

Weniger direkte Treffer Bei aller Vorsicht im Umgang mit den Daten lässt sich infolge des Strukturwandels ein sich verschlechterndes Passungsverhältnis zwischen Individuen und Gelegenheitsstrukturen feststellen. Es ist dabei nicht verwunderlich, dass der Wandel bei den engagierten Menschen sehr schnell vonstatten geht und für das Ehrenamt spürbare Folgen entfaltet. Von einer Generation zur nächsten kann die Selbstverpflichtung zum Ehrenamt rapide nachlassen. Gleichzeitig können sich die Zeitressourcen durch einen veränderten Berufsalltag oder veränderte Familienbilder verringern.

Auf der anderen Seite findet ein Wandel auf der Ebene der Organisationen statt, innerhalb derer in der Regel ehrenamtliches Engagement realisiert wird - allerdings langsamer und weniger dynamisch. Einerseits ist diese Behäbigkeit in der Logik von Organisationen festgeschrieben, da sie mit einer gewissen Robustheit auf Veränderungen in ihrem Umfeld reagieren und sich auf diese Weise gegen äußere Einflüsse absichern. Die Gefahr besteht darin, den Zeitpunkt notwendiger Anpassungen für eine langfristig funktionsfähige Organisationsstruktur und -kultur zu verpassen.

Andererseits sind ehrenamtlich dominierte Organisationen von einer gewissen Ungleichzeitigkeit geprägt. Da die ehrenamtlich Engagierten in der Regel etwas älter sind, entstammen sie häufig Generationen, auf die sich der Strukturwandel nicht so stark auswirkt, während er sich im Umfeld der Organisation schon Bahn bricht.

Daher müssten Organisationen mit ehrenamtlichem Engagement ihre Angebote sowohl verändern, um Engagierte neuer Generationen anzulocken, als auch stabil halten, um die „etablierten Ehrenamtlichen“ weiterhin zu binden. Die Herausforderung ist damit erheblich.

Erkennbar mehr Vielfalt Positiv gesprochen ist von einer Pluralisierung der Passungsverhältnisse auszugehen, auf die sich die Organisationen einstellen müssen. Sie müssen sich auf unterschiedliche Lebenswelten, aber auch auf unterschiedliche Typen von Engagierten einrichten und diese als mögliche Leistungsträger*innen in ihrer Organisation im Blick haben. Ein Beispiel: Kinder zu bekommen ist nicht nur wegen schwindender Zeitressourcen engagementrelevant, sondern auch wegen möglicher Verschiebung der Motivation oder des inhaltlichen Interesses.

Gleichzeitig macht die Ressourcenausstattung - Vorerfahrung im Engagement, engagiertes Umfeld, finanzielle Sicherheit - den Wiedereinstieg ins Engagement mehr oder weniger wahrscheinlich. Die Passung lässt sich somit nicht an einfachen Differenzen wie jung und alt abbilden. Vielmehr ergibt sich eine komplexe Verschränkung unterschiedlicher Faktoren mit der individuellen biografischen Situation. Diese zu benennen ist Aufgabe der Wissenschaft, sie zu berücksichtigen Aufgabe von Politik und Zivilgesellschaft. ●



„Strukturelle Stärkung des ländlichen Raums nötig“

Auszüge aus der Rede von StGB NRW-Präsident
Bürgermeister Roland Schäfer vor dem Hauptausschuss
am 20. März 2019 in der Stadthalle Soest

Ich begrüße Sie recht herzlich zu der 44. Sitzung des Hauptausschusses unseres Verbandes. Wir dürfen nun zum dritten Mal im wunderschönen Soest zu Gast sein. Dieses Jahr wollen wir uns schwerpunktmäßig mit zwei sehr aktuellen Themen beschäftigen, der Digitalisierung und der Mobilität der Zukunft.

Zunächst ein paar Worte zur **Digitalisierung**. Bei dem Veränderungsprozess, den die Kommunen bereits gestartet haben, geht es um nichts weniger als die komplette Digitalisierung des Rathauses, aber auch des Lebens in unseren Städten und Gemeinden insgesamt.

Das Schlagwort hierfür heißt: Smart Cities. Da alle Lebensbereiche betroffen sind, müssen alle Akteure in der Stadt frühzeitig miteinbezogen werden. Damit meine ich die Bürger, die Wirtschaft, die Stadtgesellschaft, die Wissenschaft und die Politik. Es muss gelingen, in der ganzen Stadt ein „Wir-Gefühl“ und eine Aufbruchsstimmung zu erzeugen.

