



Aus dem Inhalt:

- Schwerpunkt: Neue Wege der Mobilität in den Kreisen
- Abschaffung der Stichwahl für kommunale Hauptverwaltungsbeamte
- Zur Eigentumsfrage an den Altakten der Kreise in Nordrhein-Westfalen



Digitalpakt Schule – kein einmaliger Spurt, sondern ein Langstreckenlauf!

Was lange währt, wird endlich gut – so könnte die Entstehungsgeschichte des Digitalpakts Schule vielleicht zusammengefasst werden. Nach der Verankerung im Koalitionsvertrag gab es über viele Monate anhaltende Debatten um die verfassungsrechtlichen Grundlagen und die Ausarbeitung der sehr kleinteiligen Verwaltungsvereinbarung zwischen Ländern und Bund. Wer dachte, dass die versprochenen Bundesmilliarden schnell in die Schulen fließen, der wurde jedenfalls schnell eines Besseren belehrt.

Beim Digitalpakt handelt es sich um einen Kompromiss zwischen dem Bund einerseits – der sich in die Bildungspolitik der Länder einmischen will – und den Ländern andererseits – die sich zwar vom Bund finanziell unter die Arme greifen lassen, den Bund aber ansonsten aus ihrer Bildungspolitik heraushalten wollen. Der Blick der kommunalen Schulträger auf den Digitalpakt Schule ist pragmatisch: Schuldigitalisierung kostet viel Geld, welches die kommunalen Schulträger nicht haben und die Länder nicht geben wollen. Die Annahme der Bundesgelder ist daher aus kommunaler Sicht ein Gebot der Not. Den Schülerinnen und Schülern, den Lehrerinnen

und Lehrern sowie den Eltern ist es schlicht einerlei, welche staatliche Ebene zahlt. Steuerfinanziert sind die Mittel so oder so. Die kommunalen Spitzenverbände sind in die Entwicklung des Digitalpakts Schule bislang nicht eng einbezogen worden. Umso wichtiger ist es, dass diese einbezogen werden, wenn es jetzt in die praktische Ausgestaltung auf Landesebene geht. Das Ministerium für Schule und Bildung des Landes Nordrhein-Westfalen (MSB) ist dabei, eine Förderrichtlinie zu entwickeln. Es hat zugesagt, die kommunalen Spitzenverbände zu beteiligen.

Die Verwaltungsvereinbarung sieht einen Eigenanteil der Länder oder Kommunen in Höhe von zehn Prozent der Förder-summe vor. Geht man von einem NRW-Anteil von etwa 1,06 Milliarden Euro aus, so beträgt der Eigenanteil über alle Schulen hinweg somit 106 Millionen Euro. Circa 80 Millionen Euro hiervon entfallen auf die öffentlichen Schulen. Die Kommunen erwarten, dass das Land diese Kosten trägt. Dies würde es auch finanzschwachen Kommunen erleichtern, sich an dem Programm zu beteiligen.

Von zentraler Bedeutung ist die Festlegung des Verteilschlüssels. Aus Sicht der Kreise ist eine prinzipielle Orientierung an den Schülerzahlen sachgerecht. Aufgrund der besonderen Digitalisierungsanforderungen für Berufskollegs und der damit einhergehenden Kosten – CAD-Systeme und Robotik seien nur beispielhaft genannt – sollten die Schülerzahlen der Berufskollegs besonders gewichtet werden, damit deren Digitalisierung schneller vorangetrieben werden kann. Gerade Lernende an Berufskollegs müssen beim Berufseinstieg zeitgemäßes und zukunftsfähiges digitales Know-how vermittelt bekommen.

Die Bewirtschaftung der Mittel sowie die Prüfung und Bewilligung der Anträge möchte das MSB den Bezirksregierungen übertragen. Die Kreise sehen dies kritisch, da dies eine landeseinheitliche Umsetzung des Digitalpakts erschwert. Deshalb hat der Landkreistag NRW das MSB aufgefordert, ein Koordinierungsgremium unter Beteiligung der kommunalen Spitzenverbände und der Bezirksregierungen einzurichten, um den Gleichklang der Verwaltungspraxis zu befördern.

Die Umsetzung des Digitalpakts Schule ist für die Schulträger eine komplexe Herausforderung. Medienkonzepte der Schulen und kommunale Medienentwicklungspläne sind aufeinander abzustimmen, Fördermittel zu beantragen, Leistungen müssen teilweise europaweit ausgeschrieben und deren Ausführung überwacht werden. Die Mittel des Bundes werden zwar gebraucht, sie sind aber nur eine Anschubfinanzierung. Viel wichtiger als diese Anschubfinanzierung sind die laufenden Kosten – gleichsam die Ewigkeitskosten.

Auf der Grundlage von Zahlen der Bertelsmann Stiftung wird eine Vollausstattung der Schulen in NRW mit digitaler Technik mit rund einer Mrd. Euro jährliche Kosten veranschlagt. Die aus heutiger Sicht lediglich einmalige Bundesförderung ist jedoch volkswirtschaftlich wie pädagogisch nur sinnvoll, wenn die Finanzierung der laufenden Kosten sichergestellt ist. Die Verantwortung dafür trägt das Land: So lange dieses die Kommunen finanziell nicht ausreichend ausstattet, muss es ihnen Sondermittel in ausreichender Höhe zuweisen.

Ob am Ende also wirklich alles gut wird, wird sich alsbald entscheiden. Das Land hat es in der Hand, dem Digitalpakt Schule zum Erfolg zu verhelfen. Die kommunalen Schulträger werden hierzu ihren Beitrag leisten.

Dr. Martin Klein
Hauptgeschäftsführer
des Landkreistages Nordrhein-Westfalen



Kavalleriestraße 8
 40213 Düsseldorf
 Telefon 02 11/300491-0
 Telefax 02 11/300491-660
 E-Mail: presse@lkt-nrw.de
 Internet: www.lkt-nrw.de

IMPRESSUM

EILDienst – Monatszeitschrift
 des Landkreistages
 Nordrhein-Westfalen

Herausgeber:
 Hauptgeschäftsführer
 Dr. Martin Klein

Redaktion:
 Erster Beigeordneter Dr. Marco Kuhn
 Beigeordneter Martin Schenkelberg
 Referentin Christine Cebin
 Hauptreferent Dr. Markus Faber
 Referentin Dorothee Heimann
 Referent Thomas Krämer
 Pressereferentin Rosa Moya
 Referent Dr. André Weßling
 Hauptreferent Dr. Kai Zentara

Quelle Titelbild:
 REVG Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft mbH

Redaktionsassistentz:
 Gaby Drommershausen
 Astrid Hälker
 Heike Schützmann

Herstellung:
 ALBERSDRUCK GMBH & CO KG
 Leichlinger Straße 11
 40591 Düsseldorf
 www.albersdruck.de

ISSN 1860-3319



AUF EIN WORT 273

AUS DEM LANDKREISTAG

Landräte überreichen NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst verkehrspolitisches Grundsatzpapier des LKT NRW 277

THEMA AKTUELL

Digitalisierung, Vernetzung und automatisiertes Fahren im Verkehrssektor 279

**SCHWERPUNKT:
 Neue Wege der Mobilität in den Kreisen**

Nordrhein-Westfalen soll zur Modellregion für Mobilität 4.0 werden 282

Flexibel unterwegs im engen Netz der Mobilstationen 285

Mit 40 Tonnen sicher durch die Stadt – Effiziente und stadtverträgliche Lkw-Navigation 287

Ohne Fahrer und ohne Lenkrad – Erfolgreicher Demobetrieb mit fahrerlosem Shuttle in Südwestfalen 290

Elektronisches Fahrgeldmanagement und e-Ticketingsystem im VRS 293

Mobilfunkdaten als Planungsinstrument für Bus und Schiene 295



(E-)Fahrrad-Verleihsystem im ländlichen Raum: Das RVK e-Bike zwischen Rhein und Voreifel	297
<hr/>	
Herausforderungen und Chancen des Carsharing abseits der Großstädte	298
<hr/>	
LandEi mobil – im Mühlenkreis läuft's rund!	300
<hr/>	
Neustart der REVG im Rhein-Erft-Kreis	303
<hr/>	
Reallabor „Mobiles Münsterland“ – Richtung Zukunft	306
<hr/>	

THEMEN

Gesetz zur Änderung des Kommunalwahlgesetzes und weiterer wahlrechtlicher Vorschriften	310
<hr/>	
Ifo-Studie zur Einwohnerveredelung im Gemeindefinanzierungsgesetz	314
<hr/>	
Kreis Coesfeld ist Träger des Stiftungspreises „Landschaft 2019“	316
<hr/>	
REGIONALE 2025: Erste Projektideen ausgezeichnet	317
<hr/>	
Digitaler Wandel zieht in Delbrücker Klassenzimmer ein	318
<hr/>	
Sicher aufgehoben – das Kunstgutdepot des Märkischen Kreises	319
<hr/>	
Autonom und digital – die Baustelle 4.0	321
<hr/>	



DAS PORTRÄT

Landrat Jochen Hagt: „Wenn wir zum Botschafter unserer Heimat werden, erhöhen wir die Strahlkraft unseres Kreises!“ 323

IM FOKUS

Zur Eigentumsfrage an den Altakten der Kreise in Nordrhein-Westfalen 326

MEDIENSPEKTRUM 327

KURZNACHRICHTEN 328

HINWEISE AUF VERÖFFENTLICHUNGEN 335

Landräte überreichen NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst verkehrspolitisches Grundsatzpapier des LKT NRW

Die nordrhein-westfälischen Landräte haben im Rahmen der Vorstandssitzung des Landkreistags NRW (LKT NRW) am 26. März 2019 NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst das verkehrspolitische Grundsatzpapier des Landkreistags NRW überreicht und mit ihm über Verkehrsinfrastruktur, Planungsbeschleunigung und die Bedeutung der Digitalisierung für die Verkehrsentwicklung im kreisangehörigen Raum diskutiert. Weitere Themen des Vorstandes waren unter anderem der aktuelle Stand beim Digitalpakt Schule, das Aktionsbündnis „Gemeinsam gegen Gewalt“ und die geplante Abschaffung der Stichwahl bei kommunalen Hauptverwaltungsbeamten.



