.300 Einwohnerinnen und Einwohnern liegt eingebettet in die münsterländische Parklandschaft im Kreis Steinfurt. Die Entfernung zu den fünf Nachbarkommunen ist mit fünf bis neun Kilometern fahrradfreundlich. Wettringen verfügt über eine gute Verkehrsanbindung, ein starkes Gewerbe- und Industriegebiet, eine gesunde Lebensqualität mit guter Nahversorgung und ein familienfreundliches Angebot. In Wettringen ist der Radverkehrsanteil überdurchschnittlich hoch.

Führend beim Fahrradklima-Test Die Wettringer Bürgerinnen und Bürger wissen die Förderung des Radverkehrs zu schätzen. Beim interkommunalen deutschlandweiten ADFC-Fahradklima-Test holte die Gemeinde nach dem dritten Platz 2016 und dem zweiten Platz 2018 im Jahr 2020 den Sieg bei den Kommunen bis 20.000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Die feierliche Übergabe des Preises erfolgte durch den Bundesverkehrsminister in Berlin. Diese Auszeichnungen sind Ansporn für weitere Verbesserungen zur Stärkung des Radverkehrs. Seit 2020 konnten in Wettringen rund 4,5 Millionen Euro in unterschiedliche Radverkehrsprojekte investiert werden. Neben der Förderung von touristischen

Berthold Bültgerds ist Bürgermeister der Gemeinde Wettringen



DIE AUTOREN



Markus Rehers ist Leiter des Bauverwaltungsamtes der Gemeinde Wettringen



» Die strategische Förderung der Radmobilität hat in Wetztingen frühzeitig begonnen

Radwegen lag der Fokus auf der Verbesserung der Alltagstauglichkeit des Fahrrades - unter anderem durch eine schnellere Radwegeanbindung an die Nachbarkommunen, die Anlegung von breiteren Radwegen, eine stärkere Ausleuchtung von Radwegen sowie die Verbesserung der Radwegführung in der Ortsmitte.

Alternative zum Auto Ziel ist die Schaffung eines Qualitätsstandards, der es dem Rad ermöglicht, im Berufs-, Freizeit- und Alltagsverkehr eine echte Alternative zum Pkw zu bieten. So wurde der zunehmenden Elektrifizierung des Radverkehrs und der hiermit verbundenen Erhöhung der Reichweite durch ein Maßnahmenbündel zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur Rechnung getragen.

Verstärkt in den Radverkehr eingebunden werden konnte auf diese Weise unter anderem der neu gestaltete zentrale Busbahnhof in der Ortsmitte. Er gewährleistet eine bessere Verknüpfung zwischen Radverkehr, Öffentlichem Personennahverkehr sowie dem angrenzenden Gewerbe- und Industriegebiet. In die neue, barrierefreie Gestaltung des Omnibusbahnhofs wurden rund 850.000 Euro unter Verwendung von Fördermitteln investiert.

Frühzeitige Planung Die strategische Förderung der Radmobilität hat in Wetztingen frühzeitig begonnen. Im Jahr 2004 wurde ein eigener Radwegenetzplan erstellt, der Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs auflistet, bündelt und priorisiert. Hierdurch wurde eine wesentliche Grundlage für die geförderte Umsetzung geschaffen. Dieser Rahmenplan wurde in

den Folgejahren unter Einbindung der Bürgerschaft und Beteiligung der Politik zweimal fortgeschrieben - zuletzt 2019.

Mehrere Maßnahmen aus der jüngsten Fortschreibung konnten auch durch den Einsatz von Fördermitteln bereits umgesetzt werden. Ein hohes Augenmerk lag hierbei fortwährend auf der Verbesserung der Radmobilität für die Alltagsnutzung durch die Schaffung kurzer Verbindungen. So wird unter anderem die Steinfurter Aa in der Ortsmitte Wetztingens von drei reinen Fuß- und Radwegebrücken überquert.

Verbindungen zu Nachbarkommunen Die räumliche Nähe zu den Nachbarkommunen sowie die engen Pendlerverflechtungen mit diesen Städten und Gemeinden legen verstärkt den Blick auf die radverkehrliche Verknüpfung zwischen den Gemeinden. Mittlerweile verfügt Wetztingen zu allen Nachbarstädten und -gemeinden über direkte Radwegeverbindungen. Aufgrund der kurzen Entfernung zwischen diesen Kommunen bietet das Fahrrad den täglichen Pendlerinnen und Pendlern eine echte Alternative zum Pkw.

Eine deutliche Verbesserung wird durch das „Triangel-Projekt“ erreicht. Dabei handelt es sich um eine schnelle und alltagstaugliche Radwegeverbindung zwischen den Städten und Gemeinden Metelen, Ochtrup, Neuenkirchen, Rheine, Steinfurt und Wetztingen unter Federführung des Kreises Steinfurt. Neben dem überwiegenden Ausbau der rund 62 Kilometer langen Verbindung auf drei Meter Breite, der Ausleuchtung zentraler Abschnitte sowie dem Neubau einer Radwegebrücke über die B 70 in Rheine zur besseren Anbindung der Gemeinden Neuenkirchen und Wetztingen an die Stadt Rheine wird dem Radverkehr auf weiten Abschnitten Vorfahrt gegenüber querenden Straßen eingeräumt. Die Ausweisung der Triangel erfolgt als Fahrradstraße. Die Gesamtkosten für das Projekt belaufen sich auf rund 6,5 Millionen Euro. Hiervon werden 4,5 Millionen Euro durch Mittel des Bundesumweltministeriums aus der Nationalen Klimaschutzinitiative gefördert.

Bürgermeister Berthold Bültgerds (Mitte) erhielt online die Siegerurkunde beim ADFC-Fahrradklima-Test vom damaligen Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (rechts) und vom Vorsitzenden des ADFC, Ulrich Syberg



FOTO: ALLGEMEINER FAHRRAD-CLUB E.V.



Die Radwege in und um Wettlingen sind breit und rot markiert

Durch zwei Radwegebaumaßnahmen auf einer Gesamtlänge von rund zwei Kilometern wurden 2020 das Naherholungsgebiet Haddorfer Seen in Wettlingen mit einem vier Sterne Campingpark und dem Wochenendhausgebiet stärker an das gemeindliche Radwegenetz angebunden. Als letzte fehlende Radwegeverbindung zu einer Nachbarkommune wurde 2021 eine Radwegeverbindung zwischen Wettlingen und der Stadt Steinfurt errichtet. Hierbei wurde der Querschnitt der Straße für die Anlegung eines Radweges reduziert.

Weitere Pläne Im Frühjahr 2022 konnten die Planungen für die Errichtung von zwei Fahrradstraßen im Außenbereich abgeschlossen werden. Auch die Möglichkeit zur Errichtung von Fahrradstraßen in der Ortslage wurde diskutiert. Die politischen Beschlüsse für den Bau von zwei Fahrradstraßen im Außenbereich wurden gefasst. Die Durchführung dieser Maßnahmen soll unter Verwendung von Fördermitteln im Frühjahr 2023 erfolgen.

Landespreis für innovative interkommunale Zusammenarbeit

Das Land Nordrhein-Westfalen fördert die Zusammenarbeit zwischen Kommunen. Fünf besonders nachahmenswerte Projekte wurden Ende März in Düsseldorf mit dem **Landespreis für innovative interkommunale Zusammenarbeit** (Foto) ausgezeichnet. In der Kategorie „Kommunale Pflichtaufgaben und Innere Verwaltung“ konnte das Projekt „Rufbereitschaft - Gemeinsam Verantwortung tragen“ überzeugen. Dahinter stehen die Eifelkommunen **Blankenheim, Kall, Schleiden** und **Hellenthal**, die sich schon vor Jahren im Bereich ihrer Ordnungsämter zusammengeschlossen und eine Rufbereitschaft eingerichtet haben, die außerhalb der regulären Dienstzeiten für die Abwehr von Gefahren zuständig ist. In der Kategorie „Informationsaustausch und Vernetzung“ ging der Landespreis an den Kreis

Coesfeld, der gemeinsam mit den elf Städten und Gemeinden die kreisweite Digitalisierungsstrategie „Coesfeld 12.0 - Im Kreis gemeinsam digital“ erarbeitet hat. Ziele sind die Versorgung mit schnellem Internet sowie neue digitale Inhalte. Eine interkommunale Zusammenarbeit zwischen Kreis und Kommunen wurde auch in der Kategorie „Wirtschaftsförderung, Tourismus und Kultur“ ausgezeichnet. Im Rahmen des Großevents „Nacht der Ausbildung“ aller 17 Kommunen im Kreis Borken und der Wirtschaftsförderungsgesellschaft für den Kreis erhalten Unternehmen die Möglichkeit, sich am eigenen Standort zu präsentieren. In der Kategorie „Umwelt, Planung und Infrastruktur“ ging der Landespreis an den Zweckverband Landfolge Garzweiler, der 2017 von den Städten Mönchengladbach, **Erkelenz, Jüchen** und der Gemeinde **Titz** zur Bewältigung des Strukturwandels im Rheinischen Braunkohle-



revier gegründet wurde. Der Sonderpreis „Interkommunale Zusammenarbeit in der Krisenbewältigung“ ging an das grenzüberschreitende Projekt „CrossFire“ der Städte **Bocholt** und Aalten in den Niederlanden. Bei dem Projekt geht es unter anderem um die Errichtung eines deutsch-niederländischen Feuerwehrhauses und damit um die Stärkung des grenzüberschreitenden Brand- schutzes.

In Wettringen eröffneten Bürgermeister Berthold Bültgerds (rechts), Landrat Dr. Martin Sommer (Mitte) und Manfred Ransmann von Straßen.NRW einen Fuß- und Radweg



FOTOS (2): STRASSEN.NRW

Radverkehrsbeauftragte als Schnittstelle zur Kommune

Bei Bau, Umbau, Ausbau und Vernetzung von Radwegeverbindungen setzt Straßen.NRW auf die Zusammenarbeit mit den Städten, Gemeinden und Kreisen

Der Weg ist das Ziel - genauer: der Radweg. Bau, Umbau, Ausbau und die Vernetzung von Geh- und Radwegeverbindungen, daran arbeitet Straßen.NRW täglich, und zwar gemeinsam mit den Städten, Gemeinden und Kreisen. Sie sind es, die das Nutzungsverhalten ihrer Bürgerinnen und Bürger gut kennen, die wissen, welche Pendlerstrecke eine hohe Frequenz hat oder hätte, wenn eine durchgängige Radwegeverbindung vorhanden wäre. Ein Ohr für die Anliegen der Städte, Gemeinden und Kreise haben bei Straßen.NRW die Radverkehrsbeauftragten, in der Region Münsterland hat Carina Heumann als Ingenieurin in der Planungsabteilung diese Aufgabe übernommen. Sie kennt und sammelt die Mobilitätskonzepte und berät und unterstützt bei Fragen der Radwegestruktur. Die Regionalniederlassung Münsterland führt jährlich zahlreiche Städtebaugespräche - in diesem vertrauensvollen Austausch ist die Umsetzung von veränderten Mobilitätsansprüchen schon lange ein zentrales Thema. Gemeinsam konnte so bereits vieles auf den (Rad-)Weg gebracht werden.

Radwege rund um Wettringen Ein gelungenes Beispiel für die konstruktive Zusammenarbeit zwischen Städten, Gemeinden und Kreisen mit Straßen.NRW ist das in den letzten Jahren stark gewachsene Radwegenetz im Kreis Steinfurt und rund um die Ge-

meinde Wettringen. In enger Abstimmung sind hier verschiedene Projekte sowohl an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen realisiert worden und bilden nun die Grundlage einer dichten Radwegestruktur. Das Ziel der nachhaltigen Mobilität fest im Blick, arbeiteten die Beteiligten dabei auch immer wieder pragmatisch zusammen und fanden alternative Aufgabenverteilungen. So geschehen bei der Querschnittsumgestaltung der Landstraße L567 von Wettringen Richtung Burgsteinfurt. Die Gemeinde übernahm hier die Planung und Vergabe; Straßen.NRW die Finanzierung. Im Dezember 2019 wurde die Vereinbarung zum Ausbau getroffen, bereits im August 2020 waren die Planungen vollständig abgeschlossen. Mit der Fertigstellung im Jahr 2021 wurde eine durchgehende Verbindung von Wettringen bis nach Steinfurt geschaffen - ein wichtiger Lückenschluss, denn viele Bürgerinnen und Bürger pendeln beruflich und können nun sicher, direkt und klimaneutral mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen.

Triangel im Kreis Steinfurt Ein weiteres Leuchtturmprojekt in diesem Zusammenhang ist die erste Veloroute im Kreis Steinfurt - die Triangel. Mit dem Projekt wollen der Kreis Steinfurt sowie die Städte und Gemeinden Metelen, Neuenkirchen, Ochtrup, Rheine, Steinfurt und Wettringen auf einer Gesamtlänge von rund 62 Kilometern eine schnelle und sichere Radwe-



DIE AUTORIN

Nina Wischeloh ist Mitarbeiterin für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit in der Regionalniederlassung Münsterland von Straßen.NRW

Als Radverkehrs-
beauftragte ist
Carina Heimann im
Münsterland
Ansprechpartnerin
für den Rad-
wegebau



geverbindung zwischen den Stadt- und Ortszentren einrichten. Unter anderem führt der Weg in Rheine über die B70 - Straßen.NRW unterstützt die Planung des Brückenneubaus, nach Fertigstellung wird der Landesbetrieb die Brücke als Baulastträger unterhalten. Der Regionalniederlassungsleiter von Straßen.NRW, Manfred Ransmann, ist überzeugt: „Es ist unsere ge-

meinsame Aufgabe, Antworten auf die veränderten Mobilitätswünsche zu geben und darüber hinaus den Modal Split aktiv zu fördern. Langfristiges Ziel ist es, aus unseren bereits bestehenden Radwegen und unseren Planungen zusammen mit den Radwegkonzepten der Städte, Gemeinden und Kreise ein flächendeckendes Netz zu realisieren.“ Dabei gehe es um ein Netz, das nicht hauptsächlich dem touristischen Zweck diene, sondern eine Alternative zum Straßennetz darstelle und ein hohes Potenzial für Pendlerinnen und Pendler liefere.

