



66. JAHRGANG • MÄRZ

03
2012

STÄDTE- UND GEMEINDERAT

HERAUSGEBER STÄDTE- UND GEMEINDEBUND NORDRHEIN-WESTFALEN

online
mitteilungen

Mit den



Elektromobilität

Politikmanagement

Preußen-Ausstellung



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 3x,
40083 Düsseldorf.

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

FAX: 0211/91 49-4x0



- ☐ Ja, ich möchte **STÄDTE- UND GEMEINDERAT** kennenlernen! Bitte senden Sie mir die nächsten drei aktuellen Ausgaben zum **Vorzugspreis von nur € 10,2x** (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 3x, 40083 Düsseldorf, widerrufen. Rechtzeitige Absendung genügt!

Datum/Unterschrift



STÄDTE- UND GEMEINDERAT

Die Fachzeitschrift für Kommunal- und Landespolitik in Nordrhein-Westfalen

Strom ist eine saubere Energie, denken viele.

Deshalb hat Strom ein gutes Image bei den Bürgern und Bürgerinnen. Warum daher nicht Strom zum Autofahren nutzen? Die jüngste Meldung über Feinstaub und Stickoxide, die nach wie vor unsere Städte belasten, gibt der Diskussion um alternative Antriebe zusätzlichen Schub. Elektromobilität beflügelt die Fantasie und weckt Hoffnungen auf einen leisen, sauberen Verkehr - so belastungsarm, wie er vielleicht nicht einmal zur Postkutschenzeit war. Aber Fahren mit Strom bringt nur dann echten Fortschritt, wenn dazu „sauberer“ Strom - sprich: aus erneuerbaren Energiequellen - verwendet wird. Sonst hätten wir nur eine Verlagerung des Abgas- und Schadstoffproblems vom Zentrum an den Rand der Siedlungen, wo die großen Kraftwerke stehen. Angesichts der Verluste bei Transport und Speicherung von elektrischer Energie wäre ein solches System nicht einmal effizient.

Elektromobilität verlangt daher den massiven Ausbau erneuerbarer Energiequellen. Dies ist politisch längst beschlossen. Bei der technischen Umsetzung tun sich aber noch erhebliche Schwierigkeiten auf. Immerhin setzt Fahren mit Strom positive Anreize für einen Strukturwandel, den viele als mühsam und fast unmöglich empfinden.

Fachleuten ist klar, dass Elektromobilität nicht bedeutet, Autos mit Verbrennungsmotor durch solche mit Elektroantrieb zu ersetzen. Denn das Stauproblem - ob



innerorts, auf den Autobahnen oder beim Parken - wäre damit nicht gelöst. Vielmehr muss Elektromobilität zu einem Umdenken in Sachen Verkehr führen. Wir müssen wieder stärker Fragen stellen wie „Ist diese Autofahrt nötig?“ oder „Lässt sich diese Strecke mit weniger Aufwand zurücklegen?“ Hier bieten die so genannten Pedelecs, also Fahrräder mit Elektro-Unterstützung, eine echte Alternative. Denn damit verdoppelt sich der Weg, den man ohne Anstrengung per Fahrrad zurücklegen kann, von fünf auf gut zehn Kilometer. Damit ist ein Großteil der innerrrtlichen Fahrten abgedeckt. In der künftigen dezentralen Energieproduktion könnten Elektrofahrzeuge eine wichtige Funktion übernehmen: die des Energiespeichers. Gerade weil Fahrzeuge nachts oft stehen, bte sich eine sinnvolle Nutzung für Windstrom, der sonst kaum Abnehmer findet. Für die wachsende Flotte der Elektrofahrzeuge muss ein Netz von Ladestationen aufgebaut werden. Dies geht nicht ohne Hilfe der Kommunen, die dafür Fläche und Leitungen zur Verfügung stellen können. Ohnehin sind die Städte und Gemeinden über ihre Stadtwerke mit im Boot. Denn damit Elektromobilität wirklich umweltschonend ist, sollte der Strom aus regenerativen Quellen der Region kommen.

Dr. Bernd Jürgen Schneider
Hauptgeschäftsführer StGB NRW

50 Solarsiedlungen in Nordrhein-Westfalen

Hrsg. v. d. Energieagentur NRW, A 4, 188 S., kostenfrei zu bestellen bei der Energieagentur.NRW, Tel. 0209-1672803

In Nordrhein-Westfalen sind mehr als 50 Solarsiedlungen entstanden, in denen mittlerweile mehr als 9.000 Menschen wohnen. Davon sind 37 Solarsiedlungen bereits realisiert, 14 befinden sich kurz vor der Fertigstellung. Der Foto- und Informationsband gibt einen Überblick über die Siedlungen in 34 Städten und Gemeinden an Rhein und Ruhr. Dabei stellt der Coesfelder Architekt und Stadtplaner Friedrich Wolters die Siedlungen mit vielen Informationen sowie in Interviews vor.



Strategien der Kommunen für ihre kommunalen Wohnungsgebäude

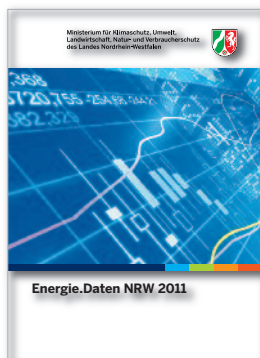
Hrsg. v. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Forschungen, Heft 151, A 4, 148 S., ISBN 3-87994-483-5, kostenfrei zu bestellen über E-Mail: forschung.wohnen@bbr.bund.de, Stichwort „Forschungen 151“, oder im Internet herunterzuladen unter www.bbsr.bund.de

Kommunale Wohnungsunternehmen und -bestände spielen auf dem deutschen Wohnungsmarkt eine wichtige Rolle. Um Informationen über deren Situation und Bedeutung sowie zu den Strategien von Kommunen in Bezug auf ihre Wohnungsbestände zu gewinnen, haben das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung ein Forschungsprojekt durchgeführt. Dieses basiert auf einer flächendeckenden Befragung von Kommunen mit mehr als 5.000 Einwohnern sowie auf zehn Fallstudien, in denen die kommunalen Strategien vertieft untersucht wurden. Die Publikation stellt die Resultate der Fallstudien und das Ergebnis des Forschungsprojekts vor.

EnergieDaten.NRW 2011

Hrsg. v. NRW-Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz, 16 S., zu best. beim NRW-Klimaschutzministerium unter Tel. 0211-4566-666, Fax 0211-4566-621, E-Mail: infoservice@mkulnv.nrw.de oder im Internet herunterzuladen unter www.umwelt.nrw.de

Die Broschüre gibt einen komprimierten Überblick über die wichtigsten energie-statistischen Daten in NRW und zeigt, wo das Land im Vergleich zum übrigen Bundesgebiet steht. Neben Statistiken zur Energiegewinnung und zum Energieverbrauch in den Bereichen Strom, Wärme und Treibstoffe enthält die Broschüre Angaben über die fossilen und regenerativen Erzeugungskapazitäten sowie die Beschäftigungs- und Umsatzeffekte in der Energiewirtschaft.



Inhalt

66. Jahrgang
März 2012

Nachrichten 5

Thema Elektromobilität

Marco Albrecht

Stand und Perspektiven der Elektromobilität in Nordrhein-Westfalen

6

Barbara Praetorius

Die Rolle der Stadtwerke bei der Energieversorgung für Elektromobilität

8

Horst Becker

Kompetenzregionen Elektromobilität in NRW und Aktivitäten der Landesregierung

10

Andreas Becker, Renate Dalbke

Regionale Kooperation von OWL-Stadtwerken zur Förderung von Elektromobilität

13

Birgit Essling, Klaus Schafmeister

Der Kreis Lippe als Modellregion Elektromobilität

15

Roland Thomas

Neue Aspekte der Nahmobilität durch Elektrofahrräder

18

Gabi Schock

Umsetzung eines Elektromobilitätskonzeptes am Beispiel der Stadtwerke Düsseldorf

20

Carsten Hansen

Der Nationale Entwicklungsplan Elektromobilität der Bundesregierung

23

Marcel Winter

Studie zum Politikmanagement von Bürgermeister/innen in NRW

25

Friedrich der Große und Schlesien im Oberschlesischen Landesmuseum

27

Bücher

30

Europa-News

32

Gericht in Kürze

33

Titelfoto: wolterfoto

NRW-Schule erhält Jakob Muth-Preis

Die Grundschule der Gemeinde **Eitorf** gehört zu den diesjährigen Gewinnern des Jakob Muth-Preises für inklusive Schulen. Die Eitorfer Schule erhält den Preis unter anderem für ihre außergewöhnliche Unterrichtsgestaltung. 330 Kinder, darunter 31 mit diagnostiziertem Förderbedarf, lernen gemeinsam und können je nach Neigung und Fähigkeiten unterschiedliche Wege und Hilfsmittel zur Bewältigung des Lernstoffs wählen. Auch die Raum- und Pausenhofgestaltung ist vorbildlich. Es gibt Themenräume für Kunst, Musik, Englisch sowie einen Experimentier- und einen Bewegungsraum. Auf dem Pausenhof findet man einen Schulgarten und ein grünes Klassenzimmer. Mit dem Jakob-Muth-Preis wurden insgesamt drei Schulen und ein regionales Inklusionskonzept ausgezeichnet.

Neue Geschäftsstelle „Dialog schafft Zukunft“

Um die Bürgerinnen und Bürger in NRW frühzeitig über Infrastruktur- und Industrieprojekte zu informieren sowie an Planungen zu beteiligen, hat die NRW-Landesregierung beim Landesministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr die Geschäftsstelle „Dialog schafft Zukunft“ eingerichtet. Dabei handelt es sich um eine neutrale und überparteiliche Dienstleistungsagentur, die den frühzeitigen Austausch fördern und so die Balance zwischen wirtschaftlich notwendigen Investitionen und Erhalt der Lebensqualität wahren soll. Betreut wird die Geschäftsstelle von der IFOK GmbH, die auf Beteiligungsprozesse und Netzwerkmanagement spezialisiert ist.

Grünes Licht für 50 Sekundarschulen in Nordrhein-Westfalen

Die Einführung der Sekundarschule in Nordrhein-Westfalen rückt näher. Das NRW-Schulministerium hat grundsätzlich grünes Licht für 50 dieser Schulen gegeben. Die neue Schulform kann zum neuen Schuljahr allerdings nur an den Start gehen, wenn im laufenden Anmeldeverfahren genügend Schülerinnen und Schüler zusammenkommen. Für die Errichtung sind mindestens drei Parallelklassen mit jeweils 25 Schülerinnen und Schülern pro Klasse erforderlich. Als einzige Antragstellerin muss die Gemeinde **Altenbeken** noch nacharbeiten, weil bislang nicht alle formalen Voraussetzungen erfüllt sind. Beantragt sind zudem 21 neue Gesamtschulen. Diese benötigen mindestens 100 Schülerinnen und Schüler. Über diese Anträge entscheiden die Bezirksregierungen.

Gemeinsame digitale Bibliothek im Münsterland

In einer bundesweit einmaligen Kooperation haben sich im Münsterland 15 öffentliche Büchereien zusammengeschlossen und eine digitale Bibliothek zur Online-Ausleihe von virtuellen Büchern, Zeitschriften und Hörbüchern aufgebaut. Unter www.bibload.de kön-

nen Nutzer für einen Jahresbeitrag je nach Bücherei zwischen acht und 15 Euro rund um die Uhr auf bisher etwa 6.000 digitale Medien zugreifen. An „Bibload“ beteiligt sind die Büchereien der Kommunen **Ahlen, Beckum, Borken, Gescher, Kalkar, Lüdinghausen, Neuenkirchen, Ochtrup, Raesfeld, Rhede, Stadtlohn, Telgte, Vreden, Warendorf** und **Oelde**. Bei den Einführungskosten von 135.000 Euro wurden die westfälischen Büchereien vom Land NRW und vom Bischöflichen Generalvikariat Münster unterstützt.

Neue Wettbewerbsrunde für die 14 NRW-Naturparks

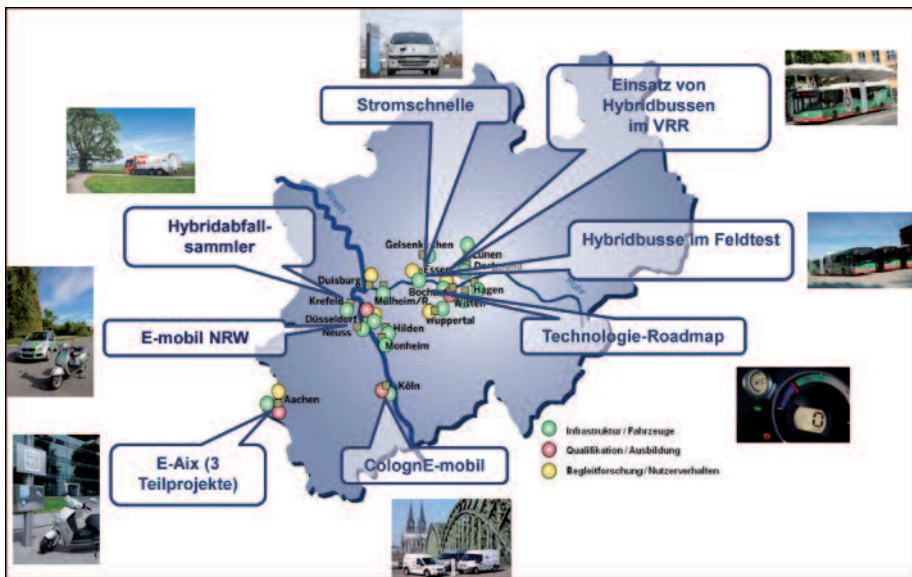
Das NRW-Umweltministerium lädt die 14 Naturparks des Landes ein, sich am Wettbewerb „Naturpark.2015. Nordrhein-Westfalen“ zu beteiligen. Wie Umweltminister Johannes Rimmel mitteilte, stehen dafür bis 2015 knapp eine Million Euro Fördermittel bereit. Gefördert werden sollen Initiativen, die eine nachhaltige Entwicklung in den Naturparkregionen unterstützen, die Bevölkerung einbinden und zur Vernetzung in der Region beitragen. Vergeben werden zwei erste Preise mit einer Fördersumme von bis zu 435.000 Euro an jeweils einen Naturpark aus dem Rheinland und aus Westfalen. Der zweite und der dritte Preis sind mit 75.000 und 25.000 Euro dotiert. Bewerbungsschluss ist der 30. Juni 2012.

NRW-Fördermittel für Kompetenz-Zentrum Fahrzeug-Elektronik

Der Automobilindustrie-Standort Südwestfalen wird weiter ausgebaut. Mit dem Kompetenzzentrum Fahrzeug-Elektronik (KFE) entsteht in der Stadt **Lippstadt** eine neue Forschungs- und Entwicklungsstelle für Elektromobilität. Für das Gemeinschaftsprojekt der Hochschulen Hamm-Lippstadt und Südwestfalen sowie des Technologiezentrums Cartec und zahlreicher regionaler Unternehmen überbrachte NRW-Wirtschaftsminister Harry K. Voigtsberger einen Förderbescheid von 5,8 Mio. Euro. Das KFE soll als Dienstleister der regionalen Automobilindustrie zukünftig wichtige Impulse für die Weiterentwicklung von Elektrofahrzeugen liefern. Erst zwei Wochen zuvor hatte das Land NRW grünes Licht für die Förderung des Automotive Centers Südwestfalen (ACS) in der Stadt Attendorn gegeben.

Pilotphase für den Medienpass NRW

Seit Beginn des neuen Schulhalbjahres erproben 68 Grundschulen in Nordrhein-Westfalen den neuen „Medienpass NRW“. Dabei soll ein innovatives Bildungsangebot entstehen, das Lehrerinnen und Lehrer bei der Verankerung von Medienkompetenz im Unterricht unterstützen soll. Zum Schuljahr 2012/2013 soll das Angebot flächendeckend allen NRW-Grundschulen zur Verfügung stehen. Der „Medienpass NRW“ ist eine gemeinsame Initiative der NRW-Ministerien für Bundesangelegenheiten, Europa und Medien, für Schule und Weiterbildung sowie für Familie, Kinder, Jugend, Kultur und Sport, der Landesanstalt für Medien Nordrhein-Westfalen (LfM) und der Medienberatung NRW.



▲ Die Modellregion Rhein-Ruhr umfasst acht Projekte, die mit unterschiedlichen Anwendungsgebieten und mehreren Schwerpunkten das gesamte Spektrum der Elektromobilität abdecken

In klaren Schritten zur NRW-Elektromobilität

Unter dem Leitbild der Energieeffizienz fördert das Land Nordrhein-Westfalen die Entwicklung alternativer Fahrzeug-Antriebe - immer stärker auch solche basierend auf Strom



DER AUTOR

Marco Albrecht ist Projektleiter bei der EnergieAgentur.NRW für die Modellregion Elektromobilität Rhein-Ruhr

Nordrhein-Westfalen verfolgt im Rahmen einer ganzheitlichen Kraftstoff- und Antriebsstrategie seit Jahren zahlreiche Projekte im Mobilitätsbereich. Seit 2000 bestehen Aktivitäten zu Brennstoffzelle und Wasserstofftechnik. Seit 2005 wurde - ausgehend von der so genannten Kraftstoffmatrix des Bundes - gemeinsam mit dem Bundesverkehrsministerium (BMVBS) eine Kraftstoff- und Antriebsstrategie entwickelt, die alle Pfade einbezieht. Unter dem Leitgedanken der Energieeffizienz besteht diese Strategie aus zwei Schwerpunkten:

1. Saubere Kraftstoffe in Verbindung mit effizienten Antrieben, beispielsweise

synthetische-Kraftstoffe, Biokraftstoffe der 2. und 3. Generation, Erdgas oder Biogas

2. Elektrifizierung des Fahrzeugantriebs mit den Schwerpunkten
 - a) Hybridtechnik und batteriegetriebene elektrische Fahrzeuge (Elektrofahrzeuge, Plugin-Hybrids, Diesel-Hybrid-Lösungen)
 - b) Brennstoffzellen- und Wasserstofftechnik

Die Aktivitäten der Wirtschaft und Wissenschaft zu diesen Themen werden in den Netzwerken „Brennstoffzelle und Wasserstoff“ (NBW) sowie „Kraftstoffe und Antriebe der Zukunft“ (NKdZ) der EnergieAgentur.NRW koordiniert. Das Land NRW bündelt die Aktivitäten im Bereich Elektromobilität gemeinsam mit Vertretern der für Wirtschaft, Klimaschutz und Innovation zuständigen Ministerien sowie der EnergieAgentur.NRW, dem AutoCluster.NRW und dem Projektträger ETN.

MASTERPLAN ELEKTROMOBILITÄT

Nordrhein-Westfalen hat mit dem Masterplan Elektromobilität schon früh eine klare Strategie zur Förderung der Elektromobilität entwickelt. NRW verfügt über eine einzigartige Forschungslandschaft: 68 Hochschulen, mehr als 50 außeruniversitäre Forschungseinrichtungen, darunter zwölf Max-Planck-Institute und 14 Institute der Fraunhofer-Gesellschaft, sowie rund 100 an den Hochschulen angesiedelte Forschungsinstitute. Diese werden durch die neuen Kompetenzzentren für Elektromobilität in Aachen, Münster und Dortmund sowie weitere wissenschaftliche Einrichtungen optimal ergänzt.

Die deutschlandweit einzigartigen Zentren koordinieren und bündeln die Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten aus ganz NRW in den Bereichen Batterieforschung (MEET Münster), Infrastruktur und Netze (TU Dortmund) sowie Fahrzeugtechnik (RWTH Aachen). Gleichzeitig spielen sie bei der Marktvorbereitung der Elektromobilität eine zentrale Rolle. Die berufliche Bildung in diesem Bereich wird unter anderem von der Hochschule Bochum, den Prüforganisationen sowie den Handwerks-, Industrie- und Handelskammern und wissenschaftlichen Einrichtungen des Landes vorangetrieben.

MODELLREGION RHEIN-RUHR

Die Region Rhein-Ruhr ist eine von acht Modellregionen, die im Rahmen des Bundesprogramms „Modellregionen Elektromobilität“ gefördert wurden. Das Bundesverkehrsministerium stellte hierfür 115 Mio. Euro aus dem Konjunkturpaket II zur Verfügung. Koordiniert wird das Programm durch die Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie GmbH (NOW).

Phase I endete 2011 und umfasste für die Modellregion Elektromobilität Rhein-Ruhr acht Projekte, die mit unterschiedlichen Anwendungsgebieten und Schwerpunkten das gesamte Spektrum der Elektromobilität abdeckten. Insgesamt wurden rund 210 Fahrzeuge - rund 110 Pkw, 23 Busse, 30 Nutzfahrzeuge, 50 Zweiräder - zum Einsatz gebracht. Zudem wurde mit etwa 500 Ladepunkten eine Lade-Infrastruktur aufgebaut. Unterstützung erhielten alle Projekte von einer breit angelegten Begleitforschung. An den Projekten waren rund 50 Partner an 25 Standorten beteiligt. Das Gesamtbudget

betrug rund 42 Mio. Euro - bei einer Förderung von rund 20 Mio. Euro. Die Begleitung der Projekte erfolgt durch die Projektleitstelle bei der EnergieAgentur.NRW. Im Folgenden werden die acht Projekte kurz vorgestellt:

ColognE-mobil

Im Rahmen des Projektes „colognE-mobil“ der Ford Werke GmbH, der Universität Duisburg/Essen, der RheinEnergie AG und der Stadt Köln werden Flottenversuche mit den Elektrofahrzeugen „Ford Transit BEV“ und „Ford Focus BEV“ durchgeführt. Hierzu betrieben die Partner im Projektzeitraum insgesamt 25 Elektrofahrzeuge und die dazugehörige Ladeinfrastruktur mit entsprechender wissenschaftlicher Begleitung.

E-mobil NRW

Im Projekt „E-mobil NRW“, koordiniert von den Stadtwerken Düsseldorf, engagieren sich sieben Stadtwerke aus der Region für einen integrierten Feldtest mit verschiedenen Fahrzeugen. 20 Elektrofahrzeuge, 26 E-Roller und vier Nutzfahrzeuge wurden eingesetzt und unter anderem kostenfrei an Kunden ausgeliehen.

Hybridbusse im VRR

21 Hybridbusse verschiedener Bushersteller kamen innerhalb des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr im öffentlichen Nahverkehr zum Einsatz. In Zusammenarbeit mit dem



FOTO: FORD WERKE GMBH

▲ Im Rahmen des Projektes „colognE-mobil“ wurden im Großraum Köln batteriebetriebene Fahrzeuge und die dazugehörige Infrastruktur getestet

Institut für Kraftfahrzeuge an der RWTH Aachen und dem TÜV Nord wurde der Betrieb der Busse besonders im Hinblick auf Geräusch- und Schadstoffemissionen sowie Kraftstoffverbrauch analysiert.

Hybridbusse im Feldtest

Bei einem weiteren Busprojekt wurden zwei Prototypen der Hersteller Voith / Solaris mit einem parallelen Hybridkonzept getestet und im Linienbetrieb eingesetzt.