Vorstandssitzung mit Verkehrsminister Hendrik Wüst.

Quelle: LKT NRW

Wir müssen bei der Planung schneller „werden, damit wir in NRW vorankommen“, betonte NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst gegenüber den NRW-Landräten. Die in der Vergangenheit zurückgefahrenen Baumaßnahmen müssten wieder deutlich hochgefahren werden. Dazu habe er Maßnahmen auf den Weg gebracht, um auch den Planungsbereich zu stärken und zu beschleunigen. Um den Bedarf zu decken, greife man zusätzlich auf externe Fachkräfte zurück. Im vergangenen Jahr habe das Land fast 100 Millionen Euro für Planungsleistungen ausgegeben. Zudem versuche das Land, stärker mit kommunalen Planern vor Ort zu kooperieren. Vereinbarungen zwischen Land und Kreisen zur Verkehrsinfrastruktur-Planung begrüßten die Landräte ausdrücklich: Dies sei ein richtiger Weg. Positiv sei insoweit auch die Übernahme von Personalkosten durch das Land.

Im Austausch mit dem Minister unterstrichen die Landräte die Bedeutung des kreisangehörigen Raums in der Verkehrspolitik des Landes NRW. „Rund 60 Prozent der NRW-Bevölkerung lebt im kreisangehörigen Raum. Hinzu kommt, dass rund 66 Prozent des produzierenden Gewerbes in den Kreisen angesiedelt ist. Daher ist

der kreisangehörige Raum auf funktionsfähige verkehrliche Infrastrukturen und Anbindungen angewiesen“, betonte der Präsident des LKT NRW, Landrat Thomas Hendele (Kreis Mettmann). Neben der nötigen Verkehrsinfrastruktur für die 3,3 Millionen berufstätige Pendler aus dem kreisangehörigen Raum müsste auch eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur für Logistik und Güterverkehr für die vielen

Industriebetriebe vorgehalten werden. Die Exportquote der industriellen Betriebe im kreisangehörigen Raum – darunter auch viele Weltmarktführer – liege bei rund 42 Prozent. Diese Unternehmen seien auf leistungsfähige Infrastrukturen angewiesen.

Dass sich vor diesem Hintergrund die öffentliche Diskussion über den Verkehrssektor stark auf die Großstädte fokussiere,



Präsident Thomas Hendele im Austausch mit Minister Wüst.

Quelle: LKT NRW

kritisierten die Landräte. Vielmehr müsse der kreisangehörige Raum in den Fokus der Verkehrspolitik rücken. „Künftig sollten die Hälfte aller geförderten Referenz- und Pilotprojekte im Verkehrssektor in NRW ganz oder zumindest wesentlich im kreisangehörigen Raum gelegen sein“, forderte der Vorstand des LKT NRW.

Minister Wüst betonte, man teste neue Konzepte für ein modernes Mobilitätssystem für Stadt und Land im Münsterland. Man habe sich für diese Region entschieden, um auf die Ergebnisse des Projekts „Mobil durch die Region“ der Regionale 2016 aufzubauen. In diesem sogenannten Reallabor soll ein integriertes ÖPNV-Gesamtsystem erprobt werden: Dazu gehörten beispielsweise schnelle Buslinien in die Metropolen, ein individuelles, kundenorientiertes Zubringersystem zum ÖPNV, innovative Verknüpfungspunkte und digitale Informations- und Buchungsmöglichkeiten.

Als besonderes Instrument der verkehrlichen Entwicklung für den kreisangehörigen Raum kündigte Minister Wüst an, dass das Land eine Förderung für regionale Schnellbuslinien plane. Diese müssten aber so konzipiert sein, dass sie wirklich mit dem Individualverkehr konkurrieren könnten. Auch fördere das Land bereits sogenannte Mobilstationen, durch die verschiedene Verkehrsträger miteinander verknüpft werden könnten; insbesondere bestehe bei den Mobilstationen die Möglichkeit, Fahrradstellplätze oder ein Bikesharing-System zu integrieren. Darüber hinaus prüfe man derzeit die Reaktivierung vieler Bahnstrecken in NRW.

Einen weiteren Schwerpunkt sieht Wüst in der Digitalisierung: Diese biete vielfältige Möglichkeiten, verschiedene Verkehrsträger (vom ÖPNV und SPNV bis hin zu Car- und Bikesharing) zu vernetzen. Dabei müsse das Ziel sein, alles aus einer Hand zu erhalten: Eine Buchung müsse letztlich über eine einzige App erfolgen können. Auch müsse ein digitales Ticket für den ÖPNV über die Verbundraumgrenzen hinaus in NRW ermöglicht werden.

In dem Zusammenhang betonten die Landräte die Notwendigkeit, künftig den Mobilfunkstandard 5G flächendeckend zu gewährleisten. Intelligente digitale Lösungen zur Vernetzung der Verkehrsinfrastruktur, aber auch die Entwicklung des autonomen Fahrens setzten ein lückenloses leistungsstarkes Mobilfunknetz voraus.

Darüber hinaus wiesen die Landräte darauf hin, dass der Radverkehr nicht nur ein



Das Präsidium des LKT NRW bei der Übergabe des Eckpunktepapiers an Minister Wüst.

Quelle: LKT NRW

Thema der Großstädte sei. Gerade durch E-Bikes und Pedelecs werde das Rad auch für längere Distanzen attraktiv. Dafür müssten flexible Lösungen für Radschnellwege geschaffen werden.

Abschließend hoben die Landräte die Bedeutung der Flughäfen im kreisangehörigen Raum hervor. Diese müssten bei der Entwicklung des Luftverkehrskonzeptes des Landes hinreichend berücksichtigt werden. So könnten beispielsweise rund 600.000 Passagiere, die heute von anderen Flughäfen abfliegen, auch vom Flughafen Paderborn starten. Lange Anreisen zu weit entfernten Flughäfen seien verkehrspolitisch nicht sinnvoll.

Der Austausch mit Minister Wüst zeigte, wie vielseitig die verkehrspolitischen Anliegen im kreisangehörigen Raum sind. „Jeder Kreis hat andere Mobilitätsanforderungen. Daher brauchen wir keine einheitlichen Rezepte für ganz NRW, sondern individuelle Verkehrsentscheidungen vor Ort“, sagte Hendele abschließend. (vgl. dazu im Einzelnen EILDienst LKT NRW Nr. 4/ April 2019, S. 209-211 – das Eckpunktepapier zur Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung im kreisangehörigen Raum in NRW kann zudem unter <https://www.lkt-nrw.de/aktuelles-und-presse/alle-meldungen/eckpunktepapier-mobilitaet-und-verkehr> auf der Webseite des Landkreistages NRW - www.lkt-nrw.de - abgerufen werden).

Wie geht es weiter beim Digitalpakt Schule?

Über das Ministergespräch hinaus berieten sich die Landräte über den Digitalpakt Schule. Nachdem sich Bund und Länder auf eine Grundgesetzänderung geeinigt haben, werden derzeit die Rahmenbedingungen festgesetzt. Die Geschäftsstelle berichtete über den aktuellen Stand der Verhandlungen zwischen Bund und Ländern und zwischen dem Land NRW und den kommunalen Spitzenverbänden. Mit dem Digitalpakt Schule kommen den Ländern und Gemeinden Fördermittel in Höhe von fünf Milliarden Euro über eine Laufzeit von fünf Jahren ab Inkrafttreten zugute. Im Gegenzug verpflichten sich die Länder einen investiven Eigenanteil in Höhe von zehn Prozent zur Finanzierung der mit Bundesmitteln geförderten Investitionen sowie Maßnahmen im Rahmen ihrer Kulturhoheit und in eigener finanzieller Verantwortung zu erbringen.

Nach dem aktuellen Stand der Verhandlungen zwischen Bund und Ländern sollen folgende Investitionen förderfähig sein: Dateninfrastrukturen zum Aufbau oder zur Verbesserung der digitalen Vernetzung in Schulgebäuden und auf Schulgeländen, schulisches W-LAN, Aufbau und Weiterentwicklung digitaler Lehr-Lern-Infrastrukturen, Anzeige- und Interaktionsgeräte zum Betrieb in der Schule, digitale Arbeits-

geräte sowie schulgebundene mobile Endgeräte.

Nordrhein-Westfalen stehen Bundesmittel in Höhe von rund einer Milliarde Euro zur Verfügung und muss einen Eigenanteil von rund 100 Millionen Euro erbringen. Offen ist derzeit aber noch die Frage, wer diesen Eigenanteil tragen wird: das Land oder die Kommunen. Dabei setzen sich die kommunalen Spitzenverbände für eine vollständige Übernahme durch das Land NRW ein; zudem wird noch über den Verteilschlüssel verhandelt.

Die Vergabe der Mittel soll auf Grundlage von Länderprogrammen erfolgen. Derzeit erarbeiten die Länder eine gemeinsame Musterförderrichtlinie, auf deren Grundlage jedes Land eigene Landesförderrichtlinien erstellen soll. Dabei kritisierten die Landräte, dass nach aktuellem Stand mit zahlreichen bürokratischen Anforderungen zu rechnen sei. Es müsse dringend Sorge dafür getragen werden, dass das Fördermittelverfahren für die kommunalen Schulträger handhabbar sei.

Schließlich wurde darauf hingewiesen, dass die Umsetzung des Digitalpakts nur eine Anschubfinanzierung darstellen könne.

Dies sei grundsätzlich zu begrüßen. Von weitaus größerer Bedeutung sei aber die Finanzierung der laufenden Kosten – der sogenannten „Ewigkeitskosten“, z.B. für Wartung, Support, Neuanschaffungen und Fortbildungen.

Die Mittelvergabe und deren Rahmenbedingungen sind derzeit Gegenstand intensiver Gespräche zwischen dem Ministerium für Schule und Bildung des Landes NRW und den kommunalen Spitzenverbänden.