Das neue Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG NRW) sowie die Änderung des Straßen- und Wegegesetzes stellt Fuß- und Radverkehr erstmalig auf eine Stufe mit Auto und Bahn und bildet so eine zukunftsgerichtete gesetzliche Grundlage für die Handlungs- ausrichtung des Landesbetriebes.

Investitionen in Millionenhöhe In Zahlen sah die Umsetzung dieses Zieles bei der Regionalniederlassung Münsterland von Straßen.NRW im Jahr 2021 so aus: Über acht Millionen Euro wurden in den Bau von Geh- und Radwegen an Landesstraßen investiert, rund 1,3 Millionen Euro in den Bau und die Sanierung von Radwegen an Bundesstraßen. Über vier Millionen flossen darüber hinaus in die Sanierung und Anpassung von Geh- und Radwegen. Auch in 2022 hat die Regionalniederlassung Münsterland den (Rad-) Weg als Ziel weiter fest im Blick und setzt dabei auf die gute Zusammenarbeit mit den Städten, Gemeinden und Kreisen. ●

Intensive Diskussion mit Ministerin Scharrenbach

Prominenter Besuch bei der 209. Sitzung des Präsidiums des Städte- und Gemeindebundes NRW: Im Schirrhof in Kamp-Linfort konnten Präsident **Dr. Eckhard Ruthemeyer** (Foto links), 1. Vize-Präsident **Prof. Dr. Christoph Landscheidt** (2. v. rechts) und Hauptgeschäftsführer **Christof Sommer** (rechts) Kommunalministerin **Ina Scharrenbach** zum offenen Gespräch begrüßen. Rund 50 Bürgermeisterinnen und Bürgermeister schilderten im Rahmen der Sitzung insbesondere die Auswirkungen des Ukraine-Krieges auf die Städte und Gemeinden. Als große Erschwernis hoben die Präsidiumsmitglieder die ungleiche Verteilung von Geflüchteten und die bislang nur vagen Finanzierungszusagen von Bund und Land hervor, würdigten aber zugleich die Bemühungen der Ministerin, die Kommunen gezielt zu unterstützen. Erhebliche Probleme bereiteten den Städten und Gemeinden die hohen Kosten für Wohncontainer, Betten und andere Güter zur Erstversorgung der Geflüchteten, hieß es. Umso mehr benötige man eine verlässliche Finanzierung und mit Blick auf die Verbesserung von Integrationschancen weniger Regulierung auf Wohnungs- und Arbeitsmarkt. ●



FOTO: STGB NRW

Die niederländische Stadt Zwolle zeichnet sich durch besondere Fahrradfreundlichkeit aus



FOTOS (3): LUDGER VORTMANN

Fahrradparadies Niederlande als Vorbild für Deutschland

Immer mehr Kommunen schauen bei ihrer Radverkehrspolitik ins Nachbarland, wo es eines der besten, schönsten und größten Radwegesysteme Europas gibt

Die große Anzahl von Verkehrstoten, die Luftverschmutzung, der Abbruch alter Gebäude - all das brachte vor gut 40 Jahren in den Niederlanden ein starkes gesellschaftliches Engagement gegen den dominant gewordenen Autoverkehr auf den Plan. Dieser Widerstand leitete eine Wende in der Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik ein, die die Aufenthalts- und Lebensqualität mehr in den Mittelpunkt rückte, und damit vor allem den Radverkehr, aber auch den Fußverkehr und den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Weltfahrradstadt Zwolle In der Größenordnung der Mitgliedskommunen des Städte- und Gemeindebundes NRW ist die Hansestadt Zwolle ein gutes Beispiel. Das Oberzentrum mit 130.000 Einwohnerinnen und Einwohnern wurde 2014 vom Radfahrerverband „Fietzersbond“ als Fahrradstadt des Jahres ausgezeichnet und letztes Jahr von der US-Amerikanischen Organisation „PeopleForBikes“ als beste Fahrradstadt der Welt bezeichnet. Ihr heutiger methodischer An-

satz heißt schlichtweg STOP¹: Zuerst kommen das Gehen und Radeln, dann der ÖPNV und dann erst der motorisierte Individualverkehr.

Es lohnt, sich die Ergebnisse in dieser nur 100 Kilometer von Nordrhein-Westfalen entfernten Stadt einmal anzuschauen. Nicht nur das im letzten Jahr eröffnete unterirdische Fahrradparkhaus am Bahnhof mit 8.500 Stellplätzen zeigt, wie dort die Prioritäten gesetzt werden. Zwolle ist ein gutes Beispiel dafür, was anders läuft als in einer Stadt, die primär für den Autoverkehr plant.

Bike & Ride in Kommunen In der Nahmobilität spielt in den Niederlanden die Kombination von Bahn & Bike eine sehr große Rolle. Das demonstrieren das weltgrößte Fahrradparkhaus in Utrecht mit 12.500 Plätzen und Bahnhöfe, wie die in Groningen oder Zwolle.

Aber auch das 15 Kilometer von Zwolle entfernte Dalfsen mit 30.000 Einwohnerinnen und Einwohnern hat am Bahnhof 640 gute Stellplätze. In den Niederlanden gibt es über nur eine Chip-Karte Zugang zu allem, was zu Bike & Ride gehört: zu den Bahnen, dem ÖPNV, bewachten Radabstellanlagen und dem sehr erfolgreichen Fahrradverleihsystem OV-fiets.

Johan Diepens ist Gründer, Eigentümer und Direktor von Mobycon



DIE AUTOREN



Dr. Bernhard Ensink ist strategischer Berater bei Mobycon

¹STOP steht für die Reihenfolge von: Stappen (schreiten, gehen), Trappen (treten, radeln), Openbaar vervoer (ÖPV) und Personenauto.



Ein Rad-schnellweg führt vom Zentrum von Zwolle direkt zum Campus der Fachhochschule Windesheim

Für Radfahrerinnen und Radfahrer in den Niederlanden gibt es in der Regel sichere Strecken entlang speziell angelegter Radwege



» Komfort und Attraktivität werden in den niederländischen Planungen stark berücksichtigt

Konsens und Konsistenz Nahverkehrspolitik ist in den Kommunen zumeist kein politisch heiß diskutiertes Thema. Egal, welche politische Koalition lokal gerade das Sagen hat, eine große Mehrheit möchte eine gute Radverkehrspolitik. Und was das infrastrukturell bedeutet, darüber hat man sich in den Niederlanden durch ein gutes Zusammenspiel von Verkehrsfachleuten der Behörden und Beratungsbüros, den Vertreterinnen und Vertretern vom Fietsersbond, dem Königlich Niederländischen Fremdenverkehrsverband ANWB und Verkehrssicherheitsinstitutionen geeinigt.

Maßgebend ist das Konzept „Duurzaam Veilig“ (Nachhaltig sicher), das sich in allgemein anerkannten Regelwerken wie dem CROW-Handbuch für den Radverkehr² wiederfindet. Diesen Leitlinien folgt man im allgemeinen, aber halt nicht immer. Es gibt einen gewissen Spielraum, davon abzuweichen. Die Behörden wissen aber, dass - sollte es zu einem juristischen Streit kommen - die Richter darauf achten werden, wie Abweichungen begründet sind. Übrigens gibt es

² Das Handbuch gibt es auch auf Englisch als Design Manual for Bicycle Traffic, Fietsberaad/CROW, 2016.

³ Mehr zu der Technik gibt es auf der Internetseite mobycon.eu

auch in den Niederlanden noch viel Infrastruktur, die verbessert werden sollte.

Verkehrstrennung und Kreuzungen Die Diskussion in Deutschland zu den sogenannten geschützten Kreuzungen verfolgen wir mit großem Interesse. Wir bevorzugen dieses Konzept, wo immer die jeweilige räumliche Situation dies zulässt. Es passt zu der in den Niederlanden viel weiter und konsequenter durchgeführten Trennung des Radverkehrs vom motorisierten Verkehr. Ohne diese Trennung wäre der hohe Radverkehrsanteil nicht zustande gekommen. Die Prinzipien dieser Verkehrstrennung sind im CROW-Handbuch gut beschrieben. Einer der Grundsätze ist: Verkehrstrennung, wo der motorisierte Verkehr schneller als 30 Kilometer pro Stunde fährt. Hier ist der Unterschied zu den deutschen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen evident, zumal in der ERA selbst schon das Abweichen von den eigentlichen Empfehlungen eingearbeitet ist. Wir sind gespannt auf das Ergebnis der zurzeit stattfindenden Revision der ERA.

Komfort und Attraktivität als Kriterien für die Radverkehrsanlagen werden in den niederländischen Planungen stark berücksichtigt. So kommen bei der Suche nach den besten Trassen für den Alltagsradverkehr auch eher als in Deutschland Routen in den Blick, die nicht unbedingt direkt entlang der lauten, oft unattraktiven Hauptverkehrsstraßen verlaufen. Spannend finden wir, wie sich die Diskussion zum Trennen oder Mischen von Verkehr weiterentwickelt. Elektrische Tretroller, neue leichte E-Fahrzeuge und in Zukunft auch selbstfahrende Fahrzeuge müssen in die Verkehrskonzepte integriert werden. Wir arbeiten dabei an einem auf kinetischen Prinzipien beruhenden Konzept: Welche Modalitäten passen aufgrund von Masse und Geschwindigkeit in welchem Straßenraum zusammen?

Verkehrspsychologie In unserer Arbeit für deutsche Kommunen stellen wir fest, dass wir bei Planungen für Infrastruktur mehr auf verkehrs- und verhaltenspsychologische Aspekte achten, als dies in Deutschland der Fall ist. So basiert auch die niederländische Präferenz für geschützte Kreuzungen unter anderem auf dem Prinzip, dass die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer einander direkt in die Augen schauen können und sich auch subjektiv möglichst sicher fühlen sollen.

Um zu erheben, was an bestimmten auffälligen Kreuzungen in Wirklichkeit passiert und welche Beinahe-Unfälle und Konflikte dort vorkommen, setzen wir - auch in Zwolle - unser Monitoring mit intelligenten Kameras und die Auswertung der Aufnahmen mit intelligenter Software ein. Mit dieser Technik kann man Risiken einer Kreuzung und das Verkehrsverhalten gut analysieren.³



Mobycon

Mobycon ist ein unabhängiges Beratungsunternehmen aus den Niederlanden mit mehr als 35 Jahren Erfahrung, das sich auf die Entwicklung und Implementierung innovativer und nachhaltiger Mobilitätslösungen im In- und Ausland spezialisiert hat. Mobycon hat Büros in Delft (Hauptsitz), Den Bosch, Zwolle, Ottawa in Kanada, Durham in den USA und Berlin. Die deutschsprachige Internetseite ist erreichbar unter mobycon.eu.

Zum Thema Spielraum passt auch, dass die Fietsstraat (Fahrradstraße) in den Niederlanden keinen besonderen gesetzlichen Status hat, obwohl es ein offizielles Verkehrsschild gibt, mit dem darauf hingewiesen wird, dass die Autofahrenden hier zu Gast sind. Wichtiger ist, was beim Konzept Fahrradstraße anders als in vielen deutschen Städten läuft: Nicht das Verkehrsschild, sondern die Gestaltung des Straßenraumes ist das entscheidende Instrument zur Steuerung des Verkehrsverhaltens. Eingesetzt werden oft roter Asphalt und rote Pflastersteine. Sie signalisieren, dass man sich zum Beispiel in einem vom Radverkehr dominierten Gebiet befindet.

Best-Practice aus Deutschland Sehr positiv überrascht waren wir davon, was in Deutschland während der ersten Welle der Corona-Pandemie anders lief als bei uns. Wie waren beeindruckt von der Schnelligkeit, mit der der Berliner Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg agierte. Dieses gute Best-Practice-Beispiel aus Deutschland, wie man mit temporären infrastrukturellen Maßnahmen wie Pop-Up-Bikelanes schnell mehr Platz fürs Rad schafft, haben wir gerne begleitet und für den internationalen Erfahrungsaustausch aufgearbeitet.⁴

Auch Deutschland wird, wie die Niederlande, zum Auto- und Fahrradland werden. Mut macht, dass es in Deutschland noch nie so viel Geld für den Radverkehr gab wie heute. Und immer mehr deutsche Kommunen zeigen sich offen für Planung, Beratung und Inspiration aus den Niederlanden. Auch Deutschland wird Fahrradland werden. Und da helfen wir gerne mit. Eines unserer Büros befindet sich in der Weltfahrradstadt Zwolle. Das verpflichtet!