Insgesamt fünf Modellregionen, jeweils mit einer sogenannten Leitkommune an der Spitze, sollen digitale Lösungen entwickeln, die auf alle Kommunen übertragbar sind. Das Land fördert dieses Projekt bis Ende 2021 mit insgesamt 91 Mio. Euro. Weil es nur



Auf seiner 44. Sitzung am 20. und 21. März 2019 in Soest beschäftigte sich der StGB NRW-Hauptausschuss schwerpunktmäßig mit Digitalisierung und Mobilität

FOTOS (5): SLIWA / STGB NRW

fünf Leitkommunen sind, ist es umso wichtiger, dass deren Strahlkraft sich auf alle Kommunen und das ganze Land entfaltet. Es muss deshalb unser Ziel sein, erfolgreiche Projekte zeitnah auf andere Kommunen zu übertragen.

Schon während der Modellprojektphase müssen alle Kommunen fortlaufend über die Entwicklungsschritte informiert werden, um unnötige Doppelarbeit zu vermeiden. Inzwischen hat das Land, unserer Forderung folgend, für diesen Wissenstransfer den KDN als Dachverband der kommunalen IT-Dienstleister beauftragt.

Das Thema Digitalisierung betrifft aber nicht nur die Kernverwaltung im engeren Sinne, sondern es muss darüber hinaus auch ein digitales Umfeld in den Bereichen Stadtentwicklung, Bauen, Mobilität, Bildung und Wirtschaft geschaffen werden.

Lassen sie mich hier nur kurz die beiden Themen **digitale Bildung** und **digitales Bauen** herausgreifen. Es wird in naher Zukunft selbstverständlich sein, dass die Kinder in den Schulklassen ihre Aufgaben mit dem Tablet bearbeiten und hierzu auch Inhalte aus dem Internet recherchieren. Wenn man sich nun die Größenordnung von mittleren Schulen mit schon mehreren hundert Schülerinnen und Schülern vorstellt, wird deutlich, welches Datenvolumen hier nötig sein wird.

Aktuell verfügt jedoch nicht einmal jede fünfte der 5.700 Schulen in NRW über einen Glasfaseranschluss. Somit ist allen klar: Die Schuldigitalisierung wird die öffentliche Hand in NRW Milliarden kosten. Erhebliche Summen werden dabei nicht nur einmalig für investive Maßnahmen, sondern dauerhaft anfallen. Ich denke hierbei vor allem an die monatlich anfallenden Anschlussgebühren, die Kosten für IT-Personal, neue Lizenzen sowie die Ersatzbeschaffung. Deshalb muss sich auch das Land massiv an den Kos-

ten der Digitalisierung der Schulen - insbesondere an den laufenden Kosten - beteiligen.

Auch im Bereich **Bauen** schreitet die Digitalisierung unaufhaltsam voran. Bauaufsichtsämter können schon jetzt freiwillig IT-gestützte Genehmigungsverfahren durchführen. Einige Kreise und Städte sind hier schon weit vorangeschritten. Allerdings bietet die Mehrheit der Bauaufsichtsämter noch keine digitalen Baugenehmigungsverfahren an, die auch Bauherren und Entwurfsverfasser einbeziehen. Deshalb begrüßen wir den Plan der Landesregierung, für die Bauaufsichtsbehörden einen Standardprozess zu erarbeiten.

Eines aber haben alle Bereiche der Digitalisierung, egal ob Kernverwaltung, Schule oder Verkehr, jedoch gemeinsam: Sie setzen eine leistungsfähige und flächendeckende Breitbandinfrastruktur voraus. In NRW verfügen zurzeit zwar rund 90 Prozent der Haushalte über einen Breitbandanschluss von mind. 50 Mbit/s. Diese auf den ersten Blick guten Zahlen, relativieren sich aber wieder, wenn man sich die Versorgung in der Fläche anschaut. Denn viele Orte im ländlichen Bereich sind nach wie vor vom schnellen Internet abgekoppelt.

Deshalb sind dringend neue Förderprogramme des Bundes und des Landes für den flächendeckenden Glasfaserausbau notwendig. Wichtig ist dabei, dass die Förderung nicht auf die Gebiete mit einer aktuellen Versorgung von weniger als 30 Mbit/s beschränkt bleibt.

Durch die Digitalisierung wird sich auch die **Mobilität** dramatisch wandeln. Schon in wenigen Jahren wird z. B. das autonome Fahren Alltag sein. Aber neben der Digitalisierung der Mobilität müssen wir vor dem Hintergrund drohender Dieselfahrverbote und dem täglichen Verkehrsinfarkt auch die Frage beantworten, wie die Mobilität grundlegend neu gestaltet werden kann. Ein zentraler Ansatz ist hierbei, die Stadt insgesamt, d. h. mitsamt ihren Straßen, Wegen, Plätzen und Grünflächen, als Lebens- und Bewegungsraum zurückzuerobieren.