Landräte begrüßen „Aktionsbündnis gegen Gewalt“

Außerdem befasste sich der Vorstand mit dem gemeinsamen Aktionsplan „Gemeinsam gegen Gewalt – Aktionsbündnis zum Schutz von Feuerwehr- und Rettungskräften“. Dabei begrüßten die Landräte den gemeinsamen Aktionsplan des NRW-Innenministeriums, des Ministeriums für Arbeit, Gesundheit und Soziales des Landes NRW, der kommunalen Spitzenverbände, der Unfallkasse NRW, des Verbandes der Feuerwehren NRW und der komba Gewerkschaft NRW. Die Landräte stimmten der gemeinsamen Erklärung einstimmig zu und unterstrichen ihre Solidarität mit den Einsatzkräften.

Darüber hinaus informierte die Geschäftsstelle den Vorstand über die Ergebnisse der Landtagsanhörung zur Abschaffung der Stichwahl bei kommunalen Hauptverwaltungsbeamten (vgl. EILDienst LKT NRW 5/Mai 2019, S. 310ff, in diesem Heft). Bei der Anhörung hatten teilnehmende Hochschullehrer angesichts des Urteils des Verfassungsgerichtshofs NRW vom 26. Mai 2009 Zweifel an der Verfassungsmäßigkeit des Vorhabens der Regierungsfractionen CDU und FDP geäußert. Zwischenzeitlich haben die Fraktionen von CDU und FDP einen Änderungsantrag in den Landtag eingebracht, mit dem die Begründung für die beabsichtigte Abschaffung der Stichwahl unter Beachtung der verfassungsrechtlichen Vorgaben präzisiert wurde. Zudem befassten sich die Mitglieder des Vorstands mit der finanziellen Ausstattung von Gruppen in Kreistagen und kritisierten die Ifo-Studie zur Einwohnerveredelung im Gemeindefinanzierungsgesetz (vgl. EILDienst LKT NRW 5/Mai 2019, S. 314ff, in diesem Heft).

EILDienst LKT NRW
Nr. 5/Mai 2019 80.31.00

Digitalisierung, Vernetzung und automatisiertes Fahren im Verkehrssektor – Von den Visionen zu den Mühen der Ebene

Digitalisierung, Vernetzung der Verkehrsträger und autonomes Fahren (bis auf Weiteres wohl automatisiertes Fahren) im Verkehrssektor sind hochaktuelle Themen für die Verkehrsentwicklung im kreisangehörigen Raum. Nicht ohne Grund nehmen Themen rund um die Digitalisierung und Vernetzung der Verkehrsträger mittlerweile einen großen Raum der Diskussionen in der Verkehrspolitik in Bund und Land NRW ein. Auch der Landkreistag NRW hat sich diesem Thema angenommen. Ein großer Teil der jüngst veröffentlichten „Eckpunkte zur Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung im kreisangehörigen Raum in Nordrhein-Westfalen“ des Landkreistages NRW fokussiert sich auf solche Zukunftsthemen der Mobilität. In vielen – teils futuristischen – Zukunftsvisionen

kann man die Verkehrswirklichkeit in den Jahren 2020+ (oder vielleicht auch 2030+) schon bestaunen: „Autonome elektrisch betriebene Fahrzeuge fahren die Kinder zur Schule, nehmen auf dem Weg dahin noch die Nachbarin, natürlich nach entsprechend digital gesteuerter Routenführung, mit zu ihrem Hausarzt und auf dem Rückweg fährt das ansonsten leere Verkehrsmittel noch bei zwei Berufspendlern zuhause vorbei und bringt sie zum nächsten Park & Ride-Parkplatz, um von dort vollautomatisch neue digitale Kundenwünsche zu erfüllen. Alles wird natürlich über entsprechende Apps abgewickelt, die im Hintergrund medienbruchfrei zusammenarbeiten, vollautomatisch die Aufträge an die entsprechenden, für den Beförderungsauftrag am besten geeigneten



DER AUTOR

Hauptreferent
Dr. Markus Faber,
Landkreistag
Nordrhein-Westfalen

Verkehrsleistungserbringer absenden und schließlich auch eine einheitliche Bezahlung der entsprechenden Fahrtwünsche gewährleisten. Falls jemand doch einmal auch mit einem individuellen Fahrzeug bis in das nächste Zentrum fahren muss, so geht dies selbstverständlich emissionsfrei und auch autonom, so dass der Berufspendler die Fahrt zur Arbeit für erste Tätigkeiten im vollmobilen Office nutzen kann.

Auch für die Nahmobilität in den Städten und Gemeinden, bis hinunter zu den Mittel- und Unterzentren im kreisangehörigen Raum, stehen natürlich hinreichend E-Bikes und zukünftig auch E-Roller bereit. Dort, wo auch im kreisangehörigen Raum eine größere Zahl von Menschen zu bestimmten Zielen befördert werden müssen (z.B. größere Schülerzahlen zum nächsten Schulzentrum, Berufspendler in die Mittel- und Oberzentren, Kunden zu den Einkäufen) wird es weiterhin klassische ÖPNV-Linien mit dann natürlich emissionsfrei betriebenen Bussen auf Elektro- oder Wasserstoffbasis geben: Außerhalb der Hauptverkehrszeiten fahren diese Busse aber auf algorithmisch flexibel berechneten Linien abweichend zum normalen Linienweg und dienen einer flächenbezogenen Bedienung in einem bestimmten Mobilitätskorridor; natürlich wird auch eine solche Fahrt durch die entsprechenden Mobilitätswünsche per App bestellt und der Fahrweg dann entsprechend berechnet. Vor einem solchen Hintergrund besteht eine Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse zwischen Stadt und Land, jedenfalls bezüglich des Mobilitätssektors, kein großer Zweifel.“

Soweit die Vision: Man wird ja noch einmal in die (mittlere bis ferne) Zukunft orakeln dürfen – und wer nicht weiß, wo er hin will, kommt dort auch nicht an.

Die gegenwärtigen Mühen der Ebene sind jedoch vielfach noch sehr viel bodenständiger, und die Probleme vor Ort bilden sich oft im (viel) kleineren Karo ab. Während so manch selbsternannter Verkehrsexperte in parlamentarischen Expertenanhörungen schon die maximale Disruption des bestehenden Verkehrssektors in wenigen Jahre vorausgesagt hat, dürfte die Realität in den Ebenen des Verkehrssektors in den nächsten Jahren noch durchaus anders aussehen. Bis ein Fahrzeug auch unter komplexesten Umständen, z.B. bei Dauerregen im Herbst im Stadtverkehr von Köln oder bei Schneefall im Hochsauerlandkreis sicher und unter allen denkbaren Umständen redundant Fahrgäste autonom befördern kann, wird es voraussichtlich doch noch mehr als eine Dekade dauern. Zudem deuten verschiedene jüngere Erfahrungen darauf hin, dass die technische Autonomie von Fahrzeugen diese sehr teuer machen würden, so dass es für autonom fahrende PKW zunächst (bis ein stärkeres Maß der Marktetablierung erreicht ist) nur wenige Käuferschichten geben dürfte. Auch die ersten praktischen Auswertungen von sog. On-Demand-Verkehren¹ bzw. Ride-Pooling-Angeboten² zeigen bisher, dass der Besetzungsgrad oft nur geringfügig über die Zahl 1 hinausgeht, also kaum ein

nennenswerter Bündelungsvorteil zu sehen ist. Wir stehen also, gerade im Bereich der Digitalisierung des Verkehrs, trotz aller technischen – und absolut in die richtige Richtung weisenden – Innovationen erst am Anfang eines langen Prozesses. Vieles wird in diesem Prozess noch ausprobiert werden müssen. Viele Experimente müssen noch durchgeführt werden, manche Wege müssen noch versuchsweise beschritten werden, und der eine oder andere Weg muss vermutlich dann nach einiger Zeit als nicht zielführend verworfen werden.

Im Folgenden werden die wesentlichen Punkte skizziert, die für die Kreise als Aufgabenträger im straßengebundenen ÖPNV und für die Verkehrsunternehmen im kreisangehörigen Raum, aber auch für die Verkehrspolitik insgesamt im kreisangehörigen Raum zunächst von Bedeutung sind:

1. Die Hardware muss stimmen

Bei aller Bedeutung der Digitalisierung muss festgehalten werden, dass die „Hardware“ des Verkehrs im kreisangehörigen Raum stimmen muss. „Hardware“ ist in diesem Zusammenhang die funktionsfähige Infrastruktur, einschließlich der Straßeninfrastruktur, der Eisenbahninfrastruktur, eine auskömmliche Finanzierung der Strukturen des ÖPNV und des SPNV, eine Attraktivierung der Finanzierungsinstrumente für den ÖPNV und SPNV, insbesondere im kreisangehörigen Raum – zu nennen das GVFG des Bundes und eine verlässliche Finanzierung in Fortführung der bisherigen Entflechtungsmittel auf Landesebene – , eine weitere Flexibilisierung der Finanzierungsinstrumente des Schüler- und Ausbildungsverkehrs sowie natürlich auch die Förderung von Infrastrukturen für die Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger (Park & Ride, Bike & Ride, etc.). Bei aller Bedeutung von Zukunftsvisionen für den Verkehr: Auch und gerade das „kleine Karo“ muss vor Ort stimmen.