⁴ Mit dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg hat Mobycon dazu das Handbuch zur Errichtung und Erweiterung temporärer Radverkehrsanlagen veröffentlicht, herunterzuladen unter mobycon.eu/referenties/handbuch-temporaere-radverkehrsinfrastruktur-covid-19



In Sammelschließanlagen an Bahnhöfen können Pendlerinnen und Pendler ihre Fahrräder abstellen und mit der Bahn weiterfahren

Bahn und Rad - das perfekte Klimapaar

Mit der Bike+Ride-Offensive und der Infostelle Fahrradparken am Bahnhof unterstützt die Deutsche Bahn Kommunen bei der Einrichtung von Abstellmöglichkeiten für Fahrräder

Die Deutsche Bahn macht sich stark fürs Rad - mit ganzheitlichen Konzepten zum Fahrradparken und innovativen Ideen für Fahrradpendler sollen mehr Menschen zum Umstieg auf Bahn und Rad motiviert werden.

Programm für Abstellanlagen Die Bike+Ride-Offensive der DB Station&Service AG wurde Anfang 2019 ins Leben gerufen und berät erfolgreich Kommunen in ganz Deutschland beim Ausbau von Fahrradabstellanlagen. Die Offensive hilft bei der Suche nach geeigneten Flächen, die mietfrei zur Verfügung gestellt werden. Außerdem unterstützen die zehn Mitarbeitenden bei der Förderantragsstellung und auch bei der Bestellung und Montage der Anlagen. Im Rahmen der Bike+Ride-Offensive werden zuwendungsfähige Investitions- und Installationsausgaben in der Regel zu 70 Prozent vom Bund übernommen. Entsprechend stark ist die Offensive nachgefragt: Fast 600 Kommunen arbeiten bereits in dem Programm gemeinsam mit der Bahn an neuen Abstellanlagen. Bisher konnten schon über 7.500 neue Abstellplätze errichtet werden. Mehr als 45.000 Abstellplätze befinden sich in Planung. Im Portfolio der Bike+Ride-Offensive gibt es aktuell fünf Anlagentypen: Reihen-



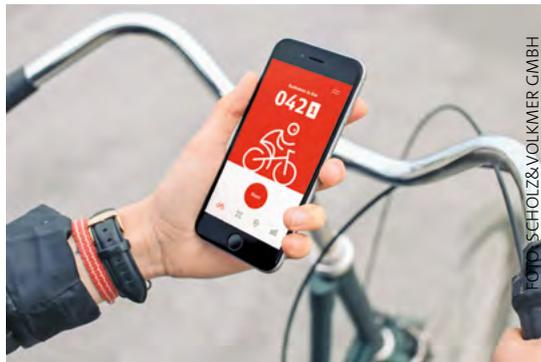
DIE AUTORIN

Stella Perlitz ist Projektmanagerin der Infostelle Fahrradparken am Bahnhof der DB Station&Service AG



Überdachte Doppelstockparker bieten auf engem Raum viele Abstellplätze

Mit der DB Rad+ App sammeln Radfahrerinnen und Radfahrer Kilometer, mit denen sie bei Partnerunternehmen bezahlen können



bügelanlagen, Doppelstockparker, überdachte Anlagen, Sammelschließanlagen und Service-Stationen.

Fahrradparken am Bahnhof Die Infostelle Fahrradparken am Bahnhof, die aus der Bike+Ride-Offensive hervorging, startete im Juli 2021. Mittlerweile umfasst das Team fünf Mitarbeitende. Unterstützt wird sie von den Partnern FixMyCity, PTV Group und Agentur Bahnstadt. Die Infostelle berät Kommunen bei der Errichtung und Planung größerer Fahrradabstellanlagen bis hin zu Fahrradparkhäusern. Kommunen können sich per E-Mail oder bei der Hotline über zahlreiche Themen informieren, zum Beispiel über:

- die Finanzierung der Anlagen - insbesondere zum Sonderprogramm Stadt und Land des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV),
- genehmigungsrechtliche oder eigentumsrechtliche Fragestellungen,
- bauliche und gestalterische Umsetzungsmöglichkeiten,
- technische Lösungsmöglichkeiten,
- die Anzahl notwendiger Abstellplätze,
- Best-Practice-Beispiele,
- Betreiberkonzepte,
- die verkehrliche Anbindung sowie
- die resultierende Verkehrsverlagerung einschließlich des Klimanutzens.

Fester Bestandteil der Arbeit der Infostelle sind darüber hinaus regelmäßige Veranstaltungen, wie etwa

Bike+Ride-Offensive:
bahnhof.de/bike-andride

Infostelle Fahrradparken am Bahnhof:
radparken.info

DB Rad+ App:
radplus.bahnhof.de

Fachkonferenz Bahn.Rad.Parken

Zur Verknüpfung von Bahn und Rad veranstaltet die Informationsstelle Fahrradparken am Bahnhof am 21. und 22. Juli 2022 in Berlin die Fachkonferenz „Bahn.Rad.Parken - Fahrradparken am Bahnhof“. Die Teilnehmenden erwarten internationale Keynotes, Praxisbeispiele, Workshops und Paneldiskussionen zu den Themen Finanzierung, bauliche und gestalterische Umsetzung, Umnutzung von Pkw-Parkhäusern, Zugangssysteme, Betreiberkonzepte, eigentums- und genehmigungsrechtliche Fragestellungen, Verkehrsverlagerungspotenziale inklusive Klimanutzen sowie Seamless Ticketing. Die Teilnahme ist kostenfrei. Anmeldungen sind möglich unter radparken@deutschebahn.com. ●

Infoveranstaltungen, bei denen bereits Themen wie Betreibermodelle oder Finanzierungsmöglichkeiten behandelt wurden. Dazu führt die Infostelle Exkursionen für interessierte Kommunalvertreterinnen und -vertreter zu ausgewählten Best-Practice-Orten durch. Im vergangenen Jahr wurden an zwei Tagen die Radstationen in Unna, Wuppertal, Düsseldorf Hbf., Köln Hbf. und Neuss besichtigt. Dieses Jahr sind weitere Exkursionen, unter anderem in die Niederlande geplant, zu der sich Kommunen noch über die Internetseite anmelden können.

Angebote für Nutzende Seit November 2021 ruft die Infostelle Bürgerinnen und Bürger zur aktiven Teilnahme auf. In zwei Crowdsourcing-Kampagnen können Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen online erfasst, bewertet und Verbesserungsvorschläge für Abstellanlagen gemacht werden. Nach und nach entsteht auf diese Weise eine frei zugängliche digitale Karte, die Kommunen als Planungsgrundlage für den weiteren Ausbau des Fahrradparkens am Bahnhof dienen kann. Neben der Bike+Ride-Offensive und der Infostelle Fahrradparken am Bahnhof stellt DB Station&Service die DB Rad+ App zur Verfügung, die mit drei Designpreisen eindrucksvoll ihre Benutzerfreundlichkeit unter Beweis stellen konnte. Mithilfe der App können Kommunen ihre Bürgerinnen und Bürger dazu ermutigen, aufs Fahrrad umzusteigen.

Jeder mit der App gefahrene Kilometer wird belohnt. Die gesammelten Kilometer können dann vor Ort bei lokalen Einzelhändlern gegen Rabatte und Prämien eingelöst werden. Die anonymisierten und aggregierten Radrouten können visualisiert und zur fahrradfreundlichen Infrastrukturverbesserung genutzt werden. So profitieren alle: Bürgerinnen und Bürger, Einzelhändler und auch Kommunen.

Und der Zug für die Fahrradfreundlichkeit bei der Bahn nimmt weiter Fahrt auf, es warten bereits viele weitere spannende Projekte auf ihre Umsetzung. ●



Für die planerische und bauliche Umsetzung von Verkehrsprojekten braucht es qualifiziertes Personal

Spezialistinnen und Spezialisten für Radinfrastruktur gesucht

Stiftungsprofessuren im Bereich Radverkehr, die Berufskampagne „Plane Deine Stadt!“ und kurzfristige Maßnahmen sollen den Personalmangel in der kommunalen Verkehrsplanung abmildern

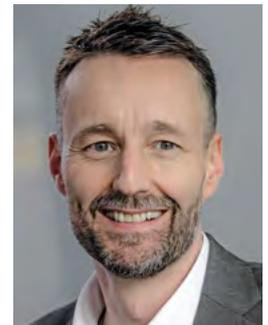
Seit Jahren kämpfen Kommunen mit dem Mangel an qualifizierten Fachleuten für die planerische und bauliche Umsetzung von Verkehrsprojekten. Die ambitionierten Ziele der Verkehrswende verschärfen die Situation in den Kommunen weiter, denn sie erfordern den umfassenden Umbau der autozentrierten Verkehrsinfrastruktur hin zu Räumen, die auch den Bedürfnissen des Fuß- und Radverkehrs gerecht werden.

Fachleute Mangelware Erfahrene Verkehrsplanerinnen und Verkehrsplaner sind auf dem Arbeitsmarkt fast nicht verfügbar und können sich ihren Arbeitgeber frei aussuchen. Es ist keine Ausnahme, dass in kleinen und kleineren Kommunen häufig nur noch der Dezernent eine fundierte planerische Ausbildung hat. Die Sachbearbeitung erledigen oft Verwaltungsfachleute ohne fachlichen Hintergrund. Die Folgen sind hinlänglich bekannt: Geplante Baumaßnahmen können nicht umgesetzt werden oder verzögern sich, Fördergelder werden nicht abgerufen, Planungskonzepte werden auf die lange Bank geschoben. Die Rede ist von einem inzwischen strukturell verfestigten, NRW-weiten Fachkräftemangel in der kommunalen Verkehrsplanung. Dieser Fachkräftemangel ist in speziellen Teilbereichen der Verkehrsplanung noch dramatischer. Können zum Beispiel Verkehrskonzepte auch von entsprechend

fortgebildeten Raumplanerinnen und Raumplanern oder Geografinnen und Geografen entwickelt werden, sind für die konkrete Planung und Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen fast immer Bauingenieurinnen und Bauingenieure mit vertieften Kenntnissen der Verkehrsplanung notwendig. Spezialistinnen und Spezialisten für Radverkehrsplanung und Radverkehrsinfrastruktur sind eine wahre Seltenheit.

Stiftungsprofessuren Radverkehr Um zumindest das Problem dieser Spezialisierung anzugehen und innerhalb der Ausbildung der Verkehrsplanung mehr radverkehrsspezifisches Fachwissen zu vermitteln und entsprechende Fachkräfte hervorzubringen, hat der Bund spezielle „Stiftungsprofessuren Radverkehr“ an Hochschulen in Deutschland verankert. Aus diesen Radverkehrsprofessuren sollen sich zukünftig darüber hinaus spezialisierte Masterstudiengänge rund um den Radverkehr entwickeln. In Nordrhein-Westfalen hat die Bergische Universität in Wuppertal die Stiftungsprofessur erhalten und mittlerweile mit Prof. Heather Kathis besetzt. Das Land NRW strebt an, diese Initiative noch mit einer eigenen Stiftungsprofessur zur Planung von Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur weiterzuentwickeln - auch unter Berücksichtigung touristischer Belange.

Michael Vieten ist Geschäftsführer der P.3 Agentur GmbH und der IGS Ingenieurgesellschaft StolzmöbH sowie Lehrbeauftragter an der Bergische Universität Wuppertal und der Hochschule Bochum



DIE AUTOREN



Benjamin Wühl ist Referent bei der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.



Mit drei Plakativmotiven wirbt die Kampagne „Plane Deine Stadt!“ um künftige Verkehrsplanerinnen und Verkehrsplaner

Kampagne „Plane Deine Stadt!“ Während die Weichen innerhalb der Ausbildung der Verkehrsplanung zur Förderung von mehr Specialistinnen und Spezialisten im Bereich Radverkehr gestellt wurden, stellt sich nunmehr die Aufgabe, mehr junge Menschen für ein Studium der Verkehrsplanung zu gewinnen. Mit der Kampagne „Plane Deine Stadt!“ hat die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS) die Initiative ergriffen und wirbt mit aktiven Formaten bei Schülerinnen und Schülern für das Berufsbild (kommunale) Verkehrsplanung.

Bei dieser jungen Zielgruppe ist kaum bekannt, dass sich hinter diesem nüchternen Begriff ein kreatives und spannendes Berufsleben verbirgt, das weit mehr ist, als „nur“ Straßen zu bauen: Planerinnen und Planer entwickeln Ideen, Konzepte für die Verkehrsinfrastruktur und treffen Entscheidungen, die direkten Einfluss auf Mensch, Umwelt, Gesellschaft, Wirtschaft und Klima haben. Diese Gestaltungsmöglichkeiten wurden bislang zu wenig kommuniziert. Dem will die Kampagne entgegenwirken und die engagierte „Fridays for Future-Generation“ für dieses Berufsbild begeistern.

Das bisherige Feedback bestätigt die Zielsetzung. In ihren weiteren Modulen wird die Kampagne Studierende des Bauingenieurwesens ansprechen, um sie für eine Vertiefung in Richtung Verkehrsplanung und dann auch Nahmobilität zu begeistern. Der Start dieser Module ist für das Jahr 2023 geplant.

Kurzfristige Bedarfe Die aktuellen Herausforderungen im Bereich der Radverkehrsplanung sind enorm und werden durch das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen noch größer: Die darin festgelegte zügige Realisierung von landesweiten Radvorrangnetzen und Radschnellverbindungen erfordert eine noch größere Zahl an Specialistinnen und Spezialisten für den Radverkehr. Eine Ausweitung der Ausbildung und verstärkte Aktivierung von Studierenden im Bereich der Verkehr-

planung wird nicht ausreichen, um die kurzfristig anstehenden Aufgaben bewältigen zu können. Es bedarf weiterer, vor allem kurzfristig wirksamer Maßnahmen, um qualifiziertes Personal für die Kommunen zu gewinnen. Einerseits sollten sich Beschäftigte in den Kommunen, die schon eine klassische Ausbildung im Verkehrsbereich besitzen, verstärkt in Radverkehrs-Themen weiterbilden.

