65. JAHRGANG • APRIL 04 2011

STÄDTE- UND GEMEINDERAT

HERAUSGEBER STÄDTE- UND GEMEINDEBUND NORDRHEIN-WESTFALEN

Mit den
mitteilungen

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

Verkehrslenkung

Winterschäden

Parlamentarischer Abend

Finanzausgleich

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 den Krammer Verlag,
Vertriebsabteilung, Postfach 17 02 35,
40083 Düsseldorf.
Wenn es schneller gehen soll, faxen Sie uns den unterschriebenen Coupon:

FAX: 0211/91 49-450

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

☐ Ja, ich kenne **Städte- und Gemeinderat** bereits und möchte die Zeitschrift (10 Ausgaben) **im günstigen Jahresabonnement** (€ 78,- incl. MwSt. und Versand) bestellen.

Name/ Vorname/Firma

Straße

Postleitzahl/Ort

Telefon/Fax

VAT-Nr.

Ich bezahle ☐ per Bankabbuchung ☐ gegen Rechnung

Bankleitzahl | Konto-Nr.

Bankinstitut | Datum/Unterschrift

Vertrauens-Garantie: Das Abo können Sie innerhalb von 10 Tagen nach Absendung des Bestellcoupons schriftlich beim Krammer Verlag, Vertriebsabteilung, Postfach 17 02 35, 40083 Düsseldorf, widerrufen. Rechtzeitige Absendung genügt!

Datum/Unterschrift

STÄDTE- UND GEMEINDERAT
Die Fachzeitschrift für Kommunal- und Landespolitik in Nordrhein-Westfalen

Wir stehen im Stau - immer häufiger, immer länger, an immer mehr Stellen. Die universelle Mobilität, die wir uns erträumt haben, ist zum Problem geworden. Wenn stetig mehr Menschen zunehmend weite Wege zurücklegen, kommt man sich unweigerlich in die Quere. Verkehr - so notwendig, ja lebensnotwendig in der modernen Gesellschaft - stellt vielerorts eine Belastung dar. Aber zur erzwungenen Seßhaftigkeit vergangener Zeiten will auch niemand zurückkehren. Also bleibt nur der Ausweg, die wachsenden Verkehrsströme in geordnete Bahnen zu lenken.

Das beginnt ganz praktisch im Quartier, wo die Menschen wohnen. Vor 40, 50 Jahren ging es darum, Städte und Gemeinden für den Autoverkehr herzurichten. Doch schon bald musste man den „Rasern“ in den Wohngebieten Grenzen setzen. Heute gibt es differenzierte Regelungen und vielfältige Techniken, den Autoverkehr zu entschleunigen.

In den Stadtzentren und Ortsmitten, wo sich alle Verkehrsströme überlagern, ist die Verkehrslenkung besonders schwierig. Alle sollen gleichermaßen zu ihrem Recht kommen: Fußgänger, Radfahrende, Autofahrer/innen, aber auch Menschen, die nicht so flott vorankommen, wie Ältere, Gehbehinderte, Rollstuhlfahrer/innen oder Eltern mit Kinderwagen.

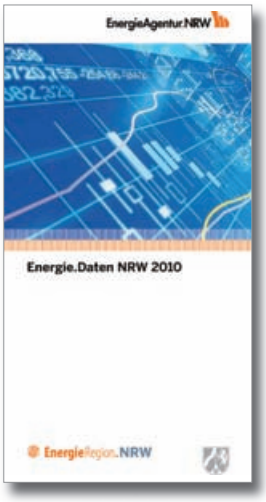
Bisher hat man diese Aufgabe vorwiegend durch detailreiche Beschilderung oder durch Abmarkieren reservierter Flächen gelöst. Da gibt es den Bürgersteig, den Radweg, die Fahrbahn, Parkplätze für Autos, Motorräder oder Fahrräder und vieles mehr. Heute geht der Trend dahin, den am Verkehr Beteiligten mehr Umsicht und Verantwortungsbewusstsein zuzutrauen. Das macht viele Schilder überflüssig, und der öffentliche Raum wird wieder durchschaubar. Shared Space oder SimplyCity sind innovative Konzepte, die diesen Gedanken praktisch umsetzen. Viel Auswahl haben wir dabei nicht. Wollen wir unsere Verkehrs-Infrastruktur bezahlbar halten, müssen wir sie verschlanken.

Ein anderes Problem wird uns durch die moderne Technik beschert. Navigationssysteme bieten heute bei Stau auf der Autobahn regelmäßig Ausweichrouten an. Doch diese orientieren sich allein am Vorhandensein bestimmter Straßen. Sie nehmen auf örtliche Verkehrskonzepte, die der Lärm- und Schadstoffminderung dienen, keine Rücksicht. Hier kommt es darauf an, die kommunalen Routenprioritäten direkt in die Datenbanken der Navigationssysteme einzuspeisen. Das ist mühsam, aber möglich.

Dr. Bernd Jürgen Schneider
Hauptgeschäftsführer StGB NRW

EnergieDaten.NRW 2010

Hrsg. v. der EnergieAgentur.NRW, 10,5 x 21 cm, 16. S., im Internet zu bestellen unter http://www. energieagentur.nrw.de/broschueren oder herunterzuladen unter https://services.nordrheinwestfalendirekt.de



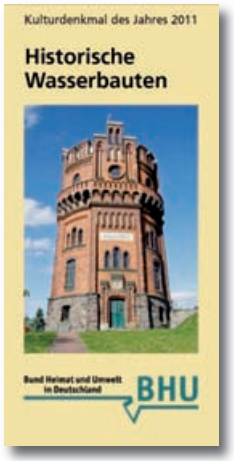
In komprimierter Form gibt die Broschüre einen Überblick über wichtige energiestatistische Daten in den Bereichen Strom, Wärme und Treibstoffe für das Land Nordrhein-Westfalen im Vergleich zum Bund. Neben Daten zur Energiegewinnung und zum Energieverbrauch enthält sie unter anderem Statistiken zu den Erzeugungskapazitäten fossiler und regenerativer Energieträger sowie zu den Beschäftigungs- und Umsatzeffekten in der konventionellen und der regenerativen Energiewirtschaft. Zudem bietet die Broschüre Rahmendaten zur demografischen Entwicklung, zur Wirtschaft und zum Verkehr.

Der aktuelle Steuerratgeber öffentlicher Dienst 2011

Unter Berücksichtigung der Änderungen ab 2011 mit Einkommensteuertabellen 2010 und Lohnsteuertabellen 2011, v. Dieter Kattenbeck, Paperback, 18,4 x 12,4 cm, 448 S., 9,95 Euro, WALHALLA Fachverlag, ISBN 3-8029-1074-6

Kompakt und verständlich erklärt der Steuerratgeber öffentlicher Dienst 2011 die aktuellen Änderungen etwa beim Kindergeld, Kinderfreibetrag, bei der Erbschaftsteuer für Geschwister, Nichten und Neffen sowie bei den Vorsorgeaufwendungen oder dem Arbeitszimmer. Zudem wird erläutert, wie Angehörige des öffentlichen Dienstes ihre Steuererklärung schnell und optimal erstellen. Schritt für Schritt zeigt der Autor, wie Steuern gezielt gespart werden können und durch rechtzeitig eingetragene Freibeträge von vornherein weniger Steuern zu zahlen sind.

Historische Wasserbauten



Kulturdenkmal des Jahres 2011, Faltblatt, hrsg. v. Bund Heimat und Umwelt in Deutschland (BHU), 10 x 21 cm, zu bestellen bei BHU, Adenauerallee 68, 53113 Bonn, Tel. 0228-224091, Fax: 0228-215503, E-Mail: bhu@bhu.de, Internet: www.bhu.de

In seinem Faltblatt veröffentlicht der Bund Heimat und Umwelt (BHU) „Historische Wasserbauten" und weist mit deren Nominierung als „Kulturdenkmal des Jahres 2011" auf ihre kulturelle Bedeutung hin. Die Publikation präsentiert eine Auswahl interessanter Beispiele, die das große Spektrum dieser Kulturlandschaftselemente wiedergibt. Das Faltblatt versteht sich als Einstieg in die Thematik. Der BHU ruft dazu auf, historische Wasserbauten verstärkt wahrzunehmen und sich für ihren Erhalt einzusetzen.

Inhalt

65. Jahrgang
April 2011

Nachrichten 5

Thema Verkehrslenkung

Franz P. Linder
Das Modellprojekt SimplyCity in den Städten Arnsberg und Mülheim/Ruhr 6

Roland Thomas
Gelbe Markierungen als Alternative zu Halte- und Parkverbotsschildern 10

Dirk Schulz
Strategien zur Steuerung des Parkens und des ruhenden Verkehrs 12

Bernhard Sieverding
Neue Ansätze zur Lenkung des Radverkehrs 15

Michael Strehling, Claudia McDaniel-Odendall
Abbau von Verkehrsschildern am Beispiel der Stadt Kerpen 17

Christel Vissing
Leitsysteme für Blinde und Sehbehinderte im öffentlichen Raum 18

Karl-Heinz Hermanns
Steuerung des Motorradverkehrs in touristisch geprägten Regionen 21

Carsten Gniot, Sven Demuht
Stadtverträgliche Lenkung des Lkw-Verkehrs am Beispiel der Stadt Hamm 23

Uwe Zimmermann
Winterschäden an kommunalen Straßen 25

Parlamentarischer Abend 2011 des Städte- und Gemeindebundes NRW 27

Dokumentation: Thesenpapier zur Zukunft des kommunalen Finanzausgleichs 29

Bücher 31
Europa-News 32
Gericht in Kürze 33

Titelfoto: wolterfoto

55 Preisträger bei „Bewegungsfreudige Schule NRW 2010“

Die Preisträger der Landesauszeichnung „Bewegungsfreudige Schule NRW 2010“ stehen fest. Insgesamt 55 Schulen wurden für ihre Bewegungs- und Sportkonzepte ausgezeichnet. 28 Schulen wurden mit dem Hauptpreis und 1.500 Euro Preisgeld bedacht. Weitere 22 Preisträger und fünf Sonderpreisträger erhielten jeweils 500 Euro. Die Auszeichnung wurde zum letzten Mal vergeben. Laut NRW-Schulministerin Sylvia Löhrmann habe sich die Auszeichnung nach vier Durchgängen als außerordentlich erfolgreiches Projekt etabliert. Nun sei es an der Zeit, die Erfahrungen zu bündeln und daraus ein Konzept zu entwickeln, das flächendeckend allen interessierten Schulen angeboten werde.

Erster Schritt zum Dinosaurier-Park in Bergkamen

Die Dinosaurier sollen in die Stadt **Bergkamen** zurückkehren. Ein Dortmunder Investor will im Ortsteil Rünthe einen Evolutionspark mit lebensgroßen Dinosaurier-Modellen und einem Pfad zur Erdgeschichte errichten. Der Rat der Stadt hat nun beschlossen, einen Bebauungsplan aufzustellen, in dessen Rahmen das Projekt geprüft wird. Sollte sich der Rat anschließend für das Zwei-Millionen-Euro-Projekt entscheiden, könnte der Evolutionspark bereits Ostern 2012 auf einer Fläche von gut 21 Hektar in einem Waldgebiet eröffnet werden. Bergkamens Bürgermeister Roland Schäfer verspricht sich von dem Dinosaurier-Park eine touristische Belebung der Stadt. Auch die Dinosaurier-Park NRW GmbH als Investor rechnet mit bis zu 150.000 Besuchern pro Jahr.

Internet-Portal zur Ausweitung des Schulobstprogramms

Das NRW-Verbraucherschutzministerium will das Schulobstprogramm in Nordrhein-Westfalen ausweiten und hat dazu ein neues Internetportal freigeschaltet. Es soll Schulen und Lieferanten bei der Abwicklung und Organisation des Programms unterstützen. Derzeit nehmen rund 450 Schulen in NRW an dem von der Europäischen Union geförderten Schulobstprogramm teil. Damit erhalten rund 85.000 Schülerinnen und Schüler kostenlos frisches Obst und Gemüse. Finanziert wird das Obst jeweils zur Hälfte aus dem Landeshaushalt und von der Europäischen Union.

Neuer Besucherrekord beim Tourismus in Nordrhein-Westfalen

So viele Touristen wie nie zuvor haben im vergangenen Jahr Nordrhein-Westfalen besucht. Nach Angaben des Statistischen Landesamtes stieg die Besucherzahl gegenüber 2009 um 7,7 Prozent auf knapp 18,6 Millionen an. Die Zahl der Übernachtungen nahm um 4,7 Prozent auf 42,1 Millionen zu. Damit konnte der Rekord von 2008 überboten werden. Ein überdurchschnittlicher Anstieg wurde bei den ausländischen Gästen mit einem Plus von 12,4 Prozent auf 3,8 Millionen erzielt. Bei den inländischen Besuchern fiel der Zuwachs mit 6,5 Prozent dagegen moderater aus. Besonders viele Touristen kamen in das Ruhrgebiet, das dank des Kulturhauptstadtjahres ein Plus von 13,7 Prozent bei der Zahl der Gäste und der Übernachtungen verbuchen konnte. Daneben profitierten auch die Regionen Köln und Düsseldorf.

Kohlendioxid-Bilanz für Klimaschutz in Kommunen

Das nordrhein-westfälische Umweltministerium bietet allen Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes ein kostenfreies Internet-Programm zur Bilanzierung ihrer Kohlendioxid-Emissionen an. Eigenen Angaben zufolge will das Land NRW bis zum Jahr 2020 den Kohlendioxid-Ausstoß um mindestens 25 Prozent gegenüber 1990 reduzieren. Kommunen müssen seit 2008 Kohlendioxid-Bilanzen erstellen, wenn sie eine Förderung durch das Integrierte Klimaschutzkonzept des Bundesumweltministeriums in Anspruch nehmen oder dem europaweiten Konvent der Bürgermeister beitreten wollen. Das neue Internet-Tool ist über die Internet-Plattform der Energieagentur.NRW unter www.energieagentur. nrw.de/ co2/page.asp?RubrikID=14854 erreichbar.

eLearning-Award für Schulprojekt Unit21

Das Schulprojekt Unit21 der Stadt **Unna** ist am 24. Februar 2011 auf der Stuttgarter Bildungsmesse didacta mit dem renommierten eLearning-Award ausgezeichnet worden. Die Jury des Fachmagazins eLearning-Journal lobte die 2003 gestartete Initiative als „Projekt mit ganz besonderer Leuchtkraft“. Unit21 vernetzt 10.000 Schüler und 620 Lehrer an 20 Unnaer Schulen auf einem virtuellen Campus. Mit Unterstützung privater Sponsoren wurden 2.500 Notebooks angeschafft, mit denen die Schüler Fächer übergreifend den Umgang mit modernen Medien lernen können. Das Projekt war zuvor bereits von Bundesbildungsministerin Annette Schavan als „vorbildlich“ bezeichnet worden.

Westfälisch-Lippischer Preis für Denkmalpflege 2011

Zahllose historische Bauwerke in Westfalen-Lippe verdanken ihr Überleben dem Einsatz privater Denkmalfreunde. Um dieses Engagement zu fördern und öffentlich zu würdigen, vergibt das Land NRW in Zusammenarbeit mit dem Landschaftsverband Westfalen-Lippe (LWL) den Westfälisch-Lippischen Preis für Denkmalpflege. Er wird alle zwei Jahre verliehen und ist mit 7.000 Euro dotiert. Teilnehmen können Privatleute und Kommunen, die ein gefährdetes Denkmal vorbildlich instand gesetzt haben. Dabei sollten die Maßnahmen weitgehend oder in den vergangenen zwei Jahren abgeschlossen worden sein. Bewerbungen sind bis zum 30. April beim LWL-Amt für Denkmalpflege in Westfalen (Internet: www.lwl.org/LWL/Kultur/WAfD) möglich.

FOTOS (2): PLANERBÜRO SÜDSTADT

◀ *SimplyCity-Modellstadt Arnsberg: Mit einer Kunststofftüte wird ein Verkehrsschild im Ortsteil Hüsten „ausgeblendet“*

Besser vorankommen mit weniger Zeichen

Das Konzept SimplyCity in den Modellstädten Arnsberg und Mülheim/Ruhr zielt auf sparsame Ausstattung des öffentlichen Raums und will dadurch den Verkehr einfacher machen

SimplyCity beschreibt ein neues Stadt- und Mobilitätskonzept, welches das Leben in der Stadt und insbesondere die Mobilität konsequent vereinfachen will - entsprechend dem Motto „Weniger ist mehr“. Darüber hinaus hat das Modellprojekt den Anspruch, Mobilität auf Dauer finanzierbar zu machen und gleichzeitig die Verkehrssicherheit sowie die Lebens- und Mobilitätsqualität in einem erweiterten Kontext „Stadt als Lebensraum“ zu steigern.

Das Phänomen „Überkomplexität“ hat längst viele Städte erreicht. Entstanden ist ein völlig überreguliertes System mit einer nicht mehr zu erfassenden Schilderflut, einer häufig verwirrenden Komplexität von Bodenmarkierungen, einer diffusen Anordnung von Parkplätzen sowie einer mobilitätsbehindernden Vielfalt von Signalanlagen und Signalregelungen. Im ÖPNV-Bereich hat man es mit einem Übermaß an Tarifzonen, Ausnahmeregelungen und umständlich zu bedienenden Fahrscheinautomaten zu tun.

Hierzu addieren sich ständig neue Richtlinien, Erlasse, Regelwerke und Aktionsprogramme.

DER AUTOR

Franz P. Linder ist Inhaber von Planerbüro Südstadt und P3 Agentur für Kommunikation und Mobilität

ZUR SACHE

SimplyCity	Modellprojekt des NRW-Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr
Der Name	leitet sich ab vom englischen „simplicity“. Das bedeutet Einfachheit.
Beginn	Herbst 2009
Ende	Dezember 2011
Bewerber	25 Städte
Modellstädte	Arnsberg (74.805 Einwohner) und Mülheim a.d.Ruhr (167.471 Einwohner)

Trotz des technologischen Fortschritts haben sich die Mobilitätsbedingungen qualitativ verschlechtert. Die Menschen erleiden einen spürbaren Verlust an realer Lebens- und Bewegungsqualität.

ENTFERNUNG VON EINBAUTEN

SimplyCity verfolgt konsequent den Ansatz, den öffentlichen Stadt- und Verkehrsraum von allen baulichen Anlagen sowie verkehrstechnischen und möblierungsspezifischen Elementen zu befreien, die

a) im Sinne von Sicherheit und Orientierung überflüssig oder kontraproduktiv sind,
b) das Fahren, die Bewegung oder den Aufenthalt erschweren,
c) das Stadtbild hinsichtlich seiner Erlebbarkeit negativ beeinflussen,
d) bei denen Kostenaufwand und Nutzen in keinem angemessenen Verhältnis stehen.

Der Weg zu Einfachheit und Kostenreduktion führt nur über das Weglassen von Produkten und Funktionen, die man nicht braucht. SimplyCity kommt auch den sich wandelnden Stadt- und Mobilitätsbedürfnissen einer älter werdenden Gesellschaft entgegen. Im Sinne von „Wir machen den Weg frei!“ ist SimplyCity eine wirkungsvolle Strategie, um der älteren Bevölkerungsgruppe bis ins hohe Alter eine eigenständige, selbstbestimmte Mobilität zu ermöglichen.

Ein weiterer Kernpunkt ist die gezielte Förderung von Nahmobilität wie Zufußgehen oder Radfahren und Ähnliches. Damit würde ein beachtlicher Beitrag zu den Themen Gesundheit/Bewegung, Energiesparen, Klima und Urbanität geleistet. Außerdem werden gleichzeitig seniorenfreundliche und kinderfreundliche Bedingungen geschaffen.

Mit SimplyCity verbindet sich neben der Qualitätssteigerung auch eine spürbare Kostenreduktion für Bund, Land, Kommune und selbst-

redend die Steuerzahler. Es können - ohne Funktionsverlust und Minderung der Lebensqualität - Ballast und damit Kosten abgebaut werden. Die Infrastruktur bleibt so auf Dauer finanzierbar.

MEHR ALS SHARED SPACE

SimplyCity wird häufig mit Shared Space verwechselt. Bei dem Konzept Shared Space geht es in erster Linie um Verkehrsberuhigung sowie um die städtebauliche Aufwertung von Straßen und Plätzen. Das verträgliche „Miteinander" steht dabei im Vordergrund. Dies geschieht vor allem durch Herstellung einer gemeinsamen Verkehrsfläche für Fußgänger, Radfahrer, Autos und Busse. Ein weiteres Merkmal von Shared Space ist der weitgehende Verzicht auf Verkehrsregelungen, Ampeln und Beschilderung.
Shared Space kann nur in zentralen, innerstädtischen Gebieten zur Anwendung kommen, die sich durch ein hohes Fußgängeraufkommen, vergleichsweise schwachen Autoverkehr und überwiegende Aufenthaltsfunktion auszeichnen. Somit ist Shared Space aufgrund der restriktiven Einsatzbedingungen und der hohen Umbaukosten mehr eine Nischenlösung. SimplyCity hingegen ist ein gesamtstädtischer Handlungsansatz, der sich auf alle Straßen und auf eine grundlegende Vereinfachung des Gesamtsystems Mobilität bezieht. Dabei geht SimplyCity vorzugsweise vom Bestand aus und verursacht keine kostenaufwändigen, flächenhaften Umbaumaßnahmen. Dennoch kann Shared Space auch bei SimplyCity zur Anwendung kommen, wenn die Rahmenbedingungen - Verkehrsbelastung, Mobilitäts- und Sicherheitsbelange von Kindern/Senioren und Ähnliches - stimmen.