2. Die Bäume wachsen nicht in den Himmel

Weiterhin ist wichtig, dass sich alle Beteiligten im Verkehrssektor darüber im Klaren sind, dass die Bäume in Bezug auf die Digitalisierung nicht – jedenfalls nicht kurzfristig – in den Himmel wachsen. Das oben skizzierte Bild der verkehrspolitischen Vision kann durchaus, jedenfalls in Teilen, als mittel- und langfristiges Ziel dienen. Auch

wird man sicherlich verschiedene Bausteine einer solchen verkehrspolitischen Vision schrittweise in Angriff nehmen können und sollen. Das sollte jedoch nicht dazu verleiten, schon frühzeitig einen Abgesang auf die klassischen Strukturen im Verkehrssektor und hier insbesondere im ÖPNV-Sektor einzuleiten. Das vollständig autonome Fahren, also ein Fahren, das in disruptiver Weise keinen Fahrer mehr kennt und damit ohne Personalkosten und mit maximaler Flexibilität verkehrliche Wege zurücklegen kann – eben auch unter ungünstigen verkehrlichen und meteorologischen Bedingungen – wird doch noch einige Zeit auf sich warten lassen. Auch wenn sich die Verkehrsexperten diesbezüglich nicht vollständig einig sind, so wird jedenfalls für den Bereich der geschäftsmäßigen Beförderung eher von einem ansprechenden Umsetzungszeitraum deutlich nach den 2020er Jahren auszugehen sein. Auch um die Möglichkeiten von digital gesteuerten Verkehren (On-Demand-Verkehre bzw. Ride-Pooling-Angeboten³) zu etablieren, bedarf es mehr als nur guter Algorithmen. Hier bedarf es nämlich auch eines Umdenkens bei den Nutzern, eine Akzeptanz im Hinblick auf die mit den On-Demand-Verkehren zwangsläufig verbundenen Umwegfahrten bzw. dem Zusteigen weiterer Personen bei kleineren Fahrzeuggrößen und schließlich auch einer erforderlichen Mindestanzahl von Nutzerinnen und Nutzern, um überhaupt ein Pooling wirtschaftlich umsetzen zu können. Deshalb wird es bis auf Weiteres, auch und insbesondere im kreisangehörigen Raum, einen „klassischen“ ÖPNV und einen „klassischen“ SPNV geben. Es besteht also (derzeit) kein Grund, diesbezüglich langfristige Planungen und Finanzierungen der Systeme grundsätzlich infrage zu stellen.

3. Probieren ausdrücklich erwünscht

Auch wenn digitale Angebotsformen bis zu der eingangs skizzierten Vision noch einen weiten Weg zu gehen haben (und auch fraglich ist, ob das skizzierte Ziel so erreichbar

¹ Verkehre, die durch individuelle Nachfrage mittels eines Kunden über ein digitales Endgerät angefordert werden, und i.d.R. nur aufgrund des Kundenwunsches stattfinden oder aufgrund des Kundenwunsches wesentlich gestaltet/verändert werden.

² Zusammenlegung von Verkehrsbedarfen einzelner Personen auf weitgehend deckungsgleichen Wegstrecken – nachfrageabhängig und dynamisch, (zukünftig) i.d.R. durch digitale Endgeräte angefordert und durch Algorithmen gesteuert.

³ Zur Definition siehe die Fußnoten 1 und 2.

bar ist), so bietet doch die Digitalisierung des Verkehrs und der verkehrlichen Angebote einschließlich der Vernetzung der Verkehrsträger erhebliche Chancen. Dies gilt insbesondere auch für den kreisangehörigen Raum. Hier können entsprechende Angebote digital gesteuertes Verkehrsformen (On-Demand-Verkehre) in den Randbereichen und Randzeiten schon kurzfristig eine gute Ergänzung zu den arrivierten Verkehrsarten und vor allem im etablierten ÖPNV darstellen. Auch Projekte zum autonomen Fahren sollen und müssen gefördert werden, dabei kann gerade der kreisangehörige Raum mit den – jedenfalls in den überörtlichen Bereichen – im Vergleich zu den Großstädten überschaubareren Verkehrsverhältnissen (wenngleich nicht grundsätzlich einfachen Verkehrsverhältnissen) eine Chance bieten. Richtig ist deshalb, dass entsprechende Modelle in einigen Kreisen in der Erprobung stehen und weitere Erprobungen zu erwarten sind. Natürlich müssen solche Projekte aber auch miteinander vernetzt werden, die Beteiligten müssen eine Gelegenheit zum Austausch haben und die Projekte sollten später auch evaluiert werden. Grundsätzlich müssen entsprechende Unterstützungsmöglichkeiten insbesondere für die involvierten Städte, Kreise und Gemeinden, die Aufgabenträger im straßengebundenen ÖPNV, die kommunalen Verkehrsunternehmen, aber auch die eingebundenen privaten Unternehmen, gewährleistet werden. Grundsatz muss aus Sicht des Landkreistages NRW sein: Die Hälfte aller geförderten (Pilot-)Projekte im Bereich der Digitalisierung des Verkehrs, der On-Demand-Verkehre, des autonomen (automatisierten) Fahrens sowie der Vernetzung der Verkehrsträger müssen im kreisangehörigen Raum gelegen sein oder einen wesentlichen Bezug zum kreisangehörigen Raum aufweisen. Verkehrsprobleme können heute nur im Einklang mit dem kreisangehörigen Raum gelöst werden. Auch eine Vernetzung, eine technische und wissenschaftliche Bewertung solcher Erprobungen und schließlich auch eine entsprechende Evaluierung wären wünschenswert. Ideal wäre daher eine Art verkehrliches Kompetenzzentrum für die Digitalisierung des Verkehrs und für die Vernetzung der Verkehrsträger speziell im kreisangehörigen Raum: Gerne kann dies auch an einer Hochschule oder Fachhochschule angegliedert werden. Nur am Rande sei hierbei erwähnt, dass dazu insbesondere auch eine Einbindung der Städte, Kreise und Gemeinden, der Zweckverbände im ÖPNV/SPNV und auch – in geeigneter Form – der Verbände einschließlich der kommunalen Spitzenverbände hilfreich wäre, um die verkehrlichen Besonder-

heiten der unterschiedlichen Regionen in NRW hinreichend mit einfließen lassen zu können.

4. Fehlritte und Sackgassen akzeptieren

Ein nicht zu vernachlässigendes Dilemma der gesamten Digitalisierung ist es, dass es sich oft nur schwer belastbar vorhersagen lässt, was sich in wenigen Jahren in der Realität technisch, wirtschaftlich und auch regulatorisch verwirklichen lässt. Manch gute Idee mag sich auf Dauer technisch nicht realisieren lassen, manche gute Idee scheitert an den sozialen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen und manche Idee findet auch keinen wirtschaftlichen Nährboden. Zudem ist die Gefahr von Disruptionen durch neue, die bisherigen Entwicklungen vollständig überholender Innovationen im Digitalsektor groß. Dies wird sicherlich auch im verkehrlichen Sektor so sein. Was letztlich das „Einhorn“ im Verkehrssektor werden wird, lässt sich heute (oft) nicht überzeugend vorhersagen. Deshalb muss man bei allen Innovationen in der Digitalwirtschaft im Allgemeinen und auch im Verkehrssektor im Besonderen das Risiko eines Scheiterns, eines Fahrens in einer Sackgasse oder eine mögliche Disruption durch eine neue, innovative (und dann auch innovativere) Idee einkalkulieren. Das ist sicherlich für die politische Landschaft, in der es nur sehr eingeschränkt eine Fehlerkultur, und entsprechend eine Kultur des Lernens aus Fehlern gibt, schwierig umzusetzen. Trotzdem werden sich alle Beteiligten darauf einstellen müssen, dass es solche „gestrandeten Projekte“ geben wird. Um es nicht falsch zu verstehen: Damit soll keinem Trial-and-Error in der Verwaltungswirklichkeit mit Steuergeldern das Wort geredet werden. Es wird jedoch darum gehen müssen, sowohl die (verkehrs-)politischen Strukturen als auch die förderpolitischen Rahmenbedingungen auf die Möglichkeit solcher Sackgassen und „gestrandeter Projekte“ vorzubereiten: Hierzu gehört natürlich auch, dass man versucht, Fehler und „Strandungen“ von Projekten frühzeitig zu erkennen und dann anstrebt, entsprechend gegenzusteuern. Diese Anforderungen auch rechtlich und verwaltungstechnisch abzubilden, dürfte durchaus eine neue Herausforderung werden (das betrifft z.B. die geplanten Zeitdauern solcher Erprobungsprojekte, die Art und Weise mit rechtlichen Genehmigungen umzugehen und ggf. entsprechend während der Genehmigungsdauer nachsteuern zu können, die Möglichkeit solche Projekte auch vor dem Hintergrund

des Zuwendungsrechtes und des Vergaberechtes während der Projektlaufzeit hinlänglich nachsteuern zu können sowie die Implementierung geeigneter verwaltungs- und zuwendungsrechtlicher Regelungen für den Fall der Nachsteuerung – oder gar des Strandens eines Projektes).

5. Der rechtliche Rahmen für die Erprobung – Genehmigungsmanagement und rechtliche Task-Forces

Wie schon erwähnt, gab es in der jüngeren Vergangenheit und gibt es immer häufiger Pilot- und Modellprojekte zur Erprobung neuer Angebote im Verkehrssektor – vor allem vor dem Hintergrund der Digitalisierung und/oder des autonomen (automatisierten) Fahrens. Gerade in der Anfangsphase sind solche Modellprojekte dadurch gekennzeichnet, dass neue Techniken oder neue Verfahren in der Praxis erprobt werden sollen. Solche neuen Techniken oder neue Verfahren stimmen dabei häufig nicht (unmittelbar) mit den gegebenen rechtlichen oder regulatorischen Rahmenbedingungen überein. Dies gilt z.B. für das Straßenverkehrsrecht, teilweise für das Straßenverkehrszulassungsrecht, für die Straßenverkehrsordnung und zum Teil auch für das Personenbeförderungsgesetz (PBefG). In solchen Fällen bedarf es häufig Ausnahmegenehmigungen, entweder auf der Basis einer Ausnahme- oder Dispensregelung oder auf Basis einer Erprobungsregelung (Experimentalklausel). Viele solcher Ausnahme-, Dispens- oder Erprobungsregelungen gibt es bereits in den entsprechenden Fachgesetzen. Zum Teil ist es aber auch erforderlich, den rechtlichen Rahmen entweder durch interpretatorische bzw. gestalterische Maßnahmen auszufüllen (um so zur Verwirklichung des avisierten Projektes zu kommen) oder in Einzelfällen auch den rechtlichen Rahmen entsprechend anzupassen (was natürlich nur durch den Gesetzgeber auf Landes- oder Bundesebene möglich ist).