Personalressource „Quereinsteiger“ Darüber hinaus gibt es ein großes Potenzial an Berufstätigen in der kommunalen Verkehrsplanung oder den angrenzenden Bereichen, denen jedoch eine grundlegende Ausbildung in der planerischen Entwicklung und der baulichen Umsetzung, insbesondere von Radverkehrsinfrastruktur, fehlt. Diese Gruppe verfügt dank ihrer jahrelangen Berufserfahrung jedoch über ein punktuell vertieftes Wissen zu Planungsvorgängen und ist bereits mit den Aufgaben der kommunalen Verkehrsplanung vertraut.

Um diese Personalressource der „Quereinsteiger“ für die Radverkehrsplanung zu aktivieren, sind die üblichen Weiterbildungsformate, wie Seminare oder Lehrgänge über ein oder wenige Tage, nicht sinnvoll. Es müssen neue Angebote für eine fundierte Fortbildung mit praktischem Bezug zur Realisierung von (Rad-)Verkehrsinfrastruktur aufgebaut werden. Der große Vorteil wäre, dass das Personal nach Abschluss der Qualifizierungsmaßnahme direkt voll einsetzbar und bereits in die Verwaltung integriert ist. Das bei Neueinstellungen notwendige Onboarding und inhaltliche Einarbeiten entfällt.

Die AGFS ist von diesen Vorteilen überzeugt und beteiligt sich deshalb an der Entwicklung eines dazu passenden berufsbegleitenden Weiterbildungsangebots der TH Köln. Ziel ist es, kurzfristig einen Qualitäts- und Kapazitätsgewinn in der kommunalen Verkehrsplanung in NRW zu ermöglichen. Diese Erhöhung der Personalkapazitäten ist angesichts der anstehenden Herausforderungen in der Rad- und Fußverkehrsförderung dringend notwendig.

plane-deine-stadt.de



Gerade in den Zentren gibt es häufig nicht genügend Abstellflächen für Fahrzeuge

Marius Reißner ist Mitarbeiter beim Zukunftsnetz Mobilität NRW / Verkehrsbund Rhein-Sieg GmbH

Neue Spielräume bei Gebühren fürs Bewohnerparken



DIE AUTOREN



Wiebke Weltring ist Mitarbeiterin beim Zukunftsnetz Mobilität NRW / Nahverkehr Westfalen-Lippe

Die Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen können die Höhe der Gebühren für Bewohnerparkausweise künftig selbst festlegen

Die Landesregierung hat die zuständigen örtlichen Behörden in Nordrhein-Westfalen dazu ermächtigt, selbstständig eine Festlegung der Gebührenhöhe für das Bewohnerparken vorzunehmen. Bei der Festsetzung der Gebühren kann nunmehr neben dem bisher berechneten Verwaltungsaufwand, der in der Regel bei 30 Euro liegt, auch die Bedeutung der Parkmöglichkeiten, deren wirtschaftlicher Wert oder deren sonstiger Nutzen für die Bewohnerinnen und Bewohner des Quartiers angemessen berücksichtigt werden. Somit erhalten die Kommunen ein wichtiges Steuerungsinstrument im Rahmen des kommunalen Mobilitätsmanagements zur Förderung einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung.

Kriterien für Gebührensätze Die Herleitung der Gebührensätze sollte anhand fachlicher Kriterien erfolgen und entsprechend begründet werden. Geeignete Ansätze dafür sind:

- der Kostenansatz, der die Kosten der Parkflächen am Straßenrand berücksichtigt,
- der Marktpreisansatz, der die Gebühren beziehungsweise Preise für das Parken im Straßenraum oder in öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen heranzieht,
- oder die Annäherung an den wirtschaftlichen Wert der Fläche über den jeweiligen Bodenrichtwert.

Auch die Einbeziehung weiterer Parameter, wie die Lage der Bewohnerparkzone, die Größe der Fahrzeuge, die Erschließungsqualität des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) oder die Eintragung mehrerer Fahrzeuge in einen Ausweis, ist möglich. Subjektive Kriterien, wie die Einbeziehung des Einkommens der Fahrzeughalter, können dagegen nicht direkt mit einbezogen werden. Auch eine Bevorteilung (teilweise) elektrisch angetriebener Fahrzeuge



Hinweispapier zum Bewohnerparken

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW hat gemeinsam mit der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW, dem Städte- und Gemeindebund NRW und dem Städtetag NRW ein Hinweispapier zur Festlegung der Gebühren für das Ausstellen von Bewohnerparkausweisen erarbeitet. Neben der Vorstellung verschiedener Berechnungsansätze ordnet das Papier das Bewohnerparken und die Festlegung der Gebührenhöhe in den verkehrs- und stadtplanerischen Kontext ein. Es kann im Internet unter zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/aktuelles/news/hinweispapier-bewohnerparkausweise heruntergeladen werden.

ist weder durch das Straßenverkehrsgesetz noch durch das Elektromobilitätsgesetz gedeckt.

Reinvestition der Einnahmen Die Möglichkeit der Anpassung der Gebührenhöhe bietet den Kommunen in NRW weiteren Einfluss auf die Steuerung des öffentlichen Parkraums. Eine transparente und formal festgelegte Reinvestition der Einnahmen ist dabei förderlich, um die Akzeptanz höherer Gebühren und die Ausweitung von Bewohnerparkzonen durch die Bewohnerinnen und Bewohner in den Quartieren zu erreichen.

Die Einnahmen können gezielt in die Stärkung des Umweltverbundes vor Ort reinvestiert werden - etwa in:

- die Verbesserung der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur,
- den Ausbau des ÖPNV im Sinne einer Nutznießerfinanzierung,
- die Entwicklung von Quartiersgaragen beziehungsweise die Reservierung von Stellplätzen in bestehenden Bestandsbauten,
- die Errichtung von Mobilstationen zur stärkeren Verknüpfung von Verkehrsmitteln oder
- die Förderung des Car-, Lastenrad- und/oder Bikesharing.



In vielen Städten und Gemeinden gibt es spezielle Zonen für Bewohnerparken

Eine Neuordnung der öffentlichen Parkplätze in den Innenstadtquartieren ermöglicht darüber hinaus die Neuaufteilung des Straßenraums zugunsten der Abschaffung des Gehwegparkens, des Ausbaus von Rad- und Fußverkehrsanlagen, der Gestaltung von Anwohnertreffpunkten sowie der Verbesserung der Klimaresilienz der Quartiere. ●



Schritt für Schritt zu mehr Fußverkehr in Kommunen

Der FUSS e.V. - Fachverband Fußverkehr Deutschland unterstützt Städte und Gemeinden dabei, das Zufußgehen attraktiver und angenehmer zu gestalten

Das Gehen ist auch in Nordrhein-Westfalen eine wichtige Mobilitätsform: 22 Prozent aller Wege werden laut der Studie „Mobilität in Deutschland“ vollständig zu Fuß zurückgelegt. Vor allem die Nahmobilität fußt buchstäblich auf dem Gehen: Fast zwei Drittel aller Wege unter einem Kilometer werden so bewältigt, aber auch noch knapp ein Drittel der Wege bis zwei Kilometer.

Sicher und sozial Fußverkehr hat zahlreiche Vorteile für die Kommunen und ihre Bewohnerinnen und Bewohner. Von allen Individualverkehrsarten hat es mit Abstand die höchste Flächeneffizienz. Gehen ist auch für alle anderen ungefährlich, lärm- und abgasfrei sowie klimaschonend. Gehende beleben die Stadt und machen sie sicherer durch pure Anwesenheit im öffentlichen Raum. Sie beflügeln die lokale Wirtschaft: Sie flanieren vor Geschäften und Lokalen und betreten sie auch spontan, ohne einen Parkplatz suchen zu müssen. Nach diversen Studien überschätzen Einzelhändler regelmäßig den Umsatzanteil ihrer mit dem Auto kommenden Kundinnen und Kunden und unterschätzen die Umsatzbringenden zu Fuß. Bewohnerinnen und Bewohner sowie Gäste lernen Städte und ihre Quartiere zu Fuß am besten und



DER AUTOR

Roland Stimpel ist Vorstandssprecher des FUSS e.V. - Fachverband Fußverkehr Deutschland



Erst in jüngster Zeit erlebt das Gehen auch in Deutschland eine Renaissance

Fußgängerinnen und Fußgänger machen Städte und Gemeinden attraktiv und beleben sie

gründlichsten kennen, genießen sie und identifizieren sich mit den Orten. Heimat entsteht zu Fuß. Gehende sind die zufriedensten Verkehrsteilnehmenden. Das Gehen hat auch eine wichtige soziale Komponente: Grundschulkinder, Seniorinnen und Senioren legen einen doppelt so großen Teil ihrer Wege zu Fuß zurück wie Mittelalte. Auch die Bezieherinnen und Bezieher niedriger Einkommen gehen viel. Fußverkehr ist gerade für diese Gruppen die Grundlage jeder Mobilität.

Vernachlässigt und vergessen Seit etwa 100 Jahren wurde jedoch das Gehen in Verkehrspolitik und Stadtplanung stark vernachlässigt. Gehraum wurde vielerorts beschnitten und das Queren von Fahrbahnen wurde unsicherer und langwieriger. Erst in jüngster Zeit erlebt das Gehen auch in Deutschland eine Renaissance, die in den kommenden Jahren und Jahrzehnten anhalten dürfte. Dafür gibt es vor allem drei Gründe:

- Geburtenstarke Jahrgänge kommen ins Rentenalter - also in eine Lebensphase, in der besonders viel gegangen wird.
- Überlastete Verkehrsnetze und die Knappheit des Verkehrsraums erhöhen das Bewusstsein für die Effizienz des Gehens.
- Der Klimawandel erfordert emissionsfreien Verkehr sowie den kleinräumigen Ersatz von versiegelten Verkehrs- durch Grünflächen, was mit dem flächensparsamen Fußverkehr besonders gut zu bewerkstelligen ist.

Gute Gehwege Räumliche Grundlage des Fußverkehrs sind gute Gehwege, die ausreichend geräumig, gut instandgehalten und beleuchtet sowie möglichst angenehm und abwechslungsreich sein sollen. Als freie Breite empfiehlt die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen in der RAS 2006 und den Empfehlungen für Fußverkehrs-

anlagen (EFA) 2002 eine freie Breite von 2,5 Metern bei geschlossener Bebauung, in stark begangenen Straßen noch mehr. Nur dann können sich Menschen zu Fuß und im Rollstuhl störungsfrei begegnen, ohne sich zu bedrängen und ohne sich an der Hauswand entlangzudrücken oder gefährlich der Bordsteinkante zu nähern.

Der zum Gehen bestimmte Weg muss frei von allem anderen sein: Einbauten und Aufbauten, Gastronomie und Handel sowie fahrenden und stehenden Fahrzeugen. Ein wichtiges Sicherheitsfeature für das Gehen sind stolperfreie, gut instandgehaltene Gehwege. An Kanten und Hindernissen verunglücken besonders oft Sehbehinderte und Ältere.

Problem Gehwegparken Eine besondere Problematik stellt das Gehwegparken da. Laut der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) darf das Parken auf Gehwegen nur zugelassen werden, wenn der störungsfreie Begegnungsverkehr von Gehenden auf Wegen mit der erforderlichen Breite noch möglich ist.

Ungenehmiges Gehwegparken muss stärker geahndet werden. Hier verstoßen leider immer wieder Parkende gegen die Regel. Leider dulden einige Kommunen das aufgrund von Parkdruck für einzelne Straßen oder sogar generell. Damit missachten sie faktisch Bundesrecht. Dieses schreibt die Freihaltung von Gehwegen vor, dagegen nicht die Befriedigung



Parken auf dem Gehweg behindert Fußgängerinnen und Fußgänger und sollte stärker geahndet werden



Kommunaler Fußverkehrspreis 2022

Der FUSS e.V. hat mit Förderung des Bundesumweltministeriums und des Bundesumweltamts erstmals einen Fußverkehrspreis ausgelobt. Gesucht werden innovative und möglichst kosteneffiziente bauliche Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs in Städten und Gemeinden. Dabei kann es sich um ein Maßnahmenpaket in einem Quartier, um Umbau- und Gestaltungsmaßnahmen in mehreren Straßen und auf Plätzen oder auch um fußverkehrsfreundliche Neubau- oder Umstrukturierungsgebiete handeln. Alle Städte und Gemeinden in Deutschland können teilnehmen. Einsendeschluss ist der 1. Juli 2022. Informationen gibt es unter fussverkehrsstrategie.de/8-fussverkehrsstrategie/113-kfvp2022.html.

Gut gestaltete Zebrastreifen stellen eine sichere und bequeme Querungshilfe dar

aller individuellen Abstellwünsche von Fahrzeugbesitzerinnen und -besitzern.