KOMMUNIKATION ENTSCHEIDEND

Neben der Infrastrukturplanung sind Bürgermitwirkung und Kommunikation weitere Schlüsselkomponenten von SimplyCity. Entscheidend für die Akzeptanz ist es, nicht nur über das Projekt und seine Ergebnisse zu informieren, sondern über die Beteiligungsverfahren hinaus weite Teile der Öffentlichkeit für die Entwicklung von SimplyCity-Ideen zu gewinnen. Als Basismedium dient hier das Internet mit einer speziellen Dialogplattform, die es interessierten Bürgern erlaubt, ihre Vorschläge auf einfache und schnelle Art in den Prozess mit einzubringen.
In den Modellstädten Arnsberg und Mülheim/Ruhr wurden je drei Untersuchungsgebiete ausgewählt, in denen SimplyCity erprobt wird. Dabei handelt es sich um Gebiete mit einer besonderen Problemstellung, die vor allem unter SimplyCity-Gesichtspunkten interessant sind. Der Projektverlauf richtet sich nach einem 4-Stufen-Modell. Dieses zeichnet einen idealtypischen Verlauf auf, ist aber flexibel einsetzbar.
So wurde beispielsweise in Arnsberg der Schilderabbau aus Stufe 1 erst Ende des Jahres 2010 realisiert - zu einem Zeitpunkt, als bereits aktiv an Maßnahmen der Stufe 3 und 4 gearbeitet wurde. In beiden Modellstädten waren Bürgerworkshops mit Vertretern relevanter gesellschaftlicher Gruppen wichtiger Bestandteil des Prozesses. Sie lieferten elementare Ideen für die Maßnahmenplanung. Die Workshops zeichneten sich durch ein hohes Maß an Engagement, Kreativität sowie Begeisterung für die Sache aus.

> »Perfektion ist nicht dann erreicht, wenn man nichts hinzufügen, sondern, wenn man nichts mehr weglassen kann.«
>
> Antoine de Saint-Exupéry

MODELLSTADT ARNSBERG

In der Stadt Arnsberg wurden drei Modellgebiete abgegrenzt: der Ortsteil Hüsten, Sportpark/große Wiese sowie die Ortsdurchfahrt Herdringen. Im April und Juli 2010 fanden jeweils Bürgerworkshops statt. Gebiet 1 und 2 wurden zu einem Workshop zusammengefasst. Beide Versammlungen wurden von bis zu 45 Teilnehmern besucht, darunter sogar Kinder und Jugendliche.
Bei der Aktion „Schilderwald" werden zunächst überflüssige Schilder mit gelben Tüten für rund zwei Monate verhängt und nach abschließender Prüfung demontiert. Die Durchführung der Aktion war für Dezember 2010 terminiert, musste aber wegen des starken Schneefalls verschoben werden. Im Vorfeld hatte eine Vorbegehung und Auswahl durch eine Expertenkommission aus Vertretern der Stadtverwaltung, der Polizei, des ADAC, der Bezirksregierung Arnsberg, des Verkehrsministeriums sowie des projektleitenden Planerbüros Südstadt stattgefunden. Ein Abbau von bis zu 56 Prozent der Verkehrsschilder in den Untersuchungsgebieten ist zu erwarten.
Grundlage für die „Entrümpelung" sind Anregungen interessierter Bürger und Bürgerinnen. Diese Vorschläge werden sorgfältig von der Stadtverwaltung und dem projektleitenden Büro geprüft. So gehören überflüssige Mülleimer, Poller sowie sicht- oder mobilitätsbehindernde Werbeanlagen und Ähnliches bald der Vergangenheit an. Die Entrümpelung wird voraussichtlich ohne vorherige „Verhüllung", dafür aber im ganzen Stadtgebiet stattfinden.

SCHAUBILD: PLANERBÜRO SÜDSTADT

◀ *Der Projektverlauf von SimplyCity richtet sich nach einem 4-Stufen-Modell, das flexibel umzusetzen ist*

VERKEHRSFÜHRUNG ÜBERPRÜFT

Verkehrsführung und Signalregelung werden im Hinblick auf Vereinfachung, Kostenvermeidung und Verkehrssicherheit überprüft. Der

Fokus im Modellgebiet 1 lag auf der Neugestaltung einer zentralen Straße, der Heinrich-Lübke-Straße, was bereits vor Projektbeginn beschlossen war. Die Planung wurde anhand der SimplyCity-Maßstäbe „Einfachheit, Übersichtlichkeit und Sicherheit" überprüft und teilweise korrigiert.
Ein neuer Querschnitt, die Wegnahme der Fußgänger-Signalanlagen sowie die Umgestaltung des zentralen signalgeregelten Knotenpunktes zu einem Mini-Kreisverkehr prägen das neue Erscheinungsbild ganz im Sinne von SimplyCity. An drei weiteren Kreuzungen wird der Abbau der Ampelanlagen angestrebt. Dies wird derzeit durch die Stadt Arnsberg geprüft.
Im Gebiet 3, einer Ortsdurchfahrt, liegt eine besondere Situation vor. Durch zwei nahe gelegene Steinbrüche entsteht eine starke Verkehrsbelastung vor allem durch - zumeist zu schnell fahrende - Schwerlast-Lkw. Mit einfachen, aber effektiven Mitteln soll der gesamte Verkehr, insbesondere aber der Schwerlastverkehr gebremst werden. Punktuell eingesetzte verkehrsrechtliche Instrumentarien sollen für die Reduzierung der Geschwindigkeit und damit für mehr Sicherheit sorgen.
Abschließend wendet sich SimplyCity auch Fragen der Stadtgestaltung zu. Erklärtes Ziel dabei: Arnsberg soll schöner werden. Freiflächen und Grünflächen, Einkaufsmöglichkeiten und Außengastronomie sollen die Lebensqualität und das subjektive Wohlbefinden deutlich steigern. Ein neu anzuschaffendes Elektromobil soll - wenn möglich - die Verbindung zwischen den ersten beiden Modellgebieten erleichtern.

▲ *Auch die SimplyCity-Modellstadt Mülheim/Ruhr will ihren Schilderwald lichten und entbehrliche Verkehrszeichen entfernen*

PERSPEKTIVWECHSEL ALS ZIEL

SimplyCity leitet einen Perspektivwechsel in der Verkehrsplanung und Verkehrspolitik ein. Die neue Formel könnte lauten: Qualität und Reduktion auf das Wesentliche. Der demografische Wandel und insbesondere die angespannte Situation der öffentlichen Haushalte bieten hinreichend Anlass für Städte und Gemeinden, ihre Verkehrsinfrastruktur zu vereinfachen, effizienter und kostengünstiger zu gestalten.
Gleichzeitig werden urbane Lebens- und Bewegungsräume für alle Bevölkerungsgruppen und Verkehrsteilnehmer geschaffen - mit mehr Sicherheit, Lebensqualität und lokaler Identifikation. SimplyCity kann nicht nur im kommunalen Haushalt, sondern auch in der aktuellen Klima- und Energiediskussion Einsparpotenzial mobilisieren, das mit isolierten Aktionen kaum erreichbar wäre.
Erst durch den Verzicht auf das Überflüssige entsteht neuer Investitionsspielraum - für Dinge, die die Stadt einfacher, schöner und lebenswerter machen. Gleichzeitig geht es bei SimplyCity nicht nur darum, Möblierung und verkehrstechnische Elemente zu entfernen. Stattdessen befasst sich SimplyCity auch mit Fragestellungen, die bislang als tabu galten.
So geht es etwa in zwei Modellgebieten darum, die Priorität eines schnellen ÖPNV zugunsten nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmer und der Steigerung der Aufenthaltsqualität zurückzunehmen. Es gilt zu überprüfen: Welche Ideen und Regelungen sind überflüssig? Was hat ausgedient? Welche Funktion kann durch eine sinnvollere ersetzt werden? Kurzum: SimplyCity ist Grundlage für eine - auch in Zukunft - bezahlbare Lebens- und Mobilitätsqualität in den Städten und Gemeinden.

RÖMERSTRASSEN MACHEN GESCHICHTE ERFAHRBAR

Mit einer Auftaktveranstaltung im Römisch-Gemanischen Museum der Stadt Köln fiel Ende Februar 2011 der Startschuss zur Umsetzung des „Erlebnisraums Römerstraße". Dies ist ein Regionale 2010-Projekt in Kooperation von 18 Kommunen und dem LVR-Amt für Bodendenkmalpflege. Im Rahmen des Projektes sollen die beiden von Köln ausgehenden römischen Staatsstraßen, die **Agrippa-Straße** und die **Via Belgica**, in Abschnitten präsentiert und touristisch erschlossen werden (Foto). Das Projekt wird aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung sowie mit Mitteln aus der Förderrichtlinie Stadterneuerung NRW 2008 mit knapp sechs Millionen Euro gefördert. Weitere 1,5 Millionen Euro steuern die beteiligten Kommunen Köln, Hürth, Erftstadt, Zülpich, Mechernich, Bad Münstereifel, Nettersheim, Kall, Blankenheim, Dahlem, Bergheim, Elsdorf, Niederzier, Jülich, Aldenhoven, Baesweiler, Herzogenrath und Übach-Palenberg bei.

FOTO: LVR

Gute Lösungen haben Viele.
Wir haben die passenden für die Öffentliche Hand.

Vertrauen Sie auf einen Partner, der Ihre Sprache spricht. Denn wir kennen die wachsenden Herausforderungen für die Öffentliche Hand und deren Unternehmen. Dank unseres hoch spezialisierten, in einem eigenen Kundenbereich konzentrierten Know-hows. Ob Haushaltsentlastung, Finanzierung oder Anlage von Geldmitteln: Mit tiefem Verständnis für die Aufgaben und Anforderungen der Öffentlichen Hand entwickeln wir gemeinsam mit Ihnen nachhaltige Finanzlösungen und verschaffen Ihnen finanziellen Spielraum.

Sie möchten uns persönlich kennenlernen? Rufen Sie uns an (0211 826-3094) oder besuchen Sie uns auf

www.westlb.de/oeffentliche-kunden

Partner der Sparkassen

WestLB

FOTO: WOLTERFOTO

▲ *Verwirrend: In Städten und Gemeinden finden sich häufig mehrere Verkehrsschilder dicht nebeneinander*

Eine gelbe Linie kann viele Schilder ersetzen

Fahrbahnmarkierungen wie in anderen europäischen Ländern längst üblich grenzen kostengünstig und rechtsicher Parkverbotszonen und Parkerlaubniszonen am Straßenrand ab

Moderne kommunale Verkehrsentwicklung erfordert eine Vereinfachung des Straßenverkehrs und des innerörtlichen Straßenraums. Verkehrszeichen und Schilder erschweren die Wahrnehmung der jeweiligen Verkehrssituation, wenn sie überhandnehmen. Vereinfachung hingegen schafft Verkehrssicherheit.

Der Bund hat mit der Novellierung der Straßenverkehrsordnung (StVO) von September 2009 ausdrücklich einen Neustart mit der Zielrichtung „Weniger ist mehr“ angemahnt. Der Städte- und Gemeindebund NRW hat in seinem „Straßenverkehrspolitischen Appell“ von 2010 die kommunalen Verkehrspolitiker dazu aufgefordert, die Straßenverkehrsbehörden beim Schilderabbau zu unterstützen und in Verkehrsschauen sowie Unfallkommissionen in Kooperation mit der Polizei an der Reduzierung von Verkehrszeichen zur Steigerung der Verkehrssicherheit mitzuwirken. Schilderabbau darf dabei nicht zu einer Zementierung des „Rechts des motorisierten Stärkeren“ führen. Gerade im ruhenden Verkehr gäbe es weit reichende Verbesserungsmöglichkeiten. Bislang kann kommunales Parkraummanagement fast nur durch gehäufte Beschilderung umgesetzt werden. Hier könnten die Parkverbotszone und die neue Parkraumbewirtschaftungszone segensreich wirken.

Dabei tun sich allerdings Probleme auf: Wie können die Parkverbotszonen und Parkraumbewirtschaftungszonen rechtsicher eingegrenzt werden? Bislang ist nicht erkennbar, nach welchen Kriterien das geschehen soll. Die Verwaltungsvorschriften helfen da nicht weiter. Und die Kommunen haben zahlreiche negative Erfahrungen mit anderen Zonen - etwa Tempo 30-Zonen oder Anwohnerparkzonen - gemacht.

DER AUTOR

Roland Thomas ist Hauptreferent für Verkehr beim Städte- und Gemeindebund NRW

EUROPÄISCHES VORBILD

Hier könnten Markierungen das Mittel der Wahl sein. In anderen Staaten, beispielsweise Großbritannien und Frankreich, gehören sie zum Straßenbild. Sogar deutsche Autofahrer können dort mit dieser Verkehrssituation umgehen. In Deutschland ist 2009 ein Modellversuch angekündigt worden, mit dem eine Vielzahl von Halteverbotsschildern durch gelbe Bordsteinmarkierungen ersetzt werden soll. Der Versuch soll auf der Grundlage einer Bundesrats-Verordnung als ausführlicher Rechtsgrundlage ablaufen.

Diese befindet sich allerdings noch im Entwurfsstadium. Die Verordnung soll zur Umsetzung der Entschließung des Bundesrates vom 9. November 2007 dienen, in der die Bundesregierung zu prüfen gebeten wurde, folgende Regelung in die Straßenverkehrsordnung aufzunehmen: „Eine ununterbrochene Linie am Rand des Gehwegs oder der Fahrbahn bedeutet, dass das Halten und das Parken auf dieser Seite der Fahrbahn auf der gesamten Länge der Linie verboten oder durch andere Mittel gekennzeichneten Beschränkungen unterworfen sind.“

Diese Regelungen stammen aus dem Protokoll über Straßenmarkierungen zum Europäischen Zusatzübereinkommen zum Übereinkommen über Straßenverkehrszeichen. Andere europäische Länder praktizieren diese Regelungen bereits.

MARKIERUNG IN GELB

Der Bund-Länder-Fachausschuss Straßenverkehrsordnung/Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten (BLFA-StVO/OWi) hat dafür plädiert, im Rahmen des Modellversuchs

POSITION

Park- und Halteverbote auf der Grundlage von Bordsteinmarkierungen müssen nicht länger ausprobiert werden. Sie sind in der Praxis ausreichend getestet. Ob solche Markierungen bei Falschparkern auf Akzeptanz stoßen, muss nicht erprobt werden. Vielmehr bedarf es einer politischen Entscheidung. Diese kann aus kommunaler Sicht wie aus Sicht der konsequenten StVO-Weiterentwicklung in Richtung Schilderabbau - und schließlich des Verkehrsteilnehmers, der sich auch ohne Parkverbots-Schilderwald zurechtfinden will,- nur lauten: Nicht probieren - Markieren.

FOTO: INNENBEHÖRDE DER HANSESTADT HAMBURG

◀ *Eine Vielzahl von Halte- und Parkverbotsschildern könnte durch gelbe Straßenmarkierungen am Fahrbahnrand oder am Bordstein ersetzt werden*

auf StVO-rechtlicher Grundlage, die bald geschaffen werden sollte, solche Markierungen in Gelb anzubringen. Ausgangspunkt war die Überlegung, dass aus Gründen des internationalen Rechts die Farbe Rot für Fahrbahnrandmarkierungen zur Regelung von Halteverboten ausscheidet und dass die Farbe Blau ungeeignet ist, weil sie im Ausland üblicherweise zur Kennzeichnung von Flächen dient, wo Parken erlaubt ist.

Auto- und Motorradfahrer/innen dürfen nach diesem Vorschlag neben einer am Fahrbahnrand oder am Bordstein angeordneten unterbrochenen gelben Linie nicht parken (§ 12 Absatz 2 StVO). Eine ununterbrochene Linie am Rand des Gehwegs oder der Fahrbahn bedeutet, dass das Halten und Parken auf dieser Seite der Fahrbahn auf der gesamten Länge der Linie verboten oder anderweitig gekennzeichneten Beschränkungen unterworfen sind. Eine unterbrochene Linie am Rand des Gehwegs oder der Fahrbahn bedeutet, dass das Parken auf dieser Seite auf der gesamten Länge der Linie verboten oder anders gekennzeichneten Beschränkungen unterliegt.

VORHER ANGEKÜNDIGT

In dem Versuch soll sichergestellt werden, dass kein Verkehrsteilnehmer von gelben Bordsteinmarkierungen überrascht und damit überfordert wird. So sollen Strecken, an denen das Halten und Parken nach dieser Verordnung verboten wird, jeweils vier Wochen vorher von der obersten Landesbehörde bekanntgemacht werden, die nach Landesrecht zuständig ist. Dabei sind in einer jeweils aktuellen Übersicht anzugeben:

- Straßenname
- Verbotsregelung (Halte- oder Parkverbot)
- Markierungsvariante (Bordstein- oder Fahrbahnmarkierung)
- Lage der Verbotsregelung (beidseitig, einseitig, Fahrtrichtung)
- Art und Länge der Strecke (Bushaltestelle, Hotelvorfahrt, Einmündung und Ähliches)

Immerhin sollen sich diejenigen, die selbst dann noch falsch parken, im Sinne von § 24 des Straßenverkehrsgesetzes einer Ordnungswidrigkeit schuldig machen. Durchgehende und unterbrochene gelbe Linien am Fahrbahnrand als Halte- und Parkverbote waren bereits in der DDR-Straßenverkehrsordnung enthalten. Dies wirft die Frage auf, warum das nicht übernommen worden ist und inwieweit die dortigen Erfahrungen nutzbar gemacht werden könnten.

VERWECHSLUNGSGEFAHR GESEHEN

Freilich werden Markierungen im deutschen Straßenverkehrsrecht auf Bundesebene eher kritisch gesehen. Hinsichtlich der Bordsteinmarkierungen heißt es, sie seien leicht mit den bekannten, vor allem für Baustellen verwendeten gelben Fahrstreifenbegrenzungen im Sinne von § 41 Absatz 4 StVO zu verwechseln.

Ein gern gebrauchtes Argument - ebenso langlebig wie falsch - ist die Frage, wie man sich bei zugeschneiten Bordsteinen verhalten soll. Muss hier der kommunale Winterdienst intensiviert werden? Ist die Übertragung des Bürgersteig-Winterdienstes auf Anlieger überhaupt noch zumutbar? Können Falschparker den reinigungspflichtigen Anliegern die dafür verhängten Bußgelder in Rechnung stellen?

Eine rationale rechtliche Prüfung ergibt, dass hier keine nennenswerten Probleme vorliegen. Gerade im ruhenden Verkehr sind erhöhte Anforderungen an Verkehrsteilnehmer/innen im Hinblick auf die geltende Rechtslage zu stellen. Wer parken will, muss sich kundig machen, ob es an der Stelle erlaubt ist, und wenn ja, zu welchen Bedingungen. Ein weiteres Argument für den Modellversuch, der über fünf Jahre läuft, ist die Prüfung der Frage, ob Verkehrsteilnehmer Parkregelungen aufgrund von Markierungen anstelle von Schildern eher akzeptieren. ●

FORUM VOGELSANG NIMMT GESTALT AN

Die Burg Vogelsang in der Eifel wird zu einem NS-Dokumentationszentrum umgebaut. Zum Auftakt der Baumaßnahme schlugen der NRW-Minister für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr **Harry K. Voigtsberger** (Foto 2. v. rechts.) sowie die Erste Landesrätin und Kämmerin des Landschaftsverbandes Rheinland (LVR) **Renate Hötte** (2. v. links) am 14. Februar 2011 die „erste Klappe". Mit dabei waren Vertreter der Region wie der Landrat des Kreises Euskirchen **Günter Rosenke** (rechts) und der Geschäftsführer der vogelsang ip **Albert Moritz** (links). Der LVR unterstützt als Hauptgesellschafter das Forum Vogelsang inhaltlich und finanziell. Es soll als außerschulischer Lernort zur Geschichte des Nationalsozialismus etabliert werden. Für den Umbau werden bis 2014 mehr als 42 Millionen Euro investiert.

FOTO: LVR

FOTO: WOLTERFOTO

▲ *In vielen Kommunen ist die Parkraumsituation angespannt, da es für die zahlreichen Autos nicht genügend Abstellfläche gibt*

Chipkarte auch für Einzelstellplätze

Durch ganzheitliche Parkraumbewirtschaftung, die Flächen von Institutionen und Unternehmen einbezieht, und Kooperation mit dem ÖPNV lässt sich oft das Parkproblem entschärfen oder lösen

Flächen für Stellplätze des Kraftfahrzeugverkehrs sind auch in den Kommunen Nordrhein-Westfalens ein knappes Gut. Die Flächen lassen sich nicht unendlich ausweiten, und gerade in den Innenstädten sollten diese Flächen einer effizienteren Nutzung zugeführt werden. Auf der anderen Seite fordert nicht zuletzt der Einzelhandel kundenfreundliche Parkplätze, um - so das häufig formulierte Postulat - das Überleben gegenüber den Einkaufszentren auf der „grünen Wiese“ zu gewährleisten.

Die Berechnungen des Stellplatzbedarfs werden über die aktuellen Richtzahlenlisten der Kommunen in Anlehnung an die Landesbauordnung NRW angestellt. In der Realität hat sich vielfach gezeigt, dass diese Richtzahlen die örtlichen Gegebenheiten nicht in vollem Umfang widerspiegeln. Nutzungsanforderungen und Verkehrsmittelwahl der Nutzer entsprechen nicht mehr den seinerzeit aufgestellten Prämissen für die Ermittlung der Richtzahlenwerte.

So haben sich aufgrund des verbesserten Angebots in den Innenstädten die Verhältnisse in Richtung der ökologischen Verkehrsmittel wie ÖPNV oder Fahrrad verlagert. Im ländlichen Raum können sogar entgegengesetzte Entwicklungen vorliegen. Auch ist aufgrund des demografischen Wandels künftig ein weiterer Zuwachs bei den „langsamen“ Verkehrsmitteln wie ÖPNV, Fahrrad oder Zu-Fuß-Gehen zu erwarten.