Die genannte Problematik kann dazu führen, dass manch denkbare Pilot- oder Modellprojekt nicht, nicht im vorgesehenen Umfang oder nicht in einem realistischen Zeitraum umgesetzt werden kann. Dies deckt sich mit ersten Erfahrungen, die von Praktikerinnen und Praktikern bei einzelnen Erprobungen gesammelt worden sind. Manch ein Verkehrsverantwortlicher hat sich dabei auch schon mal über Dienststellen in der eigenen Verwaltung gewundert. Natürlich muss in diesem Zusammen-

hang beachtet werden, dass viele rechtliche Regularien auf dem Feld des Verkehrssektors und des Personenbeförderungssektors ihre Legitimation haben: Dies gilt insbesondere für den Bereich der Sicherheit von Personen und Sachen, der Leichtigkeit des Verkehrs, aber auch des Schutzes verkehrlicher Interessen vor dem Hintergrund des PBefG. Hier geht es um das Finden entsprechend sicherer, aber auch praktikabler Umsetzungswege. Um die entsprechenden Hemmfaktoren zu identifizieren und Lösungen für – in der Regel wiederkehrende – Probleme in diesem Bereich zu finden, wäre es daher sinnvoll, eine Art „zentrale Anlaufstelle“ (Umsetzungsstelle – ggf. im Sinne einer Task-Force) zu gründen, die Sammelpunkt, Ansprechpartner und auch Lösungspartner bei solchen, in der Praxis in der Regel wiederkehrend auftretenden rechtlichen und regulatorischen Problemen wäre. Wo und wie eine solche Anlaufstelle zu verorten wäre, kann an dieser Stelle noch offengelassen werden. Vorstellbar wären hier sowohl Verortungen auf Ebene einer Landesinstitution oder eines entsprechenden Kompetenzzentrums. Entscheidender aber als die Verortung wäre die inhaltliche Ausgestaltung. Hier könnten

die entsprechenden Erfahrungen von Praktikerinnen und Praktiker beim Umgang mit solchen rechtlichen oder regulatorischen Rahmenbedingungen, die Identifizierung möglicher Problemfelder und auch Hilfestellungen bei der Lösung der entsprechenden Probleme (im Sinne eines Good-Practice) zusammengeführt werden. Ein Austausch mit den kommunalen Spitzenverbänden oder anderen, möglicherweise involvierten Fachverbänden ist dabei natürlich anzustreben. Im Ergebnis kann dann eine Austauschplattform für Praktikern stehen, Checklisten für die Umsetzung regelmäßig wiederkehrender Probleme, Musterbeschreibungen für den Umgang mit wiederkehrenden Problemen oder auch Musterformulierungen für entsprechende Genehmigungsanträge. Natürlich würde man mit einer Verortung nahe bei einer Landesinstitution auch die Vorstellung verbinden, dass von einer solchen Task-Force auch eine Beratungsfunktion für die jeweilig genehmigenden Behörden im Lande NRW ausgehen kann. Um es klar zu sagen: Eine solche Task-Force darf sich nicht über Fragen der Sicherheit für Personen und Sachen im Verkehr, der Leichtigkeit des Verkehrs oder verkehrlicher

Interessen im Personenbeförderungsrecht hinwegsetzen. Sie soll und kann aber für entsprechende vertretbare – jedenfalls im Rahmen von Pilot- oder Modellprojekten – Lösungsmöglichkeiten im Sinne einer „Ermöglichungsfunktion“ Sorge tragen.

Abschließend bleibt anzumerken, dass der Weg der Digitalisierung im Verkehrssektor noch weit ist und gerade erst die ersten Schritte begonnen haben. Dennoch werden jetzt die Weichen gestellt, wie sich der Verkehrssektor weiterentwickeln wird. Deshalb müssen auch die „Frühformen“ der Digitalisierung und der Vernetzung von Verkehrsträgern – gerade auch im kreisangehörigen Raum – umfassend unterstützt werden: Dies gilt nicht nur finanziell, sondern auch hinsichtlich der sonstigen rechtlichen und regulatorischen Rahmenbedingungen. Wenn der digitale und irgendwann einmal umfassend autonome (automatisierte) Verkehrssektor sinnbildlich ein erwachsener Mensch sein soll, sind wir gerade erst dabei, die ersten Schritte richtig zu lernen.

EILDienst LKT NRW
Nr. 5/Mai 2019 36.16.03

Nordrhein-Westfalen soll zur Modellregion für Mobilität 4.0 werden

Mobilität ist zentrale Voraussetzung für Wachstum, Beschäftigung und Wohlstand. Die Landesregierung bringt deshalb den Erhalt, die Modernisierung und den Ausbau einer bedarfsgerechten Infrastruktur voran. Mobilität verändert sich – sie wird individuell. Mobilitätsangebote der Zukunft müssen sich deshalb stärker als bisher an den Bedürfnissen der Nutzer orientieren. Die Zeiten, in denen ein Verkehrsträger bevorzugt wurde, sind vorbei. Die Menschen wollen selber entscheiden können, wie sie von A nach B kommen und welches Verkehrsmittel dafür am besten geeignet ist.

Die Digitalisierung birgt enorme Potentiale zur Verbesserung der individuellen Mobilität. Die Landesregierung hat sich das Ziel gesetzt, das größte Bundesland zur Modellregion für Mobilität 4.0 zu machen – mit intelligenter Verkehrsführung, neuen vernetzten Mobilitätskonzepten, digitalen Angeboten und mit der Perspektive des autonomen Fahrens.

Der Investitionsbedarf einer in die Jahre gekommenen Infrastruktur ist groß. Deshalb investieren wir Rekordsummen. Es gibt mehr Geld und mehr Personal, um

Planungen, Genehmigungen und Bau zu beschleunigen. Wir gehen konsequent den Weg vom Planungshochlauf über den Genehmigungshochlauf bis zum Bauhochlauf.

In den nächsten Jahren werden insgesamt bis zu 50 Milliarden in die Infrastrukturen in Nordrhein-Westfalen investiert. Bis 2030 werden allein 20 Milliarden in Autobahnen und Bundesstraßen investiert, 3,8 Milliarden Euro in die Landesstraßen und 3 Milliarden Euro in die kommunalen Straßen. Und auch die Bahn hat bis 2030

DER AUTOR

Hendrik Wüst MdL
Minister für Verkehr des
Landes Nordrhein-Westfalen

Investitionen von neun Milliarden Euro in das nordrhein-westfälische Schienennetz eingeplant.

Ein wichtiger Baustein der nordrhein-westfälischen Verkehrspolitik ist die För-

derung des Straßenbaus in den Kreisen, Städten und Gemeinden des Landes. Erst vor kurzem hat die Landesregierung den Mindestfördersatz für den kommunalen Straßenbau von 60% auf 70% der zuwendungsfähigen Kosten erhöht. Wir wollen die Kommunen ermuntern, auch bei knappen Kassen an der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur zu arbeiten. Mobilität ist für die Kommunen ein herausragender Standortfaktor.

An vielen Stellen kommen wir bei Ausbau, Erhalt und Modernisierung der Infrastruktur gut voran. Unsere Maßnahmen zur Beschleunigung von Planung und Bau beginnen zu greifen. Bei Straßen.NRW haben wir über 100 neue Stellen geschaffen, unter anderem für Techniker und Ingenieure. Neue Stellen gab es auch für die Bezirksregierungen, um die Bearbeitung der Planfeststellungsverfahren zu beschleunigen.

Für externe Planungsleistungen von Ingenieurbüros steigen die Ausgaben im Jahr 2019 auf die Rekordsumme von über 100 Millionen Euro. Das ist mehr als doppelt so viel wie unter der Vorgängerregierung. Seit Amtsantritt konnten bereits 20 Planfeststellungsverfahren erfolgreich abgeschlossen werden. Der Planfeststellungsbeschluss für den Neubau der Rheinbrücke Neuenkamp in Duisburg lag schon nach einem Jahr vor. Sonst rechnet man bei diesen Verfahren mit zwei bis drei Jahren.

Der Kapazitätsausbau und die enorm erhöhten externen Planungsleistungen ermöglichen uns, viel mehr zu bauen als das in der Vergangenheit möglich war. 2018 hat Straßen.NRW den Rekordumsatz von fast 1,4 Milliarden Euro gemacht. Wer so viel baut, muss das aber auch möglichst koordiniert tun.

In einem ersten Schritt haben wir Anfang 2018 deswegen einen Masterplan zur Umsetzung des Fernstraßenbedarfsplans vorgelegt. Der Masterplan dient der Straßenbauverwaltung als Steuerungsinstrument und zeigt, wie die Landesregierung die vom Bund beauftragten Straßenprojekte abarbeiten wird. Er ist die Grundlage für ein verbessertes Projektmanagement, weil er das Vorgehen strukturiert. Planungs- und Baukapazitäten werden effizient eingesetzt.

Bei den Baustellen haben wir eine ganze Reihe von Maßnahmen ergriffen. Unter anderem nehmen wir Millionenbeträge in die Hand, um die Baustellen auf hochfrequentierten Autobahnen zu beschleunigen. Bei derzeit 13 Maßnahmen werden



Hendrik Wüst, Minister für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.

Quelle: Rainer Unkel/VM

dadurch insgesamt 227 Wochen Bauzeit eingespart. Außerdem hat die Stabsstelle Baustellenkoordination ihren Betrieb aufgenommen. Ihre Aufgabe ist es, die Baustellen der verschiedenen Verkehrsträger und Straßenbaulastträger zu koordinieren. Planbare Baustellen auf Straßen und Schienen sollen untereinander transparent gemacht und gegenseitige Beeinträchtigungen möglichst verhindert oder zumindest minimiert werden.

Wir kümmern uns auch um die Verlagerung des Güterverkehrs auf Schiene und

Schiff: Die Landesregierung hat dazu das Förderprogramm für öffentliche nicht bundeseigene Eisenbahnen, die NE-Bahnen, wiedereingeführt. Wir lösen damit den Investitionsstau auf den Strecken der NE-Bahnen auf. Dafür standen in 2018 zehn Millionen Euro zur Verfügung. In 2019 werden es sechs Millionen Euro sein. Die NE-Bahnen sind wichtig, um zahlreiche Industrie- und Gewerbegebiete wieder an die Hauptstrecken der Bahn anzubinden und auf der letzten Meile anzuschließen. So bekommen wir mehr Güter von der Straße auf die Schiene.