Sichere Querungen Wichtig für die Qualität des Fußverkehrs sind neben guten Gehwegen sichere, zügig nutzbare Fahrbahnquerungen. Die oft beste Hilfe dafür sind Fußgängerüberwege, in der Allgemeinsprache Zebrastreifen. Sie verursachen für Gehende keine Wartezeiten und für Fahrende nur in der kurzen Zeitspanne, in der jemand die Fahrbahn vor ihnen quert. Damit bieten sie allen mehr Flüssigkeit des Verkehrs als Ampeln. Zudem sind sie preisgünstiger: Die Anlage eines Zebrastreifens kostet nur etwa zehn Prozent der Errichtung einer vergleichbaren Ampelanlage. Die späteren Unterhaltskosten betragen sogar nur etwa fünf Prozent.

fuss-ev.de

Auch die Sicherheit an Zebrastreifen ist entgegen einem Vorurteil relativ hoch: An Ampelanlagen kommen jährlich etwa viermal mehr Menschen zu Fuß zu Tode, die Mehrzahl von ihnen bei Fußgängergrün durch Fahrerfehler. Wichtig für die Zebrastreifen-Sicherheit ist eine gute Sicht zwischen Gehenden und Fahrenden sowie das häufigere Ahnden von Verstößen gegen das Vorrangrecht der Gehenden. Ebenfalls hilfreich an der Fahrbahn sind Gehweg-Vorstreckungen, Mittelinseln oder begehbare Mittelstreifen. Gebraucht werden Querungshilfen nicht nur an Kreuzungen und Einmündungen, sondern auch an anderen Orten mit nennenswertem Querungsbedarf, etwa auf Geschäftsstraßen und an Haltestellen.

Tempo 30 innerorts Ein sehr wichtiger Sicherheitsbeitrag ist eine angemessenere, also niedrigere Geschwindigkeit. Bei Tempo 50 ist die Wahrscheinlichkeit, dass ein Angefahrener stirbt, viermal so hoch wie bei Tempo 30. Der Anhalteweg ist doppelt so lang. Tempo 30 vermeidet viele Unfälle und mildert bei Zusammenstößen entscheidend die Folgen ab. Neben Sicherheit braucht es auch Annehmlichkeit und Komfort: möglichst Straßenbäume und - ein oft unterschätzter Faktor - Bänke. Viele Menschen im hohen Alter können nur ohne Pause nur noch wenige hundert Meter am Stück zu Fuß bewältigen. Bänke zwischen Wohnung und Ziel können helfen, dass sie den Weg selbstständig bewältigen und nicht von Fahrzeugen abhängig sind. Auch öffentliche Toiletten sind gerade für Ältere nötig, die etwas längere Wege zurücklegen.

Mit Verwaltung losgehen In den Verkehrs-, Tiefbau- und Ordnungsbehörden vieler Kommunen war Gehen jahrzehntelang buchstäblich ein Thema unter „ferner liefen“. Viele Kommunen beheben jetzt dieses Defizit. Größere Städte stellen Fußverkehrsplanende oder -beauftragte ein; kleinere integrieren das Thema standardmäßig stärker in Planungs- und Entscheidungsabläufe.

Ein guter Start in die Fußverkehrsplanung sind in der Regel Fußverkehrs-Checks mit fachlich kompetenten Personen, Angehörigen kommunaler Verwaltungen und teils auch politischer Gremien. Sie laufen gemeinsam eine vorher festgelegte Route ab und analysieren dabei lokale Stärken und Schwächen für das Gehen.

Der FUSS e.V. erleichtert Fußverkehrs-Checks jetzt wesentlich: Mit Unterstützung des Umweltbundesamts hat er eine App entwickeln lassen, mit der gute und geringe Qualitäten des Fußverkehrs rasch und unkompliziert dokumentiert werden können. Die Daten sind im Internet für alle sichtbar. Oft sind die Fußverkehrs-Checks Initialzündungen für eine neue, stadt- und klimagerechte Fußverkehrspolitik von Kommunen.

In vielen Städten und Gemeinden von Nordrhein-Westfalen sind bereits Bürgerbusse unterwegs



FOTO: JÜRGEN BURMEISTER

Von Bürgern für Bürger - Ehrenamt ermöglicht Mobilität

Die Bürgerbusse in Nordrhein-Westfalen sind mittlerweile eine tragende Säule des öffentlichen Nahverkehrs - vor allem im ländlichen Raum

Seit 37 Jahren gibt es Bürgerbusse in Nordrhein-Westfalen und damit auch in Deutschland. Inzwischen sind es über 140. Eigentlich könnte jede und jeder wissen, was das ist. Für die Kommunen, in denen bereits ein Bürgerbus fährt, sind Erklärungen überflüssig. Aber immerhin gibt es in unserem Land noch immer etwa 250 Städte und Gemeinden, die noch nicht in den Genuss dieses besonderen Nahverkehrsangebotes gekommen sind. Das zu ändern, ist eines der Ziele des Dachverbandes Pro Bürgerbus NRW e.V.

Was also ist ein Bürgerbus? Unter dem Motto „Bürger fahren für Bürger“ nimmt die Bürgerschaft in Form eines Bürgerbusvereins das örtliche Problem eines nicht ausreichenden öffentlichen Nahverkehrsangebotes in die eigenen Hände und schließt Lücken im bestehenden Angebot. Ein Bürgerbus ist somit Öffentlicher Personennahverkehr, der auf ehrenamtlicher Basis betrieben wird.

Hohe Anforderungen Wer sich ein wenig mit Personenbeförderungs- und Konzessionsrecht auskennt, dürfte sofort die dabei auftretenden Probleme vor Augen haben. Denn es ist nicht damit getan, sich ein



DER AUTOR

Franz Heckens ist Vorsitzender des Vereins Pro Bürgerbus NRW e.V.

Fahrzeug anzuschaffen und damit seine Mitbürgerinnen und Mitbürger durch die Stadt oder Gemeinde zu kutschieren.

Für einen Öffentlichen Personennahverkehr, und das soll ein Bürgerbus sein, braucht es ein Verkehrsunternehmen und eine Konzession für Linie, Haltestellen, Fahrplan und Tarif. Alle Fahrerinnen und Fahrer müssen über eine gültige Fahrerlaubnis verfügen. Zudem müssen alle Anforderungen an das Fahrzeug erfüllt und auch die Finanzierung gesichert sein.

Mehrere Partner Bürgerbusse sind Kooperationsprojekte, die vor allem auf drei Beinen stehen. Partner sind der Bürgerbusverein, ein Verkehrsunternehmen und die Ortsgemeinde. Alle drei müssen zusammenkommen, damit das Land Nordrhein-Westfalen den Bürgerbus mit Fördermitteln unterstützt. Der Bürgerbusverein organisiert mit den ehrenamtlich tätigen Fahrerinnen und Fahrern den Fahrbetrieb. Das Verkehrsunternehmen sorgt dafür, dass die verkehrsrechtlichen Regeln eingehalten werden und die Ortsgemeinde schließlich sichert den Betrieb finanziell ab, indem sie sich bereit erklärt, Betriebskostendefizite zu übernehmen.



Das 30-jährige Bestehen der Bürgerbusse in NRW feierten Vereine aus dem Regierungsbezirk Münster 2015 auf dem Domplatz in Münster

FOTO: BEZIRKSREGIERUNG MÜNSTER

Förderung durch Land

Haben sich die Partner gefunden, fördert das Land die vereinsinternen Kosten und übernimmt einen erheblichen Anteil an den Kosten für die Anschaffung des Bürgerbusfahrzeuges. Dabei handelt es sich um einen Kleinbus mit maximal acht Fahrgastplätzen.

Die Beschränkung auf diese Größe hat zwei Gründe. Erstens wird für den Bürgerbus kein Busführerschein benötigt, lediglich die sogenannte Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung muss erworben werden. Den Bürgerbus kann damit im Prinzip jeder gesunde Mensch steuern, der über einen normalen Pkw-Führerschein verfügt. Zweitens soll der Bürgerbus keine Konkurrenz zum herkömmlichen Busangebot darstellen. Er soll nur dort als Ergänzung eingesetzt werden, wo ein „normaler“ Busverkehr wirtschaftlich nicht verantwortlich eingesetzt werden kann, weil die Nachfrage zu gering ist.



FOTO: JURGEN BURMEISTER

Für ältere Menschen ist der Bürgerbus häufig nicht nur Verkehrsmittel, sondern auch sozialer Treffpunkt

Bedarf im ländlichen Raum Solche Bereiche gibt es vor allem im ländlichen Raum, wo auch die weitestgehend meisten Bürgerbusse zuhause sind. Aber auch in Großstädten finden sich mittlerweile Bürgerbusse, zum Beispiel in den Randlagen von Wuppertal, Essen oder Mülheim.

Der klassische Einsatzbereich ist aber immer noch die Anbindung kleinerer Ortsteile an den Zentralort, wo es Einkaufsmöglichkeiten, Ärzte und Apotheken gibt. Und wo im besten Fall auch die Umsteigemöglichkeit zum Regionalverkehr besteht. Die Fahrgäste sind neben Pendlerinnen und Pendlern im Wesentli-

chen ältere und mobilitätseingeschränkte Personen, die ansonsten nur schwer Ziele erreichen können, oft gar nicht ohne fremde Hilfe.

Soziale Funktion Bürgerbusse sind aber nicht nur deshalb erfolgreich, weil sie ein Mobilitätsangebot ermöglichen. Im Bürgerbus wird nicht nur befördert. Im Bürgerbus kennt man sich, weil viele Fahrgäste immer wiederkommen. Aber auch, weil der Jupp oder die Käthe von Nebenan den Bus fährt.

Es bestehen oder entstehen soziale Kontakte und natürlich ist man auch behilflich. Das fängt damit an, den Rollator mit den Einkäufen in den Bus zu heben, und hört auch dann nicht auf, wenn der ältere Herr, der donnerstags immer zum Arzt fährt, mal nicht an der Haltestelle steht. Dann schauen Fahrerin oder Fahrer eben nach, ob es ihm noch gut geht.

Bürgerbusse sind deshalb mehr als nur Öffentlicher Nahverkehr. Bürgerbusse haben auch eine soziale Funktion. Für den einzelnen Fahrgast, weil er am sozialen Leben teilnehmen kann. Aber auch für die Ortsgemeinschaft, die mit Eigeninitiative etwas auf die Beine stellt, das sonst nicht möglich wäre.

Bewährtes Angebot Wo einmal ein Bürgerbus eingerichtet wurde, ist er nach kurzer Zeit nicht mehr wegzudenken. So sind in den letzten 37 Jahren auch nur vier Bürgerbusprojekte wieder eingestellt worden. Das zeigt, dass sich das Konzept und die Voraussetzungen zur Einrichtung von Bürgerbussen bewährt haben. Es zeigt aber auch, dass auf ehrenamtliche Arbeit durchaus langfristig verlass ist, wenn die Rahmenbedingungen stimmen und das Engagement auch entsprechend gewürdigt wird. Die ersten Bürgerbusse wurden ab 1985 als Pilotprojekte auf Initiative des nordrhein-westfälischen Verkehrsministeriums eingerichtet. Nach einigen erfolgreichen Jahren wurden die Bürgerbusse in die Regelförderung übernommen und seitdem kommen jedes Jahr vier bis acht neue Bürgerbusprojekte dazu. Damit hat NRW eine Vorreiterrolle eingenommen und stellt noch immer etwa die Hälfte der Bürgerbusse, die es in Deutschland gibt. Inzwischen haben sich auch die Bürgerbusvereine in Niedersachsen und Baden-Württemberg zu Dachverbänden zusammengeschlossen.

Mit Sicherheit gibt es noch zahlreiche unterversorgte Bereiche, in denen ein Bürgerbus Lücken im Personenbeförderungnetz schließen könnte. Umfangreiche Informationen zur Einrichtung und zum Betrieb von Bürgerbussen in NRW sowie zu den Fördermodalitäten bietet die Internetseite des Dachverbandes. Er berät und begleitet neue Initiativen und stellt Info- und Werbematerial zur Verfügung.

pro-buergerbus-nrw.de

Danke an alle,
die helfen!



© World Vision



Nothilfe Ukraine: **jetzt spenden!**

Es herrscht Krieg mitten in Europa. Millionen Kinder, Frauen und Männer bangen um ihr Leben und ihre Zukunft.

Aktion Deutschland Hilft leistet den Menschen Nothilfe. Gemeinsam, schnell und koordiniert. **Helfen Sie jetzt – mit Ihrer Spende.**



Spendenkonto: DE62 3702 0500 0000 1020 30

Spenden unter: www.Aktion-Deutschland-Hilft.de



**Aktion
Deutschland Hilft**
Bündnis deutscher Hilfsorganisationen



Bürgermeister Dimitrios Axourgos (links) eröffnete mit Sigrid Reihls vom Freiwilligenzentrum (Mitte) sowie Christopher Wartenberg und Anke Skupin von der Stadtverwaltung das Büro der MitMachStadt

FOTOS (3): STADT SCHWERTE

Eine Kommune auf dem Weg zur MitMachStadt



DER AUTOR

Ingo Rous ist Pressesprecher der Stadt Schwerte

Damit die Bürgerinnen und Bürger von Schwerte sich aktiv beteiligen können, hat die Stadt unter anderem ein MitMachBüro und ein MitMachPortal eingerichtet

Beteiligungsprozesse, Wertschätzungskultur, Bürgerengagement, Engagementspreis NRW, Vernetzungskonferenz, Engagierte Stadt, Ehrenamt, Stadtteilkonferenzen, Schülerhaushalt - Stichworte wie diese führen in Schwerte alle in dieselbe Richtung: Schwerte möchte eine MitMachStadt werden, in der Bürgerengagement und Bürgerbeteiligung zwei Seiten einer Medaille sein sollen.