Die Realität ist hiervon noch weit entfernt. Der Kfz-Verkehr nimmt immer noch einen Großteil des öffentlichen Raums ein - 61 Mio. Nutzfahrzeuge sind gegenwärtig auf unseren Straßen unterwegs. Der Platz für einen Ausbau des Fuß- und Radverkehrs fehlt. Ebenso für Grün- und Bewegungsflächen. Es mangelt schlichtweg an erweiterbaren Flächen.

Deshalb brauchen wir eine echte Mobilitätswende - eine Mobilität, die das Auto nach wie vor als wichtigen Verkehrsträger mit einbezieht, aber nicht in den Vordergrund stellt. Voraussetzung hierfür ist die Umgestaltung der klassischen Straße in eine neue, urbane Gestaltform, die vielfältige Nutzungen zulässt und



Präsident Roland Schäfer: Finanzierung von Asyl und Integration weiterhin ungeklärt

neue Anreize für die Nahmobilität setzt. Dazu gehört auch der Bau von Radschnellwegen - für Pendler mit klassischem Fahrrad oder E-Bikes. Natürlich sind in diesem Zusammenhang auch Ausbau und Neugestaltung des ÖPNV unverzichtbar.

Neben den beiden Hauptthemen unserer Tagung gibt es aber natürlich noch weitere bedeutsame kommunale Themen. Lassen Sie mich mit dem Bereich **Asyl** beginnen. Während dieses Thema unseren letzten Hauptausschuss hier in Soest im Jahre 2016 noch dominiert hat, sind die Zugangszahlen bei den Flüchtlingen inzwischen rückläufig. So sind im Jahre 2018 rund 186.000 Asylanträge in Deutschland gestellt worden. Trotz dieses Trends haben wir aber noch drei große Baustellen:

- die Integration der anerkannten Flüchtlinge
- die Anpassung der FlüAG-Pauschale
- die Rückführung und Finanzierung der abgelehnten Asylbewerber

Bei der Finanzierung der Integrationskosten konnten wir nach langen und harten Verhandlungen mit dem Land einen großen Durchbruch erreichen. Die Integrationspauschale des Bundes in Höhe von 432,8 Mio. Euro wird 2019 erstmals in voller Höhe an die Kommunen weitergeleitet.

Der Bund hat die Integrationspauschale bisher jedoch leider nur für das Jahr 2019 beschlossen. Die Kommunen sind aber darauf angewiesen, die Daueraufgabe der Integration auch verlässlich in der Zukunft finanziert zu bekommen. Deshalb muss der Bund hier genauso wie bei den anderen flüchtlingsbedingten Kosten schnell Klarheit schaffen.

Die Überlegungen des Bundes, die bisherige Finanzierung der Kosten für Asylbewerber, der Integrationspauschale und der flüchtlingsbedingten Kosten der Unterkunft in einer Gesamtpauschale von 16.000 Euro für fünf Jahre pro anerkanntem Flüchtling aufgehen zu lassen und danach gar nichts mehr zu zahlen, lehnen wir strikt ab. Denn damit würde sich der Bund mittelfristig komplett aus der Finanzierung der Integration und der anerkannten Flüchtlinge zurückziehen und das Kostenrisiko komplett den Kommunen aufbürden.

Beim Thema FlüAG-Pauschale ist es leider noch zu keiner Lösung mit dem Land gekommen. Wie sie wissen, hatten wir bereits mit der rot-grünen Landesregierung eine Ist-Kosten-Erhebung vereinbart. Die Ergebnisse liegen nun seit September letzten Jahres vor. Dem Gutachten nach belaufen sich die Kosten pro Asylbewerber auf mindestens 12.900 Euro pro Jahr. Das Land muss deshalb die der-



Beim festlichen Abendessen bot sich die Gelegenheit zu zwanglosen Gesprächen außerhalb des Protokolls (v.links): StGB NRW-Präsident Roland Schäfer, SVWL-Präsidentin Prof. Dr. Liane Buchholz, OB Thomas Hunsteger-Petermann, NRW-Justizminister Peter Biesenbach, 1. Vizepräsident Dr. Eckhard Ruthemeyer, HGF Dr. Bernd Jürgen Schneider (beide StGB NRW), LKT NRW-Präsident Thomas Hendele sowie FDP-MdL Christoph Rasche (verdeckt)

1. Vizepräsident
Dr. Eckhard Ruthemeyer
hieß die Delegierten als
Bürgermeister der
gastgebenden Stadt
Soest willkommen



zeitige Pauschale von 10.392 Euro deutlich aufstocken und zwar rückwirkend ab dem 01.01.2018.