DER AUTOR

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

BEDARFSSCHÄTZUNG ANPASSEN

Notwendig ist im Einzelfall eine Anpassung der Richtwerte für die erforderlichen Abstellflächen von Kraftfahrzeugen. Insbesondere bei größeren Anziehungspunkten - Einkaufsstandorte, Universitäten, Schulen, größere Unternehmen und Ähnliches - sind entsprechende Abrechnungs- oder Zurechnungsfaktoren einzubeziehen. Hierbei müssen Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln, gute Erschließung für den Fahrradverkehr oder andere Einflussfaktoren - etwa wie oft Nutzer vor Ort anwesend sind - gesondert betrachtet werden.

Eine umfassende Anpassung der Richtzahlen hat beispielsweise die Stadt Köln bei größeren Institutionen wie der Universität und der Universitätsklinik vorgenommen. Für den gesamten Bereich wurde eine institutionsbezogene Stellplatzbilanz aufgestellt. In Abstimmung mit der Stadt Köln sollen zudem auch die öffentlichen Stellplätze in einem Stellplatzbewirtschaftungskonzept berücksichtigt werden. Da sich die Betrachtung hierbei ausschließlich auf einen begrenzten Stadtbezirk bezieht, sind die Ergebnisse dieser Modellberechnung auch auf andere Städte und Gemeinden in NRW übertragbar. Angesichts eines veränderten Stellplatzbedarfs bedeutet dies für die Planung von Stellplätzen eine modifizierte Herangehensweise. Somit kann der Stellplatzbedarf durch Verbesserungen des ÖPNV-Angebotes oder bessere Erschließung durch den Radverkehr deutlich gesenkt werden. Gleichzeitig können die Stellplätze durch eine Bewirtschaftung effizienter genutzt werden.

NICHT VOLL AUSGELASTET

In vielen Fällen zeigt sich, dass das bestehende Stellplatzangebot nur begrenzt ausgelastet ist. Ein erster Schritt zur besseren Auslastung könnte die „Verkehrslenkung mittels Appell“ an die Nutzer dieser Stellplätze sein. Hierbei würden Hinweise ausgegeben, die nicht ausgelasteten Stellplätze vordringlich zu nutzen. Erfahrungsgemäß zeigen solche Maßnahmen jedoch nur geringe Wirkung. Die

FOTOMONTAGE: PGV KÖLN

Verringerung des Parkdrucks mittels einheitlicher Bewirtschaftung erscheint demgegenüber von mehr Erfolg gekrönt.
Hierbei ist insbesondere darauf zu achten, dass keine Einzelmaßnahmen realisiert werden. Denn dies würde zu einer Verschiebung des Parkdrucks in angrenzende Gebiete führen. Vielmehr ist es erforderlich, die entsprechenden Bereiche in ihrer Gesamtheit zu betrachten. Ergebnis sollten angepasste und koordinierte Konzepte zur Stellplatzbewirtschaftung sein.
Hierbei sind die einzelnen Nutzergruppen und deren Profile zu berücksichtigen. Am Beispiel des Kölner Stadtbezirks Lindenthal sind dies die Studierenden und Mitarbeiter/innen der jeweiligen Institutionen sowie die Bewohner/innen und deren Besucher/innen. Zur Planung einheitlicher und koordinierter Bewirtschaftungskonzepte ist die differenzierte Erfassung der entsprechenden Nutzerprofile erforderlich. Hierzu zählt insbesondere die Erhebung der vorhandenen Stellplatzsituation, einschließlich der Auslastung nach Tageszeit.

NUR TAGSÜBER GENUTZT

So zeigt sich, dass die Mitarbeiter/innen und Besucher/innen großer Institutionen die Stellplätze überwiegend tagsüber benötigen. In den Abend- und Nachtstunden stehen diese Stellplätze zum Teil leer. Diese Stellplätze sollten somit den Anwohnern, welche sie in dieser Zeit benötigen, zur Verfügung gestellt werden. Je nach Institution könnten diese Stellplätze auch am Wochenende den sonstigen Nutzern wie auch den Anwohner/innen angeboten werden.
Um nicht über Gebühr Planungsressourcen für derartige Konzepte zu binden, ist die zeitliche Differenzierung der Stellplätze für unterschiedliche Nutzergruppen in über-

▼ *Einzelparkplätze dynamisch bewirtschaften: Wer sein Auto abstellt, muss den Parkplatz freischalten (grünes Schild), andernfalls wird abgeschleppt*

DiKOM EXPO
Fachmesse für digitale Kommunen

KOMCOM
Informationstechnologie | Finanzen | Consulting

SÜD 03.–04.05.2011 | Frankfurt
Messe Frankfurt

Gebündelte IT-Fachkompetenz für Kommunen.

DiKOM mit integrierter KOMCOM präsentiert einen umfassenden Marktüberblick kommunaler IT-Lösungen für die aktuellen und anstehenden Herausforderungen von Kommunen.

Ein hochkarätiges Vortragsprogramm mit konkreten Lösungsansätzen zu kommunalen Brennpunktthemen sowie kurze Messewege tragen zu einem rundum effizienten Messebesuch bei.

Kostenfreie Tagestickets unter: www.dikom-expo.de

11-0008403©w-id.de

OST 13.–14.09.2011 | Leipzig

H & K Messe GmbH & Co. KG

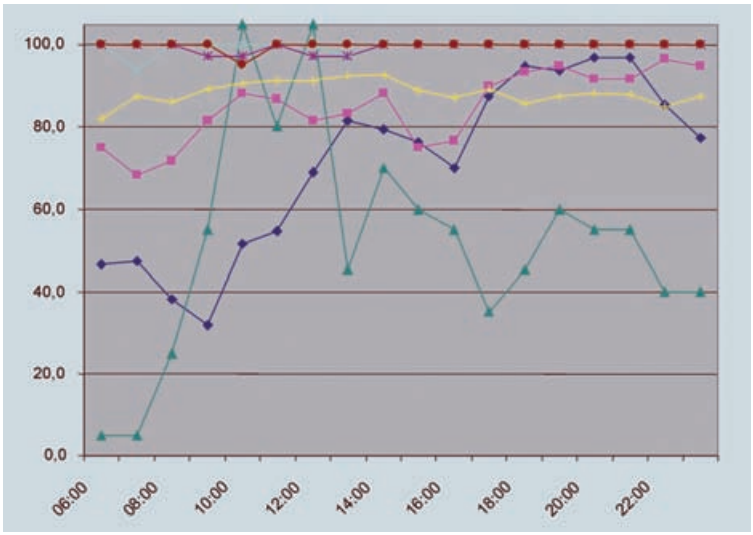


SCHAUBILD: PGV KÖLN

Ein Vergleich mehrerer Parkplätze zeigt stark schwankende Auslastung je nach Tageszeit

schaubaren und repräsentativen Bereichen zu testen. Dabei ist die Nachfrage nach solchen Angeboten und unterschiedlichen Zeitverläufen - wann und wie lange wird der Wechsel angeboten? - zu erproben. Bei positiver Rückmeldung oder ausreichendem Zuspruch zu diesen Angeboten werden diese für einen größeren Bereich umgesetzt.

Die bewirtschafteten Stellplätze müssen in jedem Fall gegen unberechtigte Nutzung geschützt werden. Bei Parkplätzen mit mehreren Stellplätzen bei nur einer oder zwei Zu- und Abfahrten ist eine Absperrung mit Schranken möglich. Anders sieht dies bei Einzelstellplätzen oder öffentlich zugänglichen Stellplätzen aus. Hier sind Absperrpoller oder ähnliche Einrichtungen zwingend erforderlich. Die Ausstattung von Stellplätzen mit konventionellen Absperrbügeln weist jedoch einige Mängel auf. Diese Bügel haben folgende Nachteile:

- Sie sind anfällig für Beschädigungen (Anfahren / Vandalismus)
- Die Ausstattung mit Chipkarten erfordert vergleichsweise hohen technischen Aufwand
- Der Betrieb bei Nutzung durch wechselnde Personen (geringere Sorgfalt als im Privatraum) verursacht vergleichsweise hohen Unterhaltungsaufwand

FOTO: PGV KÖLN

Parken mit Berechtigung funktioniert nur als Gesamtkonzept im Quartier

ANZEIGE FÜR EINZELSTELLPLÄTZE

Für die Bewirtschaftung dieser Einzelstellplätze ist auch ein alternatives System (Konzept der PGV Köln) denkbar. Dieses sieht die Errichtung dynamischer Anzeigen an jedem Einzelstellplatz vor. Mit der entsprechenden Berechtigung müssen sich die Nutzer die Stellplätze freischalten (Grünes Symbol). Durch Induktionsschleifen im Boden des Stellplatzes wird erkannt, wann der Stellplatz nicht mehr belegt ist, und das Symbol wird wieder auf rot geschaltet.

Zur Reduzierung des Kontrollaufwandes für die Einhaltung der Parkberechtigungen sind die Fehlbelegungen an eine zentrale Stelle zu übermitteln - etwa an einen Hausmeister. Alternativ wären auch Verträge mit Abschleppunternehmen denkbar, die unberechtigt abgestellte Fahrzeuge umgehend entfernen. Je nach Abstimmung und Konzeption wären auch öffentliche Betreibermodelle zu realisieren. Des Weiteren sind die Wartungs- und Unterhaltungskosten bei dieser Alternative deutlich geringer als beim Einbau von Absperrbügeln.

Zusätzlich wären gegebenenfalls dynamische Verkehrszeichen einzurichten, welche die Auslastung der Stellplätze anzeigen und auf alternative Stellplätze hinweisen. Voraussetzung dieser Bewirtschaftung ist eine deutliche Kennzeichnung, dass es sich hierbei um bewirtschaftete Stellplätze mit einer erforderlichen Zugangsberechtigung handelt und dass unberechtigt abgestellte Fahrzeuge kostenpflichtig abgeschleppt werden.

CHIPKARTE FLEXIBEL

Um eine möglichst hohe Flexibilität bei der Zuweisung der Parkberechtigungen zu erreichen, sollten die Absperrungen möglichst durch ein einheitliches System umgesetzt werden. Zu empfehlen sind hier in erster Linie Chipkarten. Ein derartiges System würde den Betreiber in die Lage versetzen, jeden partiellen Ausschluss - zeitliche oder räumliche Begrenzung, Verlust der Karte oder Änderung der Zugangsberechtigung - zu verfügen oder Sonderrechte für Lieferverkehr oder Sondernutzung zu gewähren.

Ebenfalls könnten hierbei die gesetzlichen Vorgaben für mobilitätseingeschränkte Personen berücksichtigt werden. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, in Abstimmung mit dem örtlichen Verkehrsunternehmen so genannte Kombi-Tickets anzubieten. Dies hätte je nach Ausgestaltung nicht nur den Vorteil, dass die jeweiligen Tickets - ÖPNV und Parkticket - für den Nutzer günstiger sein könnten als das bloße ÖPNV-Ticket. Zudem stünde bei entsprechend gutem ÖPNV-Angebot zu erwarten, dass mehr Menschen auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen und keinen Parkplatz mehr benötigen.

Unabhängig von der technischen Ausführung sind derartige Konzepte nur sinnvoll, wenn alle Stellplätze im zu betrachtenden Gebiet in die Bewirtschaftung einbezogen werden. In der Vergangenheit hat sich gezeigt, dass Einzelmaßnahmen ohne Berücksichtigung aller Stellplätze in einem abgegrenzten Bereich wenig bewirken. Autofahrer/innen ziehen kostenfreie Stellplätze trotz deutlich längerer Parkplatzsuche einem bewirtschafteten Stellplatz vor.

Erfahrungsgemäß treffen Konzepte dieser Art nicht nur auf Zuspruch. Um eine hohe Akzeptanz zu erzielen, muss die Einführung ganzheitlicher Bewirtschaftungssysteme kommunikativ vorbereitet und begleitet werden. Hierzu ist die frühzeitige Einbindung aller Beteiligten unabdingbar.

FOTOS (2): WOLTERFOTO

▲ *Radfahren durch Städte und Ortschaften ist beliebt, aber nicht immer frei von Gefahren*

Auch auf zwei Rädern sicher und komfortabel

Auch wo die Verkehrsfläche begrenzt ist, lässt sich Radverkehr in den Verkehrsfluss integrieren, wenn sich Radfahrer und Radfahrerinnen verantwortungsbewusst an die Regeln halten

Ich fahre Rad, also bin ich - Der leicht modifizierte Ausspruch des französischen Denkers René Descartes aus dem 17. Jahrhundert könnte eigentlich so stehen bleiben. So wünschen wir uns den selbstbewussten und risikobewussten Radfahrer, der seine Rolle im Straßenverkehr klar vor Augen hat und sich entsprechend verhält: mutig, aber nicht leichtsinnig, regelfest auch ohne Führerschein, wachsam mit gespitzten Ohren und vorausschauend mit offenen Augen.
Mitdenken sollte ein Radfahrer oder eine Radfahrerin vor allen Dingen und sich als ungeschützter Verkehrsteilnehmer nicht gänzlich darauf verlassen, dass die Kraftfahrzeugführer sie schon rechtzeitig wahrnehmen, ihrerseits die Regeln beachten und den Radfahrenden in allen Situationen rücksichtsvoll begegnen.
Radfahrer/innen wurde über Jahre vermittelt, dass sie ausschließlich auf eigenen Wegen die drohenden Gefahren des Straßenverkehrs überstehen können. Entsprechend verhalten sich viele Radfahrer/innen auch. Einige trauen sich schon gar nicht mehr - selbst in Tempo-30-Zonen -, die Fahrbahn zu benutzen und jonglieren lieber auf schmalen Gehwegen an Mülltonnen und Laternenmasten vorbei.

DER AUTOR

Bernhard Sieverding ist stellvertretender Fachbereichsleiter Verkehr beim Kreis Borken

IN WIRKLICHKEIT FUSSGÄNGER?

Ich fahre Rad, also bin ich - eher so etwas wie ein Fußgänger? Er oder sie darf sich in Fußgängerbereichen durchschlängeln, darf auch den Gehweg mitbenutzen, egal in welcher Fahrtrichtung, man ist ja ziemlich langsam unterwegs und kann somit auch rechtzeitig zum Stand kommen. Fußgänger/innen brauchen auch kein Licht und keine intakte Bremsanlage. Warum also sollte ein Radfahrender Licht benötigen? Er oder sie sieht doch alles. Und die Polizei drückt bestimmt ein Auge zu. Wird der Rollentausch vom Radfahrenden zum Autofahrenden vollzogen, ist plötzlich alles ganz anders. Licht defekt - rasch zur nächsten Werkstatt.
Ich fahre Rad, also bin ich - in der glücklichen Lage, dass ich alle Gefahren rechtzeitig wahrnehmen und entsprechend schnell reagieren kann. Bei Rot über die Ampel - geht schon irgendwie. Linksabbiegen in Höhe des Zebrastreifens - Autofahrer/innen sehen mich ja. Auf der falschen Straßenseite den Radweg oder Gehweg benutzen - Autofahrer/innen sind ja wartepflichtig. Radfahrende gefährden sich durch dieses Verhalten erheblich - die Unfallstatistik ist eindeutig.
Was sind das nur für Radfahrer/innen? Man stelle sich das Chaos vor, wenn Autofahrer/innen die Straßenverkehrsordnung (StVO) so missachten würden. Straßenverkehrsbehörden, Straßenbaulastträger und Planungsbüros setzen sich mit dem Radverkehr auseinander, indem sie Merkblätter, Hinweise, Richtlinien - insgesamt mehr als 30 Werke mit Aussagen zum Radverkehr - sowie Verwaltungsvorschriften und die Straßenverkehrsordnung wälzen. Nicht alles, was gut und nützlich, komfortabel und sicher ist, wird umgesetzt. Mal liegt es an den Kosten, mal sind die Entscheidungsträger desinteressiert, unwissend oder leichtfertig.

QUALITÄT UNTERSCHIEDLICH

Wenn etwas passiert, dann ist der Radfahrende oder die Radfahrende sowieso selbst schuld. Betrachtet man die vorhandenen Radverkehrsanlagen, so trifft man ganz unterschiedliche Qualitätsstufen an. Es gibt gute und sehr gute Radverkehrsanlagen, aber auch vernachlässigte Abschnitte. Vor allem existiert ein Übermaß an Regelungen, die bei sauberer Interessenabwägung nicht zwingend erforderlich wären: benutzungspflichtige Radwege, gemeinsame Geh-/Radwege, freigegebene Gehwege - rechtsseitig und linksseitig. Und die Motivation für die Ausweisung als benutzungspflichtige Radverkehrsanlage war wohl häufig: möglichst wenig Radfahrer/innen auf der Fahrbahn.
Die höchstrichterliche Rechtsprechung und die Novelle der Straßenverkehrsordnung stellen nochmals klar: Radverkehr ist Fahrverkehr. Autofahrer/innen müssen sich darauf einstellen, dass die Fahrbahn häufiger mit Fahrrädern befahren wird, obwohl ein separater Radweg vorhanden ist. Verkehrswissen-

schaftler, Radverkehrsorganisationen und Unfallexperten haben den Gesetzgeber ausführlich beraten. Auch die Straßenverkehrsbehörde des Kreises Borken ist davon überzeugt, dass sich die neuen „Freiheiten" beim Radeln positiv auf die Unfallbilanzen auswirken werden.
Unfälle im Radverkehr haben häufig damit zu tun, dass sich Radfahrer/innen nicht als Fahrzeugführer/innen mit Rechten und Pflichten verstehen, sondern sich eher mit Fußgänger/innen vergleichen. Allzu sorglos werden dann lebenswichtige Regeln missachtet. Das Fahren auf dem Gehweg beispielsweise beeinträchtigt nicht nur Fußgänger/innen, sondern führt an jeder Einmündung zu einem höheren Unfallrisiko. Besonders unfallträchtig ist die Nutzung von Radwegen in Gegenrichtung zur Fahrbahn, da Autofahrer/innen aus den Seitenstraßen beim Einbiegen an dieser Stelle Radfahrer/innen häufig übersehen.

EINGESCHRÄNKTE BENUTZUNGSPFLICHT

Eine Benutzungspflicht für Radwege kann nur noch ausgesprochen werden, wenn sie aus Gründen der Verkehrssicherheit zwingend erforderlich ist. Immer wenn der Kfz-Verkehr in einem verträglichen Rahmen stattfindet,

▲ *Die unterbrochene Linie grenzt für Radfahrer und Radfahrerinnen einen „Schonraum" von der Fahrbahn ab*

entfällt künftig die Benutzungspflicht. Somit werden die blauen Verkehrszeichen abgebaut. Der Radverkehr findet dann gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr statt. Rechtsseitig vorhandene Radwege dürfen ebenfalls benutzt werden.
Die örtlichen Rahmenbedingungen sind von den Stadt- und Gemeindeverwaltungen, den Straßenverkehrsbehörden, der Polizei und den Straßenbaulastträgern zu analysieren. Allein die Fakten entscheiden über den künftigen Status vorhandener Radverkehrsanlagen. Bauchgefühl, politische Abwägungen, lokale Sonderlösungen und Gruppeninteressen dürfen letztlich bei der Entscheidung keine Rolle spielen. Sonst ist die Glaubwürdigkeit der Anordnungsbehörden dahin.
Auf stark belasteten Ortsdurchfahrten und außerorts ist die Pflicht zur Benutzung von Radwegen aus Gründen der Verkehrssicherheit zweifelsfrei erforderlich. In Tempo 30-Zonen war die Ausweisung von Radwegen mit Benutzungspflicht von je her nicht statthaft. Die dort gesammelten Erfahrungen werden nun auf alle Straßen übertragen, die keinen übermäßigen Verkehr zu verkraften haben. Für die Beurteilung stehen der Straßenverkehrsbehörde bundesweit eingeführte Regelwerke, fundierte Erkenntnisse und Unfalldaten zur Verfügung.

KINDER AUF GEHWEGE

Radelnde Kinder bis zum vollendeten 10. Lebensjahr sind auf Gehwegen gut aufgehoben. In diesem Alter wird das Rad fahren nicht als gleichberechtigte Teilnahme am Straßenverkehr gesehen. Wer sich mit dem Fahrrad im Straßenverkehr bewegt, führt jedoch ein Fahrzeug, muss verkehrstüchtig sein sowie - auch ohne Führerschein - die Verkehrsregeln kennen und beachten. Durch die beispielhafte Verkehrserziehung in den Grundschulen sind die Kinder nach bestandener Fahrradprüfung in der Regel fähig, auf bekannten und geübten Wegen sicher am Straßenverkehr teilzunehmen.
Radfahrer/innen - insbesondere Senioren -, die sich aufgrund gesundheitlicher Probleme ungern auf der Fahrbahn belasteter Straßen bewegen, sind möglicherweise die Verlierer des neuen Ansatzes. Das Befahren von Gehwegen auf Kosten der Fußgängersicherheit stellt aber keine Alternative dar. Dies ist vielleicht ein radikaler Ansatz. Aber einem nicht fahrtauglichen Kfz-Führer wird ebenfalls die Teilnahme am Straßenverkehr untersagt. Zumutbare Umwege über weniger belastete Straßen stehen aber in der Regel für mobilitätsbeeinträchtigte, unsichere Radler zu Verfügung. Wer zügig und komfortabel seine Wege per Rad zurücklegen möchte, wird sich über die neuen Ansätze freuen. Ich fahre Rad, also schwimme ich - selbstbewusst, gleichberechtigt und ohne Stress - im Straßenverkehr mit. Aber die geplanten und teilweise umgesetzten Maßnahmen - Schilderabbau, Fahrrad-Schutzstreifen - bedeuten für einige Bürgerinnen und Bürger einen Paradigmenwechsel, ja sogar den Verlust der vermeintlichen Sicherheit, die sie bisher auf abgegrenzten Radwegen oder gemeinsamen Geh-/Radwegen in Anspruch nehmen konnten. Dann sitzt die Straßenverkehrsbehörde plötzlich auf der Anklagebank.