Auf den Wasserwegen in NRW sind noch Kapazitäten frei. Wie bei Straßen, Brücken und Schienen im Land, gibt es auch bei den Wasserstraßen in NRW einen immensen Investitionsbedarf. Die Wasserwege liegen in der alleinigen Zuständigkeit des Bundes. Das NRW-Verkehrsministerium hat beim Bund darauf hingewirkt, die personellen und finanziellen Ressourcen für die Verbesserung der nordrhein-westfälischen Wasserstraßen aufzustocken. Allein für Projekte in Nordrhein-Westfalen wurden nun 15 weitere Ingenieursstellen bei der zuständigen Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) bewilligt.

Das kann nur ein erster Schritt sein. Wir fordern, dass der Bund die notwendigen Sanierungen ebenso wie den beschlossenen Ausbau der Wasserstraßen besser koordiniert und in einem Aktionsplan Wasserstraßen seine Kapazitätsplanungen auch transparent macht.

Bei all den Infrastrukturprojekten, die wir voranbringen, ist es uns wichtig, die Bürgerinnen und Bürger in die Planungen einzubeziehen. Frühzeitige Bürgerbeteiligung zahlt sich aus. Mehr Zeit für Kommunikation am Anfang spart Zeit hinten raus. Denn Widerstände gegen Infrastrukturprojekte gibt es oft. Wir haben deshalb das „Bündnis für Mobilität“ gegründet, das für mehr Akzeptanz von Infrastrukturprojekten wirbt. Wir beteiligen Stakeholder und machen Planungen und Prozesse transparent und nachvollziehbar. Wir schaffen ein Bewusstsein für die Bedeutung einer funktionierenden modernen Infrastruktur.

Für die Kommunen ist die Gestaltung und Transformation der Mobilität eine große Herausforderung. Deshalb haben wir das „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ initiiert. 163 Städte, Gemeinden und Kreise haben sich in dem Netzwerk inzwischen zusammengeschlossen. Die Mitglieder profitieren vom regionalen Austausch, vom Beratungs- und Qualifizierungsangebot spezieller Koordinierungsstellen und vom Input aktueller wissenschaftlicher Erkenntnisse. Das Zukunftsnetz hilft den Kommunen dabei, ihre Verkehrsplanungen übergreifend zu entwickeln.

Die Mobilität der Zukunft liegt in der Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger. Durchgängige, verkehrsträgerübergreifende Mobilitätsketten sorgen für eine bessere Auslastung der unterschiedlichen Verkehrsträger. Ziel muss es sein, die Verkehrsträger und die verschiedenen Mobilitätsangebote so intelligent zu vernetzen, dass intermodale Mobilität alltäglich wird. Dazu fördern wir im kommunalen Bereich

Mobilstationen, die als Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern zu intermodalen Umsteigepunkten ausgebaut werden. Sie ermöglichen Nutzern den bequemen Umstieg von Bus oder Bahn auf Car-Sharing, Leihfahrrad oder –roller. Erste Mobilstationen gibt es schon. Allein im Rheinland sind derzeit rund 460 weitere Mobilstationen in der Planung. Bundesweit ist Nordrhein-Westfalen damit weit vorne. Kaum ein anderes Bundesland fördert seine Kommunen so konkret und direkt wie NRW.

Wir wollen die Chancen der Digitalisierung für bessere Mobilität nutzen. Dabei ist es wichtig, sowohl kurz-, mittel- als auch langfristige Prozesse zu organisieren und zu steuern. Im Verkehrsministerium bauen wir dafür eine neue Fachabteilung auf. Sie wird interdisziplinär zukunftsweisende Handlungskonzepte entwickeln, Projekte anstoßen und begleiten. Sie bringt sich in die heterogene Akteurslandschaft ein – moderierend, fördernd und fordernd.

Ein wesentliches Projekt ist die ÖPNV-Digitalisierungsoffensive. Im Herbst 2017 haben wir gemeinsam mit den Zweckverbänden, den Verkehrsverbänden und -unternehmen ein Paket von rund 30 konkreten Maßnahmen vereinbart, um die ÖPNV-Angebote attraktiver zu machen. Neben der Bereitstellung von Echtzeitinformationen sind zentrale Aspekte die Entwicklung und Optimierung von eTicketing-Systemen sowie vereinheitlichter eTarif-Lösungen.

Bereits abgeschlossene Pilotprojekte wie das „nextTicket“ im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) mit rund 8.000 freiwilligen Teilnehmern oder der laufende Feldtest zum „FAIRTIQ“ im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) zielen auf die Erprobung von smartphonebasierten, elektronischen Ticket- und Tariflösungen ab. Auch andere Lösungsansätze, wie ein im März 2018 abgeschlossenes Pilotprojekt im Aachener Grenzland zur Erprobung eines grenzüberschreitenden ID-Ticketings, zeigen Erfolge. Ziel ist es, dass alle Nahverkehrstarife in NRW in einer App buchbar und bezahlbar sind. Der Fahrschein kommt auf das Smartphone, die Bezahlung von Mobilitätsdienstleistungen wird einfach und transparent.

Im Mittelpunkt der Mobilitätspolitik muss immer der Kunde stehen. Schon heute fahren in Nordrhein-Westfalen in das ÖPNV-System integriert nutzergesteuerte Fahrzeuge, die von Kunden nach Bedarf per App angefordert werden können. Das erste Angebot in Deutschland war „MyBus“ der Duisburger Verkehrsgesellschaft; viele wei-

tere vergleichbare Angebote sind in Vorbereitung.

Ihre vollständige transformative Kraft werden diese OnDemand-Angebote aber erst entwickeln, wenn in der Zukunft Fahrzeuge autonom agieren können. Man stelle sich einen ländlichen Raum vor, in dem Minibusse zu jeder Zeit jedermann zum nächsten Bahnhof bringen, preiswert und zuverlässig. Das autonome Fahren wird gerade für den kreisangehörigen Raum eine enorme Verbesserung des Mobilitätsangebotes bringen.

Es gibt viele gute Ansätze und Projekte, die uns diesem Ziel näherbringen. Im Aldenhoven Testing Center bietet die CERMcity eine städtische Testumgebung für vernetztes Fahren. Weitere wichtige Projekte sind zum Beispiel das Modellprojekt „KoMoD“ zum vernetzten Fahren im digitalen Testfeld in Düsseldorf, das Testprojekt mit automatisiert fahrenden Shuttles am Airport Weeze und in Monheim am Rhein starten demnächst die ersten fünf automatisiert fahrenden Busse im Linienbetrieb.

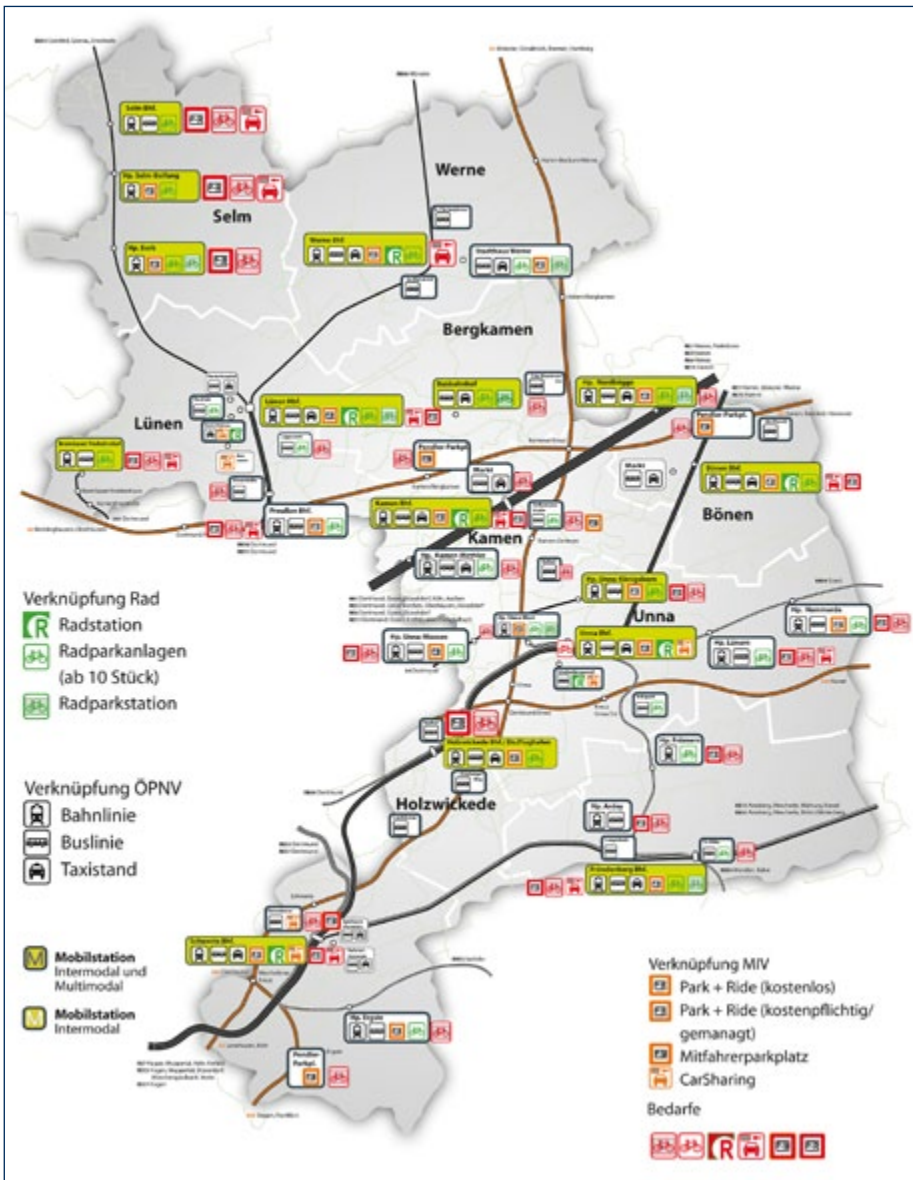
Auch deshalb ist Nordrhein-Westfalen für die Erprobung dieser Zukunftstechnologie gut aufgestellt. Der Weg hin zum komplett fahrerlosen Fahren ist noch weit, aber wir sind auf dem Weg dahin gut unterwegs. Akteure aus Wissenschaft und Industrie arbeiten gemeinsam daran, Systeme in die Anwendung zu bringen. In Vorbereitung sind auch Projekte zum autonom fahrenden Binnenschiff.