Zudem müssen die Kosten abgedeckt werden, die für Geduldete und Ausreisepflichtige bis zur tatsächlichen Ausreise anfallen. Hier haben wir es mit einem Sprengsatz für die kommunalen Haushalte zu tun. Im Moment gibt es in NRW rund 52.000 geduldete und ausreisepflichtige Asylbewerber, die mit kommunalen Mitteln finanziert werden. Das kostet die Kommunen rund 700 Mio. Euro jährlich.

Einen großen Verhandlungserfolg konnten wir Anfang Januar bei der **KiBiz-Reform** erzielen. Wie Sie wissen, ist das KiBiz seit seinem Inkrafttreten unterfinanziert und wird seit 2016 nur durch verschiedene Rettungspakete am Leben gehalten.

Am 8. Januar 2019 haben die kommunalen Spitzenverbände und Minister Dr. Stamp nach langen und teils schwierigen Verhandlungen nun endlich eine Vereinbarung zur Reform des KiBiz geschlossen. Sie ist die Grundlage für das jetzt zu erarbeitende Gesetz, das zum Kindergartenjahr 2020/2021 in Kraft treten soll. Folgende Kernpunkte wurden vereinbart:

- Erhöhung der Kindpauschalen um 750 Mio. Euro
- eine auskömmliche Dynamisierungsklausel
- Absenkung des kommunalen Trägeranteils um sechs Prozent
- 100 Mio. Euro für eine Verbesserung der Randzeitbetreuung
- Förderung aller neu zu schaffenden Kita-Plätze

Mit den zusätzlichen 750 Mio. Euro pro Jahr wird eine auskömmliche Finanzierung der Kindertagesbe-

treuung sichergestellt und alle Träger in die Lage versetzt, die Qualität der Kindertagesbetreuung tatsächlich zu verbessern. Diese Mittel werden jeweils zur Hälfte vom Land und den Kommunen getragen. Eine Alternative hierzu hat es nicht gegeben, da die Landesregierung ohne eine Vereinbarung die Finanzierungslücke per Gesetz geschlossen hätte. Und dann wäre es für die Kommunen deutlich teurer geworden.

Besonders begrüßenswert ist die Absenkung des Trägeranteils für kommunale Tageseinrichtungen um 6 Prozentpunkte. Dieser ist mit aktuell 21 Prozent gegenüber dem kirchlichen Trägeranteil von 12 Prozent sehr hoch, so dass gerade Kommunen mit eigenen Tageseinrichtungen besonders belastet sind.

In den Verhandlungen hat vor allem unser Verband für ausreichende Investitionsmittel für den Kita-Ausbau gekämpft. Diese brauchen wir dringend, um in den nächsten Jahren den durch die ansteigenden Geburtenraten und den Flüchtlingszuzug stark steigenden Bedarf decken zu können. Bereits in den letzten Jahren wurden rund 160 Mio. Euro pro Jahr verbaut, so dass wir für die Zukunft von rund 200 Mio. Euro pro Jahr ausgehen. Hier konnten wir erreichen, dass in den nächsten Jahren jeder neu zu schaffende Platz vom Land gefördert wird.

Lassen Sie mich zum Schluss noch drei wichtige Themen ansprechen, die aktuell in Berlin auf der Agenda stehen: die Grundsteuerreform, die Kommission „Gleichwertige Lebensverhältnisse“ und der Kohleausstieg. Wie sie alle wissen, muss die **Grundsteuerreform** noch dieses Jahr in Berlin abschließend beschlossen werden, um diese wichtige Steuer für die Kommunen zu erhalten.

Bekanntermaßen liegen inzwischen Eckpunkte von Bund und Ländern vor, wonach es ein wertabhängiges Modell mit den Komponenten Bodenrichtwert, Durchschnittliche Netto-Kaltmiete und Baujahr ge-

ben soll. Grundsätzlich begrüßen wir ein wertabhängiges Modell, da nur ein solches Modell den Vorgaben des Bundesverfassungsgerichts entspricht. Allerdings muss es so ausgestaltet werden, dass eine Neubewertung der bundesweit 35 Mio. Grundstücke durch die 6.000 Finanzämter bis spätestens Ende 2024 verlässlich umsetzbar ist.

Bereits seit September letzten Jahres tagt die von der Bundesregierung eingesetzte **Kommission „Gleichwertige Lebensverhältnisse“**. Ihr Ziel ist es, Chancengleichheit für alle Bürgerinnen und Bürger zu schaffen, egal wo sie leben. Dieses Vorhaben der Bundesregierung ist ein überfälliger Schritt. Denn zu viel entwickelt sich derzeit auseinander.