E-Aix

Das Vorhaben „E-Aix“ ist im Raum Aachen angesiedelt und von den Stadtwerken Aachen koordiniert. Neben dem Einsatz verschiedener Elektrofahrzeuge sowie der Schaffung neuer Infrastruktur- und Mobilitätskonzepte werden die Themen „intelligente Stromversorgung“, „Marktvorbereitung“, „Kommunikation“ und „Wissenstransfer“ untersucht.

Stromschnelle

Pendler- und Gewerbeverkehr im Raum Dortmund, Essen und Mülheim an der Ruhr ist Bestandteil des Vorhabens „Stromschnelle“. Dabei wurden rund 75 Elektrofahrzeuge innerhalb der Städte und zwischen den Städten eingesetzt. Zudem wurden neue Geschäftsmodelle für die Elektromobilität entwickelt. Das Unternehmen RWE Effizienz installierte dazu rund 300 Ladepunkte. 25 Fahrzeuge lieferte der französische Hersteller Renault. Die übrigen sind umgerüstete Fahrzeuge auf der Basis von Fiat Fiorino und Fiat 500.

Hybridabfallsammler Krefeld

Die Stadtwerke Krefeld erproben in Kooperation mit ihren Tochtergesellschaften GSAK und SWK Mobil zwei Hybridabfallsammler mit zugehöriger Infrastruktur. Die Fahrzeuge werden im Regelbetrieb mit diversen Fahrzyklen und Nutzungsprofilen eingesetzt. Dabei besteht die Perspektive, Hinweise auf Optimierungsmöglichkeiten zu gewinnen und die Technologie nach erfolgreicher Erprobung einzuführen.

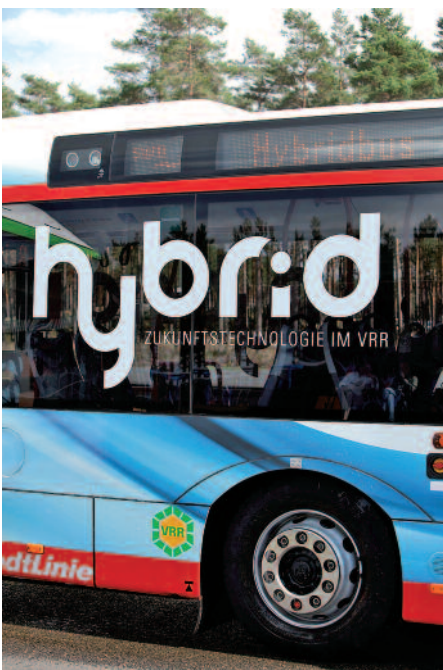
Technologie-Roadmap Bochum

Untersuchung des technischen Entwicklungsstandes von Elektrofahrzeugen im Hinblick auf die gesamte Energieumwandlungskette. Durch Untersuchung von Elektrofahrzeugen unterschiedlicher Entwicklungsstufen wurden beispielsweise der Wirkungsgrad des Antriebsstrangs, Wechselwirkungen zwischen Batteriesystem und elektromechanischem Antriebssystem sowie der Einfluss der Stromregelung auf den Betrieb des Antriebsstrangs betrachtet.

VIELE PRAXISKILOMETER

Die Laufleistung aller Fahrzeuge liegt bereits weit über 1,2 Millionen Kilometer. Allein die 23 neuen Hybridbusse haben mehr als 750.000 Kilometer im Linieneinsatz bewältigt. Die Strukturen der Modellregion Phase I bieten den Akteuren in NRW eine solide Basis zur Planung und Durchführung von Folgeaktivitäten. Hierzu zählt auch die Phase II der Modellregion Rhein-Ruhr. Dabei befinden sich

FOTO: VRR



▲ Im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr sind derzeit 21 Hybridbusse im Einsatz

zurzeit mehrere Projekte in der Bewilligungsphase. Ein Projekt mit elektrifizierten schweren Nutzfahrzeugen von 7,5 bis 16 Tonnen ist bereits begonnen worden.

Das Land NRW flankiert die Bundesförderung mit den eigenen Förderprogrammen. So wurden im Rahmen der NRW-EU-Ziel-2-Wettbewerbe im Jahr 2009 insgesamt 17 Verbundprojekte mit einem Volumen von 48 Millionen Euro auf den Weg gebracht. Im zweiten Wettbewerb 2010 befinden sich weitere 13 Projekte mit einem Volumen von 24 Millionen Euro in der Antragsbearbeitung.

BEWERBUNG UM „SCHAUFENSTER“

Die Landesregierung Nordrhein-Westfalen begrüßt das Ziel der Bundesregierung, Deutschland zum Leitanbieter und Leitmarkt für Elektromobilität zu machen. In diesem Sinne hat sich die Landesregierung mit einer Vielzahl privater und öffentlicher Akteure mit der „Route der Elektromobilität“ um ein „Schaufenster-Elektromobilität in NRW“ beworben.

Die „Route der Elektromobilität“ steht für Intermodalität und die Umsetzung zukunftsweisender Technologien in der am dichtesten besiedelten Region Deutschlands. Die Metropolregion Rhein-Ruhr mit ihrer polyzentrischen Struktur, einer hohen Bevölkerungsdichte, dem großen Verkehrs- und Pendleraufkommen ist der am stärksten agglomerierte Raum Deutschland. Sie ist daher als Demonstrationsraum hervorragend geeignet. Dadurch ist die große Sichtbarkeit der Elektromobilität mit ihren vielfältigen Anwendungen gewährleistet. Brauchbare Ergebnisse können hier erzielt werden, die Rückschlüsse auf die Alltags- und Massentauglichkeit der Elektromobilität zulassen und auch international auf die Riesenstädte der Zukunft übertragbar wären.

Die „Route der Elektromobilität“ stützt sich auf Vorhaben der Modellregion Rhein-Ruhr und verläuft entlang der Linie des Regional-Express 1 (RE1) von Aachen über Köln, Düsseldorf, Duisburg, Essen/Bottrop und Bochum bis nach Dortmund. Sie vereint 50 Projekte mit rund 175 Partnern bei einem Volumen von 150 Mio. Euro. Die Projekte stehen für Gewerbeverkehr, Intermodalität sowie Mobilität und Wohnen und sind am Linienverlauf des RE1 wie Perlen an einer Kette aufgereiht. Dabei bearbeiten alle Projekte mindestens eines der drei Fokusthemen. Insgesamt sollen 2.000 Elektrofahrzeuge zum Einsatz kommen und 600 zusätzliche Ladesäulen aufgestellt werden. ●



FOTOS (2): VKU / JENNY PÄTZOLD

▲ Zahlreiche Stadtwerke engagieren sich bereits heute für eine elektromobile Zukunft

Ideal aufgestellt für Bewegung mit Strom

Aufgrund ihrer Erfahrung in Energieerzeugung und -verteilung sowie ihrer Kundennähe kommt Stadtwerken eine tragende Rolle beim Aufbau der Infrastruktur für Elektromobilität zu

Deutschland im Jahre 2020: Eine Million Elektrofahrzeuge fahren auf den Straßen. Noch ist das eine Vision. Aber Kommunen, Stadtwerke und viele weitere Akteure arbeiten intensiv daran, diese Vision wahr werden zu lassen. In ihren Projekten testen Stadtwerke gemeinsam mit Kommunen und Partnern aus Wissenschaft, Automobil- und IT-Branche sowie weiteren Sektoren neue Verkehrsmöglichkeiten und erproben die Integration der Elektrofahrzeuge in das örtliche Energieversorgungssystem.

Dabei haben die Stadtwerke auch die Versorgung der Elektromobile mit „sauberem“ Strom im Blick. Wie lässt sich ein intelligent vernetztes Gesamtsystem herstellen, in dem elektromobile Speicher, dezentrale Energieerzeuger,

Infrastrukturen und Verbrauchsstellen ausbalanciert sind? Welche Geschäftsmodelle lassen sich daraus entwickeln, wie können Beiträge zum Umwelt- und Klimaschutz geleistet, kann die Lebensqualität vor Ort verbessert werden? Die politischen Ziele sind gesetzt. Im Mai 2011 hat die Bundesregierung mit dem so genannten Regierungsprogramm Elektromobilität die gesetzgeberische Grundlage für die Entwicklung Deutschlands zum Leitmarkt für Elektromobilität gelegt. Ab dem Frühjahr 2012 werden durch den Bund neue „Schaufensterprojekte“ und IKT-basierte Pilotprojekte gefördert. Diese haben - neben bestehenden Einzelprojekten und Initiativen der Bundesländer - die Erprobung tragfähiger Geschäftsmodelle in der Phase des Markthochlaufs zum Ziel.



DIE AUTORIN

Dr. Barbara Praetorius ist Bereichsleiterin Grundsatz, Strategie, Innovation beim Verband kommunaler Unternehmen (VKU) in Berlin

WEG VOM VERBRENNUNGSMOTOR

Elektromobile sind technisch effizienter als konventionelle, mit Benzin oder Diesel betriebene Motorfahrzeuge. Der Strombedarf

sollte aber vorrangig durch erneuerbare Energien gedeckt werden, um Elektromobilität nachhaltig und klimaschonend umzusetzen. Zugleich lassen sich die Batterien der Elektromobile als Speicher für Strom aus erneuerbaren Energien nutzen.

Wenn Wind weht und mehr Energie in das Stromnetz eingespeist wird als benötigt, können die Akkus gezielt geladen werden. Gerade nachts ist das oft der Fall. Für einen stabilen Betrieb der Stromnetze im „Energiesystem 2.0“ sind alle Speicheroptionen gefragt, um das Netz mit seinen Angebots- und Nachfragekomponenten immer wieder auszubalancieren.

Der geschickte Einsatz von Elektromobilen, flankiert von intelligenten Stromzählern (Smart Meter) und zeitlich gestaffelten Tarifangeboten, könnte dazu beitragen, hohe Netz-Ausbaukosten zu vermeiden und erneuerbare Energien besser zu integrieren. Elektromobilität geht also Hand in Hand mit den ambitionierten politischen Zielen der Bundesregierung für den Ausbau der erneuerbaren Energien.

NÄHE ZUM KUNDEN

Stadtwerken gibt Elektromobilität weitere interessante Impulse. Denn mit ihrer Energie-Infrastruktur, ihrer Kundennähe, ihrem Know-how und ihrer engen Verbindung zu den Kommunen besitzen Stadtwerke ideale Voraussetzungen, um gemeinsam mit anderen lokalen Partnern als Motor für die Einführung von Elektromobilität zu wirken. Die mehr als 700 kommunalwirtschaftlichen Energieversorger, die der Verband kommunaler Unternehmen (VKU) repräsentiert, versorgen 54 Prozent der Endkunden mit Strom. Sie genießen in der

Bevölkerung ein überdurchschnittlich hohes Vertrauen, wie Umfragen immer wieder bestätigen.

Stadtwerke investieren in eine umweltfreundliche Stromerzeugung und setzen dabei vor allem auf erneuerbare Energien, flexible und moderne Erdgas-Anlagen sowie die hoch effiziente Kraft-Wärme-Kopplung. Derzeit sind Erzeugungsanlagen mit einer Leistung von 3.272 Megawatt im Bau oder in konkreten Genehmigungsverfahren. Davon entfällt ein Drittel auf erneuerbare Energien. Insgesamt wenden die kommunalen Versorger bereits 6,7 Milliarden Euro auf, weitere Milliardeninvestitionen werden hinzukommen.

Stadtwerke kennen die Infrastruktur vor Ort wie kein Zweiter. Sie betreiben den Großteil der Stromverteilnetze und überschauen die städtebaulichen, verkehrsplanerischen Strukturen sowie den lokalen Bedarf. Die Verzahnung von öffentlichem Personennahverkehr, Car-Sharing-Modellen sowie Parkraumbewirtschaftung mit der Nutzung von Elektrofahrzeugen sind dabei eine planerische Aufgabe, bei der Kommune und Stadtwerk eng zusammenarbeiten sollten.

BEITRAG ZUM KLIMASCHUTZ

Gleichzeitig helfen die E-Bikes, E-Roller und Elektroautos der Stadtwerke den Kommunen, ihre lokalen Klimaschutzziele zu verwirklichen und Luftreinhaltepläne umzusetzen. Auch die Zusammenarbeit mit der ortsansässigen Wirtschaft ist eine wichtige Komponente. Denn Stadtwerke investieren vor allem in die Region und stützen damit lokale Unternehmen sowie die Beschäftigung vor Ort.

Stadtwerken bietet Elektromobilität die Chance, neue Unternehmensstrategien mit vor-



▲ Stadtwerke beteiligen sich über die eigenen Gebietsgrenzen hinweg am Aufbau von Lade-Infrastruktur und Lade-Angeboten

handener Stadtwerke-Kompetenz zu kombinieren. Sie können versorgungssichere und umweltverträgliche Energie- und Mobilitätsdienstleistungen aus einer Hand anbieten. Über alle Wertstufen hinweg können Stadtwerke ein integriertes Konzept für die Realisierung von Elektromobilität entwickeln und umsetzen.

Als Systemdienstleister können sie zudem attraktive Angebote für den Individualverkehr entwickeln. Dazu reichen oft überschaubare Investitionen aus, die sich an Marketingetats orientieren. Aktionen wie Gratis-Strom der Stadtwerke Münster, Förderprogramme für Elektrofahrzeuge der Stadtwerke Emmerich und das überwiegende Angebot von Stadtwerke-Ökostrom für die Ladung der Fahrzeuge zeigen, wie innovativ, kreativ und nachhaltig die Konzepte kommunaler Unternehmen sind. Die Netzwerke „E-mobil NRW“ und „Econnect Germany“ sind gute Beispiele, wie Elektromobilität oft am besten in Kooperation umgesetzt wird. Gerade diese Stärken - Netzwerkaufbau, Know-how und Kreativität - machen die Stadtwerke zum vorbildlichen Partner für die Einführung von Elektromobilität. In zehn Jahren werden emissionsfreie, mit Stadtwerke-Strom betriebene Elektroautos auf Deutschlands Straßen fahren und an Stadtwerke-Ladestationen oder an der heimischen Steckdose Strom tanken. Die Stadtwerke arbeiten daran, diese Vision Wirklichkeit werden zu lassen - sie sind aufgeladen für die Zukunft.

STROMTANKSTELLEN FÜR LEIHAUTOS

Eine Komplettlösung Laden und Abrechnung für Elektrofahrzeuge beim Car Sharing ist in vier niederländischen Städten umgesetzt worden. In Amsterdam, Rotterdam, Den Haag und Utrecht stehen den 20.000 Kunden des Anbieters Greenwheels jetzt 25 **Ladestationen** (Foto) zur Verfügung. In jedem Elektrofahrzeug des Car Sharing-Unternehmens befindet sich eine RFID-Karte, über die eine Authentifizierung erfolgt. Sobald das Fahrzeug erkannt ist, schaltet sich ein Lesegerät ein, das die Kunden-Informationen von einer Chipkarte abliest. Danach startet der Ladevorgang automatisch, und die Verbrauchsdaten werden per Mobilfunk an ein Rechenzentrum übertragen. Entwickelt und aufgebaut wurden die Anlagen von der RWE Effizienz GmbH in Dortmund gemeinsam mit dem niederländischen Energieversorger Essent.



FOTO: RWE EFFIZIENZ-GMBH



▲ Elektrofahrzeuge gespeist aus regenerativen Energiequellen machen umweltfreundliche Mobilität möglich

Elektromobilität in NRW sichtbar machen

Im Rahmen ihrer umfangreichen Förderung von Elektromobilität unterstützt die NRW-Landesregierung die Bewerbung um zwei „Schaufenster Elektromobilität“ im Ruhrgebiet und in Aachen

Bundeskanzlerin Angela Merkel hat das Ziel formuliert, dass 2020 eine Million Elektroautos auf deutschen Straßen fahren sollen. Deutschland soll zum Leitmarkt und Leitanbieter für Elektromobilität werden. Nordrhein-Westfalen hat in den vergangenen Jahren bereits viel für die Weiterentwicklung der Elektromobilität getan. Gute Beispiele sind:

- Die Erarbeitung des Masterplans Elektromobilität
- Die Projekte der Modellregion Rhein-Ruhr
- Landeswettbewerbe in Forschung und Entwicklung, mit denen wichtige Forschungs- und Entwicklungsarbeiten vorgebracht werden

Ein weiterer Meilenstein war die Einrichtung der Kompetenzzentren für mehrere F&E-Bereiche:

- Batterie und Speicherung elektrischer Energie

- Infrastruktur
- Fahrzeugbau

Insbesondere vor dem Hintergrund zunehmend knapper finanzieller Ressourcen kommt es darauf an, Doppelarbeit zu vermeiden, Test- und Prüfstände effizient zu nutzen sowie Kooperationen zu fördern. Aufgabe der Kompetenzzentren ist es, die F&E-Aktivitäten in Nordrhein-Westfalen zu koordinieren und zu bündeln.

SCHAUFENSTER ZUM MARKTAUFBAU

Eine Ausschreibung des Bundes zielt ebenfalls auf die Fortentwicklung der Elektro-

mobilität ab. Die Bundesregierung will auf Vorschlag der Nationalen Plattform Elektromobilität drei bis fünf groß angelegte regionale „Schaufenster Elektromobilität“ aufbauen. Mit diesen soll der Marktaufbau und die Markteinführung von Elektrofahrzeugen unterstützt werden. So wird ein weiteres innovatives Instrument etabliert, mit dem Kräfte, Wissen und Erfahrung systemübergreifend gebündelt und elektromobile Aktivitäten konzentriert werden. Insgesamt hat die Bundesregierung hierfür insgesamt 180 Mio. Euro bereitgestellt.

Mit den Bewerbungen zum „Schaufenster Elektromobilität“ aus NRW soll Nordrhein-Westfalen ein weit über die Landesgrenzen hinaus leuchtendes „Schaufenster“ der Elektromobilität werden. Im Rahmen von Workshops im Vorfeld der Bewerbung wurden dazu Vorschläge eingeholt.

In der Folge unterstützte die Landesregierung die verschiedenen Interessenten aus Wirtschaft, Wissenschaft und Kommunen nach Kräften bei der Erstellung zweier Bewerbungen - der „Route der Elektromobilität“ und der Campusbahn. Wird eine der Bewerbungen, denen Intermodalität als eine zentrale Grundlage gemein ist, tatsächlich von der Jury zum „Schaufenster Elektromobilität“ gekürt, wird das Land NRW bis zu 30 Millionen Euro Fördergelder beisteuern.

ORIENTIERUNG AN ÖPNV

Die „Route der Elektromobilität“ steht für Intermodalität und die Umsetzung zukunftsweisender Technologien in der am dichtesten besiedelten Region Deutschlands. Sie verläuft entlang der Linie des NRW-Expresses 1 (RE1), dem Rückgrat des ÖPNV in Nordrhein-Westfalen, von Aachen über Köln, Düsseldorf, Duisburg, Essen/Bottrop und Bochum bis Dortmund und vereint 50 aufeinander abgestimmte Projekte mit rund 175 Partnern bei einem Volumen von knapp 150 Millionen Euro. Inhaltliche Schwerpunkte des Vorhabens sind die so genannten Fokusthemen „Gewerbeverkehr inklusive Pendlerströme“, „Intermodalität“ sowie „Elektromobilität und Wohnen“. Diese Fokusthemen werden von übergreifenden Querschnittsthemen ergänzt:

- Lade-Infrastruktur für regenerativen Fahrstrom
- Qualifizierung und Ausbildung
- ordnungspolitische Rahmenbedingungen



DER AUTOR

Horst Becker ist Parlamentarischer Staatssekretär im NRW-Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr

- F&E / Innovationen
- Öffentlichkeitsarbeit und Internationalisierung

In den Projekten, die gemeinschaftlich die „Route der Elektromobilität“ bilden, werden alle relevanten Aspekte dieser zukunftsweisenden und Klima schonenden Mobilität der Zukunft demonstriert und erlebbar. Die integrierte Metropolregion Rhein-Ruhr mit ihrer polyzentrischen Struktur, Bevölkerungsdichte, dem hohen Verkehrs- und insbesondere Pendleraufkommen ist der am stärksten agglomerierte Raum Deutschlands und somit als Demonstrationsraum hervorragend geeignet.

Dadurch ist die große Sichtbarkeit der Elektromobilität mit ihren vielfältigen Anwendungen gewährleistet. Hier können valide Ergebnisse erzielt werden, die Rückschlüsse auf die Alltags- und Massentauglichkeit der Elektromobilitätslösungen zulassen und auch international auf die Mega-Cities der Zukunft übertragbar sind.

STANDORTE VERBINDEN

Die Projekte sind am Linienverlauf des RE1 wie Perlen an einer Kette aufgereiht. Mit der „Route der Elektromobilität“ werden die Projektstandorte sowohl symbolisch als auch real verkehrstechnisch (SPNV/ÖPNV) entlang einer der Hauptverkehrsadern von Nordrhein-Westfalen verbunden. Ein Ziel ist ein einheitliches E-Ticket im Bereich des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr, mit dem

► Für die „Route der Elektromobilität“ von Aachen und Köln über Bottrop nach Dortmund wurde eine Bewerbung um Förderung als „Schaufenster Elektromobilität“ eingereicht

Mobilität über alle Verkehrsträger hinweg - ÖPNV, CarSharing, Pedelec-Verleih und Ähnliches - abgerechnet werden kann.

Der RE1 wird dabei selbst zu einem wichtigen Teil des Schaufensters. Die Steuerwagen der Züge werden mit Ladestationen versehen, an denen Pedelecs während der Fahrt geladen werden können. Anschlussprojekte an verschiedenen Verlaufspunkten gewährleisten die Intermodalität. Das gilt für den Radschnellweg, der quer durch das Ruhrgebiet führt, und für verschiedene CarSharing-Varianten ebenso wie für die Einbindung der InnovationCity Ruhr in Bottrop - ein Stadtteil, der mithilfe von Innovationen zum Musterquartier für Energieeffizienz werden soll.

Das Konzept ist in der Zukunft auf andere Bahnen (RE2, RE3, RE11) übertragbar, deren Linien ebenfalls durch die Metropolregion Rhein-Ruhr verlaufen. Einige Stationen der „Route der Elektromobilität“ waren bereits Schauplatz von Projekten der Modellregion Elektromobilität Rhein-Ruhr, die mithilfe der Förderung aus dem Konjunkturpaket II erfolgreich durchgeführt wurden und in



SCHAUBILD: ELEKTROMOBILITÄT NRW

einigen Fällen auch noch betrieben werden.

EXPERTENWISSEN VORHANDEN

Aufgrund der ergänzenden Projekte der landeseigenen F&E-Wettbewerbe kann das „Schaufenster Elektromobilität“ auf einer umfangreichen Expertise in dieser Region aufbauen. Als neues Element wird im Bereich der intermodalen Projekte nun der Schienenweg als wichtiges, ergänzendes Elektromobilitätselement zusätzlich implementiert. Die Weiterführung der Route bis Paderborn ist problemlos möglich. So kann ergänzend der ländliche Raum erschlossen werden.