POLITIK MUSS MITZIEHEN

Es bleibt zu wünschen, dass die politischen Akteure vor Ort die neue Denkweise mittragen und zum Erfolg führen. Verkehrsrechtliche Entscheidungen werden im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben nach pflichtgemäßem Ermessen durch die Straßenverkehrsbehörden getroffen. Pflichtaufgaben zur Erfüllung nach Weisung haben auf der Tagesordnung des Rates somit lediglich informellen Charakter. Unverantwortlich wäre es, richtungsweisende Lösungen durch politische Beschlüsse infrage zu stellen.
Stellen Radfahrer/innen für den Autoverkehr eine lästige oder gefährliche Störung dar? Im Gegenteil - sie sind Teil des Fahrverkehrs, auf derselben Stufe wie Kraftfahrzeuge und Pferdekutschen, die bekanntlich die Geduld des Autofahrers noch mehr strapazieren. Im Längsverkehr - also am Fahrbahnrand radelnd - gibt es im Kreis Borken trotz eines äußerst hohen Radverkehrsaufkommens keine Unfallauffälligkeit. Und dabei bestehen durchaus einige Ortsdurchfahrten ohne Radwege. Dort kommt es dennoch nicht zu Unfällen, weil Radfahrer/innen sich im Blickfeld der Autofahrer/innen bewegen, weil der Sicherheitsabstand bei Vorbeifahrt eingehalten wird und weil bei entgegenkommenden Fahrzeugen hinter dem Radfahrer/der Radfahrerin gewartet wird.
Mit dieser neuen Radverkehrsphilosophie werden Radfahrer/innen in die Pflicht genommen, sich als Teil des Fahrverkehrs zu verstehen und regeltreu am Straßenverkehr teilzunehmen. Nur auf diese Weise werden Fahrlässigkeit und Sorglosigkeit abgelöst von Risikobewusstsein und Sicherheit.

Kontakt
Bernhard Sieverding
stellvertretender Fachbereichsleiter
Verkehr Kreis Borken,
Burloer Str. 93, 46325 Borken
Tel. 02861-82-2030
E-Mail: b.sieverding@kreis-borken.de
Internet: www.kreis-borken.de

Mehr als 300 als entbehrlich eingestufte Verkehrsschilder wurden im Kerpener Ortsteil Sindorf abgebaut

FOTOS (2): STADT KERPEN

Ziel: Mehr Durchblick am Straßenrand

In Kerpen zieht die Kinderunfallkommission regelmäßig zur Schilderschau durch die Ortsteile und markiert Verkehrsschilder, die ohne Einbußen an Verkehrssicherheit entfernt werden können

Wer kennt das nicht: Eine Unzahl von Verkehrszeichen befinden sich beim Autofahren im Blickfeld. In der Kürze des Vorbeifahrens sind sie kaum wahrzunehmen und häufig eher verwirrend denn hilfreich. Untersuchungen haben gezeigt, dass Verkehrsteilnehmer kaum mehr als vier Informationen gleichzeitig auf Schildern verarbeiten können. Nach der Straßenverkehrsordnung (StVO) sind Behörden verpflichtet, regelmäßig eine Schilderschau durchzuführen. In der Praxis - so die Erfahrung der Stadt Kerpen - wurde das im hektischen Alltagsgeschäft nur allzu oft vergessen.

Seit Gründung der Kerpener Kinderunfallkommission ist das anders. Neben einer Vielzahl von Aktivitäten und Aktionen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Kinder im Stadtgebiet gehört auch die Schilderschau unter Beteiligung externer Verkehrsexperten zur Untersuchung der Gefahrenstellen eines jeden Stadtteiles. Dabei zieht die Kommission jährlich schwerpunktartig von Stadtteil zu Stadtteil.

STÄDTISCHES NETZWERK

Die Kerpener Kinderunfallkommission ist seit 2005 als städtisches Netzwerk unter Vorsitz von Bürgermeisterin Marlies Sieburg tätig. Sie setzt sich aus Verkehrsexperten der Polizei, der Straßenbaulastträger, der Verwaltung, der Interessenverbände ADAC und ADFC, der Verkehrswacht sowie der Interessenvertretungen der Kinder wie Kinderschutzbund und Jugendamt zusammen.

Darüber hinaus ist die Kinderunfallkommission aktiver Bestandteil des Netzwerks „Verkehrssicheres Rheinland“. Darin tauschen die beteiligten Kommunen mit Unterstützung des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS) Erfahrungen aus und geben sich gegenseitig Hilfestellung zum Thema Verkehrssicherheit.

Nach einer Ortsbegehung durch Verkehrsexperten der Kinderunfallkommission wird als überflüssig angesehenen Verkehrszeichen ein gelber Sack übergestülpt. Die Idee, solche Verkehrszeichen zunächst nur zu markieren, stammt vom ADAC in NRW. Mit dessen Hilfe wurden entsprechende Kunststofftüten mit Aufdruck beschafft. Die auffällige Kennzeichnung der Verkehrsschilder vermittelt vor Ort rasch einen Eindruck, wieviele Schilder entbehrlich sind. Bei den in Kerpen durchgeführten Aktionen wurde im Durchschnitt ein Drittel aller Schilder abgebaut.

BETEILIGUNG DER BÜRGERSCHAFT

Mit den gelben Tüten startet nach entsprechendem Aufruf in Pressemitteilungen und Radioberichten ein intensiver Dialog zwischen Verkehrsteilnehmern und Verkehrsbehörde. Es kommt stets eine erstaunliche Anzahl von

▲ *Kerpens Bürgermeisterin Marlies Sieburg und der Vorstand für Verkehr und Technik des ADAC Nordrhein, Bernd Fronhoffs, verhüllten selbst einige nicht mehr für erforderlich gehaltene Verkehrszeichen*

Rückmeldungen. Meistens bestätigen Autofahrer die Einschätzung, dass bestimmte Verkehrszeichen überflüssig sind. Häufig werden darüber hinaus weitere Schilder als entbehrlich benannt. Insgesamt stößt die Aktion auf breite Zustimmung der Öffentlichkeit.

Nach einer Frist von etwa einem Monat entscheidet die Verkehrsbehörde, welche Verkehrsschilder unter Abwägung der eingegangenen Vorschläge endgültig abgebaut werden. Häufig gibt es keine nennenswerte Differenz zwi-

DIE AUTOREN

Dipl.-Ing. Michael Strehling ist Verkehrsplaner bei der Stadt Kerpen

Dr. Claudia McDaniel-Odendall ist Mitarbeiterin Stadtmarketing bei der Stadt Kerpen

schen vorab gekennzeichneten und später entfernten Verkehrszeichen - so zumindest die Erfahrung der Stadt Kerpen.

ALTE SCHILDER VERWERTET

Allein 300 unnötige Verkehrsschilder wurden bei der letztjährigen Schilderschau der Kerpener Kinderunfallkommission im Stadtteil Sindorf aufgespürt und vor wenigen Wochen entfernt. Doch wohin mit all dem Blech? Die oft verrosteten und unansehnlichen Schilder sind auf dem freien Markt schwer verkäuflich. Auf Anregung des ADAC wurde Kontakt mit der Gelsenkirchener Firma Hundertmark Verkehrstechnik aufgenommen. Diese ist darauf spezialisiert, noch verwendbare Schilder wieder einzusetzen und alte zu verwerten. Das Unternehmen erbot sich, die Schilder aufzukaufen und im Gegenzug einen Kinderzebrastreifen an der Ulrichschule im Kerpener Ortsteil Sindorf zu finanzieren.
Bürgermeisterin Marlies Sieburg freut sich: „Dank des erfolgreichen Verkaufs unserer alten Schilder können wir jetzt zwei Fliegen mit einer Klappe schlagen: Durch nachhaltiges Recycling können alte Verkehrszeichen zurück in den Kreislauf gegeben und mit dem Erlös kann ein wichtiges Projekt für unsere Jüngsten finanziert werden."

WENIGER GE- UND VERBOTE

Auch der ADAC fordert seit Jahren, die Zahl der Verkehrszeichen an den Straßen deutlich zu reduzieren. Die häufig auf engem Raum platzierten Ge- und Verbote auf Verkehrsschildern sind von Kraftfahrern kaum zu erfassen. „Genau hier lauert das Risiko. Reizüberflutung macht die Teilnahme am Straßenverkehr gefährlich, Unfälle sind vorprogrammiert", erläutert Bernd Fronhoffs, Vorstand für Verkehr und Technik des ADAC Nordrhein, als Partner der Kinderunfallkommission in Kerpen. Er ermuntert die Stadt zu weiteren Aktionen.
„Überregulierung im Straßenraum sorgt erfahrungsgemäß für Verunsicherung bei den Verkehrsteilnehmern. Weniger ist mehr", so Bürgermeisterin Marlies Sieburg. Für die Stadt Kerpen hat sie als Beitrag zur Verkehrssicherheit für die noch nicht untersuchten Stadtteile eine weitere Schilderschau mit anschließendem Schilderabbau ankündigt.

Weitere Informationen in Internet
www.stadt-kerpen.de
www.polizei-nrw.de
www.adac.de
www.verkehrssicherheit.nrw.de

FOTO: PRESSEAMT STADT MÜNSTER

▲ *In Münster wurden Ende 2010 zwei Bushaltestellen testweise mit ertastbaren, kontrastreichen Bodenindikatoren ausgestattet*

Am Boden tastend sicher durch die Stadt

Mithilfe spezieller Leitsysteme und Orientierungshilfen im Boden können Blinde und Sehbehinderte in Ortschaften selbstständig Wege zurücklegen, wie das Beispiel der Stadt Münster zeigt

Sich im eigenen vertrauten Umfeld zu orientieren, ist für sehende Menschen gut möglich. In der eigenen Wohnung kennt man sich aus und im Dunkeln macht man das Licht an, um sich besser orientieren zu können. In fremder Umgebung orientiert man sich über Bus- und Bahnfahrpläne, Stadtpläne, Hinweisschilder zu Sehenswürdigkeiten und bundesweit einheitliche Straßenschilder. Auch architektonisch auffällige Gebäude und Ladengeschäfte helfen bei der Orientierung.
Auch blinde und sehbehinderte Menschen können sich im eigenen, heimischen Umfeld gut orientieren. In fremder Umgebung dagegen haben sie gegenüber sehenden Menschen einige Nachteile. Schilder, Fahrpläne, markante Gebäude und Ladengeschäfte helfen ihnen nicht dabei, sich in einem fremden Umfeld zurechtzufinden. Sie benötigen durch Tasten erfassbare und kontrastreiche Hinweise als „Schilder", um ihren Weg entweder mit einem Langstock oder mithilfe des - häufig noch vorhandenen - Restsehvermögens zu finden.

DIE AUTORIN

Dipl.-Ing. Christel Vissing ist Mitarbeiterin im Tiefbauamt der Stadt Münster

ORIENTIERUNG IN GEHRICHTUNG

In Gehrichtung finden sich zumeist „natürliche" Orientierungshilfen. Dazu gehören beispielsweise der Übergang zwischen befestigten Gehwegen und Grünflächen, Hauswände, Hochbeete, Kantensteine und Ähnliches. Diese werden als „innere Leitlinie" bezeichnet.
Der Einsatz „künstlicher" Orientierungshilfen - Bodenindikatoren oder Gehbahnen mit anderer Oberflächenstruktur als das Umfeld - ist möglich, wenn andere Hilfen nicht gege-

ben oder nicht nutzbar sind. Die Verlegung einer 30 cm breiten Rippenplatte in Längsrichtung als Leitstreifen führt Blinde sicher ans Ziel - über große Platzflächen und gegebenenfalls um Hindernisse wie Bänke, Fahrradständer oder Verkaufsstände herum. In vielen Bahnhöfen in Deutschland gehört ein Leitstreifen in Gehrichtung mittlerweile zum Standard (siehe Bild unten Mitte).
Grundsätzlich sollten „natürliche" und „künstliche" Orientierungshilfen direkt ineinandergreifen, um ein geschlossenes Wegenetz anzubieten. Neben der Führung in Längsrichtung ist es erforderlich, blinde und sehbehinderte Menschen auf besondere Situationen und Ziele hinzuweisen. So hat die Stadt Münster Ende 2010 testweise zwei Bushaltestellen mit ertastbaren, kontrastreichen Bodenindikatoren ausgestattet. Orientiert hat man sich dabei auf Wunsch der örtlichen Behindertenvertretung am „Leitfaden Barrierefreiheit im Straßenraum" von Straßen.NRW.

LEITSYSTEM BUSHALTESTELLE

Hierbei werden sehbehinderte oder blinde Menschen über einen Auffindestreifen aus Rippenplatten - Rippen in ursprünglicher Gehrichtung - darauf hingewiesen, dass sie sich in Höhe der Einstiegsstelle in den Bus befinden. Dieser Streifen verläuft in einer Breite von 90 cm quer über den Gehweg und kann die „natürliche" innere Leitlinie einer Hauswand mit dem Einstiegsbereich in den Bus verbinden. Folgt der blinde oder sehbehinderte Mensch den Rippenplatten in Richtung Fahrbahnrand, so wird er dort durch ein 90 mal 90 cm großes Aufmerksamkeitsfeld aus Noppenplatten auf den Einstieg und den Bordstein am Fahrbahnrand hingewiesen.
Weiterhin wird entlang des erhöhten weißen Bordsteins ein 30 cm breiter weißer Leitstreifen aus Rippenplatten in Gehrichtung verlegt. Dieser helle Leitstreifen ist zur Herstellung eines ausreichenden visuellen Kontrastes eingerahmt von dunklen Gehwegplatten und mündet in das Aufmerksamkeitsfeld aus weißen Noppenplatten am Buseinstieg. Der Hell-Dunkel-Kontrast ist gerade für Menschen mit Seheinschränkungen äußerst wichtig. Der Haltestellenmast oder eine Fahrgastinformation stehen neben dem Aufmerksamkeitsfeld im Schwenkbereich eines Langstocks.
Der Leitstreifen entlang des Bordsteins kann nicht nur seine Leitfunktion für Menschen mit Sehbehinderungen erfüllen, sondern dient auch als Warnsignal für Fahrgäste. Vergleichbar ist dies mit den kontrastreichen Markierungen an Bahnsteigen, die beim Einfahren der Züge nicht überschritten werden sollen. Gerade für Kinder ist dieser klar erkennbare weiße Streifen ein deutliches Signal, den Bereich zwischen Streifen und Bordstein zu meiden. Er ist ein Zugewinn an Sicherheit für alle wartenden Fahrgäste wie auch für die Busfahrer/innen. Die Praxis zeigt, dass die Fahrgäste beim Einfahren des Busses in den Haltestellenbereich hinter die Linie zurücktreten und sich somit aus dem gefährlichen Schwenkbereich des Bus-Außenspiegels entfernen.

AMPELN MIT AKUSTISCHEM SIGNAL

An signalgeregelten Kreuzungen können blindengerechte Zusatzgeräte an den Ampelmasten angebracht werden, um die Querung zusätzlich zu sichern. Durch ein akustisches Signal finden blinde Menschen auf dem Gehweg den Ampelmast. Das Orientierungssignal kann abhängig vom Straßenlärm lauter und leiser geschaltet wie auch nachts zum Schutz der Anwohner komplett abgeschaltet werden. Somit ist hier ein Kompromiss zwischen Barrierefreiheit und Lärmbelastung gefunden.
Um den Ampelmast besser zu finden, können auch Bodenindikatoren hilfreich sein. Diese werden hier anders verlegt als bei Haltestellen. Der 90 cm breite Auffindestreifen besteht aus Noppenplatten und weist somit eindeutig auf eine Querung hin. An diesen schließt sich ein Feld aus Rippenplatten an, das bis an den Bordstein reicht.
Dieses Richtungsfeld dient blinden und seh-

▲ *Mittels Kanten und Hochbeeten an Gehwegen können Blinde oder Sehbehinderte den Wegeverlauf erkennen*

▲ *Der Bahnhof von Münster erhält zurzeit ein Blindenleitsystem, wobei die Leitlinie am Boden zu den Bahnsteig-Aufgängen führt*

▲ *Mithilfe von Zusatzgeräten, die akustische Signale aussenden, sind Ampelanlagen auch für Blinde zu erkennen*

FOTOS (3): VISSING

behinderten Menschen dazu, sich mit dem Stock in Gehrichtung zur Querung der Straße „auszurichten". Daher muss hier die Ausrichtung der Rippen mit besonderer Sensibilität geplant werden. Diese Variante wurde in Münster noch nicht gebaut, sie befindet sich derzeit in der Planungsphase.

PROBLEM KREISVERKEHR

Das Queren von Straßen ohne hörbare oder tastbare Hilfen ist für blinde und sehbehinderte Menschen schwierig und gefährlich. Oft sind sie hier auf die Hilfe von Sehenden angewiesen, um sicher eine Straße zu überqueren. Gerade an Kreisverkehren, wo es schwer fällt, den Kfz-Fahrgeräuschen eine Richtung zuzuordnen, ist Orientierung ohne Hilfen nahezu unmöglich. Äußerst wichtig ist dabei eine eindeutige Hinführung und Ausrichtung. Dabei ist für die Betroffenen eine Tastkante von mindestens drei cm Bordsteinhöhe lebenswichtig, um den Übergang zwischen dem sicheren Gehweg und der Fahrbahn zu verdeutlichen.
Aber auch der Übergang vom Gehweg in einen Radwegbereich muss deutlich gemacht werden. Vor allem wenn blinde und sehbehinderte Menschen sich über den Gehweg zu einer Querungsstelle oder zu einem Bus-Einstieg bewegen, kommt es häufig zum Konflikt mit Radfahrern. Hier kann wieder eine bestimmte „Beschilderung" helfen, Menschen mit Sinneseinschränkungen auf diesen Konflikt hinzuweisen. Dieses Thema ist speziell in Münster, einer Stadt mit hohem Radfahreranteil, von Bedeutung. Durch den auffallend weißen Streifen, der den Radweg einrahmt, sollen auch Radfahrer/innen für die besondere Querungssituation sensibilisiert werden.

GESETZLICHER AUFTRAG

Um auch blinden und sehbehinderten Menschen eine gleichberechtigte Teilhabe an der Gesellschaft zu ermöglichen, gibt es neben dem Behindertengleichstellungsgesetz NRW ein Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen des Bundes und seit 2009 eine UN-Behindertenrechtskonvention, zu deren Einhaltung sich auch die Bundesrepublik verpflichtet hat. Hieraus lässt sich eindeutig die Verpflichtung ablesen, den genannten Grundsatz einzuhalten, der sich zweifelsohne auch auf den Straßenraum erstreckt.

Der wichtigste Aspekt bei der Einführung von Blindenleitsystemen ist die gute Zusammenarbeit und Kommunikation mit den örtlichen Behindertenverbänden. Nur so lässt sich das Ziel erreichen, die eigene Stadt möglichst barrierefrei zu gestalten. Bei der Einführung neuer Leitsysteme dürfen bestehende Systeme nicht vernachlässigt, sondern sollten eingebunden werden. Oftmals gibt es Belange Dritter - beispielsweise Stadtgestaltung oder Denkmalschutz -, die eine Anpassung an die jeweilige Situation und vorhandene Leiteinrichtungen erfordern. Gemeinsam Lösungen zu finden, ist an diesen Stellen das Ziel.
Eine landesweit einheitliche, gleichbleibende „Beschilderung" und barrierefreie Gestaltung mit einem Wiedererkennungswert für alle Menschen wäre ein großer Schritt in die richtige Richtung. Die Einheitlichkeit bei der Gestaltung bietet Sicherheit für alle Menschen. Sie fördert die persönliche Eigenständigkeit und Mobilität auch über die Grenzen der geübten Strecken hinaus. Im Hinblick auf eine alternde Gesellschaft verbunden mit körperlichen Einschränkungen ist dies sogar unabdingbar.

REGELWERKE

zur Ertastbarkeit:

E-DIN 18070: „Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen. Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum" - Wird derzeit neu erstellt, sie soll die DIN 18024-1 („Barrierefreies Bauen Teil 1: Straßen, Plätze, Wege, öffentliche Verkehrs- und Grünanlagen sowie Spielplätze") ersetzen, die nicht mehr den Stand der Technik widerspiegelt.

E-DIN 32984: „Bodenindikatoren im öffentlichen Raum"

zu Kontrasten:

DIN 32975: „Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zu barrierefreien Nutzung"

zur akustischen Wahrnehmung:

RiLSA: Richtlinien für Lichtsignalanlagen

DIN 32981: „Zusatzeinrichtungen für Blinde und Sehbehinderte an Straßenverkehrs-Signalanlagen" (SVA)

umfassend:

Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA) - Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)

FOTO: STADT PADERBORN

CITY-TRIATHLON WIEDER IN PADERBORN

Die Stadt Paderborn und der Verein TRICITY 2001 laden am letzten Mai-Wochenende zur ihrem neunten City-Triathlon ein. Unter dem Motto „Deine Stadt gegen Paderborn" findet dabei erstmals auch ein „OWL-Städte-Staffel-Triathlon" statt, an dem alle Kommunen aus Ostwestfalen-Lippe teilnehmen können. „Wir fordern alle auf, gegen uns anzutreten", betont Paderborns Bürgermeister **Heinz Paus** (Foto 2. v. links), der sich gemeinsam mit City-Triathlon-Veranstalter **Ralf Pahlsmeier** (links), **Sascha Wiczynski** (2. v. rechts) und Stadtmarketing-Leiter **Jan von Lübtow** (rechts) viele Teilnehmer wünscht. Jede Staffel besteht aus einem Schwimmer, einem Radfahrer und einem Läufer. Während des Rennens sind 500 Meter Schwimmen, 20 Kilometer Radfahren und fünf Kilometer Laufen durch die Innenstadt zu absolvieren. Nähere Informationen zum Städte-Wettbewerb gibt es auf der Internetseite www.city-tri.de

FOTOS (3): EIFELER ZEITUNG / EIFELER NACHRICHTEN

▲ *Bei Motorradfahrern und -fahrerinnen ist die Eifel ein beliebtes Freizeitrevier - mit der Folge erheblicher Lärmbelastung*

Viel Krach durch „Heizer und Raser“

Um Motorradlärm in touristisch geprägten Regionen wie der Eifel wirksam einzudämmen, müssen Lücken im Gesetz geschlossen und Polizeikontrollen ausgeweitet werden

Motorräder - einst „das Arme-Leute-Auto” - haben in der Gesellschaft allgemein und auf der Straße in den beiden zurückliegenden Jahrzehnten einen grundlegenden Wandel erfahren. Dienten sie früher als kostengünstiges Fortbewegungsmittel, so haben sie sich über die Jahre zu hochwertigen Freizeit- und Sportgeräten entwickelt. Häufig stellen sie auch ein Statussymbol für ihre Halter dar und unterliegen hier der im Sport häufig anzutreffenden Spirale „Schneller-Stärker-Lauter“.