Eine der Hauptaufgaben der Kommission muss die strukturelle Stärkung des ländlichen Raums sein, um die anhaltende Abwanderung der Bevölkerung in die Ballungsgebiete zu stoppen. Dabei geht es vor allem um die Frage, wie man öffentliche Angebote verbessern kann. Stimmt der Mix aus Kinderbetreuung und Bildung, ÖPNV, Gesundheitsversorgung, Kultur, Sport- und Freizeitmöglichkeiten, Arbeitsplätzen und erschwinglichem Wohnraum, bleiben die Menschen nicht nur im ländlichen Bereich wohnen, sondern es ziehen sogar junge Familien dorthin.

Während die Kommission „Gleichwertige Lebensverhältnisse“ noch tagt, hat die Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“, besser bekannt als „**Kohle-Kommission**“, bereits ihren Abschlussbericht vorgelegt. Demnach soll Deutschland bis 2038 aus der Kohleverstromung aussteigen. Dafür sollen bereits bis 2022 rund 3 Gigawatt Braunkohlekapazität vom Netz genommen werden.

Das Rheinische Revier wird zur größten Transformationsbaustelle in Europa. Hierbei geht es um den Ersatz tausender Arbeitsplätze aber auch um die grundlegenden Veränderungen der Wirtschafts- und Sozialstrukturen. Dabei muss die Nachnutzung riesiger Industrieflächen, der Rückbau von Kraftwerken und die Umnutzung der Tagebauflächen organisiert werden.

Der Abschlussbericht sieht zur Bewältigung dieser Herausforderungen ein ganzes Maßnahmenbündel vor. Zentrale Vorschläge sind der Ausbau der Verkehrs- und digitalen Infrastruktur, vereinfachte Planungsvorhaben, die verstärkte Ansiedlung von Behörden in der Region sowie der Erhalt und die Fortentwicklung von Industrie und mittelständischen Unternehmen. Hierfür sollen die betroffenen Bundesländer 40 Mrd. Euro vom Bund bekommen - auf NRW sollen davon circa 15 Mrd. Euro entfallen.

Mit diesem Megathema wird sich der Verband in den kommenden Monaten schwerpunktmäßig befassen und ein Forderungspapier entwickeln, um die besonderen Bedürfnisse des Rheinischen Reviers gegenüber Bund und Land zu vertreten. ●

Auf der Begleitausstellung im Foyer der Soester Stadthalle informierte die Helaba über Produkte und Dienstleistungen





FOTOS (4): SLIWA / StGB NRW

Bei der Podiumsdiskussion zum Thema Digitalisierung kam auch Skepsis gegenüber Zielen und Realisierungschancen zutage

Gespannter Blick auf die Modellregionen

Bei der Podiumsdiskussion Digitalisierung auf dem StGB NRW-Hauptausschuss zeigte sich, dass Kommunen trotz unzureichender Datennetze bereits viele Projekte in Angriff nehmen

Das Thema Digitalisierung stand im Mittelpunkt des ersten Tages beim StGB NRW-Hauptausschuss am 20. März 2019 in der Stadthalle Soest. In seinem Eingangsreferat betonte **Christoph Dammermann**, Staatssekretär im NRW-Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie, die Anforderungen der Digitalisierung seien entscheidend gewesen beim Neuzuschnitt des Ministeriums nach dem Regierungswechsel.

Getrieben werde diese Entwicklung durch die Erwartung der Bürgerinnen und Bürger, alles vom heimischen Sofa aus steuern zu können. Ein Nadelöhr bilde derzeit noch die digitale Infrastruktur, die schnelles Internet noch nicht flächendeckend möglich mache. Für die digitale Verwaltung müssten rasch allgemein anwendbare Lösungen entwickelt werden. Dabei setze die NRW-Landesregierung auf ein Netzwerk digitaler Modellkommunen.

Nach wie vor - so Dammermann - sei die Frage der Authentifizierung ein Hemmschuh bei der Implementierung von E-Government. Da sich der neue

Personalausweis mit seiner elektronischen Identitätsfunktion nicht durchgesetzt habe, müssten rasch mobile Konzepte unter Einbindung von Smartphones entwickelt werden. Ein Problem stelle der Datenschutz beim Austausch sensibler Bürgerdaten zwischen unterschiedlichen Behörden dar. Aber auch hierfür gebe es außerhalb Deutschlands praktikable Lösungen.

Bürgermeister **Michael Dreier** aus der Stadt Paderborn gab einen Einblick, wie seine Stadt die Rolle als Leitkommune in der digitalen Modellregion OWL ausgestalte. Wichtig sei dabei die enge Zusammenarbeit mit der örtlichen Wirtschaft, der Universität sowie dem gesamten Bildungssektor. Es gelte jedoch auch,

bei der Digitalisierung die rund 2.500 Beschäftigten der Stadt Paderborn mitzunehmen. Daher habe er für die Steuerung dieses Prozesses eine Stabstelle direkt beim Bürgermeisterbüro eingerichtet.