Mit dem zukünftigen „Schaufenster Elektromobilität“ in Nordrhein-Westfalen wird eine „Route der Elektromobilität“ analog zur „Route der Industriekultur“ geschaffen. Einen Unterschied gibt es allerdings: Die „Route der Industriekultur“ bewahrt Zeichen und Bauwerke aus einem Zeitalter, das von Kohle und Stahl geprägt war. Die Projekte, welche die „Route der Elektromobilität“ in Nordrhein-Westfalen formen, markieren dagegen den Aufbruch in ein neues Zeitalter, in dem elektrische Energie der Träger für Mobilität ist und dieser Strom klimafreundlich aus erneuerbaren Energien gewonnen wird und somit einen wichtigen Beitrag zum Klima- und Umweltschutz leistet.

Die Elektromobilität wird in das Energiesystem eingebunden. Die „Route der Elektromobilität“ präsentiert der Welt Innovationen und die Zukunft der Mobilität. Die Kompetenzzentren Elektromobilität in Nordrhein-West-

falen formen, markieren dagegen den Aufbruch in ein neues Zeitalter, in dem elektrische Energie der Träger für Mobilität ist und dieser Strom klimafreundlich aus erneuerbaren Energien gewonnen wird und somit einen wichtigen Beitrag zum Klima- und Umweltschutz leistet.

Die Elektromobilität wird in das Energiesystem eingebunden. Die „Route der Elektromobilität“ präsentiert der Welt Innovationen und die Zukunft der Mobilität. Die Kompetenzzentren Elektromobilität in Nordrhein-West-

FÜHRER DURCH DEN E-BIKE-DSCHUNGL

Elektrofahrräder liegen voll im Trend. Doch welches Zweirad mit Elektromotor ist das richtige? Welche unterschiedlichen Techniken und Modelle gibt es? Antworten auf diese und weitere Fragen gibt es auf dem neuen Internetportal www.ebike-base.de. In der Datenbank können Interessierte unter rund 900 Modellen das passende Elektrofahrrad suchen sowie mit Bild, Kurzinformation und Preis genauer ansehen. Verschiedene Suchkriterien wie Hersteller, Fahrradtyp oder Preiskategorie helfen bei der Auswahl. Abgerundet wird das Angebot durch weitere Informationen rund um das Thema Elektrofahrrad bis hin zu Reisetipps.



falen und die Bewerbungen aus NRW um ein „Schaufenster Elektromobilität“ sind wichtige Bausteine dabei, Nordrhein-Westfalens Vorreiterrolle in diesem Hochtechnologiebereich auch zukünftig behaupten zu können.

CAMPUSBAHN AACHEN

Neben der „Route der Elektromobilität“ bewirbt sich zudem Aachen als „Schaufenster Elektromobilität Aachen“. Die in dieser Bewerbung enthaltenen Projekte ergänzen sich hervorragend mit denen der „Route der Elektromobilität“. In und um Aachen soll ein intermodales Mobilitätskonzept - Bahn, Stadtbahn, Bus, Pkw, Fahrrad - aufgebaut werden, das ebenfalls auf elektrifizierter und emissionsarmer Mobilität basiert. Dieses Konzept wird durch den umfassenden Innovationsansatz ergänzt, der unter anderem auf Entwicklung und Ausbau von Speichertechnologie und intelligenten Netzen basiert. Eine neue Stadtbahnlinie ist das Rückgrat dieser Bewer-

bung. Diese Bahnlinie mit dem Namen „Campusbahn“

- verbindet den neuen Campus der RWTH Aachen mit der Stadt,
- soll die Aachener Innenstadt oberleitungsfrei durchqueren und
- fährt in diesem Bereich mit Strom aus Akkus, die an den Endpunkten gewechselt werden können.

Ein weiterer Schwerpunkt des Konzepts ist die Mehrfachnutzung der für die Campusbahn benötigten Infrastruktur - insbesondere der Unterwerke, also der im Boden installierten elektrischen Anlagen. Sie sollen nicht nur für die Campusbahn, sondern gleichzeitig als Ladestation oder Standort für ein auf Elektromobilität basierendes intermodales Park&Ride-System genutzt werden. Der für die Ladung der Elektrofahrzeuge und den Betrieb der Campusbahn notwendige Strom soll durch regenerativ erzeugte Energie vor Ort bereitgestellt werden. Dies ermöglicht Klima schonende Mobilität.

ZIEL VERHALTENSÄNDERUNG

Technisch betrachtet bedeutet der Umstieg auf E-Mobilität zunächst einen anderen Antrieb, vor allem aber eine andere Art der Energieversorgung und Energiespeicherung für das Kraftfahrzeug. Damit ist die Herausforderung verbunden, eine neue Versorgungsinfrastruktur aufzubauen und für die heute noch bestehende Reichweitenbeschränkung eine technische Lösung zu finden. Eine neue Art von Mobilität ist das - soweit es um Autos geht - noch nicht. Die Hoffnung zielt aber darauf, dass eine breite Verhaltensänderung der Nutzer/innen zu der technologischen Entwicklung hinzu kommt und viele sich - anders als heute - gegen den Besitz eines eigenen Autos entscheiden. Sie würden dann insgesamt deutlich weniger Wege als heute automobil zurücklegen und sich für diese verbliebenen Wege idealerweise auf ein elektrisch angetriebenes Car-Sharing-Produkt oder einen Leihwagen beschränken. Dann kommt es zur Verringerung des Verkehrsaufkommens auf der Straße - und damit zur Reduktion der heutigen Verkehrsbelastung.

CHANCE FÜR LEISE VERKEHRSMITTEL

Einige Probleme - zum Beispiel mit der Verkehrssicherheit in der Stadt bei „unhörbaren“ Fahrzeugen - müssen für einen breiten Einsatz noch gelöst werden. Das sollte kurzfristig gelingen. Daneben bietet der kompakte, leise und vor Ort abgasfreie elektrische Antrieb auch neue Chancen für äußerst platz sparende und leise Nahverkehrsmittel wie Elektrofahräder. Im Rahmen der Förderung der Nahmobilität wird die NRW-Landesregierung das Elektrofahrrad besonders unterstützen.

Dies dient nicht nur der besseren Erschließung hügeliger Regionen und der zügigen Fortbewegung auf Radschnellwegen, sondern auch der systemischen Verknüpfung mit dem öffentlichen Personenverkehr und dem motorisierten Individualverkehr. Die Bereitstellung geeigneter Fahrradabstellanlagen mit Lademöglichkeit für Elektrofahräder kann dabei ein wertvoller Beitrag sein. Darüber hinaus erleichtert das Elektrofahrrad auch mobilitätseingeschränkten Menschen die Teilnahme am Fahrradverkehr. Wenn Elektrofahrzeuge mit Strom betrieben werden, der aus regenerativen Energien gewonnen wurde, hat die Elektromobilität das Potenzial, zur Klima schonenden Mobilität der Zukunft werden.

► Die Campusbahn Aachen soll den neuen Campus der RWTH Aachen mit der Innenstadt verbinden und diese oberleitungsfrei durchqueren



FOTOMONTAGE: TEMA AG / GRÜNER MEDIEN



◀ Zur Campusbahn Aachen gehört ein Mobilitätskonzept, das eine Infrastruktur Elektromobilität mit Modulen wie Bahn, Stadtbahn, Bus, Auto und Fahrrad zusammenführt



◀ Ladefoxx-Ladesäulen stellen ein Komplettsystem zum Aufladen von Elektrofahrzeugen dar - vorkonfiguriert und mit Fertigfundament geliefert

FOTOS (3): STADTWERKE LEMGO GMBH

Strom-Zapfsäulen mit Sinn fürs Klima

In Ostwestfalen-Lippe bauen 13 Stadtwerke eine flächendeckende Infrastruktur von Elektro-Ladestationen auf und machen damit die Nutzung von Elektrofahrzeugen in großem Stil möglich

DIE AUTOREN



Andreas Becker ist Geschäftsführer der Stadtwerke Consult GmbH



Renate Dalbke ist Bereichsleiterin Marketing und Unternehmenskommunikation der Stadtwerke Lemgo GmbH

Elektrofahrzeugen gehört die Zukunft - erst recht, wenn sie mit Strom aus erneuerbaren Energien betrieben werden. Und dennoch haben sich bislang nur wenige Menschen dazu entschieden, auf ein Elektrofahrzeug umzusteigen. Die Gründe liegen nicht nur in den hohen Anschaffungskosten eines Elektroautos, E-Rollers oder E-Bikes, sondern auch in der bislang unzureichenden Lade-Infrastruktur.

In Ostwestfalen-Lippe (OWL) sorgen nun 13 regionale Stadtwerke für die erforderliche Lademöglichkeit. Unter dem Motto „Prima fürs Klima in OWL“ haben sich die kommunalen Unternehmen zusammengeschlossen, um in der Region ein flächendecken-

des Netz an Stromladesäulen aufzubauen. Sie setzen dabei auf das Ladefoxx-System, das die Stadtwerke Lemgo und die Stadtwerke Gütersloh gemeinsam mit ihren Kooperationspartnern, der Fritz Husemann GmbH und der Westaflexwerk GmbH aus Gütersloh entwickelt haben.

LADE-KOMPLETTSYSTEM

Hinter den Ladefoxx-Ladesäulen verbirgt sich ein Komplettsystem zum Aufladen unterschiedlicher E-Fahrzeuge. Dieses wird vorkonfiguriert und mitsamt Fertigfundament geliefert. So lässt sich die Stromladestation an jedem beliebigen Standort von einem Elektro-Fachbetrieb anschließen. „Selbstverständlich bieten die Ladefoxx-Säulen alle nur denkbaren Anschlüsse für Elektrofahrzeuge - selbst die Schnellladung ist möglich“, erklärt Andreas Becker, Geschäftsführer der Stadtwerke Lemgo Consult GmbH.

Der modulare Aufbau der Säulen und die breite Produktpalette machen es möglich, auf weitere technische Anforderungen flexibel zu reagieren. Insgesamt basiert Ladefoxx auf einer bewährten EDV-Plattform, die auf

einfache Weise den Ladezugang verschafft und individuelle Abrechnung erlaubt. So lässt sich der Ladevorgang mit dem Handy des Nutzers oder der Nutzerin nach einmaliger Registrierung im Internet an jeder Ladefoxx-Station problemlos starten und beenden. Die Abrechnung des verbrauchten Stroms erfolgt monatlich minutengenau - auf Wunsch sogar online. Selbstredend wird zum Laden der Fahrzeuge nur umweltschonend erzeugter Strom der regionalen Stadtwerke genutzt. Auf diese Weise trägt Elektromobilität rundum zum Klimaschutz bei.

TOUREN FÜRS ELEKTROFAHRRAD

Ob in Versmold oder Halle, ob in Gütersloh, Werther, Bielefeld, Herford oder Lemgo und Bad Driburg - überall in Ostwestfalen-Lippe sind die von den Stadtwerken installierten Ladesäulen zu finden. Um den Service für die Freunde von Elektrofahrzeugen zu optimieren, haben die Stadtwerke zudem E-Bike-Radtouren erarbeitet und in einer so genannten emotion Broschüre veröffentlicht.

Kundinnen und Kunden der Stadtwerke können nun e-Bike-Touren durch das idyllische Ostwestfalen-Lippe unternehmen. Dabei müssen sie sich keine Sorgen machen, dass ihrem Elektrofahrzeug unterwegs der Strom ausgeht. Denn die Tourenkarten in der Broschüre zeigen genau an, wo Elektro-Ladestationen sowie Einkehrmöglichkeiten zu finden sind.

Die Stadtwerke Lemgo sehen großes Potenzial, die Ladefoxx-Infrastruktur auch zukünftig weiter auszubauen. Schließlich sieht der Beschluss der Bundesregierung vor, dass im Jahr 2020 bereits rund eine Million Elektrofahrzeuge auf deutschen Straßen unterwegs sein sollen, um die gesetzten Klimaziele zu erreichen. Dies ist aber nur dann realistisch, wenn die Hersteller bezahlbare Elektrofahrzeuge auf den Markt bringen und zugleich genügend Lademöglichkeiten zur Verfügung stehen.

REGIONALE KOOPERATION

Die Stadtwerke Lemgo bieten mit Ladefoxx den passenden Service, um eine solche Infrastruktur deutschlandweit zu schaffen. „Lokale Kooperationen wie die der 13 Stadtwerke in Ostwestfalen-Lippe unterstützen wir in ganz Deutschland, indem wir geeignete Konzepte zur Verfügung stellen“, berichtet Frank Bräuer, Projektleiter der Stadtwerke Lemgo. Denn Ladefoxx ist für viele Kommunen und Unternehmen, welche die Elektromobilität fördern möchten, interessant. Potenzielle Partner



◀ *Stadtwerke in Ostwestfalen-Lippe haben sich zusammengeschlossen, um flächendeckend Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge zu schaffen*

▼ *Auch Bundesumweltminister Norbert Röttgen (re.) informierte sich über die Ladefoxx-Ladesäulen*

werden von den Stadtwerken Lemgo umfassend über ihre Möglichkeiten vor Ort beraten. So zeigt sich beispielsweise der Bankensektor von der Idee begeistert. Die Kreissparkasse Halle/Westfalen sowie die Volksbank Gütersloh bieten ihren Kundinnen und Kunden bereits Lademöglichkeiten via Ladefoxx an. „Für Stadtwerke, Banken und weitere Unternehmen ist es auch interessant, dass sich die Ladesäulen individuell gestalten lassen“, erklärt Andreas Becker. Dabei fungieren die Ladefoxx-Säulen nicht nur als Werbeträger, sondern verbessern zugleich das Image. Denn Unternehmen, Städte und Gemeinden können sich auf diese Weise öffentlich zum „Zukunftsthema Nachhaltigkeit“ bekennen.

Kommunen und Unternehmen können sich also mit dem Einsatz von Ladefoxx als besonders klimafreundlich positionieren. Und wird für potenzielle E-Mobil-Käufer sichtbar, dass



die Lade-Infrastruktur wächst, stellen sicherlich mehr Menschen Überlegungen an, auf diese umweltschonende Form der Fortbewegung umzusteigen.

FAHRSCHULE MULTIPLIKATOR

Die Stadtwerke Lemgo schaffen aber auch noch auf anderer Ebene die Voraussetzung,

dass E-Mobilität an Fahrt gewinnt. So regte Andreas Becker im Zusammenspiel mit örtlichen Fahrschulen in Lemgo an, die Fahrschulverordnung in NRW zu ändern. Dann könnten auch E-Roller im Rahmen der Prüfung zugelassen werden. Auf diese Weise würden bereits Fahranfängerinnen und -anfänger auf die Elektrofahrzeuge aufmerksam gemacht.

Auch sonst soll der Zugang zur E-Mobilität möglichst leicht gemacht werden. „Wie weit reicht eine Stromladung, wie funktioniert eine Ladesäule, wie transparent ist die Abrechnung - das alles sind Fragen, die zum Erfolg oder Misserfolg einer innovativen Idee beitragen“, erklärt Projektleiter Bräuer. Ladefoxx sei ein System, das mögliche Hemmschwellen gar nicht erst entstehen lässt.

Von der Beratung regionaler Kooperationen über die Installation der Ladesäulen bis zu Ladevorgang und Abrechnung seien alle Prozesse überschaubar und einfach. Wenn es dann noch über Fahrschulen und über eine größere Verbreitung der E-Fahrzeuge für die Menschen selbstverständlicher wird, diese Technologie zu nutzen, wäre das Klimaziel der Bundesregierung zu erreichen. Die Stadtwerke in Ostwestfalen-Lippe arbeiten daran.

Weitere Informationen
im Internet unter
www.LadeFoxx.de



ELEKTROMOBILITÄT IN STÄDTEN UND GEMEINDEN

Diesen Beschluss fasste der Ausschuss für Wirtschaft, Tourismus und Verkehr des Deutschen Städte- und Gemeindebundes am 20. April 2010 in Brüssel

1. Der Ausschuss begrüßt die Perspektive der verstärkten Förderung nachhaltiger Kfz in den Städten und Gemeinden, zu denen vor allem auch E-Mobile gehören werden.
2. Bei der Einführung und Förderung der Elektromobilität werden die Städte und Gemeinden eine Schlüsselrolle vor allem bei den Themen „Infrastruktur“ und „Rahmenbedingungen“ spielen. Mit Blick auf die Bildung der Nationalen Plattform Elektromobilität der Bundesregierung formuliert der DStGB vor allem folgende Forderungen und Aussagen:
 - a. Elektromobilität wird sich nur durchsetzen können, wenn eine öffentliche Elektro-Lade-

infrastruktur eingerichtet wird. Eine Marktakzeptanz kann nicht nur über private Ladestationen erreicht werden. Ohne die Kommunen und deren Unternehmen wird die Einrichtung einer öffentlichen Ladeinfrastruktur durch Kooperation nicht gelingen. Dies muss systematisch gefördert werden.

- b. Kommunen kann eine Schlüsselfunktion zukommen, wenn es darum geht, die Marktakzeptanz für Elektrofahrzeuge zu erzeugen und zu steigern. Diese kann nur dann erfolgreich sein, wenn die Anschaffung und Nutzung eines Elektro-Kfz mit Mehrwert gegenüber herkömmlichen Kfz verbunden ist.
- c. Die öffentliche Hand und die Kommunen hätten verschiedene Instrumente zur Verfügung, um Elektromobilität attraktiver zu machen. Speziell mit Blick auf Städte und Ge-

meinden könnte überlegt werden: Schaffung von Extra-Umweltzonen für Elektromobile in den Kommunen, von bevorzugten Parkmöglichkeiten für Elektro-Kfz, von öffentlichen Ladestationen und Bereitstellung von bevorrechtigten Straßenspuren für Elektro-Kfz. Hierfür müssen die rechtlichen Handlungsmöglichkeiten und Finanzierungsinstrumente geschaffen werden.

- d. Elektro-Kfz werden eine zukünftige Schlüsselrolle bei der allgemeinen politischen Zielsetzung haben, die Emissionsbelastungen in den innerstädtischen Lagen zu reduzieren. Daher müssten seitens des Bundes und der Länder für alle öffentlichen Ebenen „Instrumentenkästen“ und Hilfen entwickelt und bereitgestellt werden, wie diese bestmöglich zur Entwicklung der nachhaltigen Elektromobilität beitragen können.



FOTOS (3): ANDREAS LEBER

„Die Verbindung von Wirtschaft, Wissenschaft und öffentlicher Hand ist für die erfolgreiche regionale Wertschöpfung eine der wichtigsten Voraussetzungen. Die Weiterentwicklung des ländlichen Raums mit seiner in Lippe klassischen mittelständischen Prägung muss gemeinsam und zukunftsorientiert mit den Akteuren und Netzwerken vor Ort vollzogen werden“.

Landrat Friedel Heuwinkel, Kreis Lippe

◀ Auf dem 6. LipperEnergieForum im Herbst 2011 konnten sich Besucherinnen und Besucher über Infrastruktur und Technik postfossiler Mobilität informieren

Elektromobilität auch in der Fläche nutzen

Ostwestfalen-Lippe will sich als Referenzregion für erneuerbare Energie und Elektromobilität profilieren und dadurch postfossile Mobilitätskonzepte für den ländlichen Raum entwickeln

Nicht nur auf EU-Ebene oder in Deutschland, sondern auch und insbesondere in den Kommunen steht die Umwelt- und Klimapolitik im Mittelpunkt. Ob es um tragfähige Energiestrategien, eine CO₂-arme Energieversorgung oder Aspekte energiewirtschaftlicher Wertschöpfung geht - im Zentrum der Überlegungen steht die Konkretisierung zukunftsfähiger Maßnahmen vor Ort, auf regionaler und lokaler Ebene.

Seit längerem macht der ländlich-mittelständisch geprägte Raum Ostwestfalen-Lippe (OWL) mit seinem intensiven Engagement im Energiesektor auf sich auf-



DIE AUTOREN

Birgit Essling ist Hauptreferentin für Europa, Netzwerke und Kommunikation bei der Wirtschaftsförderung Kreis Lippe



Dr. Klaus Schafmeister ist Hauptreferent für nationale Fördermittel und Forschung bei der Wirtschaftsförderung Kreis Lippe

merksam. Bereits heute deckt der Kreis Lippe mehr als 40 Prozent seines Strombedarfs aus eigenen ökologisch wertvollen Energiequellen. Des Weiteren vereinbarten der Kreis sowie ein Großteil der Städ-

te und Gemeinden Nachhaltigkeit in der Energiewirtschaft - bei Produktion und Nutzung sowie im Hinblick auf Energieeffizienz. Die Region verfolgt erfolgreich das Ziel, deutschland- und europaweit Vorreiter für Elektromobilität und erneuerbare Energie im Ländlichen Raum zu werden.

POTENZIAL AUF DEM LAND

Bisher standen bei der Entwicklung postfossiler Mobilitätskonzepte eher Großstädte oder Metropolen im Mittelpunkt. Jedoch bietet der ländliche und insbesondere mittelständisch sowie von der Natur geprägte Raum mit seiner spezifischen Wirtschaft und Infrastruktur beachtliches wirtschaftliches und beschäftigungspolitisches Wachstumspotenzial. Dies gilt ebenso im Bereich der Informations- und Kommunikationstechnologie wie bei der Zukunftsenergie oder der regionalen Stadt- und Infrastrukturplanung.

Mehr als die Hälfte der Menschen in Deutschland leben nicht in Metropolregionen, sondern in Mittelzentren und ländlich-mittelstandsgeprägten Gebieten. Hier ist beispielsweise die Zweitwagen- und Gарагendichte sowie die Anzahl gefahrener Kilometer pro Auto signifikant höher als in urbanen Regionen. Auch gibt es im ländlichen Raum weniger Mobilitätsalternativen zum Individualverkehr. Insbesondere junge Menschen, Ausbildungs- und Berufspendler sind hiervon betroffen. Dies sind nur einige Faktoren, welche die Notwendigkeit zukunftsfähiger Mobilitätskonzepte unterstreichen.

Emil ist die Abkürzung für Elektromobilität in Lippe und bezieht sich auf die umfassende Analyse und Anwendung von Elektromobilität im ländlichen Raum (nicht-agrarisch, sondern mittelstands- und naturgeprägt) am Beispiel von OWL. Der Paradigmenwechsel in der Energiefrage, der demografische Wandel sowie innovative Informations- und Kommunikationstechnologien (smart grids, smart homes, smart traffic) bringen in Zukunft ein stark verändertes Mobilitätsverhalten mit sich. **Jürgen** ist ein Produkt der regionalen Stadtwerke in OWL, das auf den Verkauf regionaler erneuerbarer Energie abzielt. Gemeint ist nicht nur Strom aus erneuerbaren Energiequellen, sondern Strom aus der Region - also Photovoltaik oder Windkraft sowie weitere Energiequellen aus Ostwestfalen-Lippe. Emil und Jürgen bedeuten die Kombination zukunftsweisender, effizienter, bedarfsorientierter Anwendungen von Elektromobilität in Lippe in Verbindung zur Stromerzeugung aus regionalen erneuerbaren Energiequellen.