Büro im Zentrum Was in Schwerte ganz besonders wirkt, ist das bürgerschaftliche Engagement und die hohe Bereitschaft zum Ehrenamt. Sie sind Grundlage für das große Ziel MitMachStadt. Einwohnerinnen und Einwohner, Verwaltung, Politik und lokale Wirtschaft gehen diesen Weg mittlerweile gemeinsam - mit einem eigenen Büro im Herzen der Stadt, das im Sommer 2020 seine Pforten geöffnet hat.

„Dieses Büro schafft einen Mehrwert für alle in einem lebendigen Raum“, sagte seinerzeit Bürgermeister Dimitrios Axourgos bei der Eröffnung. „Der Austausch mit den Einwohnerinnen und Einwohnern dieser Stadt steht innerhalb unserer Verwaltung immer im Vordergrund“. Die zuständige Amtsleiterin

Gabriele Stange ergänzt: „Wir verstehen dieses Büro mitten im Zentrum der Stadt als niederschweligen Zugang zu Beratung, Information und Austausch zu den Themen Engagementförderung und Beteiligung“.

Gremium für Mitarbeit Es liegt im Prinzip der MitMachStadt, Engagement und Beteiligung von Einwohnerinnen und Einwohnern an der Entwicklung



Das Schaufenster des MitMachBüros zeigt, dass es um Bürgerbeteiligung geht

ihrer Stadt zu fördern und zu unterstützen. Zahlreiche Schwerterinnen und Schwerter aus nahezu allen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens bilden das MitMachGremium.

Ihm gehören Vertreterinnen und Vertreter aus der Verwaltung mit dem Bürgermeister an der Spitze an. Menschen aus den Bereichen Politik und Wirtschaft sind dabei, ebenso ehrenamtlich engagierte Bürgerinnen und Bürger. Die Interessen der Jugend vertritt ein Mitglied aus dem Kinder- und Jugendparlament. Jeweils zwei Frauen und zwei Männer aus den Altersklassen 16 bis 35 Jahre sowie 36 bis 75 Jahre gehören der Gruppe an, die so aus insgesamt 21 Köpfen besteht. Aufgabe des Gremiums ist die konstruktive Begleitung von Engagement- und Beteiligungsprozessen.

Zur Wertschätzungskultur der Stadt Schwerte gehören die Verleihungen der Stadtmedaille, des Stadtehrenringes, die Vergabe der Ehrenamtskarte und die vom Freiwilligenzentrum „Die Börse“ organisierte Engagementfeier. Deren Vorsitzende Sigrid Reihls ist froh, im Büro der MitMachStadt eine Heimat gefunden zu haben. „Wir können so das Ehrenamt in die Mitte der Stadt bringen und noch intensiver ehrenamtlicher Ansprechpartner sein“, dankte sie dem Bürgermeister für sein Engagement.

Koordinierung durch Stadt Die Koordinierungsstellen Beteiligung und Ehrenamt der Stadt Schwerte managen das MitMachBüro und das MitMachPortal sowie die Begleitung des Gesamtprozesses. Sie beraten, vernetzen und informieren. Sie sind zuständig für



Die Büroräume sind lichtdurchflutet und geräumig

die Vorhabenliste und das Gremium MitMachStadt Schwerte. Sie beraten bei Beteiligungsprozessen und koordinieren die Abläufe in Bezug auf die Beteiligung in der Verwaltung.

Zusammen mit den zuständigen Verwaltungsressorts realisieren sie diverse Projekte. Dazu gehören etwa die Stadtteilkonferenzen, die Schülerhaushalte, die Vergabe der Ehrenamtskarte, das Café SCHWER-engagierTE, die Planung, Koordination und Durchführung der Freiwilligenakademie sowie die jährliche Vernetzungskonferenz.

Das MitMachPortal der Stadt Schwerte ist Teil der Schwerter Leitlinien, die das Engagement und die Beteiligung der Schwerterinnen und Schwerter an der Entwicklung der Stadt fördern und unterstützen. „Engagement ist ein wichtiger Motor des Gemeinwohls und der Stadtentwicklung. Deshalb ist die Förderung von Engagement ein wichtiges Ziel der Stadt Schwerte“, sagt Bürgermeister Dimitrios Axourgos.

mitmachstadt.
schwerte.de



IRAK: Unsere Jordanische Kinderärztin Tanya Haj-Hassan untersucht ein Neugeborenes in Mossul. © Peter Bräunig

SPENDEN SIE GEBORGENHEIT FÜR SCHUTZLOSE MENSCHEN

Mit Ihrer Spende rettet **ÄRZTE OHNE GRENZEN** Leben: Mit **50 Euro** ermöglichen Sie z. B. das sterile Material für fünf Geburten. Ohne dieses erleiden Frauen häufig lebensbedrohliche Infektionen.

Private Spender*innen ermöglichen unsere unabhängige Hilfe – jede Spende macht uns stark!



Spendenkonto:
Bank für Sozialwirtschaft
IBAN: DE 72 3702 0500 0009 7097 00
BIC: BFSWDE33XXX

www.aerzte-ohne-grenzen.de/spenden



Das Deutsche Wanderinstitut hat Bad Berleburg als ersten Premium-Wanderort in Nordrhein-Westfalen ausgezeichnet



FOTOS (3): BLB-TOURISMUS GMBH

Erster Premium-Wanderort in Nordrhein-Westfalen

Dank der Zusammenarbeit vieler Akteure hat die Stadt Bad Berleburg das begehrte Qualitätssiegel des Deutschen Wanderinstituts erhalten

Bad Berleburg ist in die Avantgarde des Wandertourismus aufgestiegen. Die nachhaltigste Kleinstadt Deutschlands 2020 zählt nun auch touristisch zu den bundesweiten Vorreitern. Die Kommune im Kreis Siegen-Wittgenstein ist der erste Premium-Wanderort in Nordrhein-Westfalen. Bundesweit gibt es nur zwei weitere Destinationen, die das begehrte Qualitätssertifikat des Deutschen Wanderinstituts besitzen. Ein touristischer Meilenstein!

Weg zum Erfolg Die Auszeichnung für Bad Berleburg ist herausragend. Dieses Qualitätssiegel bestätigt unseren nachhaltigen Weg - und daher geht mein Dank

an alle, die sich dafür eingesetzt und daran mitgewirkt haben. Die gute Kommunikation und der Dialog miteinander sind in dem Projekt äußerst wichtig gewesen. Und dabei sind neben den Touristikerinnen und Touristern, städtischen Mitarbeitenden, Planen-

den sowie den Politikerinnen und Politikern auch die vielen Grundstücks- und Flächeneigentümerinnen und -eigentümer zu nennen.

Im gegenseitigen Verständnis wurden viele Themen schnell und unkompliziert geklärt und dadurch der Weg zum Erfolg geebnet. Insbesondere in der aktuellen Situation des Waldes und vor dem Hintergrund der aufwendigen Forstarbeiten gilt es, die Menschen mitzunehmen. Denn das Waldbild verändert sich, dem müssen wir uns stellen und gemeinsam Lösungen erarbeiten.



Arbeit im Netzwerk „Die Freude ist riesengroß“, betont Andreas Bernshausen, Geschäftsführer der BLB-Tourismus GmbH, und ergänzt: „Nach einer langen Vorbereitungsphase, vielen Arbeitssitzungen und einem akribischen Prüfungsverfahren haben wir es jetzt geschafft. Das macht stolz und ist die Belohnung für den Aufwand, den wir alle betrieben haben!“ Tatsächlich hat das Projekt „Premium-Wanderort“ nicht nur die

bereitungsphase, vielen Arbeitssitzungen und einem akribischen Prüfungsverfahren haben wir es jetzt geschafft. Das macht stolz und ist die Belohnung für den Aufwand, den wir alle betrieben haben!“ Tatsächlich hat das Projekt „Premium-Wanderort“ nicht nur die



DER AUTOR

Bernd Fuhrmann ist Bürgermeister der Stadt Bad Berleburg

Touristikerinnen und Touristiker, sondern auch die Partnerinnen und Partner im regionalen Netzwerk lange Zeit begleitet.

Allen voran ist unser engagierter Wanderexperte Rüdiger Grebe zu nennen, dessen wertvolle, kreative und wissenschaftliche Arbeit das Vorhaben überhaupt ermöglicht hat. Rüdiger Grebe: „Der ‚Premium-Wanderort‘ ist ein Beispiel für eine Kommune, die sich dem Aspekt Qualität voll und ganz verschrieben hat. Mit dem Titel erhöht sie signifikant den Bekanntheitsgrad und entspricht damit jeder übergeordneten touristischen Zielsetzung. Für die Beherbergungsbetriebe und die Gastronomie ist der Titel ein starker Impuls.“

Standortvorteil Wandern In enger Abstimmung mit den lokalen Akteuren auf Stadt- und Kreisebene, aber vor allem auch dank der fachlichen Begleitung von Klaus Erber, Vorsitzender des Deutschen Wanderinstituts, ist aus der Vision nun Wirklichkeit geworden. Mit dem Zertifikat „Premium-Wanderort“ eröffnen sich den Bad Berleburgerinnen und Bad Berleburgern nun viele Chancen im Wettbewerb um die aktiven Urlauberinnen und Urlauber.

„Das Wandern boomt seit Jahren, aber auch der Anspruch an die Wege ist enorm gestiegen“, weiß Andreas Bernshausen und fügt an: „Zudem hat sich in den vergangenen Jahren die Zielgruppe etwas verändert. Es sind immer mehr junge, aktive Menschen - oft auch Familien - in der Natur unterwegs.“ Genau dort gelte es, gezielt und strategisch anzusetzen.

„Wir haben von Anfang an dieses zielstrebige und ehrgeizige Projekt unterstützt und sind stolz auf die erfolgreiche Arbeit“, sind sich Holger Saßmannshausen vom Jugendförderverein und Karsten Wolter vom Verein Markt und Tourismus e.V. als Mitgesellschafter der BLB-Tourismus GmbH einig. Die Region ist ein landschaftliches Kleinod mit ausgezeichneten Wanderwegen. Dieses Qualitätsversprechen können wir nun konsequent vermarkten.

Region im Blick Den Bekanntheitsgrad steigern und das Naturparadies noch prominenter machen - darin sehen auch unsere Politikerinnen und Politiker eine Zukunftsperspektive. „Das Zertifikat ist absolut verdient und die Ernte für eine langjährige, gute Arbeit“, lobt Martin Schneider, CDU-Fraktionsvorsitzender. Genauso sieht dies auch Iris Gerstmann, Fraktionsvorsitzende der SPD: „Spitze, einfach nur Spitze! Das bringt uns auf dem Weg zu einer großen Wanderregion noch weiter nach vorne.“

An der Auszeichnung zum Premium-Wanderort hat die Stadt der Dörfer entschlossen und konstruktiv gearbeitet. Rund um Bad Berleburg gibt es aktuell vier Premiumwanderwege: Wittgensteiner Schieferpfad, Via Adrina, Via Celtica und „Bei de Hullerkeppe“. Hinzu kommt der Themenweg „Mär-



Rund um Bad Berleburg laden zahlreiche Themen- und Rundwege zum Wandern ein

Aussichtspunkte bieten einen wundervollen Blick auf die Landschaft



chenspur“, der im vergangenen Herbst als erster Premium-Spazierwanderweg in Südwestfalen zertifiziert wurde.

Zusätzlich haben innovative Ideen entlang der Wege begeistert: beispielsweise die Waldrast, an der sich die Wandernden mit Getränken aus dem Erdkühlschrank erfrischen können. Oder das „grüne i“, eine neue Marke, mit der Waldwissen und Naturschutz direkt vor Ort vermittelt werden. Oder die Augensteine, die eine ganz neue Sichtweise auf lokale Denkmäler und Sehenswürdigkeiten geben.



Überregionale Vermarktung „Der Gast möchte eine unverwechselbare Region kennenlernen, es gilt also Alleinstellungsmerkmale darzustellen. Insbesondere Gastronomie- und Übernachtungsleistung, aber auch Mobilitätsangebote sind für ein gelungenes Wandererlebnis von fast ebenso großer Bedeutung wie der Weg selbst. Immer wichtiger wird



Mit dem Zertifikat eröffnen sich viele Chancen im Wettbewerb um aktive Urlauberinnen und Urlauber

die Verfügbarkeit von regionalen Produkten“, so beschreibt das Deutsche Wanderinstitut im Anforderungsprofil.

Das Konzept der Zertifizierung sieht vier große Bausteine vor: Ausstattung mit Wanderwegen, Wander-Informationssystem, Angebot von wanderfreundlichen Gastgeberinnen und Gastgebern, Angebote von geführten Wanderungen und Events. Das Zertifikat hat eine Gültigkeit bis 2024.

Mit der Gründung der BLB-Tourismus GmbH hat die Stadt Bad Berleburg vor rund sieben Jahren den Grundstein für die touristische Neuausrichtung gelegt. Neben der Kommune gehören der Jugendförderverein und „Bad Berleburg - Markt und Tourismus e.V.“ zu den Gesellschaftern. Wir sind froh, dass wir den Tourismus professionalisiert haben. Gleichzeitig ist es aber auch gelungen, das Ehrenamt in diesen Prozess einzubinden und für die Sache zu begeistern. Gemeinsames Ziel ist es seither, das Naturparadies in Südwestfalen strategisch und überregional zu vermarkten.