Hierbei legen viele Biker Wert auf den besonderen Sound. Dieser ist aufgrund der hohen Motordrehzahlen und der bauartbedingt kaum möglichen und somit unzureichenden Schallisolierung mit störenden, mitunter sogar gesundheitsgefährdenden Schallemissionen verbunden. Äußerst beliebt ist in bestimmten Kreisen vor allem das „Ausräumen” der Schalldämpfer im Auspuff.

Nun mögen solche Sportgeräte auf dem Nürburgring oder anderen geeigneten Sportstätten ihre Daseinsberechtigung haben und von ihren Nutzern bis zur Belastungsgrenze ausgefahren werden. Die Realität sieht aber anders aus. Seit den 1980er-Jahren - vom Vorfrühling bis zum Spätherbst - werden die landschaftlich und topografisch anspruchsvollen Strecken - nicht nur der Rursee-Gemeinde Simmerath in der Naturerlebnisregion Nationalpark Eifel - von Motorrädern immer dann genutzt, wenn die Bürgerinnen und Bürger Freizeit haben sowie Gäste aus Nah und Fern in den Ausflugsorten Ruhe und Erholung suchen.

LÄRM SCHON FRÜHMORGENS

Vorwiegend samstags, sonn- und feiertags ist bei trockenem Wetter mit Sonnenaufgang im Einzugsbereich der kurvenreichen Landes- und Bundesstraßen die Nachtruhe für einheimische und touristische Gäste zu Ende. Dem Biker-Leitspruch folgend „Willst Du straffrei bleiben, musst Du um 9.00 Uhr im Stall sein”, sind dann die „Heizer” unterwegs und verlassen sich darauf, dass die regelmäßigen Polizeikontrollen erst um 9.00 Uhr beginnen.

Ein Besuch einschlägiger Internetseiten beweist mit eindrucksvollen Videos, dass bestimmte Strecken - zumeist Rundkurse - mit Geschwindigkeiten von bis zu 190 Kilometer pro Stunde „durchflogen” werden. Zur Verbesserung der Rundenzeiten werden diese Strecken von rivalisierenden Fahrern mehrfach durchfahren.

Die Kulisse der malerisch gelegenen Rurtalsperre als der zweitgrößten Talsperre Deutschlands mit ihrer Tallage und die sternförmig in Serpentinen geführten Straßen sind regelmäßig geprägt durch heulende Motoren von Motorrädern, hörbar noch Kilometer entfernt. Selbst im Nationalpark Eifel, durch den die Bundesstraße 266 und einige Landesstraßen verlaufen, bieten Lärmstörungen Grund zur Klage für die Besucher/innen.

GEGENMAßNAHMEN VERLANGT

So ist nicht verwunderlich, dass sich die im Einzugsbereich dieser Strecken lebenden Einwohner und Gäste massiv gestört fühlen. Folgerichtig suchen sie bei den Behörden um wirksame Maßnahmen zur Eindämmung der Störungen nach. Bei einem von dem Autor initiierten Treffen von Behördenvertretern wurde jedoch festgestellt, dass die Möglichkeiten in einigen Bereichen lückenhaft sind. Dem Lärmproblem ist mit dem geltenden Recht kaum beizukommen.

Früher führten Manipulationen an den Motorrädern zur Stilllegung und zu einem Eintrag von Punkten in der Verkehrssünderkartei. Heute erfolgt eine minimale Ahndung durch ein Verwarnungsgeld von 25 Euro. Nach Auskunft des NRW-Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr (MWEBWV NRW) ist diese „Herabstufung” eine ungewollte Folge der Fahrzeugzulassungsverordnung von 2006. Die Bundesregierung habe allerdings den Entwurf einer Änderungsverordnung für die Straßenverkehrszulassung erarbeitet.

Darüber hinaus nutzen auch ausländische Gäste, deren Motorräder nicht dem deutschen Zulassungsrecht unterliegen, die heimischen Straßen. Zwar sind das Geräuschmessverfahren und die Geräuschgrenzwerte in der EU

DER AUTOR

Karl-Heinz Hermanns
ist Bürgermeister der Gemeinde Simmerath

▶ *Auf den beliebten Motorradstrecken kommt es immer wieder zu Unfällen*

durch die Richtlinie 97/24/EG einheitlich geregelt. Nach Auskunft des MWEBWV ist es jedoch in der Vergangenheit immer wieder vorgekommen, dass in einzelnen Mitgliedstaaten der EU dennoch Typengenehmigungen erteilt wurden, die zu einer unzulässigen Lärmsteigerung geführt haben.

STRASSENSPERRUNG PROBLEMATISCH

Eine von den Belästigten - Gästen und Bürgern der Gemeinde Simmerath - häufig geäußerte Forderung lief auf die Sperrung von Straßen für motorisierte Zweiräder hinaus. Eine Sperrung kommt jedoch ausschließlich aufgrund von Verkehrssicherheitserfordernissen infrage. Straßensperrungen mit der Begründung „Lärmminderung" wären immer mit einer Verkehrs- und damit Lärmverlagerung verbunden. Sie hätten juristisch wohl keinen Bestand.
Die einzige dauerhafte Streckensperrung im Bereich des Rursees wurde am 01.03.1996 an Wochenenden auf einem Teilstück der Landesstraße 128 vollzogen, nachdem über mehrere Jahre unvertretbar hohe Unfallzahlen mit Motorrädern festzustellen waren. Allein 1994 kam es auf diesem Streckenabschnitt zu 19 Unfällen mit acht Schwer- und zwölf Leichtverletzten. Nach der Sperrung für Motorräder gingen die Unfallzahlen schlagartig in Richtung „null" zurück.
Um dem Eindruck, die Eifel und der Eifel-Tourismus seien grundsätzlich gegen Zweiräder eingestellt, entgegenzutreten, sei ausdrücklich betont, dass in dieser schönen Mittelgebirgsregion alle Gäste - und damit auch Motorradfahrer - herzlich willkommen sind. Bekanntermaßen „reist" die überwiegende Mehrzahl der Biker auf ihren Maschinen und produziert hierbei mitunter weniger Geräusch als ein Pkw.

Lärm von Motorrädern stört viele Anwohner und Erholung Suchende in der Eifel

MEIST MODERATE GESCHWINDIGKEIT

Immerhin hat die Polizeistatistik zu Geschwindigkeitsübertretungen in der Region ergeben, dass der Anteil der Motorradfahrer in der Regel gering ausfällt und mitunter nur bei zehn Prozent liegt. Um auch die „schwarzen Schafe" unter diesen zu erwischen, prüft die Polizei derzeit eine Anpassung ihrer Kontrollzeiten an das frühmorgendliche Fahren der „Heizer".
Neben einer Vielzahl polizeiinterner Kontrollen fanden in Kooperation mit benachbarten Polizeibehörden unter dem Begriff „Linksrheinischer Qualitätszirkel" in den zurückliegenden Jahren großflächig Aktionen an Wochenenden statt. Diese dienten der Reduzierung von Unfällen mit Personenschaden, insbesondere solcher mit schwerwiegenden Folgen. Da hierbei vorrangig Geschwindigkeitsüberschreitungen und Verstöße gegen Überholverbote geahndet wurden, richteten sich die Aktionen selbstredend auch gegen die Zielgruppe der „Heizer".
Um die Grundlagen der polizeilichen Aktivitäten effektiver zu machen und um speziell dem Problem des Motorradlärms begegnen zu können, wurden mehrere Forderungen zusammengestellt. Diese hat der Rat der Gemeinde Simmerath als Resolution verabschiedet:

- Senkung der höchstzulässigen Lärm-Grenzwerte für Motorräder und Motorroller auf das derzeitige Niveau von Pkw auf 70 Dezibel
- Vereinfachtes Testverfahren zur Kontrolle der leicht manipulierbaren und zu lauten Ersatzschalldämpfer durch verlässliches Erkennen im Verkehr
- angemessene Sanktion gegen Benutzer und Halter manipulierter Maschinen durch höheres Bußgeld und Punkte im Verkehrszentralregister
- Änderung der Genehmigungsvorschriften und Entzug der Typgenehmigung von Lärm steigerndem technischem Zubehör
- Einführung der Halterhaftung bei Verstößen
- Einführung von Frontkennzeichen bei Motorrädern

RESOLUTION ÜBERZEUGT

Nach Versand dieser Resolution an die zuständigen Minister in Berlin und Düsseldorf, an Abgeordnete im Bundestag und im Landtag aus der Region, an die umliegenden Kommunen und weitere Gebietskörperschaften sowie an den Städte- und Gemeindebund NRW zeigen die zahlreichen Reaktionen, dass Motorradlärm nicht nur der touristisch attraktiven Eifelregion, sondern auch überregional vielfach als störend empfunden wird und ein ernstzunehmendes Problem darstellt.
Zum Thema „Senkung der gesetzlich zulässigen Grenzwerte" hat das MWEBWV folgende Information gegeben: „Die zulässigen Geräuschemissionsgrenzwerte für Krafträder, die erstmalig in den Verkehr gebracht werden sollen, sind europarechtlich geregelt. Eine Verschärfung durch nationale Vorschriften ist nicht zulässig. Die derzeit geltenden Grenzwerte sind wie folgt gestaffelt:

- Hubraum bis 80 Kubikzentimeter 75 Dezibel(A)
- Hubraum zwischen 80 und 175 Kubikzentimeter 77 Dezibel(A)
- größer als 175 Kubikzentimeter 80 Dezibel(A)

Ein einheitlicher Grenzwert von 70 Dezibel(A) ist technisch nicht realisierbar. Eine Reduktion von zwei bis drei Dezibel(A) würde dem derzeitig erreichbaren Stand der Technik entsprechen. Daher hat der Bundesrat bei der Behandlung der Verordnung der EU zur Typgenehmigung zweirädriger Kraftfahrzeuge (Bundesrats-Drucksache 514/10) am 26.11.2010 beschlossen, die Bundesregierung zu bitten, bei der weiteren Behandlung der Verordnung auf EU-Ebene auf eine Reduzierung der Grenzwerte zu drängen. Die Verminderung der Geräuschemissionen um drei Dezibel(A) bedeutet in der Wahrnehmung eine Halbierung des Geräuschpegels."

UMSTÄNDLICHE SCHALLMESSUNG

Das Problem der höchstzulässigen Grenzwerte liegt jedoch derzeit noch an ganz anderer Stelle. Die Straßenverkehrszulassungsverordnung (StVZO) verpflichtet den Fahrer nur dann zur Schallpegelmessung, wenn der Weg zur Messstelle nicht mehr als sechs Kilometer beträgt. Da es zurzeit keine mobilen „gerichtsfesten" Messgeräte gibt, die von der Polizei ohne größeren Aufwand mitgeführt werden können, sieht sich die Polizei nicht in der Lage, die Einhaltung der Grenzwerte ausreichend zu kontrollieren.

Die StädteRegion Aachen wird bereits 2011 ein mobiles Geschwindigkeitsmessgerät beschaffen, welches mit Zweifachmessung auch die Kennzeichen von Motorrädern erfasst und eine Fahrererkennung „hinter dem Helmvisier" ermöglicht. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird in Kürze zusammen mit den Ländern im Bußgeldkatalog einen eigenen Tatbestand für das nachträgliche Erlöschen der Betriebserlaubnis schaffen. Man rechnet mit Bußgeldern von 90 bis 135 Euro sowie mit einem zusätzlichen Eintrag von drei Punkten im Verkehrszentralregister.

Diese ersten Verbesserungen lassen hoffen, dass den „Heizern und Rasern", welche die Gemeinschaft der Biker allgemein und überwiegend grundlos in Verruf bringen, demnächst wirkungsvoll begegnet werden kann. Die Bürgerinnen und Bürger sowie die Erholung suchenden Gäste im Naturraum Eifel und im gesamten Land würden sich freuen, wenn das Ärgernis des vermeidbaren, auf Verkehrs- und Zulassungsverstößen beruhenden Motorradlärms bald der Vergangenheit angehörte.

FOTOS (3): STADT HAMM

In der Stadt Hamm als einem Logistikzentrum im östlichen Ruhrgebiet ist das Lkw-Aufkommen mit 30.000 Fahrten täglich besonders hoch

Navi lenkt jetzt Lkw im Sinne der Kommune

Die Stadt Hamm hat ihre Parameter zur Lenkung des Lkw-Verkehrs in die Datenbasis gängiger Navigationssysteme eingespeist und erreicht so die Nutzung stadtverträglicher Routen

Mit der Zunahme des Lkw-Verkehrs gewinnt dessen Lenkung über stadtverträgliche Routen an strategischer Bedeutung. Ein Modellversuch im östlichen Ruhrgebiet setzt dabei auf handelsübliche Navigationstechnik. Seit Mitte der 1990er-Jahre verzeichnet die Logistik im Ruhrgebiet ein kontinuierliches Wachstum. Der Anteil am Bruttoinlandprodukt liegt hier mit rund 8,5 Prozent deutlich über dem Bundesdurchschnitt. Entsprechend entwickelt sich auch das Lkw-Aufkommen.

DIE AUTOREN

Dipl.-Ing. Carsten Gniot ist Abteilungsleiter Verkehrsplanung bei der Stadt Hamm

Dipl.-Ing. Sven Demuht ist Verkehrsplaner bei der Stadt Hamm

Täglich finden allein in der Stadt Hamm gut 30.000 Lkw-Fahrten statt. Mit weiterem deutlichem Zuwachs wird gerechnet. Der steigende Anteil des Schwerlastverkehrs stellt hohe Anforderungen an das städtische Straßennetz und bleibt nicht ohne Auswirkungen auf die Siedlungsgebiete. Eine Bündelung des Lkw-Verkehrs auf möglichst stadtverträglichen Routen ist daher dringend geboten - im Interesse der Wirtschaft wie der Kommunen. Die Ausweisung eines kommunalen Lkw-Vorrangnetzes ist der wichtigste planerische Schritt zur verträglichen Abwicklung des innerstädtischen Güterverkehrs. Das Lkw-Routing kann auch zur Luftreinhalteplanung und zur Lärmvorsorge einen bedeutenden Beitrag leisten.

STADTLEITSYSTEM SEIT 1996

Bereits 1996 hat die Stadt Hamm als erste NRW-Kommune zur innerörtlichen Wegweisung ein „Integriertes Stadtleitsystem" für den Lkw-, Pkw- und Radverkehr aufgebaut.

In der Folge hat Hamm als erste deutsche Kommune 2001 einen Lkw-Routenplan im Internet zum Herunterladen bereitgestellt, der die für den Wirtschaftsverkehr geeigneten Routen darstellt.
Sowohl die Papierversion als auch das elektronische Dokument des Routenplans erschienen vor dem Hintergrund des zunehmenden Einsatzes von Navigationstechnik bei den Speditionen nicht mehr geeignet, den kommunalen Wunsch nach Lenkung des Wirtschaftsverkehrs umzusetzen. Aus dieser Erkenntnis entstand die Idee, den Lkw-Routenplan in die handelsübliche Navigations-Software zu integrieren.
Hierzu wurden seitens der Stadt im Jahr 2009 erste Gespräche mit den europaweit führenden Anbietern von Navigations-Software geführt. Diese zeigten allerdings wenig Interesse an der Entwicklung einer „Insel-Lösung" für Hamm. In dieser Situation kam das Angebot der Industrie- und Handelskammer Dortmund und der Wirtschaftsförderung Metropole Ruhr (WMR) zur rechten Zeit, gemeinsam mit der Stadt Dortmund an einem regionalen Modellprojekt zur Einarbeitung lokaler Routenpläne in die Lkw-Navigation mitzuwirken.

BEFRAGUNG VON LKW-FAHRERN

Im Rahmen des Projekts wurden zunächst durch das Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik (IML) insgesamt 200 Fahrer von Logistik- und Speditionsunternehmen in Hamm und Dortmund befragt. Dabei wurden unter anderem die gefahrenen Routen und die genutzten Navigationshilfen ermittelt. Die wichtigsten Ergebnisse sind:

- Straßenkarten selten genutzt: Zwei Drittel aller befragten Fahrer nutzen selten oder nie eine gedruckte Karte zur Routenwahl. Nur sechs Prozent kannten die gedruckten Lkw-Routenpläne von Dortmund und Hamm.
- Navigationsgeräte vorn: Zwei Drittel aller Fahrer verlassen sich auf die Navigationstechnik. Fast 90 Prozent führen ein Navigationsgerät mit sich. Weniger als 30 Prozent der genutzten Geräte verfügen jedoch über ein spezielles Lkw-Tool. 75 Prozent der Fahrer hätten großes Interesse an höherwertigen Geräten mit Lkw-Navigation. Allerdings sind ihnen diese Geräte zu teuer oder sie empfinden sie als nicht ausgereift. Diese Einschätzung ist besonders relevant, da mehr als die Hälfte aller Fahrer das Navigationsgerät selbst gekauft hat.
- Für Lkw ungeeignet: Zwei Drittel aller befragten Fahrer haben mit den vom Navigationsgerät berechneten Routen häufiger Probleme. Als besonders gravierend werden fehlende Informationen zur Durchfahrthöhe von Brücken und zu Wendemöglichkeiten sowie die Führung durch Wohngebiete empfunden.

▲ *Das Deckblatt des Lkw-Routenplans weist auf die hervorragende Anbindung der Stadt an die Autobahn hin*

◀ *Eine Brücke in Hamm musste wegen Einsturzgefahr für schwere Lkw gesperrt werden*

Dieses Ergebnis bestätigt die Notwendigkeit der Entwicklung einer speziellen Lkw-Navigation unter Einbindung kommunaler Kompetenz bei der Routenplanung.

ROUTENPLÄNE DIGITALISIERT

Als nächster Schritt wurden durch die Firma LOGIBALL (Herne) die Lkw-Routenpläne von Dortmund und Hamm digitalisiert und in ein Format überführt, das ohne großen Zusatzaufwand in die Geodatenbasis der handelsüblichen Navigationssoftware übernommen werden kann. Als Referenz diente die Einarbeitung in das aktuelle Datenmaterial der Marktführer NAVTEQ und TELEATLAS.
Zentrale Elemente waren die - aufgrund der aktuellen kommunalen Angaben zu ändernden - Höhen- und Gewichtsbeschränkungen und die Erstellung zusätzlicher Attribute, die in der Praxis zur Wahl der gewünschten Vorrangrouten führen. Dabei gewährleistet die Verwendung der bestehenden Datenmodelle der Anbieter die Kompatibilität und die Möglichkeit zur problemlosen Fortschreibung.
Im Ergebnis ist der Hammer Lkw-Routenplan nun Bestandteil der gängigen Navigations-Software und kann mit allen Geräten, die über Lkw-Tools und ein entsprechendes Software-Update verfügen, genutzt werden. Der überaus erfolgreiche Versuch hat die Initiatoren darin bestärkt, eine Fortführung auf regionaler Ebene unter Beteiligung weiterer Ruhrgebietsstädte anzustreben.
Neben der Erarbeitung von Lkw-Routenplänen durch weitere Kommunen wäre die Entwicklung eines Editierungstools sinnvoll. Dieses müsste einen leichten Zugang zum System herstellen und eine Schnittstelle zu den Navigationsanbietern bieten. Das Modellprojekt wird beim Regionalforum des ADAC Westfalen zum Thema „Lkw-Navigation" am 19. Mai 2011 in Hamm einem breiten Fachpublikum erläutert.

Kontakt
Dipl.-Ing. Carsten Gniot
Abteilungsleiter Verkehrsplanung
Stadtplanungsamt Hamm
Tel. 02381-17-4114
E-Mail: gniot@stadt.hamm.de
Internet: www.hamm.de/verkehr

FOTO: WOLTERFOTO

▲ *Wasser, das in den Asphalt eindringt und gefriert, hat millionenfach Löcher und Risse in der Straßendecke hervorgebracht*

Schnee, Schlaglöcher und Kassenlöcher

Da der kommunale Räumdienst bei extremen Wetterlagen wie im Winter 2010/2011 an seine Grenzen stößt, braucht es Alternativen für Wintermobilität und Straßenerhaltung

Noch im November 2010 hatte der Automobilclub Europa ACE die Wintervorbereitungen der Städte und Gemeinden gelobt und Beispiele anhand von Stichproben veröffentlicht. Die Stadt Gera hatte ihren Streusalzvorrat auf 1.200 Tonnen verdoppelt. Koblenz hatte den Lagerbestand an Streumaterial von 500 auf 900 Tonnen erhöht und bei dem Lieferanten ein Kontingent von 1.500 Tonnen deponiert. Potsdam erhöhte sein Budget für den Winterdienst um mehr als ein Drittel auf über zwei Millionen Euro.

Dabei war vielen noch der letzte „Jahrhundertwinter" 2009/2010 in Erinnerung. Wochenlang hoher Schnee, Millionen von Schlaglöchern, Räumdienst im Dauereinsatz, viele Rettungseinsätze. Der letzte Winter hat den Städten und Gemeinden in Deutschland Zusatzkosten von annähernd 3,5 Mrd. Euro beschert. Gleichwohl konnten die Straßenschäden wegen der Finanzkrise nicht alle beseitigt werden. Was niemand voraussehen konnte: Der Winter 2010/2011 wurde noch härter. Der Dezember 2010 war der kälteste und niederschlagreichste seit 40 Jahren. Städte und Gemeinden haben allein im Dezember 2010 teilweise soviel Salz verstreut wie im gesamten Winter 2009. Die Stadt Bonn verbraucht beispielsweise in einem normalen Winter 900 Tonnen Salz. Im Winter 2009/2010 waren es 1.800 Tonnen. Im November 2010 wurden in nur vier Wochen mehr als 1.300 Tonnen Salz verstreut.