Ausbau der regionalen Wertschöpfung.

Aktuell positioniert sich der Kreis als Konzern Lippe mit klarer Botschaft: „Mit Allen für Alle - Potenziale verbinden“. „Die Vorteile liegen auf der Hand“, erklärt Landrat Friedel Heuwinkel „Die Vernetzung der Kompetenzbereiche von Verwaltung und den Konzerntöchtern generiert effiziente Prozesse und offenbart das Potenzial des Kreises Lippe als Referenzregion Ländlicher Raum.“ Während sich die einzelnen Einheiten des Kreises um die Inhalte in ihren jeweiligen Kompetenzbereichen kümmern,

ein EFRE-gefördertes Projekt der Europäischen Union und des Landes NRW im Bereich Tourismus im Verbund mit Heilbädern und Kurorten in OWL, das ja als „Heilgarten Deutschlands“ bekannt ist. Im Fokus stehen die Mobilitätsbedürfnisse von Kurgästen und (Gesundheits-)Touristen sowie von privaten und öffentlichen Leistungsträgern der Gesundheitswirtschaft.

Das Projekt „elektrisch.mobil.owl“ ist bei der EFRE-Förderung bereits positiv bewertet worden. Es hat die Implementierung eines postfossilen Mobilitätsnetzes mit ÖPNV und Individualverkehr im ländlichen Raum zum Ziel. Neben der Analyse, mit welchen neuen - auch e-mobilen - Konzepten in naher Zukunft der ÖPNV im ländlichen Raum die Herausforderungen des demografischen und strukturellen Wandels meistern kann, stehen die typischen „Zweitauto- und Pendlerverkehre“ im Ländlichen Raum im Fokus der Betrachtung und somit der ökonomischen Zukunftssicherung des ländlichen Raums.

„ENERGIE-PAKT“ LIPPE

Lippe hat heute schon begriffen, wie bedeutsam die wechselseitige Beziehung von Elektromobilität und erneuerbaren Energien für den ländlichen Raum ist. Diese Einsicht bildet die grundlegende Motivation für die umfangreichen Aktivitäten im Kreis Lippe und in der Energieregion Ostwestfalen-Lippe (OWL). Denn bislang fehlt eine ganzheitliche Analyse und Konzeptentwicklung für den ländlichen Raum. Hier ist der Kreis Lippe seit einigen Jahren intensiv tätig. Mittlerweile sind tragfähige Bündnisse entstanden, die beispielhafte und übertragbare Projekte gemeinsam voranbringen. Unternehmen wurden ebenso in den Prozess einbezogen wie unabhängige Stadtwerke oder örtliche Forschungseinrichtungen und Hochschulen. Von Vorteil ist, dass OWL eine Hochburg in Maschinenbau und Elektrotechnik darstellt.

bündelt ein Konzernmarketing Synergien beispielsweise bei der überregionalen Positionierung des Kreises oder beim Einkauf von Dienstleistungen für den Gesamtkonzern - ganz im Sinne einer Serviceagentur.

In Gestalt von „EMIL und JÜRGEN on Tour“ positioniert sich die Region Lippe bereits heute mit übertragbaren Mobilitätskonzepten im ländlichen Raum. Die - bundesweit einmalige - Kopplung von Elektromobilität und erneuerbarer Energie verdeutlicht die breiten Allianzen und macht überdies die räumliche Vernetzung des Gebiets Lippe anschaulich. Viel wurde dabei in den zurückliegenden Jahren erreicht.

HERAUSRAGENDE PROJEKTE

Stellvertretend für die Vielfalt an Aktivitäten seien hier einzelne herausragende Projekte genannt. „elektrisch.bewegt.owl“ ist

WIRTSCHAFTSVERKEHR IM BLICK

Darüber hinaus gibt es ein weiteres Kooperationsprojekt „Zusammenführung von Elektromobilität und erneuerbarer Energie für intelligente Wirtschaftsverkehre im ländlichen Raum durch Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT)“. Hier liegt der Schwerpunkt auf dem umfangreichen Individualverkehr von Unternehmen.

Insbesondere im ländlichen Raum lassen sich vielfältige Verkehrswege über neuartige Mobilitätsverbünde und -angebote realisieren, um Standorte unterschiedlicher Arbeitsbereiche - Industrie, Verwaltung, Bildung, Forschung - miteinander zu verbinden. Dabei kann E-Mobilität ein ent-

MARKETING MIT „EMIL UND JÜRGEN“

Der Kreis Lippe setzt auf die konsequente Kopplung von Energieproduktion und regional abgestimmten Mobilitätskonzepten, wie das Projekt „EMIL und JÜRGEN“ (siehe Kasten oben) eindrucksvoll belegt. Die übergreifenden Potenziale gilt es weiterzuentwickeln und die Erfahrungen an vergleichbare Gebiete in Deutschland, Europa und auf internationaler Ebene weiterzugeben. Im Mittelpunkt aller Aktivitäten stehen Förderung und nachhaltiger

„Der Kreis Lippe setzt auf die nachhaltige Entwicklung eines Zweit- und Drittmarktes in dem wachstums-orientierten Segment Elektromobilität und erneuerbare Energie. Der Ausbau dieser neuen Technologien zieht flankierend weitere Erfordernisse und positive Entwicklungen in den Bereichen Zulieferindustrie oder Aus- und Weiterbildung mit sich.“

Günter Weigel, Leiter der
Wirtschaftsförderung Kreis Lippe

scheidender Faktor sein - sowohl für die Speicherung von erneuerbarer Energie als auch für eine positive Umweltbilanz des ländlichen Raums.

Auch im Schaufensterwettbewerb der Bundesregierung im Rahmen des Entwicklungsplans Elektromobilität hat sich die „Referenzregion“ OWL mit diesem strategischen Konzept und ergänzenden Projekten beworben. Ziel ist es, als „Modell“ für Elektromobilität im Ländlichen Raum zu fungieren - durch die konsequente direkte Verbindung zu erneuerbaren Energien und die optimale regionale Wertschöpfungskette, die damit hergestellt werden kann.

ENERGIEATLAS UND ANALYSE

Weitere Aktivitäten des Kreises sind der - mittlerweile in 2. Auflage erschienene - Energieatlas (2007/2010) sowie eine fast abgeschlossenen Potenzialanalyse (2012). Seit 2006 findet jährlich die Fachtagung LippeEnergieForum statt. Im vergangenen Jahr wurde eine Energieverwaltungs-GmbH mit Bürgerbeteiligung ins Leben gerufen. Der Kreistag beschloss einstimmig das Engagement zur nachhaltigen Mobilität und Nutzung der E-Mobilität sowie die Teilnahme am European Energy Award.

Ebenfalls präsentierte sich die Energieregion OWL auf europäischer Ebene. Immer steht die Begleitung, Weiterentwicklung und Zusammenarbeit mit einer einheitlich vertretenen Zielsetzung im Vordergrund. Die Kooperationen mit den regionalen Akteuren sprechen für sich. Diese umfassen Unternehmen und Global Player wie Phoenix Contact, Weidmüller, Schüco, Gildemeister, Meyra, OWITA, Pantherwerke, Smiles Center OWL oder Arbeitsgruppen mit öffentlich-privaten Initiativen und Institutionen wie beispielsweise regionale Stadtwerke-Verbünde, Lippe Bildung mit den Berufskollegs, Feuerwehrausbildungszentrum, Verkehrsbetriebe Extertal, Energieagentur Lippe GmbH, Energie Impuls OWL e.V und viele mehr.

NETZWERKARBEIT INTELLIGENT

Eine Referenzregion für Elektromobilität und erneuerbare Energien in OWL zu errichten, welche die spezifischen Fragestellungen des ländlichen Raums aufgreift, Strukturen untersucht und Lösungen anschaulich darstellt sowie diese Ergebnisse als Blaupause anderen ländlichen Regionen zur Verfügung stellt, gelingt nur durch intensive Netzwerk-



◀ Informationsveranstaltungen wie das 6. LippeEnergieForum in der Lipperlandhalle schaffen Akzeptanz auf allen Ebenen

▶ Auf dem LippeEnergieForum probierte Bundesumweltminister Norbert Röttgen die Fortbewegung per Segway



arbeit und Kommunikation. Das reibungslose Zusammenspiel zwischen öffentlicher Hand, Wirtschaft und Forschung ist auf lokaler Ebene von entscheidender Bedeutung, und es erfordert transparente Partnerschaften.

In Deutschland gibt es viele ländliche Gebiete, die Mobilitätskonzepte zur Weiterentwicklung ihrer Region anwenden könnten. Das Besondere in Lippe und OWL ist, dass hier nicht nur die entsprechenden Unternehmen angesiedelt sind, welche die weitreichenden Entwicklungen mittragen, Arbeitsplätze und Wertschöpfung schaffen und so die Region voranbringen. Vielmehr stößt der Kreis Lippe als Koordinator beharrlich die Entwicklung an und begleitet sie kontinuierlich.

„Wir sind der Überzeugung, dass Menschen in ländlich strukturierten Regionen an diesen Prozessen nachhaltig und gleichberechtigt teilnehmen können und

sollen. Insgesamt zeigt sich, dass das ländlich-mittelstandsgeprägte Gebiet Lippe sehr gut als Referenz dienen kann“, so das Fazit von Landrat Friedel Heuwinkel. Der Kreis Lippe hat das Potenzial der Elektromobilität für den ländlichen Raum erkannt. Wichtig ist, dass sich Konzepte und Akteursbündnisse am regionalen Bedarf und an Mobilitäts- sowie Umweltbedürfnissen der Menschen orientieren. Gerne teilen die lippischen Akteure ihre Erfahrungen mit anderen Kreisen und Kommunen - denn auf diese Weise haben alle etwas davon.

Kontakt

Dr. Klaus Schafmeister, Hauptreferent Nationale Fördermittel und Netzwerke der Wirtschaftsförderung Kreis Lippe
E-Mail: k.schafmeister@kreis-lippe.de



▲ Als bequemes, schnelles und Klima schonendes Verkehrsmittel gewinnen Elektro-Fahrräder zunehmend an Bedeutung

Künftig ins Parkhaus zum Aufladen

Elektro-Autos und Fahrräder mit Elektro-Unterstützung können der Nahmobilität in Städten und Gemeinden neue Impulse geben - mit positiven Folgen für das Ortsbild und das Kleinklima



DER AUTOR

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

Die meisten Menschen wollen spontan und flexibel unterwegs sein - unabhängig von anderen und ohne großen Organisationsaufwand. Der Trend geht daher vom Massenverkehrsmittel zum individuellen Transport. Das gilt besonders in der Nahmobilität. Dies ist die individuelle Mobilität im Nahbereich - vorzugsweise zu Fuß, mit dem Fahrrad, aber auch mit anderen Verkehrsmitteln wie Inliner, Kickboard oder Skateboard. Die Beteiligten stehen für aktive, tatsächlich automobile - sprich: selbstmobile - und muskelbasierte Fortbewegung.

Sie sind die eigentlichen „Individualverkehr“. Dies kommt auch im Aktionsplan der NRW-Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität zum Ausdruck. Hieraus ergeben sich für Städte und Gemeinden weit reichende Chancen in der Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung. Das gilt ganz besonders für Klein- und Mittelstädte. Gerade hier - und nicht in den weiträumigen Verkehrsbeziehungen einer Großstadt - wird die „Stadt der kurzen Wege“ Realität. Die meisten Einwohner einer Mittelstadt sind nicht Pendler in die Großstadt. Ihre Wege, ihre Verkehrsbeziehungen - für Einkauf, Beruf, Schule, Freizeit, Kinderbetreuung und Ähnliches - spielen sich zum überwiegenden Teil innerhalb der eigenen Kommune ab. Ungefähr 80 Prozent der Wege, welche die Menschen zurücklegen, sind nicht länger

als fünf Kilometer lang. Auf solchen Wegstrecken ist das Fahrrad jedem anderen Verkehrsmittel selbst in Sachen Geschwindigkeit konkurrenzlos überlegen. Bis zu zehn Kilometern Wegstrecke kann sich in Sachen Wirtschaftlichkeit kein Verkehrsmittel mit dem Fahrrad messen. Durch Elektromotor-Unterstützung kann diese Wegstrecke noch deutlich verlängert werden.

UNTERSCHIEDLICHE NUTZERTYPEN

Bislang leidet kommunale Radverkehrsinfrastruktur häufig daran, dass sie kaum für schnellen, sportlichen und gleichzeitig komfortablen sowie sicheren Radverkehr geeignet ist. Schon gar nicht ist es gelungen, die höchst unterschiedlichen Nutzergruppen - langsame oder gemütliche Alltags- und Freizeitradler, ältere Radler, Fahranfänger, sportliche Fahrer und Ähnliches - verträglich unter einen Hut zu bekommen.

Elektrisch unterstützte Fahrräder bringen eine neue Dimension in diese Problematik. Denn die Anzahl schnell fahrender, insbesondere schnell beschleunigender, aber dennoch unsicherer Radfahrer/innen wird - betrachtet man die von den Fahrradherstellern anvisierte Zielgruppe - deutlich zunehmen. Dies wird auch in dem Aktionsplan der NRW-Landesregierung erörtert.

Mit Pedelecs und vergleichbaren Fahrzeugen kann die Mobilität ohne Kraftfahrzeug innerhalb der Stadträume sprunghaft gesteigert werden. Erhöht sich die tatsächlich umsetzbare Reichweite auf 18 bis 20 Kilometer, sind nahezu alle Alltagsfahrten an nahezu allen Tagen im Jahr in einer Kleinstadt oder Mittelstadt mit dem Fahrrad zu erledigen. Dann wäre auch über neue Räum- und Streupläne im Winterdienst nachzudenken.

FORTBEWEGUNG UND GESUNDHEIT

Zwar basiert die Idee der „Nahmobilität“ maßgeblich auf den Vorteilen der muskelbetriebenen Fortbewegung. Sie reduziert diese aber nicht auf die Ortsveränderung. Vielmehr baut sie besonders auf die Gesundheit fördernden und Leben verlängernden Aspekte körperlicher Bewegung.

Es muss aber akzeptiert werden, dass nicht jede/r Bürger/in die Vorteile der Bewegung anerkennt oder überhaupt nutzen kann. Eine umweltfreundliche Unterstützung der

eigenen körperlichen Betätigung kann hier zu Effekten führen, die sonst nicht erreichbar wären. Elektromobilität ist kein Wert an sich, sondern hilft, in den Orts- und Stadtkernen den Schwerpunkt von benzinbetriebenen Vierradfahrzeugen auf platz- und energiesparende Fortbewegungsmittel zu verlagern.

Batteriebetriebene Fahrzeuge - ob zwei-, drei- oder vierrädrig - können die Nahmobilität revolutionieren, wenn man zur privaten Fortbewegung zum Arbeitsplatz oder aus Freizeitgründen die wirtschaftliche Komponente hinzugesellt. Durch elektrounterstützte Mobilität mit zwei oder mehr Rädern könnte beispielsweise die brach liegende City-Logistik neu belebt werden.

IMPULS FÜR CITY-LOGISTIK

Täglich wird eine Unmenge von Kleingütern in überschaubaren kommunalen Bereichen verteilt - eine Aufgabe, für die sich Elektrofahrzeuge geradezu anbieten. Durch Zunahme des Online-Handels (e-commerce) sind hier weitere Steigerungen zu erwarten. Die bestehenden Nachteile - geringe Reichweite, beschränkte Zuladung - fallen hier kaum ins Gewicht. Stattdessen können die Vorteile - Umweltfreundlichkeit, Wendigkeit, geringer Platzbedarf und Ähnliches - voll ausgespielt werden.

Welche Möglichkeiten sich hier eröffnen, beweist der Erfolg der Fahrradkuriere. Gerade der Bereich des lokalen Güterverkehrs zeigt aber auch die Grenzen muskelbetriebener Fortbewegung auf. Auch hierfür können

Fahrradkuriere als Beispiel dienen. Man sieht daran, was geht und was nicht geht. Zur Güter-Logistik kommt die Beweglichkeit von Dienstleistern und Handwerkern hinzu, die Stadtquartiere erreichen können, welche für den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr höchstes Konfliktpotenzial mit sich bringen.

ELEKTROFAHRRÄDER IM KOMMEN

Der Markt für Elektrofahräder boomt. In Deutschland werden derzeit pro Jahr ungefähr 200.000 so genannte Pedelecs verkauft, die fahrerscheinfrei und ohne Helm gefahren werden können. Sie bekommen nur beim Pedalieren Motorunterstützung und bewegen sich nicht aus eigener Kraft fort. Die Leistungsgrenze von Pedelec-Motoren könnte nach Überlegungen der EU schon bald aufgehoben werden. Der Deutsche Verkehrsgerichtstag hat Ende Januar 2012 festgestellt, dass Pedelecs für die Benutzung durch Kinder unter 14 Jahren nicht geeignet sind. Er hat den Gesetzgeber zudem aufgefordert, zu regeln, dass schnelle Pedelecs mit einer Unterstützung der Radfahrenden bis zu einer Geschwindigkeit von 45 km/h insbesondere in Hinblick auf Fahrerlaubnisrecht, Helmtragepflicht und Zulassungsrecht als Kleinkrafträder zu behandeln sind.

Die Industrie wird aufgefordert, hierfür zeitnah geeignete Helme zu entwickeln. Die Bundesregierung wird aufgefordert, sich für die Beibehaltung der 250-Watt-Begrenzung in der neuen europäischen Betriebserlaubnisverordnung einzusetzen. Der Deutsche Verkehrsgerichtstag fordert auch, die Beteiligung der Pedelecs an Verkehrsunfällen bei der Unfallaufnahme gesondert zu erfassen und wissenschaftlich auszuwerten. Sofern sich eine überproportionale Unfallbeteiligung ergibt, müsse der Gesetzgeber kurzfristig erforderliche Maßnahmen ergreifen. Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) sieht durch den Vorschlag, die Leistungsgrenze von Pedelec-Motoren aufzuheben, die Sicherheit des Radverkehrs gefährdet. Leistungsstärkere oder schnellere Elektroräder seien bereits zulässig. Sie benötigten als Kleinkrafträder aber eine Typgenehmigung. Der ADFC hält die Leistungsbegrenzung von Pedelecs für sicherheitsrelevant und will sie beibehalten.

KOMMUNEN ALS VORREITER

Unabhängig von diesen Rechtsfragen können Kommunen selbst als Akteure von Mo-



▲ Elektromobilität mit ihren vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten kann den Verkehr in den Städten und Gemeinden verändern

bilität die Mobilitätswende unterstützen. Diese sollte neben der Nahmobilität verstärkt über die Wirtschaft - auch die öffentliche - führen. Bei Spezialfahrzeugen etwa für Straßenreinigung und Winterdienst, Ordnungsdienst und vieles mehr könnten verstärkt Elektroantriebe eingesetzt werden. Hier liegen die Vorteile auf der Hand. Wenn bei der Grünpflege und der Gehwegreinigung kleine, leise Fahrzeuge ohne Schadstoffausstoß verwendet werden, ist der Schritt zur Anwendung anderer Elektrofahrzeuge beispielsweise bei der Laubbeseitigung nicht weit. Soweit es um einfache Aufladetechnik (Schuko-Stecker) geht, können in kommunalen Räumen zahlreiche Angebote unterbreitet werden. Bereits heute lassen sich in manchen Parkhäusern Fahrzeuge während des Einkaufs in der Fußgängerzone zum Aufladen ans Stromnetz anschließen.

Der gelieferte Strom ist auf Dauer über Parkautomaten abzurechnen. Dann könnte die Elektromobilität einen Beitrag leisten, die Straßen und städtischen Flächen aufzuräumen. Momentan gleichen viele Straßen eher großen Parkplätzen, in denen die Fahrbahn allenfalls noch dazu ausreicht, den Parksuchverkehr zu bewältigen. Die Notwendigkeit, Fahrzeuge an bestimmten Orten eventuell gebündelt für längere Zeit zum Aufladen abzustellen, könnte neue Parkgewohnheiten herbeiführen.

LITERATUR

AGFS Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.: Nahmobilität im Lebensraum Stadt, 2. Aufl., Krefeld 2010

Bundesregierung: Nationaler Entwicklungsplan Elektromobilität, August 2009

DStGB: Vorberichte und Beschlüsse des Wirtschafts- und Verkehrsausschusses

ders.: Dokumentation Nr. 106: Herausforderung Energiewende

Landesregierung NRW: Aktionsplan zur Förderung der Nahmobilität

NPE Nationale Plattform Elektromobilität: Zweiter Bericht, Berlin, Mai 2011, Hrsg. Gemeinsame Geschäftsstelle Elektromobilität der Bundesregierung (GGEMO)



▲ Die Stadtwerke Düsseldorf eröffneten im August 2009 ihre erste öffentliche Stromladestation im Parkhaus am Düsseldorfer Carlsplatz

„Elektrisch auf Achse“ erfordert Umsteuern

Elektromobilität geht über den Austausch eines Antriebssystems bei Fahrzeugen weit hinaus und verlangt vielmehr Anpassung der kommunalen Infrastruktur sowie eine neue Verkehrspraxis

Das Thema „Elektroauto“ war schon vor mehr als 30 Jahren interessant. Inzwischen sind viele Jahre vergangen, aber neben dem technischen Fortschritt hat sich folgende Erkenntnis entwickelt: Eine neue Technik ist nur dann erfolgreich einzusetzen, wenn die Menschen mitgenommen werden. Und Menschen leben nun einmal in Städten und Gemeinden. Daher ist es wichtig zu wissen, welche Meinung die Kommunen haben, was sie befürchten und worin sie ihre Chance sehen. Wenn schon das Thema „Elektromobilität“ nicht neu ist, warum spricht man davon? Aber warum heißt es gleichzeitig, dass wir „am Anfang von etwas ganz Großem“ stehen? Was ist nun richtig - wie so häufig beides. Im Gegensatz zu den vergangenen Jahrzehnten arbeiten erstmals Energieversorgungsunternehmen, die IT-Branche und

die Automobilindustrie zusammen. Die branchenübergreifende Zusammenarbeit ist zweifellos etwas Besonderes. Aber es gibt darüber hinaus weitere langfristige Ziele. Mit Elektromobilität und unter Einsatz regenerativer Energie kann es gelingen, einen CO₂-neutralen Straßenverkehr zu betreiben.

VERKEHR VERSUS KLIMASCHUTZ

Dies ist insbesondere für die Städte interessant. Denn sie engagieren sich für den Klimaschutz, und dabei ist Verkehr eines der am schwierigsten zu steuernden Gebiete. Für die kommunalen Stadtwerke ergibt sich eine weitere Chance. Sie bieten ihren Kunden und Kundinnen nicht nur Wärme, Kälte, Wasser, Gas und Strom, sondern zukünftig auch Mobilität. Somit wird der Strommarkt auf den Verkehr ausgeweitet.