Ausblick in die Zukunft Die Nachhaltigkeitsstrategie, die Digitalisierung und auch die Tourismusoffensive machen die Stadt im Rothaargebirge zu einem lebens- und liebenswerten Ort. Aktuell haben wir dazu die Holz-Agenda im Stadtrat verabschiedet. Der Werkstoff Holz ist in unserer Region von zentraler Bedeutung. Unsere holzverarbeitenden Unternehmen sind äußerst kreativ und begeistern mit innovativen Ideen. Neue Bushaltestellen aus regionalem Kalamitätsholz zieren unsere Stadt der Dörfer ebenso wie beispielsweise hölzerne Lesekörbe, gefördert aus dem Landesprogramm der Dritten Orte.

Im nächsten Schritt setzen wir gemeinsam einen Radweg um, der ergänzend zu den Angeboten des Premiumwanderortes die unterschiedlichen Themen erlebbar miteinander verknüpfen wird - konzipiert als Zwei-Tagestour. Wir stellen uns der aktuellen Situation rund um Klimawandel und Käferholz. Mit originellen Konzepten setzen wir Impulse, die nicht nur Einheimische begeistern, sondern eben auch die Urlaubsgäste in unserem Premium-Wanderort. ●

blb-tourismus.de/de/

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

Die vorliegende (nicht einzeln erhältliche) Lieferung enthält:

607. Nachlieferung | Februar 2022 | Preis 89,00 Euro

B 2 NW - Kreisordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (KrO NRW) - Von Rechtsanwalt und Oberstadtdirektor a. D. Dr. Roland Kirchhof, Rechtsanwalt, Oberkreisdirektor und Landrat a. D. Dr. Rudolf Wansleben, Ltd. Ministerialrat a. D. Ernst Becker, Ministerialrat a. D. Detlev Plückhahn, Beigeordneter und Stadtkämmerer a. D., Finanzvorstand Lars Martin Klieve, Ministerialdirigent a. D. Johannes Winkel, Referent beim Landkreistag Nordrhein-Westfalen Dr. Markus Faber, Erstem Beigeordneten beim Landkreistag Nordrhein-Westfalen Dr. Marco Kuhn und Kreisdirektor Dr. Stefan Funke: Die Überarbeitung der Kommentierung der KrO NRW umfasst die §§ 32, 33, 35-37, 42-44, 47 und 48.

E 4a NW - Kommunalabgabengesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (KAG NRW) - Von Claus Hamacher, M. Jur., Beigeordneter für Finanzen beim Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen, Edgar Lenz, Verwaltungsfachwirt, betriebswirtschaftlicher Fachwirt, Komm. Dipl., Stabsstelle Rechtsberatung der Stadt Monheim am Rhein, Dr. jur. Matthias Menzel, Hauptreferent beim Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen, Dr. jur. Peter Queitsch, Hauptreferent für Umweltrecht beim Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen und Geschäftsführer der Kommunal Agentur NRW GmbH, Dr. iur. Jörg Rohde, Richter am Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen, Michael Rudersdorf, Ass. jur., Dipl. Verwaltungswirt (FH), Städt. Rechtsrat der Stadt Leverkusen, Dr. jur. M. A. Otmar Schneider, Richter am Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen, Frank Stein, Ass. jur., Beigeordneter der Stadt Leverkusen, Roland Thomas, Bürgermeister der Stadt Bad Salzuflen, Richard Elmenhorst, Fachanwalt für Verwaltungsrecht, Bochum, Dr. iur. Gottfried Wacker, Rechtsanwalt/ Fachanwalt für Steuerrecht, Geschäftsführer der Steuerberaterkammer Westfalen-Lippe, Münster, Dr. iur. Mike Wienbracke, LL. M. (Edinburgh),

**NEUE
INTERNETPRÄSENZ
FÜR IHRE STADT ODER
GEMEINDE?**

**WIR ENTWERFEN
UND PROGRAMMIEREN
FÜR SIE**

// Responsives Design
// Schnelle und intuitive Bedienbarkeit
// Kontaktmöglichkeiten
// Social-Media-Einbindung
// Service und Support

KRAMMER
INNOVATION

KRAMMER INNOVATION // Tel. 0211 9149 - 560
www.krammerinnovation.de // kontakt@krammerinnovation.de

Professor für Öffentliches Recht am Fachbereich Wirtschaftsrecht der Westfälischen Hochschule, Recklinghausen, Dozent an der FOM Hochschule für Oekonomie und Management: Diese Lieferung beinhaltet weitere Überarbeitung der Kommentierung zu § 6 (Benutzungsgebühren), die Bearbeitung der §§ 17 (Abgabenhinterziehung), 20 (leichtfertige Abgabverkürzung und Abgabengefährdung) und 22a (Einschränkung von Grundrechten) von einem neuen Autor sowie die Überarbeitung der §§ 11 (Kurbeiträge und Fremdenverkehrsbeiträge), 25 (Rechts- und Verwaltungsvorschriften) und 26 (Inkrafttreten, Übergangsvorschrift) KAG NRW.

K 8 - Bundesmeldegesetz (BMG):-Der Textbeitrag wurde aktualisiert, die letzten Gesetzesänderungen wurden eingefügt.

Az. 13.0.1.002/001

Gesetzessammlung für die kommunale Vollstreckungspraxis

Herausgegeben vom Fachverband der Kommunalkassenverwalter e. V. - Schriftleitung: Hans-Jürgen Glotzbach. 35. Ergänzungslieferung, Stand Januar 2022, 342 Seiten, 89,90 Euro. Loseblattausgabe: Grundwerk 3.178 Seiten, in zwei Ordnern, 99 Euro bei Fortsetzungsbezug, zzgl. Ergänzungslieferungen (259 Euro bei Einzelbezug). Digitalausgabe: Lizenz für 1-3 Nutzer im Jahresabonnement 179 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

Mit der 35. Ergänzungslieferung (Stand Januar 2022) werden insbesondere die kommunalen Vollstreckungsbestimmungen sowie die damit verbundenen Nebengesetze, wie z. B. die Kommunalabgabengesetze der Länder auf den aktuellen Stand gebracht.

Änderungen erfahren hier insbesondere das Bayerische Kostengesetz, das Gesetz über das Verfahren der Berliner Verwaltung, das Bremische Gesetz über die Vollstreckung von Geldforderungen im Verwaltungswege, die Verordnung zur Ausführung des Verwaltungsvollstreckungsgesetzes NRW, das allgemeine Verwaltungsgesetz für das Land Schleswig-Holstein (aktualisiert und wesentlich ergänzt werden vor allem die „Besonderen Vorschriften für den unmittelbaren Zwang“) sowie das Verwaltungsvollstreckungsgesetz des Bundes (Neuregelung der Bestimmungen über die Auskunftrechte der Vollstreckungsbehörde). Aktualisiert werden ferner die Kommunalabgabengesetze von Baden-Württemberg, Bayern, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Rheinland-Pfalz, Saarland, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein und Thüringen.

Az.: 41.11.1

Beihilfenrecht Nordrhein-Westfalen

– Unterstützungsgrundsätze, Vorschussrichtlinien –, Kommentar von Karl-Heinz Mohr, Ministerialrat a. D., und Horst Sabolewski, Regierungsdirektor a. D., 130. Ergänzungslieferung, Stand Januar 2022, 384 Seiten, 103,90 Euro. Loseblattausgabe: Grundwerk 5.276 Seiten, in drei Ordnern, 149,- Euro bei Fortsetzungsbezug, zzgl. Ergänzungslieferungen (349,- Euro bei Einzelbezug). Digitalausgabe: Lizenz für

1 Nutzer 469,- Euro, 2 Nutzer 869,- Euro, 3 Nutzer 1.264,50 Euro (jeweils im Jahresabonnement, inkl. Updates), weitere Preise auf Anfrage. ISBN 978-3-7922-0153-4 (Print), ISBN 978-3-7922-0204-3 (Digital), Verlag W. Reckinger, Siegburg

Mit der 130. Ergänzungslieferung (Stand Januar 2022) werden in der Einleitung des Kommentars die durch Art. 2 des Gesetzes vom 1. Dezember 2021 erfolgten Änderungen des § 75 LBG eingearbeitet.

In die Teile A (Vorschriften) und B I (Beihilfenverordnung mit Erläuterungen) werden die Elfte Verordnung zur Änderung der Beihilfenverordnung vom 1. Dezember 2021 aufgenommen sowie die hierdurch erfolgten Änderungen in die geltende Beihilfenverordnung vom 5. November 2009 eingepflegt. Die Aktualisierung der Kommentierung wird mit den folgenden Ergänzungslieferungen vorgenommen.

Darüber hinaus werden im Bereich des Krankenhausrechts die PEPV 2022 und bei den Arzneimittelregelungen das Gesetz über den Verkehr mit Arzneimitteln (AMG) in der aktuellen Fassung vom 27. September 2021 aufgenommen.

14.5.1-001

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

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 DS-GVO 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 DS-GVO-Erläuterungen werden neues Recht und die bisherige Rechtslage übersichtlich gespiegelt.

Ergänzungslieferung 02/2022 ISBN 978-3-503-21011-4

Diese Lieferung enthält ein Update um zwischenzeitlich veröffentlichte Rechtsprechung und Literatur. Hervorzuheben sind insbesondere die ausführlichen Ergänzungen der Erläuterungen des Art. 4 (Begriffsbestimmungen) und des Art. 6 (Zulässigkeitstatbestände für die Datenverarbeitung).

Für die Übermittlung personenbezogener Daten in Drittstaaten sind in Reaktion auf das EuGH-Urteil Schrems II die neuen Standardvertragsklauseln, abgedruckt in Art. 44 Anh. 4, von Bedeutung.

Wegen der sehr umfangreichen Erläuterungen der Vorschriften der DS-GVO und des sie ergänzenden BDSG empfehlen wir, stets auch das nunmehr 60 Seiten umfassende Stichwortverzeichnis (Kz. 0015) nach zusätzlichen Fundstellenangaben zu überprüfen. Das Stichwortverzeichnis wird in der Regel zweimal im Jahr aktualisiert.

Az: 17.1.1

Plattform „Cities4Cities“ zur Unterstützung ukrainischer Städte

Zur Unterstützung ukrainischer Städte ist die Kooperationsplattform „Cities4Cities“ gestartet. Angesichts des Krieges in der Ukraine soll die Online-Plattform Hilfesuche und Bedürfnisse der ukrainischen Städte mit den Unterstützungsangeboten und dem Know-how anderer europäischer Städte zusammenbringen. Kommunen sowie Kommunalpolitikerinnen und -politiker können sich auf cities4cities.eu registrieren und ihre Bedürfnisse oder Angebote teilen. Die Plattform entstand auf Initiative von Dr. Bernd Vöhringer, Oberbürgermeister der Stadt Sindelfingen, und steht unter der Schirmherrschaft des Kongresses der Gemeinden und Regionen des Europarates. Entwickelt wurde sie von dem Softwaredienstleister Star Cooperation, der die Plattform kostenlos zur Verfügung stellt.

Ausgezeichnete Projekte zur „Europawoche 2022“ in NRW

Die Landesregierung NRW fördert jährlich Projekte, die im Rahmen der Europawoche durchgeführt werden. In diesem Jahr können sich 78 Projekte über eine Unterstützung von bis zu 2.000 Euro freuen. Zu den ausgewählten Aktivitäten zählen Projekttag und -wochen an Schulen, Podiumsdiskussionen, Workshops, Foto- und Kunstprojekte, Gesprächsrunden und grenzüberschreitende Aktionen. NRW-Europaminister Dr. Stephan Holthoff-Pförtner dankte den vielen Schulen, Kommunen und Vereinen, die sich unter dem Motto „Stories of Europe - zeig mir Dein Europa“ am Wettbewerb beteiligt hatten. „Überall im Land gibt es Menschen, die sich mit großem Einsatz für ein starkes Europa engagieren“, so der Minister. Eine Karte unter mbei.nrw.de/europawoche-2022 zeigt die ausgewählten Projekte.



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

Neue Präsidentin der Deutschen Sektion des RGR

Die Deutsche Sektion des Rates der Gemeinden und Regionen Europas (RGR) hat eine neue Führungsspitze: Das Präsidium des Verbandes wählte die Bürgermeisterin der Verbandsgemeinde Schweich an der Römischen Weinstraße, Christiane Horsch, auf seiner Sitzung im Anschluss an die RGR-Delegiertenversammlung am 25. März 2022 in Hannover zur neuen Präsidentin. Erster Vizepräsident ist Dr. Christoph Schnaudigel, Landrat des Landkreises Karlsruhe. Zu weiteren Vizepräsidenten bestimmt wurden Dr. Frank Mentrup, Oberbürgermeister der Stadt Karlsruhe, Andreas Wolter, Bürgermeister der Stadt Köln, Matthias Groote, Landrat des Landkreises Leer, sowie Thomas Schmidt, Bürgermeister der Stadt Teltow.

Publikation zu Vermittlungsprojekt „Europa in Westfalen“

Im Europäischen Kulturerbejahr 2018 haben sich viele Menschen auf die Suche nach Spuren europäischer Geschichte an Baudenkmalern in Westfalen-Lippe gemacht. An 22 Orten hat der Landschaftsverband Westfalen-Lippe (LWL) mit lokalen Akteurinnen und Akteuren

Aktionen angestoßen, um junge Menschen für die Geschichte, die Kultur des Bauens und für Demokratie zu begeistern. Zum LWL-Projekt „Europa in Westfalen“ ist nun eine Publikation mit Anregungen, Best Practice-Beispielen und Erfahrungsberichten von Projektpartnerinnen und -partnern erschienen. Zudem stellen Fachleute in Kurzbeiträgen Bezüge zu aktuellen Fragen der Denkmalvermittlung her. Die Publikation steht unter europa-in-westfalen.de/de/publikation zum Download bereit.