Um auch die Bürgerschaft einzubeziehen, habe man im neu eingerichteten Heinz Nix-



Wirtschaftsstaatssekretär Christoph Dammermann: Mehr Tempo nötig bei der digitalen Verwaltung

dorf Forum einen Bürgerdialog veranstaltet. Zudem werde man beim Neubau des Stadthauses von Anfang an ein medienbruchfreies Verwaltungssystem installieren. „Man muss auch einmal mutig sein und Dinge entscheiden“, betonte Dreier. Für die digitalen Modellregionen würden in drei Jahren insgesamt 91 Mio. Euro bereitgestellt. Teil des Modellprojektes sei unter anderem die Einrichtung einer Open Data-Plattform, von der Vereine, Unternehmen und Start-Ups profitieren könnten.

Substanziellen Fortschritt erwarte man von der Digitalisierung vor allem in den Bereichen Mobilität, Gesundheit sowie Bildung. Bereits heute gebe es in den Paderborner Schulen überall elektronische Schultafeln, und jede Lehrkraft sei mit einem Tablet-PC ausgestattet. Bei Großveranstaltungen oder bei Katastrophen könne wiederum durch Einsatz intelligenter Drohnen das Sicherheitsniveau erhöht werden.

Den Bericht seines Kollegen ergänzte **Dr. Eckhard Ruthemeyer**, Bürgermeister der Stadt Soest, mit einem Überblick über die Aktivitäten seiner Stadt als weitere Modellkommune. So plane man in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Lippstadt und dem Kreis Soest eine digitale Plattform für die Grundschulen, wo bereits Kinder Grundzüge des Programmierens lernen sollen.

Im Bereich ÖPNV arbeite man an einem ticketlosen Abrechnungssystem. Auch der Bereich Gesundheit/Pflege sowie die Erwachsenenbildung würden für die Digitalisierung geöffnet. Letztlich erhoffe man sich angesichts des Fachkräftemangels von der Digitalisierung auch bessere Chancen bei der Personalgewinnung.

In der nachfolgenden Podiumsdiskussion, moderiert von WDR-Hörfunkjournalist Michael Brocker, kam durchaus Skepsis gegenüber den Zielen und Realisierungschancen der Digitalisierung zutage. Bürgermeister **Heinz Öhmann** aus der Stadt Coesfeld wies darauf hin, dass es für Mittelstädte schwierig sei, Investoren für den Ausbau der Glasfaser-Datennetze zu finden.

Staatssekretär Dammermann bestätigte, solange nach EU-Recht staatliche Unterstützung nur bis zu einem Ausbau von 30 Megabit pro Sekunde Übertragungsgeschwindigkeit zulässig sei, komme man beim Glasfaserausbau nicht voran. Dennoch verfolge die Landesregierung das Ziel, Schulen und Gewerbegebiete landesweit bis 2022 an leistungsfähige Datennetze anzuschließen.

Auf die ethische Seite der Digitalisierung machte **Claus Hamacher**, Beigeordneter für Schule, Kultur und Sport beim StGB NRW, aufmerksam. Es stelle sich die Frage, ob man wirklich alles tun solle, was technisch möglich sei. Dazu ergänzte Bürgermeister Dreier, in Paderborn habe man über dieses Thema in einer Sozialkonferenz intensive Diskussionen geführt. Nun wolle man gemeinsam mit der theo-

logischen Fakultät der Paderborner Universität einen Ethikrat ins Leben rufen.

Mehrere Hauptausschussmitglieder äußerten Zweifel, ob die vielen Modellprojekte überhaupt erfolgreich abzuschließen seien und ob man sich mit einer digitalisierten Lebenswelt nicht in eine gefährliche Abhängigkeit von der Stromversorgung begeben werde. Verwirrend sei auch das Nebeneinander ähnlicher Modellversuche zur selben Aufgabenstellung, etwa bei der digitalen Baugenehmigung.

Wie sich Digitalisierung in kleinen Kommunen praktisch vollzieht, schilderte **Claus Jacobi**, Bürgermeister der Stadt Gevelsberg. Zunächst hätte man sich ein transparenteres Auswahlverfahren der Modellstädte und -regionen gewünscht. Nun müsse rasch offengelegt werden, welche Neuentwicklungen der Modellkommunen flächendeckend umzusetzen seien.

Ansonsten erfordere Digitalisierung gute interkommunale Kooperation - so beispielsweise bei der Einführung der elektronischen Akte, wo man die Stadt Witten als Pilotkommune ausgewählt habe. Freilich kämpfe man auf der IT-Seite immer noch mit solchen einfachen Herausforderungen wie Cybersicherheit, Datenschutz und mangelnder Leistungsfähigkeit der Datennetze. Das letztere Problem werde bei den Schulen vorübergehend durch Richtfunkverbindungen gelöst.