Die Entwicklung gewinnt an Fahrt. Kooperationen zwischen Kommunen und Stadtwerken im Bereich der Elektromobilität entwickeln sich konstruktiv. Zudem reift die Erkenntnis, dass Zusammenarbeit auf der Ebene der Stadtwerke sinnvoll ist, damit Kunden und Kundinnen mit einer Karte deutschlandweit ihr Elektrofahrzeug aufladen können. Nicht zu vernachlässigen sind die zahlreichen Betriebe, die sich aus Prestige Gründen oder aus Umweltbewusstsein für Elektromobilität engagieren und Vorreiter sein wollen.

LEBENSSTILE BERÜCKSICHTIGEN

Elektromobilität ist nur eine Möglichkeit, zukünftig Verkehr mit einem geringeren CO₂-Ausstoß zu betreiben. Für die Kommunen muss Elektromobilität mehr leisten, als mit einer Batterie statt mit einem Tank zu fahren. Städte und Gemeinden wünschen sich neue Mobilitätskonzepte, welche die neuen Lebensstile und die gesellschaftlichen Entwicklungen berücksichtigen. So ist seit Jahren in den Shell-Studien zu lesen, dass den Jugendlichen heute das Smartphone wichtiger ist als das eigene Auto. Sie möchten schnell, kostengünstig, ökologisch von A nach B kommen - egal ob mit Auto, Bahn oder Flugzeug. Daher muss Elektromobilität mehr sein als nur ein E-Auto. Der postfossile Verkehr möchte:

- Fuß- und Radwegenetze fördern
- Verkehr flächensparend abwickeln
- Innenstädte durch integrierte Erschließungskonzepte attraktiver machen

Darüber hinaus verknüpft der postfossile Verkehr Treibstoffe, Energie, Infrastruktur und Ortsveränderung mit Lebensstilen und gesellschaftlicher Entwicklung. Eine Verengung auf „batteriebetriebene“ Autos ist daher nicht zielführend. Elektrisch angetriebene Fahrzeuge können sein:

- Schienenfahrzeuge des Nah- und Fernverkehrs (U- und S-Bahn, Zug)
- Busse (Oberleitungsbusse, Hybridbusse)
- Batteriebetriebene Zweiräder (Pedelec, E-Bike, Segway)



DIE AUTORIN

Gabi Schock ist Referentin für Kommunalpolitik bei der Stadtwerke Düsseldorf AG

- Pkw mit Elektroantrieb oder Hybridantrieb
- Neuartige Kleinstfahrzeuge (Drei- oder Vierräder)
- Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb

NEUER ANTRIEB NICHT GENUG

Es stellt sich die Frage, welche Art von Elektromobilität aus verkehrstechnischer Sicht und unter Umweltaspekten tatsächlich eine Verbesserung darstellt. Ein denkbare Szenario wäre beispielsweise das Elektromobil als „Drittwagen“. Doch den Kommunen nützt es wenig, wenn zum Zweitwagen ein weiteres Luxusauto hinzukommt. Denn es fehlt schon für die vorhandenen Fahrzeuge eine Parkmöglichkeit im öffentlichen Raum.

Auch der bloße Ersatz von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor durch solche mit Elektromotor - ebenfalls ein denkbare Szenario - hilft den Städten beim Berufsverkehr nicht weiter. Nachhaltig wären nur so genannte ganzheitliche Alternativen (Szenario 3):

- Modelle zur Kollektivnutzung (Car-Sharing, Firmenwagen, etc.), also Stärkung von Fahrzeugnutzung gegenüber Fahrzeugbesitz
- Unterschiedliche Fahrzeuge für Ballungsraum, Fernverkehr und weitere Einsatzgebiete

Den Städten helfen allein solche ganzheitliche Konzepte. Nur dann ist Elektromobilität für Kommunen attraktiv. Freilich wird die Bedeutung der Kommunen bei der Umsetzung der Elektromobilität meist unterschätzt. Tatsächlich ergeben sich zahlreiche Handlungsfelder für die Kommunen:

Recht und Planung

Die ordnungspolitischen Instrumente sind meist Bundes- und Landesvorgaben, welche von den Kommunen umzusetzen sind. Jedoch können Kommunen die Vorgaben entscheidend mitgestalten, etwa durch Kontrollmaßnahmen. Dies geschieht in folgenden Bereichen:

- Straßenverkehrsordnung
- Verkehrssicherheit
- Sicherheitsstandards

Ferner kann die Kommune Nutzervorteile einräumen und Anreizsysteme schaffen. In

finanzieller Hinsicht wären dies Sonderrechte der Straßen- und Wegenutzung:

- Gebührenfreie Parkplätze für Car Sharing-Fahrzeuge und Elektroautos
- Befreiung von der City-Maut
- Nutzungsrecht für Busspuren
- Ausnahmeverordnungen für die Zeit der Markteinführung

Diese Ansätze werden jedoch kontrovers diskutiert, denn Aspekte wie Gleichbehandlung und Behinderung des Busverkehrs müssen ebenfalls berücksichtigt werden. An nichtfinanziellen Ansätzen bietet sich als Steuerungsinstrument die Emissionsgesetzgebung an - hier besonders die Festlegung von Schadstoffgrenzwerten oder von Flottendurchschnittswerten für den CO₂-Ausstoß. Auch eine Änderung der Beschaffungsrichtlinie könnte den Ausbau der Elektromobilität beschleunigen. Denn die kommunalen Fahrzeugflotten sind dabei von erheblicher Bedeutung - unter anderem aufgrund ihrer Vorreiterrolle, aber auch aufgrund der geringen Reichweite und des großen Einsatzspektrums - Abfallwirtschaft, Friedhofsamt, Öffentlichkeitsarbeit - sowie der hohen Einsatzintensität.

Umwelt- und Klimaschutz

Große Hoffnung setzen die Kommunen in die Reduzierung der Umweltbelastung durch Elektromobilität. Dies kann auf vielfache Weise geschehen:

- emissionsfreier motorisierter Individualverkehr
- lärmarmere motorisierter Individualverkehr

- Stärkung der Klimaschutzmaßnahmen
- Förderung erneuerbarer Energien

Kommunale Unternehmen

Ein in zahlreichen Kommunen noch wenig beachtetes Handlungsfeld ist die Stärkung kommunaler Unternehmen, beispielsweise unter Leitung der Wirtschaftsförderung. So können Kommunen die wirtschaftspolitischen Ziele der Bundes- und Landesregierung im Bereich Elektromobilität unterstützen und die heimische Automobil- sowie Zulieferindustrie fördern - etwa in der Initiierung von Aus- und Weiterbildungsprojekten gemeinsam mit der Kfz-Innung und den Berufsschulen. Hierbei können in der Region qualifizierte Arbeitsplätze geschaffen oder erhalten werden.

Aber auch die Stadtwerke und kommunalen Energieversorger stehen vor neuen Aufgaben. So können neue Geschäftsfelder entstehen:

- Aufbau dezentraler regenerativer Energieerzeugungs- und Speichersysteme
- Neues Produkt Autostrom aus 100 Prozent erneuerbarer Energie
- Ertüchtigung des Stromnetzes

Aus den ÖPNV-Unternehmen werden integrierte Mobilitätsdienstleister. Sie bieten beispielsweise Leihfahrzeuge - Elektro-Pkw, Pedelecs - in Kombination mit dem ÖPNV an.

Gesamtplanerische Verkehrskonzepte

Die Erstellung eines gesamtstädtischen Verkehrskonzeptes „Elektromobilität“ ist somit nur in Kooperation mit den Verkehrsbetrieben sinnvoll. Hierbei ist der Elektroverkehr

► Im Rahmen des Projektes „E-mobil NRW“ wurden Elektrofahrzeuge und Elektroroller zum Verleih angeschafft





◀ Das Tankstellennetz für Elektrofahrzeuge kann mit wenig Aufwand ausgeweitet werden - etwa durch Umrüstung von Straßenlaterne

als Teil der kommunalen Siedlungs-, Stadt- und Verkehrsplanung und der gesamtstädtischen Energiekonzeption zu sehen. All dies dient dem Ziel, konventionell betriebene Motorfahrzeuge zu ersetzen. Wie kann dies erreicht werden? Dafür gibt es mehrere Ansätze:

- Verändertes Verhalten: „Benutzen statt Besitzen“ von Fahrzeugen.
- Veränderte Planung: Stärkung der Nahraum-Erreichbarkeit - sprich: Förderung der Zentrenverdichtung.

Aber auch innerstädtischer Lieferverkehr, Sozialdienste, Taxen, Car Sharing, Müllabfuhr, Straßenreinigung, Friedhof und andere Transportfelder müssen neu geregelt werden:

- Umladestationen am Stadtrand: in der Umweltzone dürfen sich nur noch Elektrolastwagen bewegen.
- Kommunale Unternehmen bilden einen Pool von Leihfahrzeugen sowie Service-Fahrzeugen für Handwerker und Verwaltung.

Bei neuen innerstädtischen Mobilitätskonzepten sollte großer Wert auf gute Verknüpfung mit dem ÖPNV gelegt werden. Somit sind alle Verkehrsträger einzubeziehen. Dies kann durch Kooperation mit ÖPNV-Angeboten im Nah- und Fernverkehr erfolgen sowie durch bessere Abstimmung zwischen ÖPNV und Radverkehr. So muss auch die Veränderung von Transportmodi - Umstieg von einem Verkehrsmittel auf ein anderes - verbessert werden:

- Vernetzung / Integration
- Neue Angebotsformen
- Standardisierung von Schnittstellen und Nutzeroberflächen in der Informations- und Kommunikationstechnik

Stadtentwicklung

Welche weiteren Ziele oder Handlungsfelder sehen die Städte? Auch Elektrofahrzeuge benötigen Platz, und sie brauchen eine intelligente Lade-Infrastruktur, die in die Stadtentwicklung zu integrieren ist. Dabei kann die Infrastruktur im privaten und teilöffentlichen Raum - etwa bei kommunalen Unternehmen, auf Firmenparkplätzen oder vor Einkaufszentren - sowie im öffentlichen Raum aufgebaut werden.

Die Projekte zeigen, dass der Aufbau der Lade-Infrastruktur mit großen Investitionen und geringem Erlös verbunden ist und dass weniger öffentliche Lade-Infrastruktur benötigt wird als noch vor zwei Jahren vermutet. So muss die Lade-Infrastruktur teilweise durch die Nutzer/innen finanziert werden - beispielsweise über die Parkgebühr. Eine Finanzierung durch die Kommunen wird aufgrund der knappen Kassen nicht möglich sein. Elektromobilität soll letztlich nicht nur in die Mobilitätskonzepte, sondern auch in weitere städtebauliche, umwelt- und energiepolitische Gesamtkonzepte eingebunden werden:

- Über Siedlungsverdichtung an den ÖPNV-Achsen können durch Park+Ride-Parkplätze attraktive Angebote für Elektrofahrzeuge geschaffen werden
- Mit der Lärmreduzierung verbessert sich die Lebensqualität in der Stadt

Wenn also Elektromobilität auf die planerischen Herausforderungen eine Antwort findet, wird sie erfolgreich sein. Andernfalls werden sich die Kommunen auf ihre drängenden Aufgaben zurückziehen. Denn Planungsentscheidungen in den Kommunen, auch zur Elektromobilität, fällt der Rat - und keine Landes- oder Bundesregierung.

E-MOBILITÄT KOMMUNALTHEMA?

Warum sollen Städte und Gemeinden bei dem Thema Elektromobilität mitmachen? Oder umgekehrt: Warum ist es sinnvoll, Kommunen mit einzubeziehen? Hier einige Gründe:

- Kommunen können zunehmend Einfluss auf die Meinungsbildung nehmen und damit einer einseitigen Belastung entgegen.
- Sie können deutlich machen, dass die einseitige Fokussierung auf Elektro-Autos und die Ausblendung des ÖPNV sowie des Zweiradverkehrs die Probleme der Kommunen nicht löst.
- Sie können weitere Probleme des konventionellen Verkehrs ansprechen, die bisher keine Berücksichtigung fanden:
 - Platzbedarf und Flächenversiegelung
 - hoher Ressourcenverbrauch und Energiebedarf
- Nicht zuletzt werden sie fordern, dass Elektromobilität ausschließlich mit erneuerbarer Energie betrieben wird, so dass eine tatsächliche Klima-Entlastung eintritt.

Der Austausch mit den Kommunen im Bereich Elektromobilität wird zukünftig an Bedeutung gewinnen. So organisieren die Energieagentur.NRW, der TÜV Rheinland und die Stadtwerke Düsseldorf in Kooperation mit den kommunalen Spitzenverbänden, etwa dem Städte- und Gemeindebund NRW, dem Verband kommunaler Unternehmen und dem Deutschen Institut für Urbanistik jährlich eine Kommunalkonferenz. Die Elektromobilität wird kommen - aber ganz sicher nicht ohne Kommunen und Stadtwerke.

Weitere Informationen
im Internet unter
unter www.emobil-nrw.de





▲ Ausstellungen wie die Erlebniswelt Elektromobilität in Aachen machen das Fahren mit Strom erlebbar

Klare Perspektive für Fahren mit Strom

Durch den Nationalen Entwicklungsplan Elektromobilität bis 2020 will die Bundesregierung die nötige Infrastruktur aufbauen, was auch Kommunen neue Chancen im Bereich Verkehr eröffnet



DER AUTOR

Carsten Hansen ist Referatsleiter Wirtschaft, Tourismus, Verkehr beim Deutschen Städte- und Gemeindebund

Bereits im Jahr 2007 erklärte die Bundesregierung im „Integrierten Energie- und Klimaprogramm“ die Förderung der Elektromobilität zu einem entscheidenden Baustein, mit dem sie ihre Klimaschutzziele erreichen wollte. Daraufhin wurde im August 2009 der „Nationale Entwicklungsplan Elektromobilität“ beschlossen. Seitdem ist eine Reihe weiterer Beschlüsse gefasst worden, welche die Förderung der Elektromobilität zum Ziel haben.

Als Meilensteine sind die Einberufung der Nationalen Plattform Elektromobilität (NPE) und deren erste Berichte von November 2010 und Mai 2011 zu nennen. Der letztere enthält Empfehlungen für das Ziel, „eine Million Fahrzeuge in einem Leitmarkt Deutschland bis 2020 zu erreichen“.¹ Er ent-

hält darüber hinaus einen Zeitplan, der auch für die Einordnung des Themas Elektromobilität durch die Städte und Gemeinden von Bedeutung sein kann.

Demnach ist davon auszugehen, dass die Marktvorbereitung durch Förderung von Forschung und Entwicklung bis 2014 dauern wird. In diesem Zeitraum sollen in so genannten Schaufensterprojekten Innovationen realisiert, und es soll die Kundenakzeptanz für Elektromobilität gesteigert werden. Neue intermodale Angebotsformen sollen entwickelt, und die internationale Wahrnehmung deutscher Technologien sowie Dienstleistungen soll verbessert werden. Den Schaufensterprojekten soll des Weiteren eine wesentliche Rolle zukommen bei der Optimierung des Zusammenspiels zwischen Elektrofahrzeugen und Energiesystem.²

MEHRERE PHASEN

Eine zweite Phase wird als „Markthochlauf“ bezeichnet. Diese soll bis 2017 reichen und den Markt bei Fahrzeugen sowie der Infra-

struktur aufbauen. Bis 2020 rechnen Industrie, Forschung und Verbände der NPE damit, dass der Massenmarkt erkennbar wird, indem eine Million Elektrofahrzeuge auf den Straßen unterwegs sind und tragfähige Geschäftsmodelle zur Verfügung stehen.

Maßgeblich für die Politik der Bundesregierung ist das „Regierungsprogramm Elektromobilität“ vom Mai 2011. Dieses baut auf dem Bericht der NPE auf und unterlegt ihn mit künftigen Maßnahmen. Das Regierungsprogramm besteht aus acht Bereichen, von denen für die Städte und Gemeinden die „Maßnahmen mit systemübergreifendem Ansatz“, „Lade-Infrastruktur- und Energieversorgung“ sowie „Anreize und Maßnahmen“ von besonderem Interesse sind. Eine herausragende Rolle spielen dabei die Forschungsförderung und die Demonstration im Bereich Elektromobilität mithilfe der Schaufensterprojekte und Leuchtturmvorhaben.

Ziel der Schaufensterprojekte ist es, deutsche Technologiekompetenz im Bereich Elektromobilität in wenigen Großprojekten sichtbar zu machen. Es soll drei bis fünf Standorte oder Regionen geben, in denen zukünftig regionale Demonstrations- und Pilotvorhaben gefördert werden. Besonders wichtig ist der Bundesregierung dabei ein systemischer Ansatz (Energiesystem, Verkehrssystem) sowie ein „belastbares Bekenntnis zum Engagement der beteiligten Kommunen und Bundesländer“.³ In Leuchtturmprojekten hingegen sollen einzelne Technologie- und Anwendungsbereiche der Elektromobilität mit hoher Anwendungsorientierung im Vordergrund stehen. Hierzu zählen die Integration der Lade-Infrastruktur in das Stromnetz und Mobilitätskonzepte.⁴

LADE-INFRASTRUKTUR AUFBAUEN

Bei der Lade-Infrastruktur will die Bundesregierung vorrangig rechtliche Maßnahmen ergreifen, die den Aufbau öffentlicher Lade-Infrastruktur sowie ihre Integration in die bestehende Verkehrsinfrastruktur - sprich: auf den Straßen und Wegen sowie in das Straßen-, Bau- und Energierecht - sicherstellen. Die Bundesregierung erkennt an, dass sich die Lade-Infrastruktur mindestens bis 2017 vorrangig auf privaten oder halbprivaten Flächen wie Parkhäusern und Firmen- respektive Supermarkt-Parkplätzen entwickelt.

¹ Zweiter Bericht NPE, S. 5

² Ebenda S. 12, 36

³ Regierungsprogramm Elektromobilität, S. 26 f

⁴ Ebenda S. 29 f

► Vielerorts können Nutzer/innen von Elektromobilen in speziellen Haltezonen das Fahrzeug aufladen

FOTO: WOLTERFOTO



Darüber hinaus weist die Bundesregierung den Aufbau der Lade-Infrastruktur der Privatwirtschaft zu. Dennoch ist ihr der Hinweis wichtig, dass den Städten und Gemeinden dabei eine wichtige Rolle zukommt. Besonders hervorgehoben werden der Erlass von Satzungen und der Abschluss von Verträgen sowie bauordnungs- und bauplanungsrechtliche Steuerungsmöglichkeiten.⁵ Schließlich fokussiert die Bundesregierung auf Anreize, welche die Städte und Gemeinden in ihrer Verkehrspolitik - vor allem durch Einräumen straßenverkehrsrechtlicher Vorteile - setzen können. Vor allem betrifft dies Sonderparkplätze, Sonderfahrspuren und die Aufhebung von Zufahrtsbeschränkungen. Eine erste Maßnahme hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) bereits umgesetzt mit der Bekanntmachung des Zusatzzeichens 1026-60 „Elektrofahrzeuge während des Ladevorgangs frei“ (BMVBS-Amtsblatt 5, S. 199 f.). Dieses ermöglicht die Bereitstellung von Parkflächen für Elektrofahrzeuge. Es kann als Zusatzzeichen zum eingeschränkten Halteverbot (VZ 286) angeordnet werden.

AKZENTE DURCH ELEKTROMOBILITÄT

Das Thema Elektromobilität gibt Städten und Gemeinden die Möglichkeit, Akzente in der Verkehrspolitik zu setzen. Mit Blick auf den Klimawandel wird es immer wichtiger, klimagerechte Mobilität zu entwickeln. Hier haben elektrische Antriebskonzepte klare Vorteile gegenüber dem klassischen Auto mit Verbrennungsmotor - zumindest dann, wenn regenerativ erzeugter Strom, am besten aus der Region, zum Einsatz kommt. Weitere Vorteile bieten sich im Zusammenhang mit dem demografischen Wandel. Im Regierungsprogramm Elektromobilität ist im Wesentlichen von Pkw und Nutzfahrzeu-

gen für den städtischen Lieferverkehr die Rede. Damit wird jedoch der größte Teil der bestehenden elektromobilen Angebote ausgeblendet. Jährliche zweistellige Zuwachsraten und 200.000 verkaufte Pedelecs⁶ im Jahr 2010 sprechen eine deutliche Sprache. Diese Fahrzeuge spielen eine immer bedeutendere Rolle in der Nahmobilität. Aller Voraussicht nach wird jedoch der überwiegende Anteil der individuellen motorisierten Mobilität auch zukünftig mit dem Pkw stattfinden. Deshalb ist auch perspektivisch für Städte und Gemeinden wichtig, die Bedingungen für Elektromobilität mit Autos zu verbessern. Dabei gilt: Ein „besseres“ - weil lokal emissionsfreies - Auto allein nützt den Städten und Gemeinden wenig. Die Probleme liegen vielmehr in der städtebaulich-verkehrlichen Bewältigung des fließenden und ruhenden Verkehrs.

VORÜBERGEHEND SONDERRECHTE

Neue Mobilitätskonzepte sind gefragt, um Mobilität zu erhalten. Sonderrechte auf Busspuren einzuräumen oder Sonderparkplätze einzurichten, hilft nur vorübergehend. Wenn sich tatsächlich Massen von Elektroautos im Stadtverkehr bewegen, müssen ihnen die Sonderrechte wieder entzogen werden. Denn sonst behindern sie den öffentlichen Verkehr und den Verkehrsfluss. Es kann nicht Ziel sein, in einem Elektroauto im Stau zu stehen statt in einem Auto mit Verbrennungsmotor.

Wenn von Verkehrskonzepten die Rede ist, muss auch über die Verkehrsverflechtung zwischen Stadt und Land geredet werden. Der Deutsche Städte- und Gemeindebund (DStGB) ist davon überzeugt, dass Elektromobilität nur dann gesellschaftliche Akzeptanz erringen kann, wenn sie in städtischen und ebenso in ländlichen Räumen zum Ein-

satz kommt. Ohnehin ist das Potenzial, das in der Förderung von Elektromobilität außerhalb der Ballungsräume steckt, noch nicht annähernd gehoben. Es liegt in der Verknüpfung von Energieerzeugung und örtlicher Energienutzung für den Verkehr.

Zudem sind die Kosten der individuellen Mobilität hier von besonderer Bedeutung, weil der ÖPNV oft keine gleichwertige Alternative darstellt. Deshalb sind aus kommunaler Sicht wohl nicht so sehr die Schaufensterprojekte von besonderem Interesse, als vielmehr die Leuchttürme. Mit diesen kann man gezielt die Sicherstellung von Mobilität erproben, bei der nicht nur auf kurzen Teilstücken das Elektroauto eingesetzt wird.

AUFTRAG AN KOMMUNEN

Erste gute Beispiele für entsprechende Konzepte gibt es bereits. Dabei spielt eine große Dichte von Lademöglichkeiten eine wichtige Rolle.⁷ Damit sind auch Städte und Gemeinden gefordert in ihrer Verantwortung, die öffentliche Straßeninfrastruktur möglichst fair allen Verkehrsbeteiligten zur Verfügung zu stellen. Denn ohne bedarfsgerechte Infrastruktur und kundenorientierte Mobilitätskonzepte besteht keine Chance, zum Leitmarkt für Elektromobilität zu werden.