Aktuell begleiten wir Vorhaben unterschiedlichster Forschungs-, Entwicklungs- und Geschäftsschwerpunkte. Ein anschauliches Beispiel ist die Urban Air Mobility (UAM)-Initiative, an der sich u.a. Aachen mit seinen europäischen Nachbarn beteiligt. Es ist eine Projektpartnerschaft zum Thema Urbane Mobilität innerhalb und zwischen Metropolen im Luftraum mit Drohnen. Projektpartner sind mehr als 40 Institutionen und Unternehmen, wie etwa Airbus oder das Deutsche Zentrum für Luft und Raumfahrt. Den Flugplatz Aachen-Merzbrück bauen wir zu einem Forschungsflughafen für geräuscharmes elektrisches Fliegen aus.

Die Chancen der Digitalisierung für bessere Mobilität zu nutzen, Verkehrsträger zu vernetzen und ihren ganz individuellen Bedürfnissen entsprechend Angebote zu machen, ist Aufgabe und Chance zukunftsweisender Verkehrspolitik.

Flexibel unterwegs im engen Netz der Mobilstationen

Besucher und Einwohner des Kreises Unna sollen bei Mobilitätsangeboten die freie Wahl haben: Bus, Bahn, Leihrad, Carsharing, Taxi, Fahrgemeinschaften – wie sie das wünschen und wie sie das brauchen. In einem Netz von ca. 50 Mobilstationen wollen der Kreis und seine kreisangehörigen Kommunen an zentralen Verkehrsknotenpunkten dieses Angebot schaffen. Unter dem Motto „Flexibel Unterwegs im Kreis Unna“ – kurz FUN – werden sowohl an Bahnhöfen als auch an Schnellbushaltestellen die Angebote ergänzt.



Übersicht über die Mobilstationen im Kreis Unna.

Quelle: Kreis Unna

Wichtige Kernelemente sind bereits vorhanden: Mit acht personenbesetzten Radstationen verfügt der Kreis über das dichteste Netz solcher Serviceknoten in der Republik. Die Stationen arbeiten zur Mehrzahl an zentralen Bahn-

höfen des Kreises: Über 18.000 Stammkunden nutzen jährlich das Angebot der Stationen, Tendenz steigend. Sie schätzen den Service: 24 Stunden per Chipzugang täglich ihr Rad bewacht zu parken, in den Servicezeiten sich das Rad warten oder



reparieren zu lassen, sich Räder auszuleihen oder einfach nur die neuesten Tourenkarten für Kreis und Region mitzunehmen. Ein Meister-Fachbetrieb mit acht Filialen: So stellen sich die Radstationen des Kreises auf.

Sie bilden nicht nur selbst ihren Nachwuchs erfolgreich aus. Die insgesamt 20 Festangestellten werden auch in Wartung und Reparaturen der neuesten Fahrrad-Technik kontinuierlich geschult: Alle sind inzwischen für Bosch-E-Bike-Technik ebenso zertifiziert wie etwa von Magura in der Wartung und Reparatur von Bremsen und Hydraulik-Gabeln. Von den insgesamt 20 festangestellten Fachkräften kam ursprünglich nur der Betriebsleiter als ausgebildeter Zweiradmechaniker-Meister



Radstation Werne.

Quelle: Kreis Unna

direkt aus der Branche. 18 Mitarbeiter, darunter gelernte Kaufleute und Mechaniker, waren zuvor als Langzeitarbeitslose auf Transferleistungen angewiesen, zwei Drittel sind Menschen mit Behinderungen. Die DasDies Service GmbH, ein Integrationsunternehmen der AWO, das die Radstationen betreibt, war für sie ein Sprungbrett: So hat etwa ein ehemaliger Auszubildender nicht nur erfolgreich die Zweirad-Monteur-Lehre bestanden, sondern erfolgreich auch die Ausbilderprüfung abgelegt.

Die Radstationen kümmern sich inzwischen auch um ein wachsendes Netz von personell nicht besetzten Radparkstationen, die an das zentrale Chipsystem angeschlossen und ebenso videoüberwacht sind.

Welche weiteren Infrastrukturangebote an den Verkehrsknoten notwendig sind, dafür liefert ein vom Kreis in Auftrag gegebenes Gutachten – abgeleitet vom Handbuch Mobilstationen NRW – die Auswahlkriterien: Radparkstationen mit elektronischem Zugang und Videoüberwachung, Carsharing-Autos und -Plätze, gemanagte Park- and Ride-Angebote sind als Bedarf ausgewiesen. Hinzu kommen klare Wegweisungen und eine neue Aufenthaltsqualität an den Verkehrsknoten. Beleuchtung, Sicherheit und Sauberkeit sollen die Fahrgäste überzeugen.

Der Kreis Unna setzt dabei in enger Abstimmung mit seiner Tochter Verkehrsgesellschaft Kreis Unna und der Betreiberin der Radstationen auf eine moderne Digitalisierung im Nahverkehr. Einmal registrieren und alle Mobilitätsangebote nutzen. Unter diesem Schlagwort qualifiziert der Kreis Unna seine unternehmensübergreifende Servicezentrale fahrtwind sowohl personell, analog per Hotline und digital mit der gleichnamigen App. Registrierte fahrtwind-Kunden haben jetzt schon den Zugang zu allen Bus- und Bahnangeboten, zu Taxibus und Pendlertal (Organisation von Fahrgemeinschaften) sowie Radstationen und Leihrädern.

Noch in 2019 sollen die Kunden über die APP auch E-Tickets buchen können. Ebenso ist der Aufbau eines Carsharing-Netzes in Planung. Zusätzlich wird der Zugang zu Radstationen und Leihrädern ebenfalls über die fahrtwind-App angeboten. So haben Kundinnen und Kunden die Wahl: Nach der schnellen Wegeauskunft per Smartphone werden ihnen alle Alternativen angeboten. Und mit einem schnellen Klick können sie direkt reservieren und buchen. Einmal im Monat gibt es dann die Abrechnung aus einer Hand: direkt von fahrtwind, betrieben von der Verkehrsgesellschaft des Kreises, die sich als integrierter Mobilitätsdienstleister versteht. Das Land NRW fördert die digitale Aufwertung

und Vernetzung der Angebote in diesem Jahr mit insgesamt über 300.000 Euro. Für die kommenden Jahre hat der Kreis Unna bereits den Investitionsbedarf für die weiteren Aufwertungen im Mobilstationsnetz abgeschätzt und dem Land mitgeteilt: Für 33 weitere Stationen wären danach mindestens zwei Millionen Euro nötig.

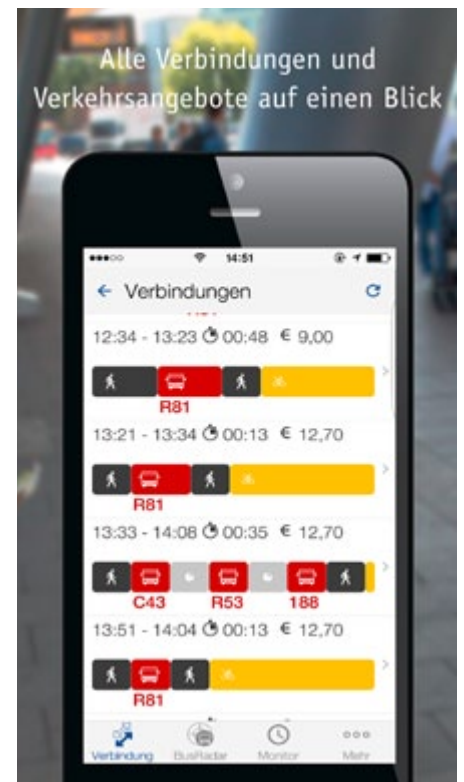
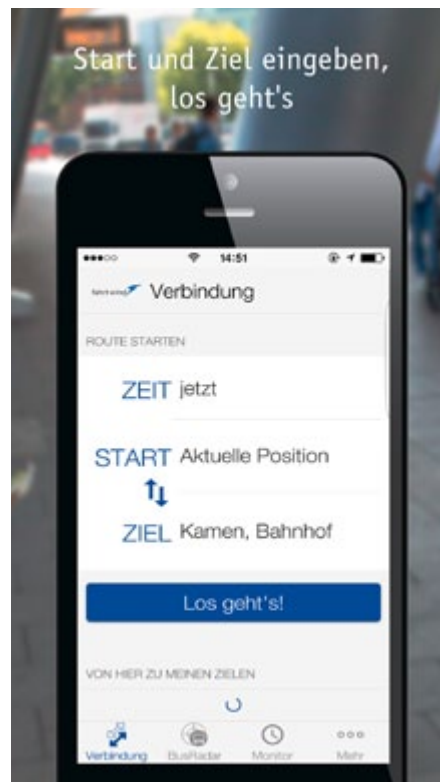
Auf Landesförderung hoffen hier der Kreis und seine Kommunen.

Der Aufbau eines engen Netzes von Mobilstationen gehört für den Kreis Unna zu einer zukunftsorientierten Nahverkehrsplanung. So ist das Projekt jetzt schon Bestandteil der gerade abgeschlossenen Fortschreibung des Nahverkehrsplanes des Kreises Unna. Innovative Lösungen für die Anbindung von Gewerbegebieten, ein attraktives Mobilitätsangebot auch für die Spätzeiten, die Nachtzeiten und die Wochenenden sind für die anlaufende nächste Fortschreibung der Nahverkehrsplanung auf der Agenda. Im Bündnis mit der Wirtschaftsförderung wie des kreiseigenen Projektes mobil&job wirbt der Kreis auch verstärkt bei den Firmen der Region wie auch bei Wohnungsbauunternehmen für den Aufbau weiterer multimodaler Angebote im eigenen Bereich.