Neue Plattform zu 1,5 Millionen von der EU kofinanzierten Projekten

Die Europäische Kommission hat die neue Plattform „Kohesio“ eröffnet. Das öffentliche Online-Angebot informiert über mehr als 1,5 Millionen Projekte in den 27 EU-Mitgliedstaaten, die seit 2014 aus dem Kohäsionsfonds, dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und dem Europäischen Sozialfonds (ESF) finanziert wurden. Nutzerinnen und Nutzer können zum Beispiel herausfinden, wie mit Hilfe des Projekts „ENerWin“ private Haushalte in Nordrhein-Westfalen für die Energiewende gewonnen werden sollen oder wie das Projekt „Fit für Europa“ die Erwerbsperspektiven für junge Menschen im Harz, dem Salzlandkreis und in Halle an der Saale durch transnationale Mobilität verbessern will. Die Seite ist erreichbar unter kohesio.ec.europa.eu.

Freiwilligenhauptstadt Europas für 2024

Das Europäische Freiwilligenzentrum „European Volunteer Centre“ (CEV) sucht die Europäische Freiwilligenhauptstadt für das Jahr 2024. Bewerben können sich europäische Städte und Gemeinden jeder Größe, die in besonderer Weise Freiwilligenarbeit und Infrastruktureinrichtungen wie Freiwilligen-Agenturen fördern oder eine eigene Engagement-Strategie verabschiedet haben. Die Auswahl orientiert sich an den Empfehlungen der politischen Agenda für den Europäischen Freiwilligendienst, in der Fragen des Qualitätsmanagements, der Infrastruktur und der Anerkennung von Ehrenamtlichen behandelt werden. Bewerbungen sind bis 3. Juni 2022 möglich. Infos gibt es unter europeanvolunteercentre.org/evcapital2024.

Europäische Innovationshauptstädte für dieses Jahr

Die Europäische Kommission sucht die Europäischen Innovationshauptstädte für 2022. Um den Titel „European Capital of Innovation 2022“ können sich Städte mit mehr als 250.000 Einwohnerinnen und Einwohnern bewerben. Die Siegerstadt erhält eine Million Euro, für die zweit- und drittplatzierten Städte gibt es jeweils 100.000 Euro. Der Preis „European Rising Innovative City 2022“ steht Städten mit mindestens 50.000 Einwohnerinnen und Einwohnern offen. Die Kategorie ist mit 500.000 Euro für die Siegerstadt sowie jeweils 50.000 Euro für zwei weitere Platzierte dotiert. Bewerbungen sind bis 30. Juni 2022 möglich. Infos gibt es unter eic.ec.europa.eu/eic-funding-opportunities/eic-prizes/european-capital-innovation-awards_en.

Themenbezogene Widmungsbeschränkung und Meinungsfreiheit

Die Beschränkung des Widmungsumfangs einer kommunalen öffentlichen Einrichtung, die deren Nutzung allein aufgrund der Befassung mit einem bestimmten Thema ausschließt, verletzt das Grundrecht der Meinungsfreiheit. Das hat das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) in Leipzig entschieden.

BVerwG, Urteil vom 20.01.2022
- Az.: 8 C 35.20 -

Der Kläger beantragte die Überlassung eines städtischen Veranstaltungssaales, um dort eine Podiumsdiskussion zum Thema „Wie sehr schränkt München die Meinungsfreiheit ein? - Der Stadtratsbeschluss vom 13. Dezember 2017 und seine Folgen“ durchzuführen. Nach diesem Beschluss dürfen für Veranstaltungen, die sich mit den Inhalten, Themen und Zielen der sogenannten BDS-Kampagne („Boycott, Divestment and Sanctions“) befassen, diese unterstützen, diese verfolgen oder für diese werben, keine städtischen Räumlichkeiten zur Verfügung gestellt werden. Der Begründung zufolge sollen städtische Räume nicht für eine Unterstützung der Kampagne genutzt werden. Schon die Befassung mit ihr wird ausgeschlossen, um Umgehungen zu verhindern. Der Antrag des Klägers wurde unter Bezugnahme hierauf abgelehnt. Seine daraufhin erhobene Klage hat das Verwaltungsgericht abgewiesen. Der Verwaltungsgerichtshof hat das erstinstanzliche Urteil geändert und die Beklagte verpflichtet, dem Antrag des Klägers zu entsprechen.

Die Revision der Beklagten hatte keinen Erfolg. Der kommunalrechtliche Anspruch der Gemeindeangehörigen, die öffentlichen Einrichtungen der Gemeinde zu benutzen, bestehe - so das BVerwG - zwar nur im Rahmen der von der Gemeinde für die jeweilige öffentliche Einrichtung festgelegten Widmung. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts schloss die Widmung des Saals kommunalpolitische Diskussionsveranstaltungen aber ein. Den Stadtratsbeschluss der Beklagten habe das Berufungsgericht revisionsrechtlich fehlerfrei als nachträgliche Beschränkung des Widmungsumfangs eingeordnet. Diese sei rechtswidrig und unwirksam, weil sie das Grundrecht der Meinungsfreiheit (Art. 5 Abs. 1 Satz 1 GG) verletze.

Art. 5 Abs. 1 Satz 1 GG gewährleiste jedermann das Recht, seine Meinung frei zu äußern und zu verbreiten. Der Stadtratsbeschluss greife in den Schutzbereich der Meinungsfreiheit ein, weil er eine nachteilige Rechtsfolge - den Ausschluss von der Benutzung öffentlicher Einrichtungen - an die zu erwartende Kundgabe von Meinungen zur BDS-Kampagne oder zu deren Inhalten, Zielen und Themen knüpfte. Die darin liegende Beschränkung der Meinungsfreiheit sei verfassungsrechtlich nicht gerechtfertigt. Das Grundrecht der Meinungsfreiheit unterliege den Grenzen der allgemeinen Gesetze (Art. 5 Abs. 2 GG). Der Stadtratsbeschluss sei schon kein Rechtssatz. Er treffe auch keine in diesem Sinne allgemeine Regelung. Der Beschluss sei nicht meinungsneutral. Er sei auch nicht mit dem Schutz von Rechtsgütern zu rechtfertigen, die schlechthin ohne Rücksicht auf eine bestimmte Meinung zu schützen sind. Das wäre der Fall, wenn Meinungsäußerungen die geistige Sphäre des Für-richtig-Haltens verließen und in Rechtsgutverletzungen oder erkennbar in Gefährdungslagen umschlügen, weil sie die Friedlichkeit der öffentlichen

Auseinandersetzung gefährdeten und so den Übergang zu Aggression und Rechtsbruch markierten. Nach den Tatsachenfeststellungen des Berufungsurteils sei dies bei der vom Kläger geplanten Veranstaltung nicht zu erwarten.

Kostenerstattung für die Flüchtlingsunterbringung im Jahr 2015

Die Städte Xanten und Lennestadt haben nach Auffassung des nordrhein-westfälischen Oberverwaltungsgerichts (OVG) keinen Anspruch auf eine Erstattung von Kosten für die Unterbringung und Versorgung von Asylsuchenden im Jahr 2015, die über die bereits vom Land Nordrhein-Westfalen gezahlten Beträge hinausgeht.

OVG NRW, Urteil vom 05.11.2021
- Az.: 15 A 3142/19, 15 A 3143/19 -

Die Städte könnten sich, so das Gericht, nicht darauf berufen, sie hätten dem Land mit der Unterbringung und Versorgung der Flüchtlinge Amtshilfe geleistet und deshalb einen Anspruch auf vollständige Kostenerstattung. Bei der Flüchtlingsaufnahme habe es sich um eine kommunale Pflichtaufgabe zur Erfüllung nach Weisung

gehandelt. Die Pflicht zur Aufnahme und Unterbringung ausländischer Flüchtlinge sei seinerzeit durch personenbezogene Zuweisungsentscheidungen der zuständigen Landesbehörde konkretisiert worden, die von den Städten nicht angefochten worden seien. Daher könnten sie nun nicht einwenden, dass viele der aufgenommenen Personen nicht um Asyl nachgesucht hätten oder nicht aus den vom Land betriebenen Aufnahmeeinrichtungen hätten entlassen werden dürfen. Der Argumentation der Städte, angesichts der sehr hohen Flüchtlingszahlen des Jahres 2015 und der Überlastung der landeseigenen Einrichtungen könne von einer ordnungsgemäßen Verteilung der Flüchtlinge auf die Kommunen des Landes nicht die Rede sein, ist das Oberverwaltungsgericht nicht gefolgt.

Der Rechtsgrund dafür, dass den Städten nicht alle entstandenen Kosten zu erstatten seien, liege in den seinerzeit geltenden Vorschriften des Flüchtlingsaufnahmegesetzes. Die maßgeblichen Regelungen seien verfassungskonform. Zwar seien Kommunen mit landeseigenen Aufnahmeeinrichtungen auf ihrem Gemeindegebiet nach damaliger Rechtslage entlastet worden, indem ihnen weniger Flüchtlinge zur kommunalen Unterbringung zugewiesen wurden, als es dem Zuweisungsschlüssel entsprochen hätte. Die dadurch bedingte Mehrbelastung anderer Gemeinden (so auch der klagenden Städte) habe aber nicht gegen das interkommunale Gleichbehandlungsgebot verstoßen, weil sie auf einer sachlich vertretbaren Differenzierung beruht habe. Denn das Land wollte mit der Entlastung einen Anreiz zur Akzeptanz von landeseigenen Aufnahmeeinrichtungen geben, der auch Wirkung entfaltet habe - die Aufnahmekapazitäten der erforderlichen Landesaufnahmeeinrichtungen habe so im Laufe des Jahres 2015 binnen kurzer Zeit massiv erhöht werden können. Ende 2016 novellierte der Landesgesetzgeber das Flüchtlingsaufnahmegesetz, um „verzerrenden Effekten“ entgegenzuwirken. Dass er zur Vermeidung einer verfassungswidrigen Ungleichbehandlung der Gemeinden gehalten war, noch für das Jahr 2015 eine (gegebenenfalls rückwirkende) gesetzliche Neuregelung zu schaffen, lasse sich in Anbetracht der damaligen Ausnahmesitu-



ation sowie unter Berücksichtigung des Ausmaßes der Mehrbelastung nicht feststellen.

Die Revision ist nicht zugelassen worden. Dagegen können die klagenden Städte Beschwerde einlegen, über die das Bundesverwaltungsgericht entscheidet.

Auswahlverfahren für eine Beigeordnetenstelle

Das nordrhein-westfälische OVG hat der Stadt Duisburg vorläufig untersagt, die von ihr ausgeschriebene Stelle einer Beigeordneten/eines Beigeordneten für das Dezernat für Umwelt und Klimaschutz, Gesundheit, Verbraucherschutz und Kultur mit dem vom Rat gewählten Bewerber zu besetzen. Es hat damit der Beschwerde einer im Auswahlverfahren unterlegenen Bewerberin stattgegeben, die mit ihrem Eilantrag vor dem Verwaltungsgericht Düsseldorf noch erfolglos geblieben war.

OVG NRW, Beschluss vom 16.11.2021

- Az.: 6 B 1176/21 -

Das Auswahlverfahren zur Besetzung der in Duisburg ausgeschriebenen Beigeordnetenstelle verletzt laut OVG den Grundsatz der Bestenauslese. Danach hat jeder Deutsche nach seiner Eignung, Befähigung und fachlichen Leistung gleichen Zugang zu jedem öffentlichen Amt. Die Wahl eines Beigeordneten durch den Rat sei zwar als freie und nur den Bindungen des Gesetzes und des Gewissens unterworfen Entscheidung der Ratsmitglieder einer inhaltlichen gerichtlichen Kontrolle entzogen. Das zur Wahl führende Verfahren müsse aber dem Grundsatz der Bestenauslese genügen und der Rat dürfe die Auswahlentscheidung auch nicht in Teilen Dritten überlassen. Hier habe der Rat der Stadt Duisburg sich durch ein von ihm beauftragtes externes Personalberatungsunternehmen nicht lediglich - was zulässig gewesen wäre - organisatorisch unterstützen und fachlich beraten lassen. Vielmehr habe er diesem eine Vorauswahl der Bewerber überlassen, ohne selbst hierfür objektiv überprüfbare Kriterien festzulegen. Hierdurch habe er die allein ihm obliegende Auswahlentscheidung in unzulässiger Weise aus der Hand gegeben. Das

durch das beauftragte Personalberatungsunternehmen durchgeführte Vorauswahlverfahren habe zudem die Chancengleichheit der Kandidaten verletzt. Denn der Rat sei durch die Personalberater über die Qualifikation der Bewerber nicht objektiv informiert worden und daher bei der Wahl des vorgeschlagenen Kandidaten zum Beigeordneten von einem verzerrt dargestellten Sachverhalt ausgegangen. Auch aus diesem Grund sei dem Rat eine eigene Eignungsbeurteilung und eigenverantwortliche (Vor-)Auswahlentscheidung nicht möglich gewesen. ●



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 Holzmann Druck GmbH & Co. KG
86825 Bad Wörlshofen
Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier

Die Zeitschrift erscheint monatlich mit Doppelnummern im Februar und August. 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 2022:
Kommunal Finanzen

KINDER LEIDEN AM MEISTEN!

Nothilfe **Ukraine**



„BITTE SPENDEN
SIE JETZT!“



www.plan.de/spenden-fuer-ukraine

Plan International Deutschland e.V.



Gibt Kindern eine Chance



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