Der DStGB arbeitet deshalb zusammen mit dem Deutschen Städtetag (DST) und dem Verband kommunaler Unternehmen (VKU) an einer Handreichung zu diesem Thema. Diese soll Städten und Gemeinden Hilfestellung geben bei der Formulierung eines entsprechenden Vertrages. Konkret geht es um die Vereinbarung von Rechten und Pflichten bei der Entwicklung und Umsetzung eines integrierten Konzepts für Errichtung und Betrieb öffentlicher Lade-Infrastruktur für Elektromobilität im Gemeindegebiet.

Das Regierungsprogramm Elektromobilität ist dafür eine gute Basis. Es bietet Orientierung und Aussicht auf das politische Handeln. Die konkrete örtliche Verkehrspolitik der Städte und Gemeinden nimmt es dabei nicht in den Blick. Das ist jedoch kein Nachteil. Denn damit wird Städten und Gemeinden ausreichend Zeit gegeben, sich auf die Bedingungen der Elektromobilität einzurichten - sei es mit Zweirädern oder Elektroautos. ●

⁵ Ebenda S. 35 f

⁶ Von: pedal electric cycle, elektrisch unterstützte Fahrräder, im Gegensatz zu rein elektrisch angetriebenen Fahrrädern

⁷ z.B. Projekt E-Wald stellvertretende für viele andere: <http://www.e-wald.eu/index.php/de/>



▲ Die Anforderungen an die Führungskompetenz der Bürgermeister/innen - hier fünf Kolleginnen aus dem Kreis Gütersloh - sind stetig gewachsen

Verwaltungschef/in aktiv in vielen Rollen

Eine Studie der Universität Duisburg-Essen zu Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern in NRW zeigt, dass für erfolgreiches Regieren ein komplexes Beziehungsgeflecht zu pflegen ist



DER AUTOR

Marcel Winter ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Politikwissenschaft der Universität Duisburg-Essen

Über das Politikmanagement und die Führungsqualitäten Angela Merkels liest man täglich in den Medien. Auch erscheinen regelmäßig wissenschaftliche Abhandlungen zum Regierungsstil der Bundeskanzlerin. Betrachtet man die Landesebene, ergibt sich ein ähnliches Bild. Die Tageszeitungen in NRW verfolgen aufmerksam Ministerpräsidentin Hannelore Kraft bei ihren Bemühungen, in der Minderheitenregierung Mehrheiten zu sammeln und ein einheitliches Bild der Regierung zu vermitteln. Die Politikwissenschaft steht den Medien in NRW in nichts nach. Die Regierungsstile der Ministerpräsidenten im Allgemeinen und die Herausforderungen der NRW-Minderheitenregierung im Besonderen befinden sich im Fokus politikwissenschaftlicher Analysen,

beispielsweise an der NRW School of Governance der Universität Duisburg-Essen. Richtet man den Blick auf die kommunale Ebene und fragt nach dem Politikmanagement der Bürgermeister in den nordrhein-westfälischen Kommunen, fällt auf, dass nicht nur die lokalen Medien, sondern auch die Politikwissenschaft diese Frage allenfalls rudimentär streifen. Von welchen Faktoren der Führungsstil der Bürgermeister abhängt, ist ebenfalls nicht ausreichend untersucht.

PRAXIS BELEUCHTEN

So fragt man sich: Welche Auswirkungen hat das Fehlen einer eigenen stabilen Mehrheit während der Ratsperiode auf den Führungsstil des Bürgermeisters oder der Bürgermeisterin? Welche Rolle spielt die Parteizugehörigkeit? Wie lassen sich im Rat Mehrheiten organisieren? Was kennzeichnet das Verhältnis zwischen Rat, Bürgermeister/in und Verwaltung? Wie gestaltet sich das politische Arbeitsverhältnis zwischen Bürgermeister/in und Ratsfraktionen?

Auf diese Fragen soll die Studie „Politische Führung und Politikmanagement der Bürgermeister in NRW“ unter der Leitung von Dr. Timo Grunden und Marcel Winter Antworten geben. Kern der Untersuchung ist eine schriftliche Befragung aller Bürgermeister und Oberbürgermeister in Nordrhein-Westfalen von April bis Juni 2011 (Rücklaufquote: 49 Prozent). Seit Inkrafttreten der neuen Kommunalverfassung sind die Herausforderungen für Bürgermeister und die Anforderungen an ihre Führungskompetenz in NRW stetig gewachsen. Die Einführung der Doppik und die Umsetzung des Neuen Steuerungsmodells sind weitere Rahmenbedingungen die neue Anforderungen an die handelnden Akteure stellen.

Der Kompetenzzuwachs des Bürgermeisters/der Bürgermeisterin erhöht aber auch die Gefahr, sich schnell zwischen den Stühlen wiederzufinden. Der Bürgermeister/die Bürgermeisterin beaufsichtigt den Geschäftsgang der gesamten Verwaltung, bereitet die Beschlüsse des Rates vor und ist Repräsentant/in der Kommune. Auf jedem dieser Stühle - um im Bild zu bleiben - muss er oder sie Instrumente und Techniken des Regierens zur Anwendung bringen. Diese sind auch vom Verhältnis zur den Akteuren in Politik und Verwaltung abhängig.

NÄHE ZUR EIGENEN FRAKTION

Auch wenn einige Kommunalpolitiker nicht müde werden zu betonen, dass kommunales Regieren keine Parteipolitik verträge, herrscht der Konsenswille bei den Ratsfraktionen laut Studie nicht unbedingt vor. 46,3 Prozent der Bürgermeister charakterisieren die Diskussions- und Entscheidungskultur im Rat als polarisierend und sehen Parteitaktik im Vordergrund. Das kratzt am Rollenverständnis der Bürgermeister, die eher davon ausgehen, dass der Konsenswille in der Bevölkerung größer ist als die Lust, den Repräsentanten der Kommune im kleinlichen Parteienstreit zu erleben.

Das Verhältnis des Bürgermeisters/der Bürgermeisterin zum Rat ist daher nicht unerheblich, wenn es gilt, sich ein Bild vom Politikmanagement des Bürgermeisters/der Bürgermeisterin zu machen. Die Studie untersuchte hierbei zunächst das Verhältnis des Bürgermeisters/der Bürgermeisterin zur eigenen Fraktion. 63 Prozent der Bürgermeister/innen besuchen jede oder fast jede Sitzung ihrer eigenen Fraktion. Weitere 23 Prozent besuchen die meisten Sitzungen. Ein weiteres Instrument der Einbindung ist

die frühzeitige Kommunikation von Verwaltungsvorhaben. Zehn Prozent der Bürgermeister/innen geben an, die eigene Fraktion über Verwaltungsvorhaben fast immer zu informieren, noch bevor sie mit anderen Fraktionen darüber sprechen. Weitere 50 Prozent handeln in den meisten Fällen entsprechend. Nur neun Prozent machen von dieser Möglichkeit der vorrangigen Information nie Gebrauch.

ORGANISATION VON MEHRHEITEN

Der Bürgermeister nutzt die eigene Fraktion als Organisatorin von Mehrheiten, indem er sie frühzeitig einbindet und durch die regelmäßige Teilnahme an den Fraktionssitzungen den Mandatsträgern Wertschätzung entgegenbringt. Positiv wirkt sich die Präsenz des Bürgermeisters in einem weiteren Punkt aus. Kritik an der Politik des Rathauschefs kann frühzeitig erkannt, und Konflikte können in der Anfangsphase ausgeräumt werden. Das ist besonders dann wichtig, wenn der Rathaussessel nach einer langen Phase in der Opposition erobert wurde und die Fraktion plötzlich die Mehrheit hinter sich versammelt hat. Denn die Anforderungen an eine Mehrheitsfraktion unterscheiden sich deutlich von den Anforderungen an eine Oppositionsfraktion. Auf der einen Seite steht die auf Machterhalt ausgerichtete Politik mit dem permanenten Unterfangen, die Waage zwischen Loyalität gegenüber dem Bürgermeister/der Bürgermeisterin und der Eigenständigkeit der Fraktion zu halten. Auf der anderen Seite ist die Politik der Oppositionsfraktionen auf die Erlangung der Macht ausgerichtet. Das Verhältnis zur eigenen Fraktion wird immer dann ganz besonders belastet, wenn der Bürgermeister im Rat gegen seine eigene Fraktion stimmt. 4,5 Prozent der Bürgermeister geben an, davon oft und 68,7 Prozent wenige Male Gebrauch zu machen. Entscheidend ist hier die Mehrheitskonstellation im Rat. Verfügt der Bürgermeister nicht über eine eigene Mehrheit oder steht ihm gar eine feindliche Mehrheit gegenüber, macht er davon weit häufiger Gebrauch.

VORSITZENDE(R) ALS PARTNER/IN

Als wichtiger Partner im Umgang mit der Fraktion gilt ohne Zweifel der Fraktionsvorsitzende. Diese Partnerschaft ist nicht frei von Konflikten, muss der Fraktionsvorsitzende doch seine Truppe zusammenhalten, um Mehrheiten für den Bürgermeister zu hal-

ten und gleichzeitig die Eigenständigkeit der Fraktion deutlich zu machen. Dazu werden an den Fraktionsvorsitzenden eine Reihe von Anforderungen gestellt, die von Fachwissen bis Führungsfähigkeit reichen. Kritisch wird es dann, wenn der jetzige Bürgermeister in den vorangegangenen Jahren Fraktionsvorsitzender war und es versäumt hat, Ratsmitglieder systematisch auf die Anforderungen an einen Fraktionsführer vorzubereiten.

51 Prozent der Bürgermeister bewerten ihre Arbeitsbeziehung zum Fraktionsvorsitzenden ihrer Partei/ Wählergemeinschaft als sehr gut, 15 Prozent als mäßig bis schlecht. Der Aussage „Der Vorsitzende meiner Fraktion zeichnet sich durch gute Kenntnisse bei Sachfragen in der Kommunalpolitik aus“ wollen 37,4 Prozent der Bürgermeister voll zustimmen. Weitere 41,9 Prozent stimmen dieser Aussage eher zu. Bei der Bewertung der Führungsfähigkeiten des/der Fraktionsvorsitzenden - Fraktion zusammenhalten, Entscheidungen herbeiführen, Konflikte regulieren - stimmen 25,7 Prozent der Aussage voll zu, er zeichne sich durch gute Führungsfähigkeiten aus.

Die Fraktionsarbeit orientiert sich an den Beschlüssen der Partei. Deshalb ist die Einstellung des Bürgermeisters zu den Programmbeschlüssen seiner Partei wichtig. 47,4 Prozent der Befragten sagen, dass sie sich an die Programmbeschlüsse ihrer Partei gebunden fühlen. Fast ebenso viele - 47,2 Prozent - treffen während der Ratsperiode aber auch Entscheidungen, die dem Programm ihrer Partei oder Wählergemeinschaft widersprechen. Das scheint den Einfluss des Bürgermeisters auf seine Fraktion nicht zu schmälern. Fast 95 Prozent bewerten ihren Einfluss auf die inhaltlichen Positionen der Fraktion als sehr hoch beziehungsweise hoch. Die Funktion des/der Fraktionsvorsitzenden als wichtigem Berater des Bürgermeisters wird von beiden Seiten eher zurückhaltend genutzt.

DER ODER DIE „PERSÖNLICHE“

Ein weiterer Berater des Bürgermeisters/der Bürgermeisterin ist der/die persönliche Referent/in. Er oder sie sollte Themen frühzeitig erkennen, die Stimmung im Haus darstellen können, die Begehrlichkeiten aus allen Richtungen kanalisieren und als größter Kritiker des Bürgermeisters fungieren. Denn die Kommunikation zwischen den Fachbereichen ist in der Regel schwach ausgeprägt. Auch hier übernimmt der/die persönliche Referent/in eine Scharnierfunktion.

Verwaltungsfremde Bürgermeister/innen sind gut beraten, diese Person im eigenen Rathaus zu suchen, wenn ein/e geeignete/r Kandidat/in zur Verfügung steht. Viele Bürgermeister/innen unterschätzen jedoch dessen Rolle. Dafür spricht auch die hohe Anzahl von Bürgermeister/innen, die nicht über eine/n persönliche/n Referenten/Referentin verfügen (46,6 Prozent). Die Bewertung der Aussage „Mein persönlicher Referent ist ein wichtiger Berater für mich“ unterstreicht den Sachverhalt: Für nur 40,5 Prozent trifft diese Aussage zu. Weitere 29,8 der Bürgermeister/innen sagten „trifft eher zu“.

VERWALTUNG BERÄT

Ein weiterer Aspekt ist das Verhältnis des Bürgermeisters/der Bürgermeisterin zur Verwaltung. Das Politikmanagement muss darauf ausgerichtet sein, Verbundenheit mit den Mitarbeiter/innen zu erzeugen und Fachexpertise der Verwaltung ohne Reibungsverluste abrufen zu können. Bürgermeister/innen sind nicht mehr per se Verwaltungsfachleute. Durch die Direktwahl hat sich das Profil der Bürgermeister/innen gewandelt - und wird sich weiterhin wandeln.

Deshalb sind sie auf das Fachwissen der Verwaltungsmitarbeiter/innen im Allgemeinen und das der Fachbereichsleiter/innen im Besonderen angewiesen. Insofern nehmen die Mitarbeiter/innen als Beratung für den Bürgermeister/die Bürgermeisterin eine entscheidende Rolle ein. Voraussetzung ist jedoch, dass der/die Verwaltungschef/in die Mitarbeiter/innen einzubinden weiß.

Dieser kleine Einblick sollte die Möglichkeiten verdeutlichen, wie das Politikmanagement in unterschiedlichen Arenen organisiert wird. Zur politischen Führung gehört eben auch, die Fähigkeit der Handelnden frühzeitig zu erkennen, im politischen Alltag einzubinden und die Akteure zu motivieren.

Dies ist bei den unterschiedlichen Rollen, die ein Bürgermeister auszufüllen hat, nicht einfach: Immer komplexere Entscheidungsprozesse und Einbindungsmodi, immer kleinere Gestaltungsräume für die Kommunalpolitik in Zeiten knapper Kassen und immer stärker zu Tage tretende divergierende gesellschaftliche Interessen machen das Regierungshandeln eines Bürgermeisters/einer Bürgermeisterin zu weit mehr als das Repräsentieren der Kommune auf dem Schützenfest. ●

Kontakt

marcel.winter@uni-due.de



FOTOS (4): LEHRER

▲ Blickfang mit Symbolkraft: Das Diorama der Schlacht von Leuthen in der Ausstellung des Oberschlesischen Landesmuseums zu Friedrich II. und Schlesien

Schlesier und ihr Land im Sturm genommen

Eine Ausstellung im Oberschlesischen Landesmuseum Ratingen zum 300. Geburtstag von König Friedrich II. zeigt Verlauf und Folgen der Aneignung Schlesiens durch Preußen 1740 bis 1763

Der 300. Geburtstag des preußischen Königs Friedrich II. im Januar 2012 hat eine Welle des Erinnerns ausgelöst. Auch das Oberschlesische Landesmuseum in der Stadt Ratingen hat das Jubiläum zum Anlass genommen, die historische Wende der von ihm betreuten Region unter Friedrich dem Großen zu beleuchten. Schließlich war es der Preußenkönig, der das blühende Land Schlesien der österreichischen Herrschaft entriss und seinem aufstrebenden Staat einverleibte.

Der junge Friedrich II. nutzte bei seinem Amtsantritt 1740 eine Schwächephase des österreichischen Kaiserreichs, um seine Erbansprüche auf die reiche Provinz Schlesien geltend zu machen. Was ihm nicht freiwillig gewährt wurde, holte er sich mit kriegerischen Mitteln, gestützt auf eine formidable Armee, die sein Vater Friedrich Wilhelm I. aufgebaut hatte. Doch in Kaiserin Maria Theresia erwuchs dem ehrgeizigen Hohenzollern eine hartnäckige Kontrahentin. Erst

nach drei Kriegen und mehr als 20 Jahren verzichtete sie endgültig auf das Land zwischen Oder, Neiße und Riesengebirge, das zu den fortschrittlichsten ihres Herrschaftsgebietes gehört hatte.

Ein Blick auf die Karte Deutschlands um die Mitte des 18. Jahrhunderts macht deutlich, welch magische Anziehungskraft von Schlesien ausging - und welches Risiko der 28-jährige König auf sich nahm, wenn er das Land erobern wollte. Mit rund einer Million Einwohnern und 37.000 Quadratkilometern Fläche entsprach Schlesien fast einem Drittel des preußischen Staatsgebiets und wies mehr als 40 Prozent der Einwohner Preußens auf. Weil südlicher gelegen, verfügte es über fruchtbare Böden und eine florierende Leinenproduktion. Eine Jahrzehnte andauernde Konsolidierung nach den Zerstörungen des Dreißigjährigen Krieges hatte aus Schlesien eine barocke, konfessionell gemischte Kulturlandschaft gemacht.

VIelfache Umwälzungen

Die Ratinger Ausstellung zeichnet - fokussiert auf das Einwirken Friedrichs des Großen - die Umwälzungen in Schlesien zwischen dem Ersten Schlesischen Krieg 1740 und dem Frieden von Hubertusburg 1763 nach. Dabei werden so unterschiedliche Bereiche vorgestellt wie Städtebau und Religion, Verwaltung und Bergbau. Ein zweiter Teil der Ausstellung widmet sich der Friedrich-Verklärung und -Vermarktung. Zumindest zur Letzteren leistet das Oberschlesische Landesmuseum seinen maßvollen Beitrag: eine „300x Friedrich“-Tasse für drei Euro.

Wie ein roter Faden ziehen sich gleichwohl Hinweise auf das kriegerische Geschehen durch die Ausstellung. Zum Beispiel am Anfang, wo auf das Fehlen genauer Karten zu Beginn der Schlesien-Kriege hingewiesen wird. Dieses Versäumnis holten die preußischen Landvermesser rasch nach, wie man an diversen akkuraten, mehrfarbigen Kartenblättern erkennen kann. Eine Kostbarkeit der Ausstellung muss im Schummerlicht ausharren: Das Original der Ratifizierung zum Friedensvertrag von Hubertusburg. Aus konservatorischen Gründen darf das Papier, das einen epochemachenden Friedensschluss dokumentiert, nicht angeleuchtet werden.

Auch die schlesischen Städte bekamen die neue Herrschaft rasch zu spüren. Ließ Friedrich der Große doch viele mit modernen Bastionen befestigen. Denn er musste davon ausgehen, dass die Österreicher versuchen würden, die verlorene Provinz zurückzuerobern. Für Städte wie Cosel oder Neisse brachte die Fortifikation durch die umfangreichen Bauarbeiten einen wirtschaftlichen Aufschwung. Gleichzeitig legte sich der Festungsgürtel wie eine Sperre um die Kernstadt und behinderte jedes weitere Wachstum. Das wird anhand

ZUR SACHE

300x Friedrich Preußens großer König und Schlesien

Große Sonderschau anlässlich des 300. Geburtstags Friedrichs II.
Oberschlesisches Landesmuseum
29.01.2012 bis 16.09.2012
Bahnhofstr. 62
40883 Ratingen (Ortsteil Hösel)
Tel. 02102-965-0
Internet: <http://f2.oslm.de>

► Eine Karte in der Ausstellung mit Lage und Ausdehnung Preußens im 18. Jahrhundert zeigt die politische und geografische Herausforderung einer Eroberung Schlesiens



eines Modells der Festung Silberberg sehr gut anschaulich gemacht.

EXPERIMENTIERFELD VERWALTUNG

In der politischen Kultur machte die neue preußische Provinz einen großen Sprung nach vorn. Friedrich der Große schaffte das Ständeparlament sowie zahlreiche Sonderrechte und Ausnahmeregelungen für Kirche und Adel ab. Auf diese Weise konnte er eine moderne, effektive Verwaltung mit einem verlässlichen Rechtswesen etablieren. Dies bot den Bauern mehr Schutz. Zudem herrschten nun günstigere Bedingungen für Handel und Gewerbe. Das Gemälde des schlesischen Historienmalers Adolf von Menzel „Huldigung der Stände Schlesiens zu Breslau im Jahre 1741“, entstanden gut 100 Jahre später, hält die Bedingungen für diesen administrativen „Befreiungsschlag“ in leuchtenden Farben fest.

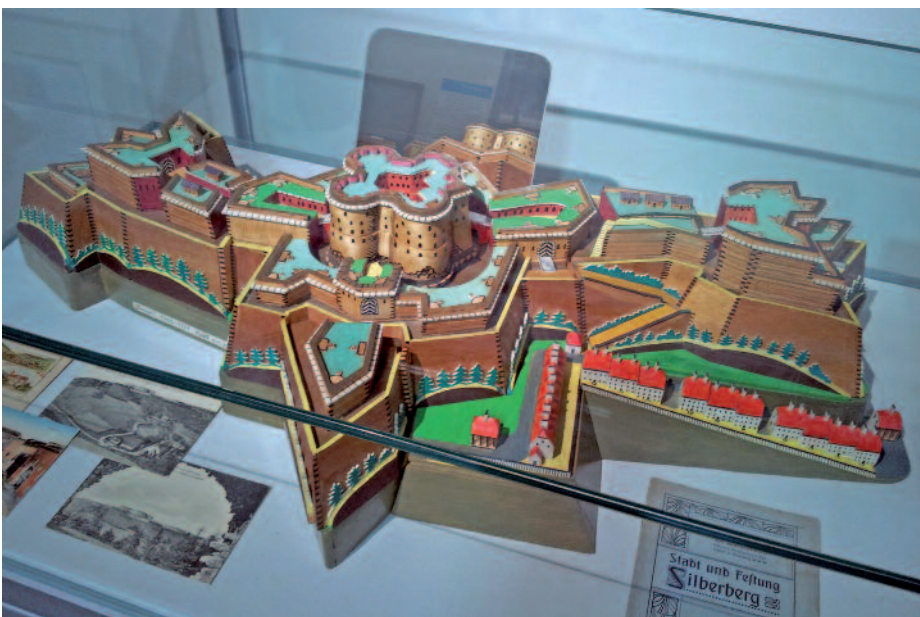
Es scheint so, als habe Friedrich der Große Schlesien als Experimentierfeld für ideales Regieren genutzt. „Hier hat er ausprobiert und umgesetzt, was sich in den altpreußischen Provinzen oft wegen Tradition und Lokalinteressen nicht realisieren ließ“, umschreibt Museumsdirektor und Ausstellungskurator Dr. Stephan Kaiser diesen Prozess. Alles in allem war die Aneignung Schlesiens ein teurer Spaß und brachte Preußen an den Rand des Staatsbankrotts. Dieser konnte nur durch Münzverschlechterung - das damalige Pendant zum Geld Drucken - abgewendet werden, was die Ausstellung nicht verschweigt.

Das Preußen des 18. Jahrhunderts und besonders Friedrich der Große werden stets für ihre religiöse Toleranz gelobt. Im Fall von Schlesien, das unter österreichischer Herrschaft katholisch geprägt war, kam dies nicht zum Tragen. Wie in anderen Lebensbereichen wurde auch hier das Land „umgepolt“. War die private Glaubensausübung leidlich geduldet, legte sich König Friedrich aber mit der katholischen Kirche, ihren Institutionen und Oberhäuptern an.