Weil man qualifiziertes IT-Personal - so Jacobi - kaum mehr bezahlen könne, müsse immer mehr nach außen verlagert werden. Vom Land wünsche man sich klare Hinweise, wie man bei der Einführung von E-Government rechtssicher vorgehen könne. (mle)



Paderborns Bürgermeister Michael Dreier stellte die digitale Modellregion OWL vor



SVWL-Präsidentin Prof. Dr. Liane Buchholz gab beim festlichen Abendessen einen Einblick in die Lage der westfälisch-lippischen Sparkassen

Im Zentrum der Podiumsdiskussion über Mobilität stand die Frage, wie man Autobesitzende zur Nutzung alternativer Verkehrsmittel bewegen könnte



FOTOS (4): SLIWA / STGB NRW

Wie das Gedränge entzerren?

Bei der Podiumsdiskussion Mobilität auf dem StGB NRW-Hauptausschuss in Soest wurden als Hauptprobleme das Festhalten am eigenen Auto sowie Mängel des ÖPNV benannt

Am zweiten Tag diskutierte der StGB NRW-Hauptausschuss über neue Formen der Mobilität und ihre Implementierung durch Städte und Gemeinden. NRW-Verkehrsminister **Hendrik Wüst** betonte in seinem Eingangsstatement, die NRW-Landesregierung stehe positiv zur Verkehrswende, wolle diese aber nicht per Zwang durchsetzen. Für neue Mobilität entscheidend seien die Säulen Infrastruktur und Digitalisierung/Vernetzung. Bekanntlich - so Wüst - seien Straßen, Brücken und Wege vielfach in schlechtem Zustand, und es müssten rund 50 Mrd. Euro in die Verkehrsinfrastruktur von NRW investiert werden. Jedoch würden Fördergelder für Straßenerneuerung vielfach nicht abgerufen. Beim Land jedenfalls werde man die Planungskapazitäten personell und finanziell aufstocken, um die Sanierung der Verkehrswege zu beschleunigen. Dies führe unvermeidlich zu mehr Baustellen auf den Straßen. Durch bessere Koordination wolle man die Unannehmlichkeiten für die Verkehrsteilnehmenden möglichst gering halten. Neue Mobilität im Öffentlichen Nahverkehr müsse bedeuten, dass man künftig die gesamte Wegstrecke auf einmal buchen und mit einem Ticket bezahlen könne. Perspektivisch müsse selbst dies von einer automatischen Abrechnung nach Streckenkilometern und Fahrzeit abgelöst werden.

Bei jungen Menschen zeichne sich eine Trendwende ab, was den Drang nach einem eigenen Auto angehe. Jedoch könne Carsharing, besonders im ländlichen Raum, noch nicht das Bedürfnis nach individueller Mobilität befriedigen. Wolle man den Wechsel zwischen den Verkehrsmitteln erleichtern, müssten auch die Umsteigepunkte und Bahnhöfe attraktiver werden.

Über Trends und Perspektiven der Mobilität sprach der Kölner Verkehrsplaner **Franz Linder**. Er wies auf den Wandel des Lebensstils hin, der durch häufige Brüche und stetige Umorientierung gekennzeichnet sei. Daraus entstünden neue Anforderungen an die Mobilität.

Auf der anderen Seite nehme das Gesundheitsbewusstsein zu. Dabei spiele vor allem die Bewegung zu Fuß gehen oder per Fahrrad eine herausragende Rolle. Daraus erwachse die Frage, welche Rolle das Auto - vor allem das im persönlichen Eigentum - künftig spielen werde. Man dürfe jedoch die Beziehung zwischen Mensch und Auto



Verkehrsminister Hendrik Wüst: Großer Nachholbedarf bei der Infrastruktur

nicht unterschätzen, da sich die Menschen nicht rational verhielten. Alternativen zum individuellen Fahrzeugbesitz wie etwa Carsharing hätten sich noch längst nicht durchgesetzt.

Eine Lösung für das Problem des überbordenden Individualverkehrs biete nur die Aufwertung der Nahmobilität. Das zu Fuß gehen und Fahrrad fahren müsse in den Städten wieder zur Basismobilität werden und 60 Prozent der Wege abdecken. Dazu müsse das Radwegenetz massiv ausgebaut werden. Ziel sei eine gesunde und grüne Stadt, in der sich die Menschen gerne aufhalten und mit Muskelkraft fortbewegen. In der Podiumsdiskussion, ebenfalls moderiert von WDR-Hörfunkjournalist Michael Brocker, stellte sich **Dr. Alexander Berger**, Bürgermeister der Stadt Ahlen/Westfalen, hinter die Thesen von Franz Linder. In seiner Stadt sei ein Radverkehrskonzept entwickelt und ein Mobilitätsmanager eingestellt worden. Auf dem Weg zu einer Praxis, dass alle Verkehrsteilnehmende dieselbe Fläche nutzen - der sogenannte Shared Space -, gelte es viele Ängste und Skepsis zu überwinden. Durch eine intelligente Ampelschaltung habe man jedoch den Verkehr trotz eines höheren Fahrradanteils flüssiger machen können.