ENGPASS BEIM STREUSALZ

Der Markt für Streusalz war rasch wie leergefegt. Teilweise erfüllten die Kali- und Salzunternehmen ihre Nachlieferungsverpflichtungen nicht mehr. Bald kamen Vorwürfe auf, die Städte und Gemeinden hätten zu wenig Streugut gelagert. Dies traf jedoch nicht zu. Hinzu kommt das Problem, dass Streusalz ohne weitere Vorkehrungen nur bis zu einem Jahr gelagert werden kann. Da Salz Wasser anzieht, wird es auf Lager klumpig und schließlich steinhart. Um dies zu verhindern, könnte man Trockensilos bauen. Das würde bundesweit Kosten von mehreren hundert Millionen Euro verursachen.

Städte und Gemeinden müssen ein Straßennetz von mehr als 450.000 Kilometer im Winterdienst versorgen. Alle Bundesautobahnen messen zusammengenommen nur 16.000 Kilometer. Die Länder selbst meldeten, dass ihre Salzsilos bald leer sein würden. Daher räumten sie in diesem Winter teilweise die Autobahnen nicht. So verfügte der Freistaat Bayern Weihnachten 2010 noch über Salz für sechs Einsatztage. In Niedersachsen hingegen wurde bereits über die Sperrung von Autobahnen und Kreisstraßen nachgedacht.

KOSTENEXPLOSION

Normalerweise kostet eine Tonne Streusalz 60 bis 70 Euro pro Tonne. Im Dezember 2010 wurden Preise von bis zu 470 Euro pro Tonne Streusalz verlangt. Das traf die finanziell ohnehin ausgebluteten Kommunen hart. Allein für den Winterdienst - Streugut, Personal- und Geräteeinsatz - hat beispielsweise die Stadt Königswinter (40.800 Einwohner) im Jahr 2010 die Rekordsumme von 700.000 Euro ausgegeben. In der Stadt Rheinbach (26.000 Einwohner) betrugen die Winterdienstkosten 2007 rund 14.000 Euro. 2008 waren es bereits über 36.000 Euro, 2009 mehr als 73.000 Euro. 2010 wurde der Haushaltsansatz für Winterdienst von gut 125.000 Euro schon zu Weihnachten überschritten.

Eine solch extreme Arbeitsleistung im Winterdienst wie November/Dezember 2010 kann wegen der mittelfristigen Gebührenkalkulations-Zeiträume nicht ad hoc aus den Straßenreinigungsgebühren finanziert werden. Vielmehr muss das Geld aus dem allgemeinen Haushalt kommen. Dort hatten die Städte und Gemeinden 2010 aber ein Rekorddefizit von fast zehn Mrd. Euro.

STANDARDS ANPASSEN

Wegen der enormen Anstrengungen im Winterdienst muss daher eine Diskussion über verminderte Standards geführt werden. Gefällstrecken, Krankenhauszufahrten, stark frequentierte Strecken zum Beispiel im Berufsverkehr müssen bevorzugt geräumt und gegebenenfalls gestreut werden. Es brauchen aber nicht stets alle Straßen geräumt werden. Wohl haben Kommunen eine Verkehrssicherungspflicht für ihre Straßen. Diese bedeutet aber nicht, dass jederzeit alle Straßen geräumt und gestreut sein müssen.

DER AUTOR

Uwe Zimmermann ist Beigeordneter des Deutschen Städte- und Gemeindebundes für Europa, Wirtschaft, Verkehr, Ländliche Räume und Kommunikation

Um ihrer Verkehrssicherungspflicht nachzukommen, müssen immer mehr Städte und Gemeinden Tempo 30-Zonen ausweisen

FOTO: DStGB

In anderen Ländern ist man das Fahren auf einer festen Schneedecke im Winter gewöhnt. Das schont zudem die Straßen, die Fahrzeuge und die Natur. Dies haben viele Städte und Gemeinden in Deutschland in diesem Winter auf Nebenstraßen - teilweise notgedrungen - praktiziert.

Der Winter bereitet aber nicht nur Probleme auf den Straßen, sondern auch auf den Dächern. In ganz Deutschland waren Feuerwehren massiv im Einsatz, um Eiszapfen abzuschlagen, die bei einem Absturz Menschen verletzen oder töten könnten. Und auch, um Dächer von den Schneelasten zu befreien, die in einigen Fällen zum Einsturz führten.

Viele Städte und Gemeinden waren gezwungen, vor allem Gebäude mit Flachdach wie Turnhallen oder Schwimmbäder zu schließen. Schnee wird vor allem bei Tauwetter zur Gefahr. Neuschnee hat eine Masse von 30 bis 50 Kilogramm pro Kubikmeter. Dieselbe Menge feucht-nasser Altschnee bringt dagegen bis zu 500 Kilogramm auf die Waage.

SCHLAGLOCHPISTEN

Als nach wochenlangem Dauerfrost mit extremem Niederschlag Tauwetter einsetzte, wurde der Blick frei auf eine katastrophal geschädigte Infrastruktur. Die Schäden an Straßen und Brücken nach diesem Winter werden erheblich sein und wohl wieder das Ausmaß des letzten Winters von mehr als drei Mrd. Euro Zusatzkosten erreichen.

Bereits zum Jahreswechsel 2010/11 wurde geschätzt, dass jede zweite kommunale Straße Schäden - vor allem Schlaglöcher - aufweist. Eine Generalsanierung allein der Straßen wird - so eine Studie der RWTH Aachen - Kosten von mehr über 25 Milliarden Euro verursachen. Ohne grundlegende Sanierung der Kommunalfinanzen wird das nicht zu leisten sein. Höchstwahrscheinlich werden daher nach Bestandsaufnahme der Straßenschäden vermehrt Tempo 30-Zonen ausgewiesen, um der Verkehrssicherungspflicht nachzukommen.

Dabei macht ein solcher Winter nur ein Problem offenkundig, das schleichend die gesamte Verkehrsinfrastruktur zerstört: die dramatische Unterfinanzierung des kommunalen Straßenbaus über Jahre hinweg. Nach Schätzungen des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu) hat der kommunale Straßenbau einen jährlichen Finanzbedarf von acht bis zehn Mrd. Euro. Zur Verfügung stehen aber nur bis zu fünf Mrd. Euro. Ohne dauerhafte Sanierung der Kommunalfinanzen wird dieses Problem nicht zu lösen sein. Kurzfristig wäre auch ein Bund-Länder-Programm zur Sanierung der Straßen hilfreich. Einige Länder wollen den Städten und Gemeinden angesichts der großen Straßenschäden bei der Sanierung unter die Arme greifen. Doch das trifft nicht auf alle Bundesländer zu. Zum anderen muss bezweifelt werden, ob die Mittel ausreichen.

STRAßENSCHÄDEN DURCH LKW

Nicht nur Winter setzt der Straßeninfrastruktur zu. Straßenschäden werden vielmehr durch den wachsenden Verkehr, vor allem Güterverkehr, verursacht. Die enorme Abnutzung und Schädigung von Straßen durch Lkw ist wissenschaftlich belegt. Studien, unter anderem der American Association of State Highway Officials (AASHO), haben gezeigt, dass eine lineare Steigerung der Achslast von Lkw eine Steigerung der Schädigung der Straße in der 4. Potenz hervorruft. Somit belastet ein Fahrzeug mit einer Achslast von zehn Tonnen die Fahrbahn genauso wie 10.000 Fahrzeuge mit einer Achslast von einer Tonne.

Lieferverkehr und damit Straßenschäden durch Lkw werden in den kommenden Jahren dramatisch anwachsen. Nach einer Prognose des Bundesverkehrsministeriums wird bis 2025 die Menge der auf Straßen beförderten Güter um 55 Prozent zunehmen, die Transportleistung - Strecke der transportierten Güter - sogar um 84 Prozent. Der größere Teil geht auf das Konto von Transitverkehr durch Deutschland.

VERURSACHER SOLLEN ZAHLEN

Da ist es nicht nur eine Frage der Finanzierbarkeit der Verkehrsinfrastruktur, sondern auch der Gerechtigkeit, die Kosten dort anzulasten, wo sie entstehen - und mit der Nutzung der Straßen Geld verdient wird. Bisher fließen die Mauteinnahmen für Lkw allein dem Bund zu, da sie auf Autobahnen und vierspurigen Bundesstraßen erhoben werden. Städte und Gemeinden haben von der Lkw Maut aktuell also nichts.

Möglicherweise ist es sinnvoll, für Lkw flächendeckend verursachergerechte Nutzungsgebühren einzuführen. Mit einem solchen Instrument müsste zugleich sichergestellt werden, dass damit auch Verkehrsströme gesteuert und im Sinne der Nachhaltigkeit minimiert werden. Das hieße zum Beispiel, dass in der Hauptverkehrszeit die Gebühr höher sein müsste, als nachts.

Die Einnahmen müssten jeweils demjenigen zukommen, auf dessen Straßen gefahren wird - also besonders den Städten und Gemeinden. Mit der Datenübertragungstechnik der Lkw zusammen mit satellitengestützten Systemen dürfte es möglich sein, die gefahrenen Strecken zu ermitteln und damit zur Grundlage einer Straßennutzungsgebühr zu machen. Letzten Endes tragen wohl die Endverbraucher überwiegend diese Kosten. Aber dafür wird es Akzeptanz geben, wenn die Zusammenhänge richtig dargestellt werden.

▶ *Straßenschäden gehen zunehmend auf das Konto des wachsenden Güterverkehrs*

FOTO: DStGB

In Krisenzeiten fair miteinander umgehen

FOTOS (3): MEYER / StGB NRW

Beim Parlamentarischen Abend des Städte- und Gemeindebundes NRW Ende Februar 2011 in Düsseldorf bot NRW-Ministerpräsidentin Hannelore Kraft den Kommunen solidarisches Handeln an

▲ *StGB NRW-Präsident Dr. Eckhard Ruthemeyer eröffnet mit NRW-Ministerpräsidentin Hannelore Kraft (links) den Parlamentarischen Abend des StGB NRW beim RSGV Düsseldorf*

Traditionell lädt der Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen (StGB NRW) nach einer Landtagswahl zur zwanglosen Begegnung und zum Meinungsaustausch zwischen Politikern und Verbandsvertretern ein. Wegen einer Landtagssitzung, die bis in die Abendstunden dauerte, begann der Parlamentarische Abend des StGB NRW in den Räumen des Rheinischen Sparkassen- und Giroverbandes diesmal mit Verspätung. Dennoch hatte es NRW-Ministerpräsidentin Hannelore Kraft möglich gemacht, zu den rund 60 Bürgermeistern und Beigeordneten aus den StGB NRW-Mitgliedskommunen, darunter fast das gesamte Präsidium, zu sprechen.

Der Präsident des Städte- und Gemeindebundes NRW, der Soester Bürgermeister **Dr. Eckhard Ruthemeyer**, betonte in seiner Begrüßungsrede, die NRW-Kommunen befänden sich in der größten Finanzkrise seit dem Zweiten Weltkrieg. Viele Bürgermeister und Räte fragten sich, was sie überhaupt noch gestalten könnten.

Bei der jüngsten Hartz IV-Reform habe sich ein breiter parteipolitischer Konsens gezeigt. Dieser werde auch in Nordrhein-Westfalen zur Überwindung der Finanzkrise benötigt. Die Entschließung des NRW-Landtages vom 29.10.2011 biete dafür eine gute Basis. Weil es derzeit Land und Kommunen gleichermaßen schlecht gehe, müssten beide Ebenen fair miteinander umgehen. Dies gelte auch im Verhältnis von kreisfreiem und kreisangehörigem Raum.

Die anstehende Reform des kommunalen Finanzausgleichs müsse deshalb mit besonderer Vorsicht und aus einem Guss erfolgen. „Nur dann ist es möglich, Be- und Entlastungswirkungen so aufeinander abzustimmen, dass einseitige Belastungen des kreisfreien oder kreisangehörigen

DEUTSCHES AUSSCHREIBUNGSBLATT
Fachorgan für Ausschreibungen der öffentlichen, gewerblichen und privaten Auftraggeber
– vormals BUNDESAUSSCHREIBUNGSBLATT –

Service-Paket
für ausschreibende Stellen

Besuchen Sie uns auf der Public IT in Düsseldorf 12. - 13. April 2011 Halle 7, Stand A 16

- Print- und Online-Veröffentlichung
- kostenloser Vergabeunterlagen-Service (elektronisch und Papierversand)
- lizenzkostenfreie Software zur schnellen und sicheren Umsetzung der eVergabe
- eVergabe-Lösungen für große und kleine Verwaltungen
- qualifizierte Bearbeitung jeder Ausschreibung
- großes Bieterpotential

Partner von Vergabe24 – Das Vergabeportal für Deutschland

Jetzt testen!
Deutsches Ausschreibungsblatt GmbH
Tel: 0211 – 37 08 48-49 • Fax: 0211 – 38 16 07
Internet: www.deutsches-ausschreibungsblatt.de
E-Mail: service@deutsches-ausschreibungsblatt.de

Raums so weit wie möglich vermieden werden", machte Ruthemeyer deutlich.
Einzelne Strukturelemente vorzeitig isoliert umzusetzen, sei verfehlt. Deshalb lehne der Verband die vorzeitige Datenanpassung im Entwurf des GFG 2011 ab. Nicht nur würden damit viele Kommunen in ein Haushaltssicherungskonzept oder in den Nothaushalt gezwungen. „Auch der Sparwille der Bürgerinnen und Bürger wird untergraben", warnte Ruthemeyer. Insgesamt teile man die Haltung der Landesregierung, dass der kommunale Finanzausgleich fair, transparent und gerecht auszugestalten sei. Dazu gehöre die realistische Berücksichtigung der Soziallasten, ohne diese mehrfach in Anschlag zu bringen. Auch müssten die spezifischen Mehrkosten von Flächengemeinden abgebildet werden - ebenso wie das geringere Potenzial an Steuereinnahmen.
Ministerpräsidentin **Hannelore Kraft** hob in ihrer Grußadresse hervor, die Landesregierung sehe den Städte- und Gemeindebund NRW als Partner und guten Ratgeber: „Wir sind angetreten mit dem Ziel, in NRW kommunalfreundliche Politik zu machen." Durch die flächendeckende Finanznot sei die Handlungsfähigkeit der Kommunen ernsthaft in Gefahr.
Bei der Überwindung der Finanzkrise müssten Kommunen und Land an einem Strang ziehen. Dies sei aber nur von Erfolg gekrönt, wenn der Bund einen Teil der Sozialkosten übernehme. Die im Rahmen der Hartz IV-Verhandlungen gewährte Zusage, bis 2014 die Grundsicherung zu übernehmen, sei ein erster Schritt. Ohne das Insistieren seitens des Landes Nordrhein-Westfalen - so Kraft - hätte das Thema Kommunalfinanzen bei den Hartz IV-Verhandlungen nicht einen solchen Stellenwert erhalten.
Die Verhandlungen der Gemeindefinanzreformkommission müssten jetzt aber weitergehen. „Wir müssen den Druck beim Bund aufrechterhalten", betonte Kraft. Bei der geplanten Konsolidierung der Kommunalfinanzen in NRW sagte sie die Unterstützung des Landes zu. Jedoch sei die vielfach kritisierte Grunddatenanpassung im GFG 2011 überfällig und nötig gewesen. Wäre sie nicht vollzogen worden, hätte die Gefahr bestanden, dass der Verfassungsgerichtshof NRW eine rückwirkende Anpassung verfügt hätte.
Kraft rechtfertigte die vorgesehene Aufnahme weiterer Kredite für den Landeshaushalt 2011. Der Begriff „Investition" müsse heute weiter gefasst werden als nur „Asphalt, Beton und Maschinen". Es gehe auch darum, in die Förderung junger Menschen zu investieren, um nicht später weit höhere „Reparaturkosten" tragen zu müssen. Dieser vorbeugende Ansatz werde sich langfristig auszahlen. Das Ziel, bis 2019 ganz ohne neue Kredite auszukommen, werde damit nicht hinfällig. „Wir sitzen in einem Boot, und wir sollten gemeinsam in eine Richtung rudern", rief sie den Kommunalvertretern zu. (mle)

◀ *NRW-Innen- und Kommunalminister Ralf Jäger (Mitte) mit StGB NRW-Präsident Dr. Eckhard Ruthemeyer (rechts) und HGF Dr. Bernd Jürgen Schneider auf dem Parlamentarischen Abend des StGB NRW*

▲ *NRW-Ministerpräsidentin Hannelore Kraft bei Ihrer Grußadresse*

BERGISCH GLADBACH UND BEIT JALA NUN PARTNER

Die Städtepartnerschaft zwischen Bergisch Gladbach und Beit Jala in Palästina steht. Nach der Besiegelung auf deutschem Boden am 9. Januar 2011 durch die Bürgermeister **Lutz Urbach** (Foto rechts) und **Raji Zeidan** (links) im Bensberger Rathaus sowie dem Gegenbesuch einer Delegation aus Bergisch Gladbach in Beit Jala Mitte März ist die Partnerschaft nun perfekt. Die Verbindung zwischen der nordrhein-westfälischen Kommune und der Stadt im Westjordanland ist nach Köln und Bethlehem die zweite Partnerschaft zwischen einer deutschen und einer palästinensischen Stadt. Beit Jala hat rund 12.000 Einwohner und liegt etwa zwei Kilometer westlich von Bethlehem sowie zehn Kilometer südlich von Jerusalem in der Westbank. Wichtigster Erwerbszweig ist die Landwirtschaft, insbesondere der Anbau von Oliven, Aprikosen und Wein.

FOTO: STADT BERGISCH GLADBACH

Thesenpapier zur Zukunft des kommunalen Finanzausgleichs

VERTIKALER FINANZAUSGLEICH

1. Die Kommunen sind auf einen verlässlichen und auskömmlichen Finanzausgleich angewiesen

Grundvoraussetzung für einen tragfähigen kommunalen Finanzausgleich ist, dass die zu verteilende Masse insgesamt ausreicht, um die Kommunen in die Lage zu versetzen, die ihnen übertragenen Aufgaben in wirtschaftlicher Weise zu erfüllen. Solange dies nicht gewährleistet ist, kann auch die Suche nach einem gerechten Verteilungssystem nicht zu befriedigenden Ergebnissen führen, weil letztlich immer nur der Mangel verteilt wird.

Trotz der Verbesserungen bei der Verbundmasse ist diese Vorgabe bislang noch nicht erfüllt. Dies wird belegt durch den Umstand, dass nur noch eine verschwindend geringe Anzahl von Kommunen in der Lage ist, einen strukturell ausgeglichenen Haushalt vorzulegen.

2. Die finanzielle Mindestausstattung der Kommunen muss verfassungsrechtlich abgesichert werden

Es gehört zwingend zur umgehungssicheren Ausgestaltung der gesetzlichen Regelungen zur Schuldenbremse, auch den Anspruch der Kommunen auf eine finanzielle Mindestausstattung durch eine Ergänzung des Art. 79 der Landesverfassung abzusichern. Eine solche Garantie darf nicht unter dem Vorbehalt der finanziellen Leistungsfähigkeit des Landes stehen. Nur so ist kommunale Selbstverwaltung auch in Zukunft noch möglich. Sofern das Land mangels eigener finanzieller Leistungsfähigkeit außerstande ist, diese finanzielle Mindestausstattung zu sichern, bliebe ihm die Möglichkeit, die Kommunen von bereits auferlegten Aufgaben zu entlasten, gesetzlich vorgegebene und kostentreibende Standards der kommunalen Aufgabenerfüllung abzusenken, auf die Schaffung neuer Aufgaben zu verzichten oder den Kommunen neue Steuern bzw. Einnahmequellen zu erschließen.

HORIZONTALER FINANZAUSGLEICH

3. Der kommunale Finanzausgleich muss fair, zielsicher, transparent und gerecht ausgestaltet sein

Die nur begrenzt vorhandenen Mittel im kommunalen Finanzausgleich sind treffsicher, zielgenau und ausgewogen einzusetzen. Gerade vor dem Hintergrund des angekündigten Stärkungspaktes Stadtfinanzen, der eine Entschuldungshilfe für besonders notleidende Kommunen vorsieht, ist die interkommunale Solidarität besonders wichtig. Eine solche Solidarität setzt voraus, dass der Finanzausgleich die Bedürfnisse sowohl des kreisfreien als auch des kreisangehörigen Raums angemessen berücksichtigt und die Parameter zur Berechnung der Schlüsselzuweisungen für alle Beteiligten transparent und nachvollziehbar sind. Nicht nur die Ermittlung des Bedarfs, sondern auch die Ermittlung der zugrunde gelegten Steuerkraft muss sich an der Realität orientieren.

Folgendes Thesenpapier beschloss das StGB NRW-Präsidium auf seiner 177. Sitzung am 24.02.2011 in Düsseldorf

4. Die Einwohnerveredelung des Hauptansatzes ist in ihren Grundannahmen problematisch

Der nordrhein-westfälische Finanzausgleich verteilt Schlüsselzuweisungen im Wesentlichen über eine degressiv gestaltete Hauptansatzstaffel. Diese wird mit dem Johannes Popitz zugeschriebenen Gedanken gerechtfertigt, dass mit zunehmender Einwohnerzahl bzw. Bevölkerungsdichte einer Gemeinde die Pro-Kopf-Ausgaben zur Finanzierung öffentlicher Leistungen überproportional ansteigen. Eine schlüssige wissenschaftliche Begründung für diese These sind allerdings auch die Vertreter des ifo-Instituts schuldig geblieben. Es bleibt deshalb bei der grundsätzlichen Kritik des kreisangehörigen Raums, dass es methodisch verfehlt ist, von höheren tatsächlichen Ausgaben auf einen höheren Bedarf zu schließen.