So besetzte er Bischofsstühle gegen örtlichen Widerstand mit ihm genehmen Personen, etwa 1747 in Breslau. Wenn Klöster allzu enge Verbindungen ins Habsburgerreich pflegten, wurde ihnen die Selbstverwaltung entzogen. Ebenfalls 1747 erzwang Friedrich im Kloster Leubus den Rücktritt des Abtes Konstantin Beyer und die Wahl eines Konkurrenten, der auf Friedrichs Linie lag. Gern hätte er alle Klöster komplett aufgehoben. Doch das brachte 60 Jahre später erst Napoleon zustande.

SCHLACHTEN-DIORAMA LEUTHEN

Blickfang der Friedrich-Schlesien-Ausstellung ist wiederum ein militärisches Exponat: Das Diorama der Schlacht von Leuthen im Dezember 1757. Hergestellt hat es der Dortmunder Modellbauer Rüdiger Fischer in jahrelanger Kleinarbeit. Auf vier Quadratmetern werden die entscheidenden Begegnungen zwischen preußischen und österreichischen Truppen in dieser Schlacht des Siebenjährigen Krieges im Maßstab 1:72 gezeigt. Manches ist historisch nicht ganz korrekt,



▲ Festungsbau - hier ein Modell der Stadt Silberberg - brachte den schlesischen Städten einen Modernisierungsschub



▲ Friedrich der Große lebt als Bildmotiv und Marke bis heute fort

wie die Experten des Oberschlesischen Landesmuseums herausgefunden haben. Zudem sind mehrere Szenen, die nacheinander stattfanden, gleichzeitig auf dem Brett festgehalten. Das tut der Suggestivwirkung dieser Modellbau-Preziese aber keinen Abbruch.

Die Faszination des militärischen Husarenstücks - Friedrich schlug die Österreicher aus aussichtsloser Position mit unterlegenen Kräften - strahlte aus bis in die frühe Bundesrepublik. So wird über dem Diorama ein Lehrfilm der Bundeswehr aus den frühen 1960er-Jahren abgespielt. Darin wird jedes einzelne Truppenmanöver haarklein vorgeführt und analysiert, teils bildlich dargestellt in nostalgisch schlichter Trickfilmtechnik.

Am Ende des Rundgangs durch rund 500 Ausstellungsstücke empfangen einen Vitrinen mit Friedrich-Devotionalien - Bierflaschen, Kartenspiele, Geschirr. Meist ist darauf der gealterte König in herrischer Pose abgebildet. Nach diesem Parforceritt durch die schlesische Wendezeit schwirrt einem nicht nur der Kopf ob der Fülle an Details. Auch bleibt der Eindruck zurück, dass der Preußenherrscher aus der Sicht der Schlesier mehr Kriegsherr denn Komponist, mehr Haudagen denn Flötenspieler gewesen ist.

BEITRAG ZUM POLEN-NRW-JAHR

Das Ausstellungsprojekt fügt sich ein in die vielfältigen Aktivitäten des Polen-Nordrhein-Westfalen-Jahres 2011/2012. Dieses hat zum

Ziel, die historisch bedingt engen Beziehungen zwischen Polen und Nordrhein-Westfalen zu vertiefen. Schließlich war das Ruhrgebiet mit seiner Montanindustrie im 19. Jahrhundert Einwanderungsland für viele polnische Arbeiter. Ebenso haben nach dem 2. Weltkrieg viele Schlesier, die ihre Heimat verlassen mussten, zwischen Rhein und Weser ein neues Zuhause gefunden. Das Land Nordrhein-Westfalen hat daher 1964 die Patenschaft über die Landsmannschaft der Oberschlesier und die in der Bundesrepublik lebenden Oberschlesier übernommen.

Das Polen-Nordrhein-Westfalen-Jahr deckt mehrere Gebiete ab. So findet ein Wettbewerb innovativer deutsch-polnischer Gemeinschaftsprojekte statt. Wegen der guten Resonanz - 24 Projekte erhielten 2011 aufgrund Ihres zukunftsweisenden Charakters eine Auszeichnung - wird er in diesem Jahr wiederholt. Bewerben können sich Projekte zivilgesellschaftlicher Gruppierungen aus Nordrhein-Westfalen zur deutsch-polnischen Zusammenarbeit. Dafür stehen voraussichtlich 80.000 Euro zur Verfügung, und es können Vorhaben mit einem Eigen-

anteil von mindestens 50 Prozent gefördert werden.

Des Weiteren kommen sich die beiden Länder über den Kulturaustausch näher. Diese „Kultursaison NRW in Polen“ hatte im September 2011 mit Auftritten nordrhein-westfälischer Künstler in Polen begonnen. Für 2012 ist der Gegenbesuch polnischer Künstler und Kulturschaffender in Nordrhein-Westfalen geplant. Ein zentraler Beitrag des Polen-NRW-Jahres ist auch die wissenschaftliche Begleitreihe, die das Kulturwissenschaftliche Institut Essen (KWI) mit dem Arbeitstitel „Gemeinsam die Zukunft gestalten: NRW und Polen im Dialog“ durchführt. Die Tagungsreihe besteht aus fünf Veranstaltungen zu den zentralen Themen der Zusammenarbeit mit Polen. Zielgruppe sind Schüler/innen, Studierende und junge Wissenschaftler/innen aus Polen und Nordrhein-Westfalen. (mle) ●

Weitere Informationen
im Internet unter
<http://fz.oslm.de>



NRW-PORTAL ZUR INTEGRATION

Migrantinnen und Migranten sind immer erfolgreicher - im Bildungsbereich wie auf dem Arbeitsmarkt. Das belegen Zahlen, die das Land Nordrhein-Westfalen auf dem neuen Internetportal zur Integration veröffentlicht hat. Unter www.integrationsmonitoring.nrw.de finden Interessierte eine Fülle von Daten zum Stand der Integration in Nordrhein-Westfalen - etwa aus den Bereichen Demografie, Sprachkenntnisse, Bildung und Arbeitsmarkt. Ziel des Portals ist, Auskunft geben, wie sich die Integration der Menschen mit Migrationshintergrund vollzieht und in welchen Bereichen Defizite sowie Handlungsbedarf bestehen. Das Portal soll jährlich aktualisiert und um zusätzliche Indikatoren ergänzt werden.



Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen

Kommentar, begr. von Dr. Kurt Kottenberg und Dr. Erich Rehn, fortgeführt von Rechtsanwalt Ulrich Cronaue, Geschäftsführer im Verband kommunaler Unternehmer (VKU) a.D., Hans-Gerd von Lennep, Beigeordneter im Städte und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen, und Rechtsanwalt Dr. Hanspeter Knirsch, Beigeordneter a.D. und Stadtdirektor a.D., 37. Ergänzungslieferung, Stand September 2011, 334 Seiten, 77,50 Euro, Loseblattausgabe, Grundwerk ca. 2000 Seiten, DIN A 5, in zwei Ordnern, 128 Euro bei Fortsetzungsbezug / 189 Euro bei Einzelbezug, ISBN 978-3-7922-0112-1, Verlag Reckinger, Siegburg

Mit der 37. Ergänzungslieferung (Stand September 2011) wird insbesondere das für die Zukunft der kommunalen Wirtschaft bedeutsame Gesetz zur Revitalisierung des Gemeindefortschritts vom 21. Dezember 2010 in die Kommentierung eingearbeitet.

Mit diesem Gesetz werden die gesetzlichen Rahmenbedingungen der Zulässigkeit wirtschaftlicher und nichtwirtschaftlicher Betätigung im Gemeindefortschrittsrecht wiederhergestellt, wie sie vor der Änderung im Jahr 2007 durch das damalige Gesetz zur Stärkung der kommunalen Selbstverwaltung (GO-Reformgesetz) galten. Neben der diesbezüglichen Abkehr von dem damaligen Leitmotiv „Privat vor Staat“ werden die überregionalen Wettbewerbsmöglichkeiten kommunaler Energieversorger durch die Herausbildung eines erstmaligen eigenständigen Ordnungsrahmens für die Zulässigkeit energiewirtschaftlicher Betätigung in § 107 a GO NRW verbessert und zudem durch eine Fortschreibung von § 108 Abs. 1 GO NRW neue organisatorische Gestaltungsräume für Kommunen im Bereich der nichtwirtschaftlichen Betätigung eröffnet. Neu ist schließlich auch die erstmalige gesetzliche Absicherung der Arbeitnehmermitbestimmung in fakultativen Aufsichtsräten (§ 108 a GO NRW).
Az.: I/2

Die Rechtsstellung der Leitungen der örtlichen Rechnungsprüfung in NRW

Band 3 aus der Reihe „Wissenschaft und Praxis der Kommunalverwaltung“ von Prof. Dr. Janbernd Oebbecke und Dr. Sabrina Desens, Kommunalwissenschaftliches Institut der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster, Rechtswissenschaftliche Fakultät. Gutachten 2012, 90 Seiten, kartoniert, For-

mat 16,5 x 23,5 cm, Preis 29 Euro, Kommunal- und Schul-Verlag, ISBN 978-3-8293-0990-5.

Das Recht der örtlichen Rechnungsprüfung ist in Nordrhein-Westfalen vor allem in den §§ 101 bis 105 der Gemeindeordnung geregelt. Daneben spielen weitere Bestimmungen, etwa der Gemeindeordnung, des Gesetzes über kommunale Gemeinschaftsarbeit oder des Datenschutzgesetzes eine Rolle. Auf viele Rechtsfragen, die sich im Alltag insbesondere der Leitungen der örtlichen Rechnungsprüfung stellen, lassen sich Antworten jedoch nicht ohne weiteres aus dem Gesetz entnehmen. Weil diese Fragen in der Regel Konflikte betreffen, die von den Beteiligten auch nicht vor die Gerichte gebracht oder sonst öffentlich ausgetragen werden, fehlt es bislang weitgehend an einer Aufbereitung dieser Fragestellungen durch Rechtsprechung, Schrifttum und nicht zuletzt auch durch die Verwaltungspraxis der Aufsichtsbehörden und der örtlichen Rechnungsprüfung selbst. Das macht es für die Betroffenen umso schwerer, im Einzelfall rechtliche Aussagen zu treffen.

Das im September 2010 abgeschlossene Gutachten für die Leiterinnen und Leiter der örtlichen Rechnungsprüfungen in NRW (VERPA) gibt Antworten auf eine Vielzahl von Fragen, die frühere oder aktuelle Konfliktlagen betreffen und sich über längere Zeit angesammelt hatten, ohne dass die VERPA immer bereits eine bestimmte Position eingenommen hatte. Um diese Ergebnisse einer breiteren Öffentlichkeit zugänglich zu machen und so einen Beitrag zur Entwicklung des Rechts der örtlichen Rechnungsprüfung zu leisten, wurde der Text Anfang August 2011 überarbeitet und aktualisiert und mit dem vorliegenden Band veröffentlicht.
Az.: IV/1951-00

Denkmalrecht der Länder und des Bundes

Ergänzbare Sammlung mit Erläuterungen, Rechts- und Verwaltungsvorschriften, amtlichen Informationen, Rechtsprechung und Literatur, herausgegeben im Auftrage der INTERPARLAMENTARISCHEN ARBEITSGEMEINSCHAFT, von Univ.-Prof. Dr. jur. Rudolf Stich und Dr. Wolfgang E. Burhenne unter Mitwirkung von Prof. Dr. jur. Ernst-Rainer Hönes und Ursula Kunz, vormals unter Mitwirkung von Dr. Karl-Wilhelm Porger 2011, Loseblattwerk, Erich Schmidt Verlag, 3.812 Seiten, DIN A 5, einschließlich 2 Ordnern, ISBN 978 3 503 02341 0, 104 Euro, Ergänzungen bei Bedarf, Bestellmöglichkeit online unter www.ESV.info/9783503023410

Wie ist mit Denkmälern umzugehen? Eine Vielzahl von Personengruppen ist vom Denkmalrecht betroffen: Eigentümer eines unter Schutz gestell-

ten 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
- Rechtsvorschriften und weitere Materialien des Denkmalrechts der Europäischen Gemeinschaft
- Übereinkommen und weitere Materialien des internationalen Denkmalrechts
- eine umfangreiche Sammlung an Gerichtsentscheidungen zum Denkmalrecht

Erweitert wird das Informationsangebot durch neue Kommentierungen der einschlägigen nationalen und internationalen Vorschriften. Die aktuelle Lieferung enthält u.a.:

- Vorschriften des Bundes
- Neues Bundesnaturschutzgesetz
- Änderung des Baugesetzbuches
- Kommentierung des Baugesetzbuches
- Vorschriften der Länder
- Hessen: Änderung des Denkmalschutzgesetzes
- Niedersachsen: Änderung des Denkmalschutzgesetzes

Az.: I/2

Das Beamtenrecht in Nordrhein-Westfalen

Kommentar von Dipl.-Verwaltungswirt Heinz D. Tadday und Ministerialrat, Dr. Ronald Rescher, Ministerium für Inneres und Kommunales Nordrhein-Westfalen. 134. Ergänzungslieferung, Stand Oktober 2011, 456 Seiten, 88,50 Euro. Loseblattausgabe, Grundwerk ca. 3.080 Seiten, DIN A 5, in drei Ordnern, 139 Euro bei Fortsetzungsbezug (198 Euro bei Einzelbezug). ISBN 978-3-7922-0150-3, Verlag Reckinger, Siegburg.

Mit der 134. Ergänzungslieferung wird insbesondere die aktuelle verwaltungsgerichtliche Rechtsprechung zu den Voraussetzungen der Bewährung in der Probezeit (§ 14 LBG), zum hinausschieben der Altersgrenze (§ 32 LBG), zum Nebentätigkeitsrecht (§§ 49, 58 LBG) und zu dienstlichen Beurteilungen und Stellenbesetzungsverfahren (§ 93 LBG) in den Teil B eingearbeitet.

Des Weiteren werden Rechtsvorschriften (Teil C) wie das Landespersonalvertretungsgesetz (LPVG), die Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (Auszug), die Verordnung zur Ausführung Schulgesetz und das Abgeordneten-

gesetz Nordrhein-Westfalen (Auszug) an den aktuellen Rechtsstand angepasst.

Az.: I/1 043-02-0

Praxis der Kommunal-Verwaltung

Landesausgabe Nordrhein-Westfalen, Ratgeber für die tägliche Arbeit aller Kommunalpolitiker und der Bediensteten in Gemeinden, Städten und Landkreisen (Loseblattsammlung inkl. 3 Online-Zugänge / auch auf DVD-ROM erhältlich). Herausgegeben von Dr. Jürgen Busse, Prof. Dr. Hans-Günter Henneke, Dr. Hubert Meyer, Prof. Dr. Utz Schliesky, Prof. Dr. Gunnar Schwarting, Prof. Dr. Wolf-Uwe Sponer, Prof. Dr. Christian O. Steger, Hubert Stubenrauch und Johannes Winkel. KOMMUNAL- UND SCHUL-VERLAG, 65026 Wiesbaden, Postfach 3629, Telefon 0611 88086-10 Telefax 0611 88086 77; www.kommunalpraxis.de ; E-Mail: info@kommunalpraxis.de . Diese nicht einzeln erhältliche Lieferung enthält:

445. Nachlieferung, Januar 2012, Preis 66,90 Euro

B 1 NW - Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) von Ministerialdirigent a. D. Friedrich Wilhelm Held, Ltd. Ministerialrat a. D. Ernst Becker, Beigeordneter Dr. Heinrich Decker, Referent beim Landkreistag Nordrhein-Westfalen Dr. Markus Faber, Rechtsanwalt und Oberstadtdirektor a. D. Roland Kirchhof, Beigeordneter und Stadtkämmerer Lars Martin Klieve, Beigeordneter Dr. Franz Krämer, Ministerialrat a. D. Detlev Plückhahn, Stellvertreter des Präsidenten der Gemeindeprüfungsanstalt NRW a. D. Jörg Sennewald, Rechtsanwalt, Oberkreisdirektor und Landrat a. D. Dr. Rudolf Wansleben, Ministerialdirigent Johannes Winkel und Ltd. Regierungsdirektor Udo Kotzea. Die Aktualisierung der Kommentierung umfasst die §§ 26, 31, 40, 48, 50, 51, 65-67, 107, 108, 113 und 134 GO. Erstmals kommentiert wurden § 107a GO (Zulässigkeit energiewirtschaftlicher Betätigung) und § 108a GO (Arbeitnehmermitbestimmung in fakultativen Aufsichtsräten).

B 2 NW - Kreisordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (KrO NRW) von Rechtsanwalt und Oberstadtdirektor a. D. Dr. Roland Kirchhof, Rechtsanwalt, Oberkreisdirektor und Landrat a. D. Dr. Rudolf Wansleben, Ltd. Ministerialrat a. D. Ernst Becker, Ministerialrat a. D. Detlev Plückhahn, Beigeordneter und Stadtkämmerer Lars Martin Klieve, Ministerialdirigent Johannes Winkel, Referent beim Landkreistag Nordrhein-Westfalen Dr. Markus Faber und Erstem Beigeordneten beim Landkreistag Nordrhein-Westfalen Dr. Marco Kuhn. Die Erläuterungen der §§ 33, 35, 36, 42-47 und 49 KrO wurden aktualisiert und ergänzt.

C 13 NW - Disziplingesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesdisziplingesetz - LDG

NRW) von Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verwaltungsrecht Dr. Eberhard Baden und Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verwaltungsrecht Frank Wieland. Mit der aktuellen Auslieferung erfolgt die Anpassung an die Änderungen des Beamtenrechts in NRW als Folge der Föderalismusreform. Auch die Anhänge wurden aktualisiert. Neu kommentiert sind die §§ 57, 59 und 60 LDG, weitere Neukommentierungen erfolgen mit den nächsten Lieferungen.

E 3a - Vergabe und Verwaltung öffentlicher Zuwendungen an und durch kommunale Gebietskörperschaften von Ministerialrat a. D. Jürgen E. Schmidt. Der Beitrag wurde vollständig aktualisiert, hier insbesondere die Regelungen des Bundes bei der Verwendung der Zuwendung.

Az.: I/2

Das Informations-Freiheitsgesetz Nordrhein-Westfalen

Gregor Franßen/Sabine Seidel, Ein Praxiskommentar. 2007. 417 S. Paperback. Euro 39,80. Lexxion Verlagsgesellschaft, Berlin, ISBN 978-3-936232-32-5.

Am 1. Januar 2002 trat in Nordrhein-Westfalen als viertem Land das Informationsfreiheitsgesetz in Kraft. Inzwischen sind weitere Länder und seit dem 1.1.2006 der Bund gefolgt. Anfangs gab es Befürchtungen, die Verwaltung werde durch eine Fülle von Anfragen lahmgelegt werden. Inzwischen hat das Gesetz praktische Bedeutung gewonnen und, wie ein knappes Dutzend Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts Münster beweist, es gibt Zweifelsfragen und Streit über seine Auslegung. Davon, dass es die Verwaltungen des Landes vor ungebührliche Herausforderungen gestellt hätte, ist nicht mehr die Rede. Es ist Normalität eingetreten. Dazu hat der hier zu besprechende Kommentar beigetragen und wird dies auch weiter tun.

Die Kommentierung der einzelnen Bestimmungen beginnt jeweils mit einer knappen Entstehungsgeschichte, in deren Rahmen die Gesetzgebungsmaterialien zu den einzelnen Bestimmungen wiedergegeben werden. Das einschlägige Schrifttum und die bis November 2006 ergangene Rechtsprechung sind soweit erkennbar vollständig erfasst und nachgewiesen. Der Umfang der einzelnen Kommentierung ist, nicht zuletzt wegen der Ausrichtung des Werkes auf die Praxis, unterschiedlich. Zu Recht nehmen die Ausführungen zu § 2 über den Anwendungsbereich Gesetzes, § 4 zum Informationsanspruch und über das Verhältnis zu anderen Informationsbestimmungen und zu den §§ 6-10 besonders breiten Raum ein, welche die Auschlussstatbestände behandeln.

Überall ist die Kommentierung klar begründet und solide belegt. Das in Bezug genommene Schrifttum ist am Ende des Buches vollständig nachgewiesen. Das ist bei Kommentaren nicht selbstverständlich und gerade bei einem jungen Gesetz besonders nützlich, weil in den ersten Jahren mit neuen Veröffentlichungen zu rechnen ist, und der Benutzer anhand des Literaturverzeichnisses leicht feststellen kann, ob diese schon berücksichtigt werden konnten. Der Kommentar kann allen, die mit dem Informationsfreiheitsgesetz Nordrhein-Westfalen zu tun haben, uneingeschränkt empfohlen werden. Wegen der vielen vergleichbaren Regelungen stellt er auch eine wichtige Arbeitshilfe bei der Anwendung der anderen inzwischen erlassenen Gesetze dar, Universitätsprofessor Dr. Janbernd Oebbecke, Münster.

Az.: I/2

Das Recht der Gefahren-Abwehr in Nordrhein-Westfalen

Wolfgang Frings/Lothar Spahlholz, 268 Seiten, 17 x 24 cm Euro (D), 29,90, Euro (A) 30,80 (Sfr) 41,80, ISBN 978-3-7869-0834-0, 3. überarbeitete Auflage Maximilian Verlag GmbH & Co. KG, Hamburg, ein Unternehmen der Tamm Media GmbH, unverbindliche Preisempfehlung

Seit dem Erscheinen der zweiten Auflage haben sich im Recht der Gefahrenabwehr und im Allgemeinen Verwaltungsrecht zahlreiche Änderungen ergeben, z.B. durch den Wegfall des Widerspruchsverfahrens vor Erhebung einer Anfechtungs- oder Verpflichtungsklage oder die Neufassung des Landeszustellungsgesetzes. Diese und zahlreiche weitere Änderungen wurden in die jetzt vorliegende dritte Auflage eingearbeitet, so dass der Band dem derzeitigen Stand der Gesetzgebung und Rechtsprechung entspricht.

Das Buch richtet sich in erster Linie an die Studierenden der Studieninstitute für kommunale Verwaltung, des Instituts für öffentliche Verwaltung sowie der Fachhochschule für öffentliche Verwaltung des Landes Nordrhein-Westfalen, aber auch an die in der Verwaltungspraxis mit Aufgaben der Gefahrenabwehr befassten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Zur optischen Verdeutlichung bestimmter Probleme oder Zusammenhänge wurden zahlreiche Schaubilder in den Text eingearbeitet. In einem Anhang wurden verschiedene Prüf- und Aufbauschemata, Musterfälle und Musterverordnungen aufgenommen, die für die Fallbearbeitung hilfreich sind und den Bezug zur Praxis herstellen.