Auf die Förderung alternativer Antriebe kam der SPD-Landtagsabgeordnete **Hans-Willi Körfges** zu sprechen. Sogenannte blaue Routen seien zwar vielerorts akzeptiert, man könne aber nicht überall Sonderspuren für Elektroautos einrichten. Insgesamt sei es sinnvoll, die aus ökologischer Sicht vernünftig Handelnden zu privilegieren. Eine Reglementierung der großen Mehrheit durch Verbote sei jedoch nicht sinnvoll.

Verkehrsminister Wüst warnte vor dem undifferenzierten Anlegen sogenannter Umweltpuren. Dies führe besonders in Städten mit großem Einpendelverkehr zu Rückstau und Chaos. Verkehrsplaner Linder hielt dem entgegen, massive Kommunikation und Kampagnen hätten wenig Wirkung. Sinnvoller sei es, über die Infrastruktur Anreize zu neuer Mobilität zu setzen. Daher trete er für Vorrangnetze wie beispielsweise Fahrradschnellwege ein.

Breiten Raum in der Diskussion nahmen Organisationsform und Praxis des öffentlichen Nahverkehrs in Nordrhein-Westfalen ein. Bürgermeister Dr. Berger verwies auf Ahlens luxemburgische Partnerstadt Differdingen, wo man den Elektrobus für einen Euro pro Tag nutzen könne. Diese Maßnahme sei jedoch bei seinem örtlichen Verkehrsverbund nicht auf Interesse gestoßen. Minister Wüst machte geltend, beim ÖPNV sei derzeit nicht der Preis das Problem, sondern mangelnde Kapazität von Strecken und Fahrzeugen. Ein Problem liege nach wie vor in der Zu-

sammenarbeit der Verkehrsverbände und Verkehrsunternehmen.

Bürgermeister **Christoph Schultz** aus der Stadt Erkrath berichtete von dem Vorhaben, Mitglied der Mobilitätsgesellschaft Düsseldorf zu werden. Dies sei an einem fehlenden Ansprechpartner bei der Bahn und ihren zahlreichen Tochtergesellschaften gescheitert. Minister Wüst sprach die Hoffnung aus, dass mit einem neuen Bevollmächtigten der Bahn für NRW diese Probleme künftig geringer würden.

Ratsmitglied **Raphaela Blümer** aus der Stadt Drensteinfurt berichtete von den täglichen Schwierigkeiten bei der Nutzung der Regionalbahnen. So fielen häufig Züge aus, seien verspätet oder wiesen defekte Türen auf. Offensichtlich sei die Nachfrage nach ÖPNV in der Region Münster vorhanden, könne aber nicht adäquat gedeckt werden. Dem hielt Wüst entgegen, das Land könne schlecht wirtschaftende Verkehrsunternehmen nicht direkt bestrafen. Gleichwohl sei es sinnvoll, stillgelegte Eisenbahnstrecken zu reaktivieren. Dies forderte auch Bürgermeister **Josef Heyes** aus der Stadt Willich.

Auf die Notwendigkeit, das Bedürfnis nach Mobilität und damit die Verkehrsströme zu reduzieren, machte Beigeordneter **Claus Hamacher** vom StGB NRW aufmerksam. Zumindest im geschäftlichen Bereich sei dies aufgrund moderner Home Office-Konzepte durchaus möglich. Mehr Telearbeit in der Verwaltung scheitere aber oft am Widerstand der Gewerkschaften sowie an steuerlichen Problemen, machte Bürgermeister Dr. Berger geltend.

Verkehrsplaner Linder warnte davor, die soziale Komponente der Mobilität und insbesondere die Freizeitmobilität zu unterschätzen. Doch besonders der Fahrradverkehr biete in Gestalt von E-Bikes und Lastenrädern großes Entwicklungspotenzial. Ob man Fahrradverkehr über separate Trassen oder auf abmarkierten Fahrbahnstreifen leite, müsse im Einzelfall entschieden werden. Letztlich hätten Städte und Gemeinden durch ihre Verkehrsinfrastruktur einen großen Entscheidungsspielraum, wie Mobilität zukünftig stattfinde. (mle)



An den Podiumsdiskussionen beteiligten sich auch die Hauptausschussmitglieder, hier Ratsmitglied Marcus Lamprecht aus der Gemeinde Grefrath



Verkehrsplaner Franz Linder: Mobilitätsverhalten durch Angebote und Anreize steuern