Wenn und soweit am Hauptansatz festgehalten werden soll, muss es eine nachvollziehbare Herleitung und Begründung der Gewichtungen geben. Insbesondere muss eine mehrfache Berücksichtigung von Bedarfen in Haupt- und Nebenansätzen ausgeschlossen sein.

5. Die besonderen Belastungen flächenstarker Gemeinden müssen über einen Flächenansatz Berücksichtigung finden

Bei der Aufgabenwahrnehmung der Kreise und kreisangehörigen Gemeinden spielt die Flächenbezogenheit naturgemäß eine wichtige Rolle. Es gibt zahlreiche Aufgabenfelder, die im ländlichen Raum aufgrund geringer Einwohnerdichte und großräumiger Flächen im Verhältnis zu den Ballungsräumen erhebliche zusätzliche Kosten verursachen. Dies gilt im Besonderen für die Bereiche Straßenwesen, Landschafts- und Naturschutz, ÖPNV, Schülerbeförderung, Veterinärwesen, Landwirtschaftswesen, die Wasserwirtschaft oder das Feuerwehr- und Rettungswesen. Diesem - auch durch die Berechnungen des ifo-Instituts statistisch nachgewiesenen - Bedarf muss durch die Schaffung eines Flächenansatzes Rechnung getragen werden.

6. Die Anzahl der Bedarfsgemeinschaften in einer Kommune allein ist kein tauglicher Parameter zur Abbildung der sozialen Lasten

Seit dem GFG 2008 wird als Indikator zur Bemessung des Soziallastenansatzes bei der Berechnung der Schlüsselzuweisun-

gen auf die Anzahl der Bedarfsgemeinschaften nach dem SGB II in einer Stadt oder Gemeinde abgestellt. Je höher der Soziallastenansatz gewichtet wird, desto entscheidender ist eine möglichst große Realitätsnähe des verwendeten Indikators.

Der soziale Aufwand in den Kommunen wird vor allem geprägt durch vier große Aufwandsblöcke, nämlich zum einen die Kosten der Unterkunft für die Langzeitarbeitslosen, die Eingliederungsleistung für Behinderte, die Grundsicherung für Erwerbsunfähige und die Jugendhilfe. Insofern ist festzuhalten, dass der Aufwand für Leistungen nach dem SGB II nur einen Teilbereich der sozialen Aufwendungen insgesamt ausmacht.

Das Abstellen auf einen einzelnen Indikator trägt dieser komplexen Zusammensetzung der sozialen Lasten keine Rechnung und birgt überdies die Gefahr von Fehlanreizen. Deshalb muss ergänzend zu der Anzahl der Bedarfsgemeinschaften auf weitere Parameter zurückgegriffen werden, um den Sozialaufwand möglichst zielgenau abbilden zu können. Denkbar ist z. B. das Abstellen auf die Zahl der behinderten Menschen in einer Kommune, die Zahl der über 65-Jährigen oder die Zahl der Kinder und Jugendlichen in einer Gemeinde.

7. Für die Berechnung der Steuerkraft müssen gestaffelte fiktive Gewerbesteuerhebesätze eingeführt werden

Seit 1997 wird die Steuerkraft in nordrhein-westfälischen Kommunen auf der Grundlage einheitlicher fiktiver Hebesätze ermittelt. Diese einheitlichen Hebesätze spiegeln sowohl die tatsächlichen Einnahmen als auch die Einnahmepotentiale der Kommunen in NRW nur sehr verzerrt wider und benachteiligen systematisch kleinere Städte und Gemeinden, deren Hebesatzpotenziale aus verschiedenen Gründen geringer sind als die großer Kommunen mit umfassender Infrastruktur.

In einem zukünftigen kommunalen Finanzausgleich sollten deshalb gestaffelte fiktive Hebesätze für die Gewerbesteuer Anwendung finden. In seinem Urteil vom 06.07.1993 (VerfGH 9/92, 22/92) hat der Verfassungsgerichtshof NRW die Zulässigkeit einer solchen Staffelung ausdrücklich bestätigt:

> „Allerdings kommt der Finanzausgleich in seiner konkreten Wirkung dem von der Verfassungsregelung verfolgten Ziel am nächsten, wenn sowohl der Bedarf einer Gemeinde als auch ihre eigene Finanzkraft im Rahmen der aus praktischen Gründen unvermeidbaren Typisierung möglichst sachgerecht erfasst werden. Eine Regelung, die - wie § 8 Abs. 2 GFG 1991/GFG 1992 - hinsichtlich der fiktiven Realsteuersätze nur zwei Gruppen bildet oder - wie die Finanzausgleichsgesetze anderer Bundesländer - auf eine Differenzierung überhaupt verzichtet, führt hingegen zu mehr oder minder starken Vergröberungen gegenüber den tatsächlichen Möglichkeiten zur Festsetzung von Hebesätzen in den verschiedenen Gemeinden."

8. Besondere Bedarfe müssen Berücksichtigung finden

Die Gemeindefinanzierungsgesetze der zurückliegenden Jahre haben stets auch Zahlungen für bestimmte besondere Bedarfe vorgesehen, die über die Systematik der Schlüsselzuweisungen nicht oder nur unzureichend erfasst werden. Zu nennen sind hier beispielsweise die Abwassergebührenhilfe, die Kurortehilfe, pauschale Zuwendungen im Zusammenhang mit der Stationierung von Gaststreitkräften oder auch bestimmte Zuwendungen an die Landschaftsverbände zum Zweck der landschaftlichen Kulturpflege.

Die im ifo-Gutachten vorgesehene Streichung dieser Zuweisungstatbestände kommt nur dann in Betracht, wenn die (fortbestehenden) besonderen Bedarfe in anderer Weise adäquat Berücksichtigung finden. Sofern dies in den Strukturen des kommunalen Finanzausgleichs nicht möglich ist, müssen (wie etwa bei der Theaterfinanzierung) Wege außerhalb des GFG gefunden werden.

Dies gilt auch und in besonderem Maße für das seit langem ungelöste und sich in der Zukunft wegen Veränderungen in der Schullandschaft weiter verschärfende Problem einer weit überdurchschnittlichen Belastung mit Schülerfahrkosten.

KOMMUNALER FINANZAUSGLEICH UND STÄRKUNGSPAKT STADTFINANZEN

9. Eingriffe in den kommunalen Finanzausgleich im Rahmen des Stärkungspakts Stadtfinanzen müssen an strikte Bedingungen geknüpft sein

In ihrem Gutachten zu Konsolidierungsmöglichkeiten hoch verschuldeter Kommunen schlagen die Professoren Junkernheinrich und Lenk als Teil einer Finanzierungsstrategie für einen Entschuldungsfonds vor, Mittel aus der Verbundmasse des kommunalen Finanzausgleich im Wege eines Vorwegabzugs zu entnehmen. Vorbehaltlich einer genauen Prüfung der Vorschläge des Gutachtens lässt sich bereits jetzt Folgendes festhalten:

- Eine Kürzung der Verbundmasse darf kein dauerhaftes Strukturelement des kommunalen Finanzausgleichs, sondern darf nur ein Finanzierungsbestandteil eines Masterplans zur Sanierung der Kommunalfinanzen in NRW sein.
- Eingriffe in die Verbundmasse sollten deshalb entsprechend der konkreten Zweckbindung auf einen vorab bestimmten Zeitraum (beispielsweise 10 Jahre) befristet werden.
- Die Höhe des Vorwegabzugs muss so gewählt werden, dass den von den Kürzungen betroffenen Kommunen nicht selber die Möglichkeit genommen wird, ihre Haushalte auszugleichen.
- Eine finanzielle Belastung über einen Vorwegabzug kommt überhaupt nur dann in Betracht, wenn die Erreichung des Ziels einer nachhaltigen Konsolidierung gewährleistet ist. Die Abforderung von Solidarität in diesem Umfang muss ein einmaliger Vorgang bleiben.
- Entsprechendes gilt für Überlegungen zur Einführung einer Abundanzumlage.

Beihilfenrecht Nordrhein-Westfalen

Unterstützungsgrundsätze, Vorschussrichtlinien - Kommentar von Karl-Heinz Mohr, Ministerialrat a. D. und Horst Sabolewski, Regierungsdirektor im Finanzministerium des Landes NRW. 83. Ergänzungslieferung, Stand Oktober 2010, 382 Seiten, 82,50 Euro. Loseblattausgabe inkl. Zugang zur Online-Datenbank, Grundwerk ca. 3.100 Seiten, Format DIN A 5, in zwei Ordnern, 128,00 Euro bei Fortsetzungsbezug (198,00 EUR bei Einzelbezug). ISBN 978-3-7922-0153-4, Verlag Reckinger, Siegburg

Mit der 83. Ergänzungslieferung zum Beihilfenkommentar Nordrhein-Westfalen werden die Erläuterungen der neuen Beihilfenverordnung vom 5. November 2009 (GV.NRW.S.602), die gegenüber den früheren Vorschriften zahlreiche Änderungen brachte, vervollständigt. Die neuen Vorschriften werden umfassend, eingehend und allgemein verständlich erläutert sowie durch viele Beispiele und unter Berücksichtigung der neueren Rechtsprechung und ergänzender Erlasse des federführenden Finanzministeriums erläutert.
Die kompetenten Verfasser haben damit das Loseblattwerk wieder auf einen Stand gebracht, der seinem hervorragenden Ruf gerecht wird. Der Kommentar leistet somit - wie bisher - nicht nur für die Beihilfensachbearbeiter wertvolle Hilfe bei ihrer täglichen Arbeit, sondern ist darüber hinaus auch für die Antragsberechtigten von großem Nutzen.
Az.: I/1 047-00-1

Denkmalrecht der Länder und des Bundes

Ergänzbare Sammlung mit Erläuterungen, Rechts- und Verwaltungsvorschriften, amtlichen Informationen, Rechtsprechung und Literatur. Herausgegeben im Auftrag der INTERPARLAMENTARISCHEN ARBEITSGEMEINSCHAFT. Von Univ.-Prof. Dr. jur. Rudolf Stich und Dr. Wolfgang E. Burhenne. Unter Mitwirkung von Prof. Dr. h.c. Ernst-Rainer Hönes und Ursula Kunz. Vormals unter Mitwirkung von Dr. Karl-Wilhelm Porger. 2011, Loseblattwerk, 3.812 Seiten, DIN A 5, einschließlich 2 Ordnern, 98,00 Euro. Ergänzungen bei Bedarf. ISBN 978 3 503 02341 0. Bestellmöglichkeit online unter www.ESV.info/978 3 503 02341 0.

Wie ist mit Denkmälern umzugehen? Eine Vielzahl von Personengruppen ist vom Denkmalrecht betroffen: Eigentümer eines unter Schutz gestellten Objekts, Architekten, die mit Baumaßnahmen betrauten Unternehmen und insbesondere die zuständigen Behörden.
Das Werk Denkmalrecht der Länder und des Bundes bietet allen mit dem Denkmalrecht Befassten eine Zusammenstellung der relevanten Rechtsvorschriften der Länder und des Bundes, weitere Materialien des Denkmalrechts der Europäischen Gemeinschaft und weitere Materialien des internationalen Denkmalrechts sowie eine umfangreiche Sammlung an Gerichtsentscheidungen zum Denkmalrecht. Erweitert wird das Informationsangebot durch neue Kommentierungen der einschlägigen nationalen und internationalen Vorschriften. Mit der aktuellen Lieferung wird Folgendes im Wesentlichen ergänzt:

- Denkmalschutzgesetz, Straßengesetz, Bauordnung, Bauverfahrensordnung, Baugestaltungsverordnung und Naturschutzgesetz von Berlin
- Denkmalschutzgesetz Hessen
- Denkmalschutzgesetz und Denkmallistenverordnung von Nordrhein-Westfalen
- UNESCO-Liste des Welterbes sowie
- Angaben über das Deutsche Nationalkomitee für den Denkmalschutz.

Neu aufgenommen wurde der Kommentar zum Baugesetzbuch.
Az.: I/2 wel-vO

Rechtsprechung zum Kommunalrecht

Entscheidungssammlung zum Kommunalrecht in allen Bundesländern – orientiert an den Vorschriften der Gemeinde- und Kreisordnung, der Landschaftsverbandsordnung, des Gesetzes über kommunale Gemeinschaftsarbeit und des Kommunalwahlgesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen. Von Prof. Dr. Albert von Mutius, o. Professor em. für Öffentliches Recht und Verwaltungswissenschaften, und Felicitas von Mutius, Kreisoberrechtsrätin. 55. Ergänzungslieferung, Stand Oktober 2010, 446 Seiten, 93,00 Euro. Loseblattausgabe, Grundwerk ca. 6.000 Seiten, Format DIN A 5, in fünf Ordnern, 148,00 Euro bei Fortsetzungsbezug (219,00 Euro bei Einzelbezug). ISBN 978-3-7922-0013-1. Verlag Reckinger, Siegburg; www.reckinger. de.

Die Entscheidungssammlung wird mit insgesamt 61 praxisrelevanten Gerichtsentscheidungen aktualisiert und erweitert. Zu fast allen Facetten des Kommunalrechts liegen interessante richterliche Erkenntnisse vor, die gewiss die Entscheidungsprozesse in der Kommunalverwaltung nachhaltig beeinflussen werden.
Die Schwerpunkte der 55. Ergänzungslieferung betreffen u. a. das kommunale Selbstverwaltungsrecht (insbesondere gemeindliche Organisationshoheit im Zusammenhang mit Verwaltungsreformen, kommunale Planungshoheit im Hinblick auf Planungsverbände, Landschaftsschutz und Flughafenbetrieb, kommunale Finanzhoheit konkretisiert durch das Hebesatzrecht der Gemeinden bei der Gewerbesteuer sowie die Sicherung des Selbstverwaltungsrechts durch die kommunale Verfassungsbeschwerde), die Geltung des Konnexitätsprinzips bei der Übertragung von Aufgaben (Vollzug der Sozialhilfe nach dem SGB XII, Einführung der „Doppik“) und das kommunale Satzungsrecht. Darüber hinaus wurden richterliche Entscheidungen zur Zulässigkeit von Bürgerbegehren, zum Status ehrenamtlicher Mandatsträger, zum ordnungsgemäßen Ablauf von Ratssitzungen (Sitzungsöffentlichkeit, Behandlung von Anfragen der Ratsmitglieder, Beanstandung rechtswidriger Ratsbeschlüsse), zur Rechtsstellung von Ratsfraktionen, zu den Befugnissen des Bürgermeisters (Beanstandung von Ratsbeschlüssen, Verpflichtung zur Auskunftserteilung, Verbot der Wahlbeeinflussung) sowie zum kommunalen Haushaltsrecht aufgenommen.
Az.: I/2 wel-vO

Praxis der Kommunal-Verwaltung

Landesausgabe Nordrhein-Westfalen, Ratgeber für die tägliche Arbeit aller Kommunalpolitiker und der Bediensteten in Gemeinden, Städten und Landkreisen; (Loseblattsammlung incl. 3 Online-Zugänge, auch auf CD-ROM erhältlich). 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:

428. Nachlieferung, Januar 2011, 63,70 Euro

F 3 NW – Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen – Landesbauordnung – (BauO NRW). Von Hauptreferent beim Städte- und Gemeindebund NRW Michael Becker, Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verwaltungsrecht Martin Brilla, Beigeordneter beim Städte- und Gemeindebund NRW Stephan Keller, Richter am VG Düsseldorf Dr. Andreas Merschmeier und Dipl.-Ing. Wolfgang Züll. Die Aktualisierung beinhaltet neben der Einarbeitung der letzten Gesetzesänderung vor allem die Überarbeitung und Ergänzung des Anhangs. In der Kommentierung wurden die jüngste Rechtsprechung und Literatur berücksichtigt. Neu aufgenommen in den Anhang wurden u.a. der Text der Sonderbauverordnung und der Text der Richtlinie über bauaufsichtliche Anforderungen an den Bau und Betrieb von Einrichtungen mit Pflege- und Betreuungseinrichtungen.

H 10 c – Gesetz über die Entgelte für voll- und teilstationäre Krankenhausleistungen (Krankenhausentgeltgesetz – KHEntgG). Von Prof. Dr. Michael Quaas, Rechtsanwalt und Ltd. Ministerialrat a. D., Rechtsanwalt Dr. Otmar Dietz sowie Dr. Matthias Geiser, Kaufmännischer Leiter des Schwarzwald-Baar-Klinikums. Die Aufstellung der Entgelte und Budgetermittlung (AEB) wurde um ein neues Formular B2 zur Ermittlung des Erlösbudgets nach § 4 KHEntgG ergänzt. Dieses wird in dieser Lieferung erörtert.

K 31a – Waffenrecht. Von Ltd. Ministerialrat a. D. Kurt Meixner. Die Änderung des Waffengesetzes vom 17.7.2009 wurde bei der Überarbeitung des Beitrags berücksichtigt. Insbesondere wurden die § 43 a (Nationales Waffenregister) und § 52 a (Strafvorschriften) eingeführt. Hervorzuheben ist die Neukommentierung der Absätze 3 und 5 des § 36 (Sichere Aufbewahrung von Waffen und Munition).

429. Nachlieferung, Februar 2011, 63,70 Euro

E 4 NW – Förderprogramme für Kommunen in Nordrhein-Westfalen. Von Dipl.-Volkswirt Christof Gladow. Neben der Aktualisierung der beschriebenen Fördermaßnahmen wurden neue Förderprogramme aufgenommen, wie z.B. „Zentrales Innovationsprogramm Mittelstand (ZIM)“, „Zuwendungen für Forschung, Innovation und Technologie des Landes Nordrhein-Westfalen (FIT)“, „KfW-Investitionskredit Kommunen“, „Energieeffizient Sanieren – Kommunen“, „KfW-Programm Erneuerbare Energien“, „Förderung von Maßnahmen zur Stadtentwicklung und Stadterneuerung“, „Maßnahmen zur berufsbezogenen Sprachförderung für Personen mit Migrationshintergrund im Bereich des Bundes (ESF-BAMF-Programm)“, „ATLANTIS: Kooperation EU - USA im Hochschul- und Berufsbildungsbereich“, „ELENA - European Local Energy Assistance“ und weitere. Die Adressen in den Anhängen wurden ebenfalls aktualisiert.

K 8 – Das Melderechtsrahmengesetz. Von Ltd. Ministerialrat a. D. Wilfried Bartels und Regierungsoberamtsrat Michael Dube. Änderungen der bundesrechtlichen Vorschriften (insbesondere der 2. Bundesmeldedatenübermittlungsverordnung) und sonstiger im Anhang genannter Vorschriften machten eine Aktualisierung erforderlich. Neu aufgenommen wurde ein Auszug aus dem Gesetz über den registergestützten Zensus im Jahre 2011 (Zensusgesetz 2011).

L 11 NW – Wassergesetz für das Land Nordrhein-Westfalen. Von Hauptreferent für Umweltrecht beim StGB NRW und Geschäftsführer der Kommunal- und Abwasserberatung NRW GmbH Dr. jur. Peter Queitsch, Rechtsanwältin bei der Kommunal- und Abwasserberatung NRW GmbH Claudia Koll-Sarfeld und Rechtsanwältin bei der Kommunal- und Abwasserberatung NRW GmbH Viola Wallbaum. Mit dieser Lieferung wird die Aktualisierung der Kommentierung im Hinblick auf das neue WHG und das so genannte Vorschaltgesetz abgeschlossen. Sie enthält neben den Bestimmungen zur Gewässerunterhaltung u.a. die Regelungen zum Gewässerausbau, zur Sicherung des Hochwasserabflusses und zur Gewässeraufsicht. Das neue Wasserhaushaltsgesetz wurde in den Anhang aufgenommen.
Az.: I/2 wel-vO

Zweiter Preis für Migrationsarbeit in Gelsenkirchen

Für die vorbildliche Unterstützung älterer Menschen mit Zuwanderungsgeschichte ist die Stadt Gelsenkirchen beim europäischen Städtewettbewerb „ELAC for migrant elders“ mit dem zweiten Preis ausgezeichnet worden. Bei dem Projekt „Teilhabe Älterer in einer bunten Stadt“ geht es darum, ältere Menschen mit Migrationshintergrund bei städtischen Planungen für Senioren besonders zu berücksichtigen. Die Ruhrgebietsstadt platzierte sich hinter Edinburgh und vor Brüssel. An dem Wettbewerb, der vom NRW-Ministerium für Gesundheit, Emanzipation, Pflege und Alter, dem Rat der Gemeinden und Regionen Europas sowie dem Ausschuss der Regionen ins Leben gerufen wurde, nahmen 37 Kommunen aus sieben Ländern teil.

EUROPA-NEWS

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

Ruhrgebiet zur Grünen Hauptstadt Europas

Nach dem erfolgreichen Kulturhauptstadtjahr 2010 will sich das Ruhrgebiet um den Titel „Grüne Hauptstadt Europas“ bewerben. Dazu fand im Februar 2011 in Bochum ein erstes Treffen von elf Ruhrgebietstädten sowie der Kreise Unna, Recklinghausen und Wesel statt. Bis zum Sommer 2011 wollen die Ruhrgebietskommunen ein Konzept ausarbeiten. Die offizielle Bewerbung für die Jahre 2014 und 2015 muss bis Frühjahr 2012 bei der Europäischen Kommission vorliegen. Mit dem so genannten „Green Capital Award“ werden Städte ausgezeichnet, die beim Umweltschutz eine Vorreiterrolle einnehmen. Erster Titelträger war 2010 die Stadt Stockholm. Dieses Jahr trägt Hamburg den Titel. Ihr folgen 2012 das spanische Vitoria-Gasteiz und 2013 das französische Nantes.