Zu den Autoren: Wolfgang Frings, Dipl.-Verwaltungswirt, war zunächst bei der Stadt Köln viele

Jahre mit ordnungsrechtlichen Aufgaben - zuletzt als Leiter einer Ordnungsbehörde - befasst. 1982 übernahm er die Leitung des Studieninstituts für kommunale Verwaltung der Stadt Köln. Nach der Fusion zum Rheinischen Studieninstitut für kommunale Verwaltung in Köln wechselte er als Fachbereichsleiter für Ausbildung und Prüfung zu der neuen Einrichtung. Lothar Spahlholz, Verwaltungsjurist, war ebenfalls zunächst bei der Stadt Köln (u.a. beim Ordnungsamt) tätig und unterrichtete nebenamtlich am kommunalen Studieninstitut und an der Fachhochschule. Seit 1989 ist er hauptamtlicher Dozent (u.a. für Polizei- und Ordnungsrecht) an der Fachhochschule für öffentliche Verwaltung NRW sowie Vorsitzender einer Prüfungskommission für den gehobenen Dienst. Az.: I/2

Grundsteuerrecht

Kommentar von Regierungsdirektor Reinhard Stöckel, Thüringer Finanzministerium, und Oberregierungsrat Christian Volquardsen, Finanzbehörde Hamburg. 2. erweiterte und überarbeitete Auflage 2012, 548 Seiten. Kartoniert, 69,90 Euro, Kohlhammer Deutscher Gemeindeverlag, ISBN 978-3-555-01440-1

Der Kommentar ist in drei Teile gegliedert: die Grundsteuer, das Hamburgische Zweitwohnungssteuergesetz (HmbZWStG) und das Neue Kommunale Finanzwesen (Doppik). Die Neukommentierung berücksichtigt insbesondere Anzeigepflichten der Steuerbürger, die öffentliche Bekanntgabe, Fiskalerschaft und herrenlose Grundstücke sowie die Neuregelungen zum Grundsteuererlass.

Die Kommentierung beschäftigt sich vorwiegend mit dem Hamburgischen Zweitwohnungssteuergesetz, enthält aber auch eine Reihe von Handlungsempfehlungen und Ausführungen zu Steuersatzungen anderer Kommunen. Im Anlageteil finden sich eine Mustersatzung und Abdrucke von in Hamburg eingesetzten Vordrucken und Formularen, die als Anregung für andere Kommunen dienen sollen. Die Bewertung kommunaler Grundstücke im Rahmen des neuen Kommunale Finanzwesens (Doppik) berücksichtigt insbesondere die Problematik der Wertermittlung in der Eröffnungsbilanz, die Ermittlung des Wiederbeschaffungswerts und die Besonderheiten bei Denkmalschutz und Erbbaurechten.

Az.: IV/1

Beihilfenrecht Nordrhein-Westfalen

Unterstützungsgrundsätze, Vorschussrichtlinien - Kommentar von Karl-Heinz Mohr, Ministerialrat a. D., und Horst Sabolewski, Regierungsdirektor im Finanzministerium des Landes NRW., 87. Ergänzungslieferung, Stand November 2011, 456 Seiten, 91 Euro. Loseblattausgabe inkl. Zugang zur Online-Datenbank, Grundwerk ca. 3.000 Seiten, DIN A5, in drei Ordnern, 128 Euro bei Fortsetzungsbezug (198 Euro bei Einzelbezug). ISBN 978-3-7922-0153-4, Verlag Reckinger, Siegburg.

Mit der 87. Ergänzungslieferung (Stand November 2011) wird der Abschnitt „Ärztliches und zahnärztliches Gebührenrecht; sonstige Gebührenordnungen“ vollkommen neu geordnet. Neu aufgenommen werden Hinweise zum Standard- und Basistarif der privaten Krankenversicherungen. Die ab 1. April 2010 geltenden geänderten Gebührensätze des Basistarifs werden in das umfangreiche Gebührenverzeichnis für ärztliche Leistungen nach der Gebührenordnung für Ärzte integriert.

Sowohl für die im Standard- oder Basistarif versicherten Personen als auch für die Beihilfefestsetzungsstellen bedeutet die Auflistung der Gebührensätze eine wesentliche Hilfe für die Überprüfung von Liquidationen.

Az.: I/1 047-00-1

Laufbahnrecht des Landes Nordrhein-Westfalen

Kommentar zur Laufbahnverordnung (LVO NRW) nebst laufbahnrechtlichen Vorschriften für einzelne Beamtengruppen von Ministerialrat Dr. Ronald Rescher, Ministerium für Inneres und Kommunales des Landes Nordrhein-Westfalen, und Dipl.-Verwaltungswirt Heinz D. Tadday. 18. Ergänzungslieferung, Stand November 2011, 404 Seiten, 86 Euro. Loseblattausgabe, Grundwerk ca. 1.500 Seiten, DIN A 5, im Ordner, 98 Euro bei Fortsetzungsbezug (159 Euro bei Einzelbezug). ISBN 978-3-7922-0162-6, Verlag Reckinger, Siegburg.

Mit der 18. Ergänzungslieferung erfährt das Werk eine umfassende Aktualisierung. Dabei wird insbesondere die aktuelle, verwaltungsgerichtliche Rechtsprechung in die Kommentierung (Teil B) eingearbeitet. Diese betrifft u.a. die Einstellungsaltersgrenze von 40 Jahren (§ 6 LVO), die Voraussetzungen der Bewährung in der Probezeit (§ 7 LVO), die dienstlichen Beurteilungen und Stellenbesetzungsverfahren (§ 10 a LVO) sowie die Voraussetzungen der Ausnahmenvorschrift des § 84 LVO. Die Ergänzungslieferung enthält darüber hinaus neue Vorschriften wie die Bekanntmachung des Konzepts zu den Personaleinsätzen nordrhein-westfälischer Landesbediensteter in europäischen und internationalen Institutionen, die Neufassung der Laufbahnverordnung der Polizei, den Vertretungserlass NRW sowie wichtige Ausbildungs- und Prüfungsverordnungen.

Az.: I/1 043-04-0

Zusammenarbeit deutscher und griechischer Kommunen

Auf Einladung des Parlamentarischen Staatssekretärs im Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung, Hans-Joachim Fuchtel, fand am 25. Januar 2012 in Berlin ein Informationsabend über die Perspektiven der partnerschaftlichen Zusammenarbeit zwischen deutschen und griechischen Kommunen statt. Dabei machten die Vertreter der deutschen kommunalen Spitzenverbände deutlich, dass sie eine weitere Entwicklung der deutsch-griechischen Partnerschaftsarbeit unterstützen möchten. Gleichzeitig forderten sie, die Zusammenarbeit im Rahmen eines Partnerschaftsprogramms so auszugestalten, dass zusätzliche Mittel für die deutsch-griechische kommunale Partnerschaftsarbeit bereitgestellt werden.

Deutsch-Französischer Ausschuss des RGRE in Nantes

Der Jahreskongress des Deutsch-Französischen Ausschusses im Rat der Gemeinden und Regionen Europas (RGRE) fand Ende Januar 2012 in Nantes statt. Die Rolle Deutschlands und Frankreichs bei der Bewältigung der aktuellen Euro-Krise zog sich wie ein roter Faden durch die Diskussionen. Stuttgarts Oberbürgermeister und RGRE-Präsident Dr. Wolfgang Schuster unterstrich, dass es im Hinblick auf das Gelingen des europäischen Projekts und zur Überwindung der gegenwärtigen Krise kaum eine Alternative zum deutsch-französischen Tandem gebe. In ihrer Abschlusserklärung appellierten die Teilnehmer an die politische Führung beider Länder, sich für eine Fortführung der langjährigen engen Beziehungen einzusetzen.

Leichterer Zugang zu EU-Fördergeldern

Der Zugang zu EU-Fördergeldern soll erleichtert werden. Die Europäische Kommission hat dazu am 8. Februar 2012 insgesamt 120 Änderungen vorgeschlagen, von denen vor allem kleine und mittlere Unternehmen,

Städte und Regionen, Studierende und auch Wissenschaftler/innen profitieren. So soll es künftig möglich sein, Fördermittel aus zwei Europäischen Fonds zu kombinieren, sodass die Formalitäten nur einmal zu erledigen sind. Außerdem sollen Umfang der Prüfungen und Aufbewahrungszeit für Projektunterlagen drastisch reduziert werden. Die vereinfachten Regeln sind Teil des Mehrjährigen Finanzrahmens für den Zeitraum ab 2014. Europäisches Parlament und Europäischer Rat müssen über die Pläne noch abstimmen.



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

Broschüre zu Dänemarks Regionen und Kommunen

Aus Anlass des dänischen Ratsvorsitzes in der Europäischen Union hat der Ausschuss der Regionen eine 32-seitige Broschüre in Englisch und Dänisch herausgegeben. Sie beinhaltet Informationen über die Tätigkeiten der dänischen Delegation im Ausschuss der Regionen, über die dezentrale Verwaltung Dänemarks, EU-Finanzierung und Projekte in Dänemark sowie über geplante Veranstaltungen bis zum Ende des Ratsvorsitzes im Juni 2012. Die Broschüre kann über die E-Mail-Adresse publicationscdr@cor.europa.eu bestellt oder im Internet unter <http://www.cor.europa.eu> heruntergeladen werden.

Motto-Wettbewerb Deutsch-Französischer Tag 2013

Im kommenden Jahr wird die Unterzeichnung des Deutsch-Französischen Freundschaftsvertrages vor 50 Jahren - am 22. Januar 1963 - durch den damaligen französischen Präsidenten Charles de Gaulle und Bundeskanzler Konrad Adenauer gefeiert. Aus diesem Anlass rufen der französische Minister für Bildung, Jugend und Vereinswesen sowie der Bevollmächtigte für die Deutsch-Französischen Kulturbeziehungen in Kooperation mit dem Deutsch-Französischen Jugendwerk alle Schülerinnen und Schüler auf, ein Motto für den Deutsch-

Französischen Tag im Jahr 2013 vorzuschlagen. Einsendeschluss ist der 31. März 2012. Weitere Informationen gibt es auf der Internetseite www.dfwjw.org/motto2013.

ARLEM-Tagung in Bari

Regional- und Kommunalvertreter aus mehr als 30 Ländern trafen sich Ende Januar 2012 in Bari zur dritten Plenartagung der Versammlung der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften Europa-Mittelmeer (ARLEM). Sie forderten von der Europäischen Union einen besseren Zugang der Regionen und Kommunen zu Fördermitteln der Europäischen Nachbarschaftspolitik, die Ausweitung des Bürgermeisterkonvents auf die Städte und Regionen im südlichen Mittelmeerraum und die Stärkung der territorialen Zusammenarbeit auf strategischen Gebieten wie Nachhaltigkeit und Energieinfrastruktur. Die ARLEM wurde vor zwei Jahren ins Leben gerufen, um die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften stärker in die Partnerschaft Europa-Mittelmeer einzubinden.

Karlspreis für Bundesfinanzminister Wolfgang Schäuble

Bundesfinanzminister Wolfgang Schäuble erhält in diesem Jahr den Internationalen Karlspreis zu Aachen. Das Karlspreis-Direktorium würdigt damit Schäubles Beiträge zur Stabilisierung der Währungsunion und zum europäischen Einigungsprozess. Überdies solle die Rolle Schäubles als „Ideengeber“ und „wichtiger Akteur“ bei „nahezu allen Integrationsfortschritten“ der Europäischen Union in den vergangenen drei Jahrzehnten ausgezeichnet werden, heißt es in der Begründung. Europa sei für Schäuble eine „Herzensangelegenheit und innere Überzeugung“. Der Internationale Karlspreis zu Aachen wird seit 1950 für besondere Verdienste um die europäische Einigung verliehen. Er wird traditionell an Christi Himmelfahrt überreicht. ●

Festsetzung der Tagesordnung für Ratssitzungen

Die Regelung des § 48 Abs. 1 Satz 2 GO NRW, wonach der Bürgermeister solche Vorschläge in die Tagesordnung für eine Ratssitzung aufzunehmen hat, die ihm fristgerecht von einem Fünftel der Ratsmitglieder oder einer Fraktion vorgelegt werden, ist auch unter Berücksichtigung des Mandatsstatus eines fraktions- und gruppenlosen Ratsmitglieds verfassungsgemäß.

OVG NRW, Beschluss vom 18. August 2011
- Az.: 15 A 1574/11 -

Der Kläger ist als Einzelmandatsträger Mitglied des Rates der Stadt E. Er begehrt erstinstanzlich die Feststellung, dass der Beklagte seine Vorschläge in die Tagesordnung für die Sitzung des Rates aufzunehmen habe, wenn er dies in gebotener Form und rechtzeitig beantrage. Das VG wies die Klage unter Hinweis auf den eindeutigen Wortlaut der Regelung des § 48 Abs. 1 Satz 2 GO NRW ab. Danach hat der Bürgermeister in die Tagesordnung von Ratssitzungen nur solche Vorschläge aufzunehmen, die ihm fristgerecht von einem Fünftel der Ratsmitglieder oder einer Fraktion vorgelegt werden. Der gegen das klageabweisende Urteil beim OVG gestellte Antrag auf Zulassung der Berufung blieb ohne Erfolg.

Die vom Kläger gegen die Vorschrift des § 48 Abs. 1 Satz 2 GO NRW erhobenen verfassungsrechtlichen Bedenken begründen keine ernstlichen Richtigkeitszweifel i. S. v. § 124 Abs. 2 Nr. 1 VwGO. Der Kläger habe schon nicht hinreichend dargelegt, gegen welches ihn schützende Verfassungsrecht § 48 Abs. 1 Satz 2 GO NRW verstoßen soll. Der vage Hinweis auf eine Verletzung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes dürfte für die ausreichende Geltendmachung einer Verfassungsverletzung nicht genügen.

Dessen ungeachtet sei für einen Verstoß gegen Verfassungsrecht durch die Regelung des § 48 Abs. 1 Satz 2 GO NRW auch nichts ersichtlich. Die Statusrechte des einzelnen Ratsmitglieds hätten anders als die Mandatsrechte von Bundestags- und Landtagsabgeordneten keine verfassungsrechtliche Absicherung erfahren. Die Mitglieder des Rates seien „lediglich“ Inhaber eines einfachrechtlich durch die Gemeindeordnung konstituierten mitgliedschaftsrechtlichen Status. Demgemäß werden die Statusrechte nur in den Grenzen der Gemeindeordnung und damit hier in den Grenzen des § 48 Abs. 1 Satz 2 GO NRW gewährt. Soweit der Kläger in der Regelung des § 48 Abs. 1 Satz 2 GO NRW eine Verletzung von Art. 3 Abs. 1 GG sehen sollte, könne auch dieser Ansicht nicht gefolgt werden. Mit Blick darauf, dass es vorliegend nicht um die Durchsetzung grundrechtlicher Positionen, sondern um die Geltendma-



GERICHT IN KÜRZE
zusammengestellt
von Hauptreferent
Andreas Wohland,
StGB NRW

chung von dem Kläger vermeintlich zustehenden organschaftlichen Rechten geht, habe sich die Vorschrift des § 48 Abs. 1 Satz 2 GO NRW nicht am formalisierten Gleichheitssatz des Art. 3 Abs. 1 GG, sondern am verfassungsrechtlichen Willkürverbot und dem allgemeinen Gleichheitssatz in Ausprägung des Grundsatzes der Chancengleichheit messen zu lassen.

Hier erweise sich aber die Entscheidung des Gesetzgebers für die in § 48 Abs. 1 Satz 2 GO NRW geregelten Quoren als offensichtlich willkürfrei und ohne Weiteres vereinbar mit dem Grundsatz der Chancengleichheit. Der dem einzelnen Ratsmitglied einfachrechtlich gewährte Mandatsstatus beinhalte nicht, dass es sich im Rat völlig unkoordiniert und ungebunden entfalten und handeln kann. Der Mandatsstatus des einzelnen Ratsmitglieds werde vielmehr durch die Statusrechte der anderen Ratsmitglieder sowie durch die Rechte aller Ratsmitglieder begrenzt.

Begründungserfordernis bei sofortiger Vollziehung

Es steht mit dem Begründungserfordernis des § 80 Abs. 3 Satz 1 VwGO in Einklang, wenn die Behörde in speziellen Fallgruppen, die sich in typischen Interessenlagen gleichen, ihre Begründung der Anordnung der sofortigen Vollziehung auf typisierende oder im Wesentlichen gleiche Gründe stützt.

Bei der Auflösung einer Schule ergibt sich aus der Natur der Sache, dass der Aspekt der Planungssicherheit regelmäßig die Begründung der Anordnung der sofortigen Vollziehung dieser Schulorganisationsmaßnahme trägt.

OVG NRW, Beschluss vom 8. Dezember 2011
- Az.: 19 B 872/11 -

Der Rat der Antragsgegnerin beschloss die auslaufende Auflösung der Grundschule C. Nach Genehmigung dieses Beschlusses durch die Bezirksregierung beschloss der Rat die Anordnung der sofortigen Vollziehung dieses Beschlusses im Wesentlichen mit der Begründung, der Sofortvollzug sei im Interesse der Planungssicherheit geboten. Hiergegen machten die Antragsteller geltend, die Begründung der Anordnung der sofortigen Vollziehung sei zu pauschal. Das VG lehnte den Eilantrag ab. Die Beschwerde der Antragsteller blieb erfolglos.

Das VG sei zutreffend davon ausgegangen, dass die Anordnung der sofortigen Vollziehung der auslaufenden Auflösung der Grundschule C. durch den Ratsbeschluss den Begründungsanforderungen des § 80 Abs. 3 Satz 1 VwGO genügt. Die Begründung sei hinreichend einzelfallbezogen. Der Rat habe den Sofortvollzug nicht lediglich pauschal auf das öffentliche Interesse der baldigen Umsetzung der auslaufenden Auflösung der Grundschule C. gestützt. Vielmehr sei er konkret auf die Auswirkungen und die Bedeutung der

Schulorganisationsmaßnahme für den Schulträger, die benachbarten Grundschulen und die betroffenen 23 im Schuljahr 2011/12 einzuschulenden Kinder und deren Eltern eingegangen und habe sich im Interesse der baldigen Planungssicherheit für den Sofortvollzug entschieden. Damit sei der Zweck des § 80 Abs. 3 Satz 1 VwGO, die Verwaltung zur sorgfältigen Prüfung der Notwendigkeit der Anordnung der sofortigen Vollziehung anzuhalten, ebenso erreicht wie der weitere Zweck der Vorschrift, die Antragsteller in die Lage zu versetzen, die Erfolgsaussichten ihrer Rechtsbehelfe abzuschätzen und ihre Rechte wahrzunehmen.

Diese Auslegung des § 80 Abs. 3 Satz 1 VwGO stelle keine „Absenkung der Begründungserfordernisse“ dar und führe auch nicht dazu, „dass für den Bereich des Schulrechts außerhalb der gesetzlichen Normierung des Bundesgesetzgebers ein komplettes Rechtsgebiet für den pauschalen Sofortvollzug eröffnet“ wird, weil „der Rat einer Gemeinde nämlich grundsätzlich für jede seiner Entscheidungen Planungssicherheit in Anspruch nehmen möchte“. Es stehe mit dem Begründungserfordernis des § 80 Abs. 3 Satz 1 VwGO in Einklang, wenn die Behörde in speziellen Fallgruppen, die sich in typischen Interessenlagen gleichen, ihre Begründung der Anordnung der sofortigen Vollziehung auf typisierende oder im Wesentlichen gleiche Gründe stützt.

Sportwettbüros in Spielhallen

In Spielhallen dürfen keine Sportwetten vermittelt werden (nichtamtlicher Leitsatz).

OVG NRW, Urteil vom 8. Dezember 2011
- Az.: 4 A 1965/07 -

Zwar verletze das staatliche Monopol im Bereich der Sportwetten nach der Rechtsprechung des 4. Senats die europarechtliche Niederlassungs- und Dienstleistungsfreiheit. Hierauf könnten sich aber private Wettbürobetreiber nicht berufen, die in Spielhallen Sportwetten vermittelten. Denn dies sei nicht erlaubnisfähig und von den Ordnungsbehörden daher zwingend zu untersagen. Nach dem nordrhein-westfälischen Ausführungsgesetz zum Glücksspielstaatsvertrag dürften Annahmestellen nicht in Spielhallen eingerichtet werden. Hierzu gehörten auch Online-Terminals, mit denen Kunden im Wege der Selbstbedienung Sportwetten abschließen könnten. Dieses Verbot begegne keinen verfassungs- oder europarechtlichen Bedenken. Der Gesetzgeber habe mit dieser Regelung verhindern wollen, dass die Gelegenheit zum Wetten in einer Umgebung eröffnet werde, in der ohnehin schon eine hohe Spielsuchtgefahr bestünde.

Der Senat hat die Revision nicht zugelassen. Dagegen kann Nichtzulassungsbeschwerde erhoben werden. ●



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

Debora Becker
Telefon 02 11/45 87-2 31
debora.becker@kommunen-in-nrw.de

Anzeigenabwicklung

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

Layout

KNM Krammer Neue Medien
www.knm.de

Druck

D+L REICHENBERG GmbH
46395 Bocholt

Gedruckt auf
chlorfrei gebleichtem Papier

Die Zeitschrift erscheint monatlich mit 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
April 2012:

Datensicherheit



Netzwerk Kommunaler Arbeitsschutz

Für einen nachhaltigen Arbeits- und
Gesundheitsschutz in Kommunen und
kommunalen Betrieben

www.kommunaler-arbeitsschutz.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 |
Klärschlamm Entsorgung | 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

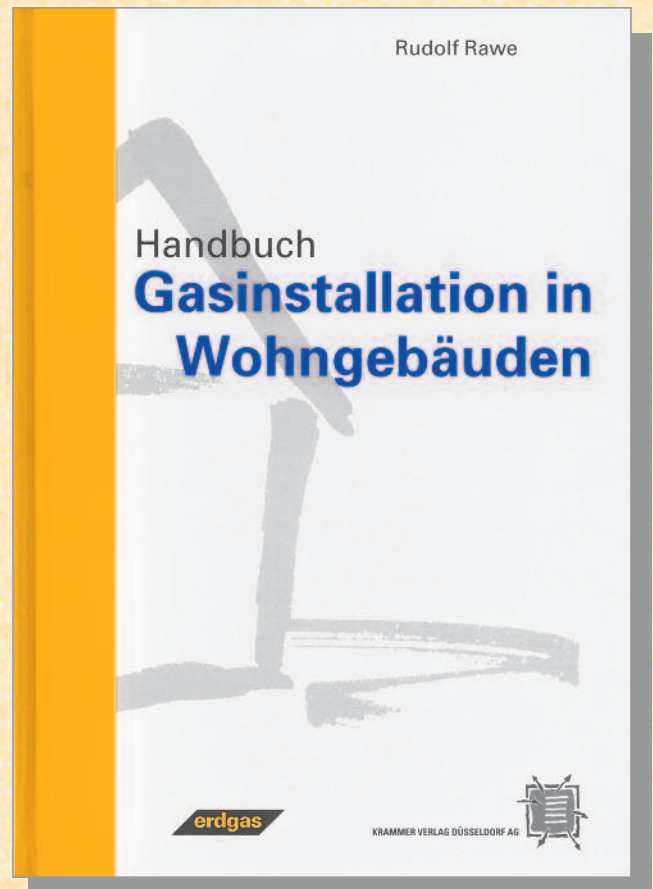
Aktuelles Fachwissen

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 verantwortlichen 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