Französischer Verdienstorden für deutschen Landrat

Der Landrat des Eifelkreises Bitburg-Prüm, Joachim Streit, ist vom französischen Staatspräsidenten Nicolas Sarkozy zum Ritter im Nationalverdienstorden ernannt worden. Der „Ordre national du Mérite“ sei „eine Anerkennung der Qualität all Ihrer Leistungen, die Sie unserem Lande zukommen ließen, sowie der Verbundenheit, die Sie gegenüber unserem Land unter Beweis gestellt haben“, heißt es in dem von Sarkozy unterzeichneten Brief. Worum es sich bei diesen Leistungen handelt, schreibt der Präsident nicht. Streit geht davon aus, dass die Auszeichnung noch auf sein Wirken als Bürgermeister von Bitburg zurückzuführen ist, als er intensive Kontakte zur französischen Partnerstadt Rethel gepflegt habe. Seit 1989 sei er mindestens einmal im Jahr in die Ardennen nach Rethel gefahren.

European Energy Award in Gold für Bremen

Für ihr Engagement beim Klimaschutz ist die Stadt Bremen als bisher größte deutsche Stadt mit dem European Energy Award in Gold ausgezeichnet worden. Punkten konnte die Kommune vor allem durch ihren vorbildlichen Öffentlichen Personennahverkehr, ihr gutes Radwegenetz und ihre Bemühungen um eine klimaschonende Energiepolitik. Ausschlaggebend für die Auszeichnung waren zudem der Umbau des öffentlichen Beschaffungswesens mit einem Fokus auf Ökologisierung - etwa durch Kauf von Ökostrom für öffentliche Gebäude in Bremen oder den Klimafonds, der für jede Dienstreise klimaneutrale Einzahlungen vornimmt. In Deutschland gibt es nur 16 Kommunen mit einem European Energy Award in Gold.

Schlüsselzahlen zur regionalen und lokalen Ebene

Der Europäische Rat der Gemeinden und Regionen Europas hat gemeinsam mit der Dexia Bank Schlüsselzahlen für die regionale und lokale Ebene in Europa herausgegeben. In einer Vielzahl von Tabellen werden etwa die Anzahl subnationaler Ebenen oder die Ausgaben des öffentlichen Sektors in den Mitgliedstaaten der EU miteinander verglichen. Zudem enthält das

Dokument Tabellen zur Verwendung von Mitteln aus der Kohäsionspolitik, zu anstehenden Regional- und Kommunalwahlen sowie zu Städtepartnerschaften. Es basiert auf Zahlen aus dem Jahr 2009 und kann in englischer Sprache unter der Internetadresse www.ccre.org/docs/chiffres_cles_2010_UK_bd.pdf heruntergeladen werden.

Europäisches Sprachensiegel

Die Europäische Kommission verleiht das Europäische Sprachensiegel für innovative und herausragende Projekte aus dem Bereich des Lehrens und Lernens von Fremdsprachen. Ziel ist es, Projekte zu identifizieren und zu prämieren, die auf nachahmenswerte und innovative Weise Menschen an das Fremdsprachenlernen heranführen, Fremdsprachenkenntnisse auf den unterschiedlichen Ebenen vermitteln oder sich für eine Verbesserung des Fremdsprachenunterrichts engagieren. Das Thema des diesjährigen Wettbewerbs in Deutschland lautet „Sprachenlernen in der Gemeinschaft - Ressourcen nutzen und Kompetenzen ausbauen“. Einsendeschluss ist der 9. Mai 2011. Weitere Informationen gibt es auf der Internetseite www.kmk-pad.org/praxis/ess/aktueller-wettbewerb.html .

Deutsch-französischer Ideenwettbewerb „On y va - auf geht‘s!“

Unter dem Motto „On y va - auf geht’s!“ schreibt die Robert Bosch Stiftung einen Ideenwettbewerb in Deutschland und Frankreich aus. Bewerben können sich Vereine, Verbände und soziale Einrichtungen sowie Schulen, Kindergärten und Kommunalverwaltungen. Voraussetzung ist, dass das Projekt im deutsch-französischen Tandem ehrenamtlich durchgeführt wird. Die Projekte können unterschiedliche Schwerpunkte haben - zum Beispiel Bildung, Gesundheit, Integration von Migranten, Umweltschutz, Kulturaustausch, Dialog der Generationen oder Stärkung des europäischen Gedankens. Einsendeschluss ist der 16. Mai 2011. Weitere Informationen gibt es auf der Internetseite www.bosch-stiftung.de/content/language1/html/10884.asp .

Gemeinschaftsschule mit Sekundarstufe II

Die Gemeinschaftsschule Blankenheim/Nettersheim darf vorläufig nicht mit einer Sekundarstufe II betrieben werden. Der Antrag des Hermann-Josef-Kollegs in Kall auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Klage gegen den Genehmigungsbescheid des Schulministeriums hat Erfolg, soweit er die Errichtung einer gymnasialen Oberstufe an der Gemeinschaftsschule betrifft (nichtamtliche Leitsätze).

VG Aachen, Beschluss vom 15. Februar 2011 - Az.: 9 L 51/11

Das Verwaltungsgericht Aachen hat dem Antrag des Hermann-Josef-Kollegs in Kall zum Teil stattgegeben. Das in privater Trägerschaft bestehende Gymnasium hatte sich gegen eine vom nordrhein-westfälischen Schulministerium den Gemeinden Blankenheim und Nettersheim erteilte Genehmigung zur Errichtung einer Gemeinschaftsschule mit gymnasialer Oberstufe ab dem Schuljahr 2011/2012 gewandt, weil es um den eigenen Fortbestand fürchtet.
Der Antrag des Hermann-Josef-Kollegs auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Klage gegen den Genehmigungsbescheid des Ministeriums hat Erfolg, soweit er die Errichtung einer gymnasialen Oberstufe an der Gemeinschaftsschule betrifft. Im Übrigen - auf den Betrieb einer Gemeinschaftsschule der Sekundarstufe I bezogen - ist der Antrag abgelehnt worden.
Die Kammer hat zur Begründung ausgeführt, dass sich private Schulträger nicht gegen die Errichtung einer Gemeinschaftsschule der Sekundarstufe I im Wege eines Schulversuchs wenden können. § 25 des nordrhein-westfälischen Schulgesetzes gestatte dem Schulministerium die Genehmigung von Schulversuchen, welche das Ziel haben, durch längeres gemeinsames Lernen der Schülerinnen und Schüler in der Sekundarstufe I Verbesserungen im Schulwesen zu erreichen. Weil der die Gemeinschaftsschule kennzeichnende schulformübergreifende Unterricht ausschließlich in der Sekundarstufe I stattfinde, könne allerdings die Errichtung einer gymnasialen Oberstufe nicht ohne weiteres auf § 25 Schulgesetz gestützt werden. Hier hätte das Ministerium vielmehr prüfen müssen, ob die vorhandenen Schulen in der Region nicht ausreichen, um das Bedürfnis für den Besuch der Sekundarstufe II zu erfüllen. Zudem bemängelte die Kammer, dass kein ausreichender Grund vorhanden sei, den Genehmigungsbescheid auch hinsichtlich der Sekundarstufe II für sofort vollziehbar zu erklären. Eine Eilbedürftigkeit liege nicht vor, weil die Schülerinnen und Schüler der geplanten Gemeinschaftsschule erst zum Schuljahr 2017/2018 in die Sekundarstufe II kommen würden.
Gegen den Beschluss kann Beschwerde eingelegt werden, über die das OVG in Münster zu entscheiden hätte.

Verwaltungsgericht stärkt Nichtraucherschutz

Allein das Anbringen eines Schildes reicht nicht aus, um einen Raucherclub im Sinne des Nichtraucherschutzgesetzes zu betreiben. Es müssen darüber hinaus greifbare Anhaltspunkte dafür vorhanden sein, dass die Räumlichkeiten für Zusammenkünfte genutzt werden, die ausschließlich dem Genuss von Tabakwaren dienen (nichtamtliche Leitsätze).

VG Gelsenkirchen, Beschluss vom 5. Januar 2011
- Az.: 9 L 1365/10 –

GERICHT IN KÜRZE

zusammengestellt von Hauptreferent Andreas Wohland, StGB NRW

Das Verwaltungsgericht Gelsenkirchen bestätigte im Rahmen vorläufigen Rechtsschutzes eine Ordnungsverfügung des Oberbürgermeisters der Stadt Bottrop, mit der das Rauchverbot in einer Gaststätte durchgesetzt wurde.
Der Gaststättenbetreiber hatte auf einem zum Erdgeschoss offenen Galeriebereich im ersten Obergeschoss seines Lokals einen Raucherbereich eingerichtet und durch ein Schild an der Eingangstür seine Gaststätte zu einem Raucherclub erklärt. Der Oberbürgermeister forderte den Gaststättenbetreiber durch Ordnungsverfügung dazu auf, die Vorschriften des Nichtraucherschutzgesetzes umzusetzen und das Rauchen in seiner Gaststätte zu unterbinden.
Die Kammer stellt in ihrem Beschluss klar, dass allein das Anbringen eines Schildes nicht ausreicht, um einen Raucherclub im Sinne des Nichtraucherschutzgesetzes zu betreiben, sondern dass darüber hinaus greifbare Anhaltspunkte dafür vorhanden sein müssen, dass die Räumlichkeiten für Zusammenkünfte genutzt werden, die ausschließlich dem Genuss von Tabakwaren dienen. Ein Raucherclub fuße auf einer Mitgliedschaft der Clubmitglieder in einem Verein, der zur Förderung eines gemeinsamen Zwecks eingerichtet sei. Der Gaststättenbetreiber habe nicht darge-

legt, dass ein solcher Verein überhaupt existiere. Auch in dem Lokal habe es nach den unbestrittenen Feststellungen der Ordnungsbehörde keine Anzeichen für einen solchen Verein, wie etwa Eingangskontrollen, Hinweise der Mitarbeiter an Gäste, dass der Zutritt nur Mitgliedern gestattet sei, oder Antragsformulare für eine Mitgliedschaft gegeben. Gegen die Einrichtung eines Raucherclubs spreche auch, dass lediglich im Obergeschoss geraucht werden dürfe, worauf auch auf einer Hinweistafel im Eingangsbereich hingewiesen werde.
Aufgrund der baulichen Gegebenheiten könne der Galeriebereich auch nicht als abgeschlossener Raucherbereich im Sinne des Gesetzes angesehen werden.
Der Beschluss ist rechtskräftig.

Anspruch auf Einführung von Weltanschauungsunterricht

Aus der Glaubens-, Gewissens- und weltanschaulichen Bekenntnisfreiheit gemäß Artikel 4 Abs. 1 GG kann nicht der Anspruch auf Einführung von Weltanschauungsunterricht an öffentlichen Schulen hergeleitet werden. Ein bestimmtes Forum für das Bekenntnis einer inneren Überzeugung gewährleiste Artikel 4 Abs. 1 GG nicht (nichtamtliche Leitsätze).

VG Düsseldorf, Urteil vom 3. Februar 2011
- Az.: 18 K 5288/07 –

Mit dem Urteil hat das Verwaltungsgericht Düsseldorf die Klage des Humanistischen Verbandes Nordrhein-Westfalen, Körperschaft des Öffentlichen Rechts in Dortmund, gegen das Land Nordrhein-Westfalen, vertreten durch das Ministerium für Schule und Weiterbildung, auf Einführung von Weltanschauungsunterricht als ordentliches Lehrfach an öffentlichen Schulen des Landes abgelehnt und in den schriftlichen Urteilsgründen dazu Folgendes ausgeführt: Aus der Glaubens-, Gewissens- und weltanschaulichen Bekenntnisfreiheit gemäß Artikel 4 Abs. 1 des Grundgesetzes (GG) könne der Anspruch nicht hergeleitet werden. Dieses Grundrecht schütze innere Überzeugungen und deren Äußerung. Das Recht des Klägers auf seine innere Überzeugung und die Kundgabe seiner Weltanschauung stehe jedoch nicht im Streit. Ihm komme es vielmehr darauf an, ein bestimmtes Forum – die Schule – für eine Kundgabe seiner Überzeugung zu erhalten. Ein bestimmtes Forum für das Bekenntnis einer inneren Überzeugung gewährleiste Artikel 4 Abs. 1 GG indes nicht.
Auch könne der Kläger den geltend gemachten Anspruch nicht aus Artikel 4 Abs. 2 GG ableiten, der zwar die Ausübung der Religion in Gestalt liturgischer und ähnlicher Abläufe gewährleiste, nicht aber die Einrichtung eines bestimmten und einflussversprechenden Forums im Fächerkanon öffentlicher Schulen. Schließlich ergebe sich der Anspruch nicht aus Artikel 7 Abs. 3 GG, wonach Religionsunterricht in den öffentlichen Schulen mit Ausnahme der bekenntnisfreien Schulen ordentliches Lehrfach sei. Denn Kooperationspartner des Staates im Sinne des Artikel 7 Abs. 3 GG könne nur eine Religionsgemeinschaft, nicht hingegen eine wie hier vom Kläger repräsentierte Weltanschauungsgemeinschaft sein. Das Grundgesetz privilegiere insoweit Religionsgemeinschaften und grenze demgegenüber Weltanschauungsgemeinschaften als Einflussfaktor im Bereich öffentlicher Schulen aus.

Gegen das Urteil kann Antrag auf Zulassung der Berufung beim OVG in Münster beantragt werden.

Keine Wiederholung der Ratswahl in Dortmund

Die Wahl zum Stadtrat in Dortmund muss nicht wiederholt werden, da nicht davon auszugehen ist, dass der Wahlausgang durch eine ordnungs- und pflichtwidrige Amtshandlung der damaligen Stadtspitze beeinflusst wurde.

VG Gelsenkirchen, Urteil vom 2. März 2011
- Az.: 15 K 95/10 –

Dies hat das Verwaltungsgericht Gelsenkirchen entschieden, nachdem der ehemalige Oberbürgermeister und die ehemalige Stadtkämmerin als Zeugen zu den Umständen gehört wurden, die einen Tag nach der Kommunalwahl 2009 zur Verhängung einer ab dem 1. September 2009 wirksamen Haushaltssperre geführt haben.
Die Kläger, die durch die Kommunalwahl vom 30. August 2009 als Direktkandidaten in den Rat der Stadt Dortmund gewählt wurden, klagten gegen die Entscheidung des Rates, die Kommunalwahl 2009 zu wiederholen. Dieser Ratsbeschluss gründete sich auf einen Einspruch der Bezirksregierung Arnsberg gegen das amtlich festgestellte Wahlergebnis sowie ein vom Rat der Stadt eingeholtes Rechtsgutachten, die beide feststellten, es lägen Unregelmäßigkeiten gemäß § 40 Abs. 1 b) des Kommunalwahlgesetzes NRW vor, welche den Ausgang der Wahl beeinflusst hätten. Die Dortmunder Verwaltungsspitze habe in der Verheimlichung der Fehlbetragsüberschreitung im Haushalt von über 130 Mio. Euro im frühen Vorfeld und auch noch unmittelbar vor der Wahl den Tatbestand der Unregelmäßigkeit erfüllt.
Gegen das Urteil kann die Berufung beim OVG in Münster eingelegt werden.

IMPRESSUM

STÄDTE- UND GEMEINDERAT
Die Fachzeitschrift für Kommunal-und Landespolitik in Nordrhein-Westfalen

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

Hauptschriftleitung
Hauptgeschäftsführer
Dr. Bernd Jürgen Schneider

Redaktion
Martin Lehrer M. A. (Leitung)
Telefon 02 11/45 87-2 30
redaktion@kommunen-in-nrw.de
Barbara Baltsch
Debora Becker (Sekretariat)
Telefon 02 11/45 87-2 31

Abonnement-Verwaltung
Stephanie Hilkhausen
Telefon 0211/4587-243
stephanie.hilkhausen@kommunen-in-nrw.de

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

Layout
KNM Krammer Neue Medien
www.knm.de

Druck
D+L REICHENBERG GmbH
46395 Bocholt

Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier

Die Zeitschrift erscheint monatlich mit zwei Doppelnummern jeweils im Februar und Juli. Das Abonnement (Einzelpreis 78 € komplett, Mindestlaufzeit 1 Jahr) ist unbefristet und kann jederzeit begonnen werden. Bestellungen nur beim Städte- und Gemeindebund NRW, Kaiserswerther Str. 199-201, 40474 Düsseldorf, Internet: www.kommunen-in-nrw.de . Die Abonnementgebühr wird während eines Jahres anteilig für die dann noch bezogenen Hefte sowie im März für das gesamte Jahr in Rechnung gestellt. Das Abonnement kann jeweils zum 15. eines Monats - wirksam zum 1. eines Folgemonats - schriftlich gekündigt werden. Für die bei Kündigung während des Kalenderjahres nicht mehr bezogenen Hefte wird die Abonnementgebühr anteilig zurückerstattet. Kein Buchhandelsrabatt. Die mit dem Namen des Verfassers veröffentlichten Beiträge geben die persönliche Meinung des Verfassers wieder. Nachdruck oder elektronische Wiedergabe nur mit Genehmigung der Schriftleitung.

ISSN 0342 - 6106

Themenschwerpunkt Mai 2011:
Ehrenamt

© Photocase.com / Fotolia.com - Yuri Arcus, rotschwarzpalm

Akua LEX

schnell, rechtssicher, AkuaLEX!

Ihre systematisierte Praxishilfe für mehr Rechtssicherheit im Abwasserbetrieb

www.akualex.de

ANSPRECHPARTNER FÜR KOMMUNEN

Projektsteuerung | Abwasserbeseitigung | Grundstücksentwässerung | Hochwasservorsorge | Kommunaler Klimaschutz und Klimaanpassung | Konzessionsverträge | Personal- und Organisationsentwicklung | Arbeitssicherheit | Brandschutz | Benchmarking | Datenschutz | Gebührenkalkulation | Organisationsformen | Satzungen | Abfall | Fahrzeugbeschaffung | Klärschlammentsorgung | Gebäudereinigung | Softwarelösungen

Kommunal- und Abwasserberatung NRW

Das Dienstleistungsunternehmen des Städte- und Gemeindebundes NRW

Kommunal- und Abwasserberatung NRW GmbH
Cecilienallee 59 | 40474 Düsseldorf | Tel.: 0211-430 77 0 | Fax: 0211-430 77 22
www.KuA-NRW.de | info@KuA-NRW.de

Prof. Dr.-Ing. Rudolf Rawe: **HANDBUCH GASINSTALLATION IN WOHNGEBÄUDEN**

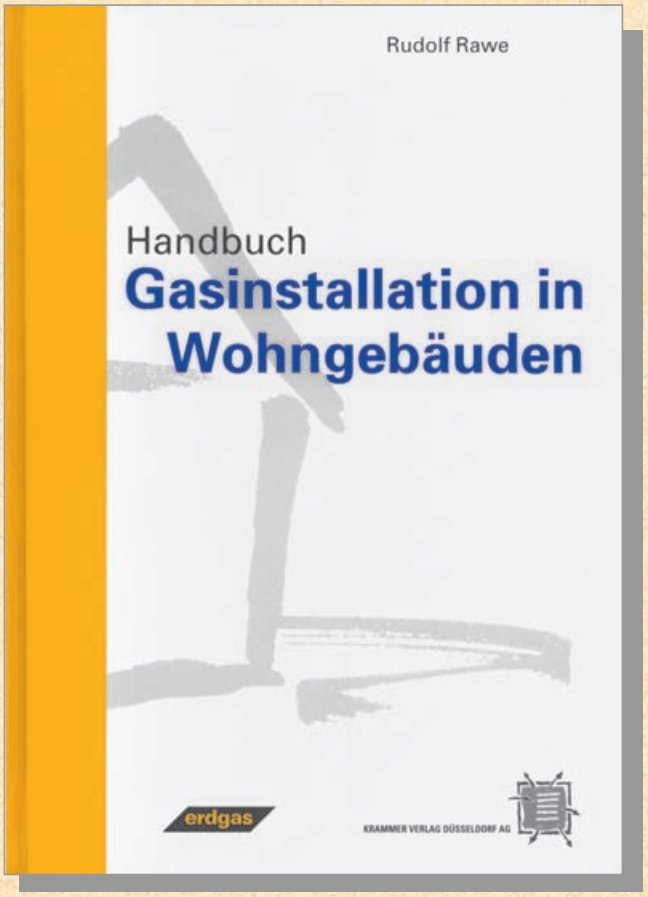
Aktuelles Fachwissen

Verantwortungsvolles Arbeiten an Gasanlagen erfordert breites und aktuelles Fachwissen. Das Buch stellt dieses Wissen bereit.

Ausgehend von den Brenneigenschaften der Gase werden die Leitungsanlage, die Gasbrenner und die moderne, umweltfreundliche und energiesparende Gerätetechnik vorgestellt. Die sich daraus ergebenden Konsequenzen für die Abgasabführung und die Verbrennungsluftversorgung werden ausführlich erläutert. Den Grundlagen des Immissionsschutzes ist ein eigenes Kapitel gewidmet.

Der Stoff des Buches wird auch für Praktiker in verständlicher Form dargestellt. Umfangreiche Berechnungen werden auf das für die Praxis notwendige Maß reduziert und anhand von Beispielen erläutert. Der heutige Stand der Technik wird durch die Schilderung der Entwicklungsstufen nachvollziehbar. Die Beschreibung der physikalisch-technischen Hintergründe erleichtert das Verständnis des Gesetz- und Regelwerkes.

Das Buch wendet sich an Auszubildende und Studierende im Bereich der technischen Gebäudeausrüstung um Fachwissen zu erwerben sowie an die ausführenden Facharbeiter über den veantwortlichen Meister bis hin zum planenden Ingenieur um das Fachwissen zu aktualisieren.



1. Auflage, November 2001,
160 Seiten, 35,- €, ISBN 3-88382-078-4

Coupon an die

Krammer Verlag Düsseldorf AG

Postfach 17 02 35 • 40083 Düsseldorf

Fax 02 11/9 14 94 80

Senden Sie mir das Buch
Gasinstallation in Wohngebäuden von Rudolf Rawe
zum Preis von 35 € 8 Tage unverbindlich
zur Ansicht – danach übernehme ich das Buch.

Name

Straße

PLZ, Ort

Datum, Unterschrift