EILDienst LKT NRW
Nr. 5/Mai 2019 80.31.00



App fahrtwind.



Quelle: Kreis Unna

Mit 40 Tonnen sicher durch die Stadt – Effiziente und stadtverträgliche Lkw-Navigation

Wer kennt diese Szene nicht aus eigener Beobachtung? Ein großer Lkw fährt auf eine Brückenunterführung zu, bremst ab und tastet sich im Schneckentempo unter dem Bauwerk durch. Dieses Mal noch Glück gehabt, häufig geht es aber anders aus. Woran das liegt, und wie solche gefährlichen Szenarien mit festgefahrenen oder fehlgeleiteten Lkw zukünftig vermieden werden können, soll der nachfolgende Bericht aus der Praxis aufzeigen.

Die Ausgangslage

Deutschland ist Europas Transitland Nr. 1 für Waren und Güter, gleichzeitig zählt NRW als Wirtschaftsstandort zu den wichtigsten und größten Logistikstandorten Europas. Tausende Lkw durchqueren täglich unser Land, ob nun NRW als Ziel oder auf der Durchfahrt auf den großen trans-europäischen Verkehrsverbindungen.

Diese Entwicklung setzt höchste Ansprüche sowohl an die Infrastruktur als auch an das Verkehrsmanagement. Aus verkehrs-, wirtschafts- und umweltpolitischer Sicht ist es daher dringend notwendig, die Routenwahl der Logistikverkehre steuernd zu unterstützen. Solange sich der Güterverkehr auf den Bundesfernstraßen bewegt sind die Probleme gering. Verlässt der Lkw die Autobahn und bewegt sich im nachgeordneten Netz, und hier vor allem im gemeindestraßlichen Netz, ändert sich die Informationslage für den Fahrer meist drastisch.

Die Folgen sind nicht nur für die Logistikbranche folgenreich. Die öffentliche Hand leidet in mehrfacher Hinsicht unter dem Phänomen fehlgeleiteter Lkw auf Grund unzureichender Informationslage der Fahrer.

Ein Beispiel: Vor einigen Jahrzehnten wurde in den USA untersucht welchen Einfluss die Achslast eines Lkw bei Überfahrt auf den baulichen Zustand einer Straße nimmt. Anfang des Jahrtausends konnten die damaligen Ergebnisse bei neueren Untersuchungen weitestgehend nachvollzogen werden. Fährt ein Lkw mit einer einzelnen Achslast von 11,5 Tonnen¹ über eine Straße, so hat dies die gleiche Einwirkung wie die Überfahrt von ca. 50.000 Pkw der Mittelklasse. In Anbetracht der häufig unbefriedigenden Straßenzustände und der gleichzeitig nicht ausreichend vorhandenen Unterhaltungsmittel, ist die Infrastruktur Straße, also das Anlagevermögen der Kreise und Kommunen nachhaltig betroffen. Besonders gravierend tritt das Problem

übrigens bei Ingenieurbauwerken wie z. B. den Straßenbrücken auf. Die Leverkusener Brücke im Zuge der BAB 1 ist das bekannteste Beispiel, stellt aber nur die Spitze des Eisberges bei sanierungsbedürftigen Bauwerken dar.

Das Projekt

Auf Grund der künftig weiter steigenden Transportleistung auf unseren Straßen hat das Land Nordrhein-Westfalen es sich daher zur Aufgabe gemacht Städte, Gemeinden und Kreise sowie die Logistikbranche des Landes bei der effizienten und stadtverträglichen Routenführung zu unterstützen. Hierbei gilt es die speziellen Bedürfnisse des Schwerlastverkehrs zu berücksichtigen.

Das Projekt SEVAS² des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg sammelt umfangreiche Daten der Kommunen aus ganz NRW, stellt sie für Navigationsdienste aller Art zur Verfügung, und unterstützt somit gleichzeitig die Digitalisierungsoffensive des Landes. Nordrhein-Westfalen setzt damit wichtige verkehrs-, wirtschafts- und umweltpolitische Ziele in einem Projekt nachhaltig um.

Die Idee der speziellen Routenführung für Lkw mit Informationen der öffentlichen Hand ist nicht neu. Im Bereich des Regionalverbandes Ruhr haben Kreise, Städte und Gemeinden vor Jahren damit begonnen in ihren Zuständigkeitsbereichen diese Informationen zu sammeln um sie für Navigationskartenhersteller zur Verfügung zu stellen.

Diesen Ansatz hat der Verkehrsverbund Rhein-Sieg 2015 aufgegriffen und auf den aktuellen technischen Standard bezüglich Datenbanktechnik, Schnittstellentechnologie und Nutzerfreundlichkeit weiterentwickelt. Wichtigster Partner und gleichzeitig Auftraggeber des Projektes ist das Land NRW vertreten durch das Verkehrsministerium. Dort wird das Vorhaben nachhaltig



DER AUTOR

Dipl. Ing.
Volker Hassenpflug,
Projektleiter beim
Verkehrsverbund
Rhein-Sieg

unterstützt, so dass die NRW-weite Verbreitung mit großen Schritten vorangeht.

Nun zur wichtigen Frage welche Leistungen erbringen Kreise, Städte und Gemeinden, welche Informationen werden konkret benötigt? Hier muss zunächst ein ganz wesentlicher Punkt, vielleicht der entscheidende Baustein des Projektes, erwähnt werden. Nur die jeweilige Kommune (Stadt oder Gemeinde) bzw. der Kreis ist in der Lage festzulegen wo ein Lkw fahren kann und soll. Diese Festlegung muss in dortiger Hoheit liegen und kann von keinem Service Provider erbracht werden. Trotz rasch fortschreitender technischer Entwicklung wird dies noch auf lange Sicht ein klares Alleistungsmerkmal der öffentlichen Hand bleiben.

Die Kreise, Städte und Gemeinden legen zunächst ein Vorrangroutennetz für ihren Zuständigkeitsbereich fest und tragen die Informationen unmittelbar in SEVAS ein. Als Vorrangroute wird eine Strecke bezeichnet, auf der ein Lkw (in Abhängigkeit von Größe und Gewicht) keine nicht beherrschbaren Hindernisse zu erwarten hat. Dies ist z. B. ein Lkw Durchfahrtsverbot, eine eingeschränkte Brückenhöhe, eine zu enge Schleppkurve usw... Die Praxis hat gezeigt, dass dies die Strecken sind, die ohnehin schon von Lkw benutzt und für Lkw geeignet sind. Allerdings gab es

¹ max. zulässige Achslast gem. StVZO, ausgenommen Sonderverkehre.

² Software zur Eingabe, Verwaltung und Auspielung von Vorrangrouten und Restriktionen im Schwerlastverkehr



Beispiel Vorrangrouten in der Region Köln (Stadt Köln und teilw. Strecken in umliegende Kreise – noch nicht abschließend).

Quelle: Verkehrsverbund Rhein-Sieg © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA, Stand: 28.08.2017

diese Informationen bislang nicht in elektronischer Form. Die Vorrangroute nimmt den Lkw z. B. an einer BAB Anschlussstelle auf und führt ihn sicher durch eine Stadt oder auch zu seinem Ziel. Bereits mit der Festlegung der Vorrangrouten hat die Gemeinde oder der Kreis eine wesentliche Information bereitgestellt.

Wichtig für die hohe Qualität der Routenführung ist in einem weiteren Schritt die Erfassung von Restriktionen. Dies sind formal gesehen verkehrsbehördliche Anordnungen, die den Lkw Verkehr auf unterschiedliche Weise reglementieren, also Durchfahrtsverbote, maximales Gesamtgewicht, Begrenzungen in Höhe, Breite oder Länge. Die Kenntnisse dieser Restriktionen oder genauer gesagt Restriktionsstrecken sind genau wie die Vorrangrouten ein existenzieller Bestandteil des Lkw Routings. Wo ein Pkw problemlos noch wenden kann, fährt sich ein Lkw schnell fest.

Aktuell sind Restriktionen in den speziellen Lkw-Navigationsgeräten nur unvollständig vorhanden, da ihre flächenhafte und möglichst lückenlose Erfassung eine aufwändige Aufgabe darstellt. Gleichzeitig müssen diese Informationen regelmäßig auf ihre Aktualität überprüft werden.

Restriktionen können manuell oder elektronisch im System eingepflegt werden. Hier muss vorweg erwähnt werden, dass die Bestandsübersicht der Verkehrszeichen in den Kommunen in der Regel nicht in Geoinformationssystemen (GIS), also digital vorhanden ist. Es kommt ferner immer wieder vor, dass der Verkehrszeichenbestand auf der Straße nicht mit straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen übereinstimmt. Oftmals gibt es ältere Verkehrszeichen für die keine Anordnung mehr vorhanden ist, oder zu einer älteren Anordnung ist das Schild vor Ort nicht mehr existent.

Die App

Es entstand die Idee die Städte bei der Aufnahme von Verkehrszeichen und Schilderstandorten grundsätzlich zu unterstützen. Gemeinsam mit den kommunalen Partnern wurde eine App für mobile Endgeräte wie Smartphone oder Tablet entwickelt. Diese App, verfügbar für Android und iOS Geräte, ist in der Lage Verkehrszeichen vor Ort zu erfassen und mit einer Geokoordinate, also dem genauen Standort zu versehen. Und dies geschieht einfach durch fotografieren des Schildes. Die Software über-

nimmt anschließend die Erkennung³ um welches Verkehrszeichen es sich handelt.

Bei Bedarf können weitere Attribute wie Zustand des Schildes, Art der Befestigung, Fotos etc. beigefügt werden. Sobald sich das Endgerät in einem WLAN Netz befindet, lassen sich die Daten mit einem Klick automatisch auf den Server überspielen. Da SEVAS webbasiert arbeitet und auf dem Server des Verkehrsverbundes läuft, gibt es auf kommunaler Seite keinerlei Probleme mit der IT Sicherheit.

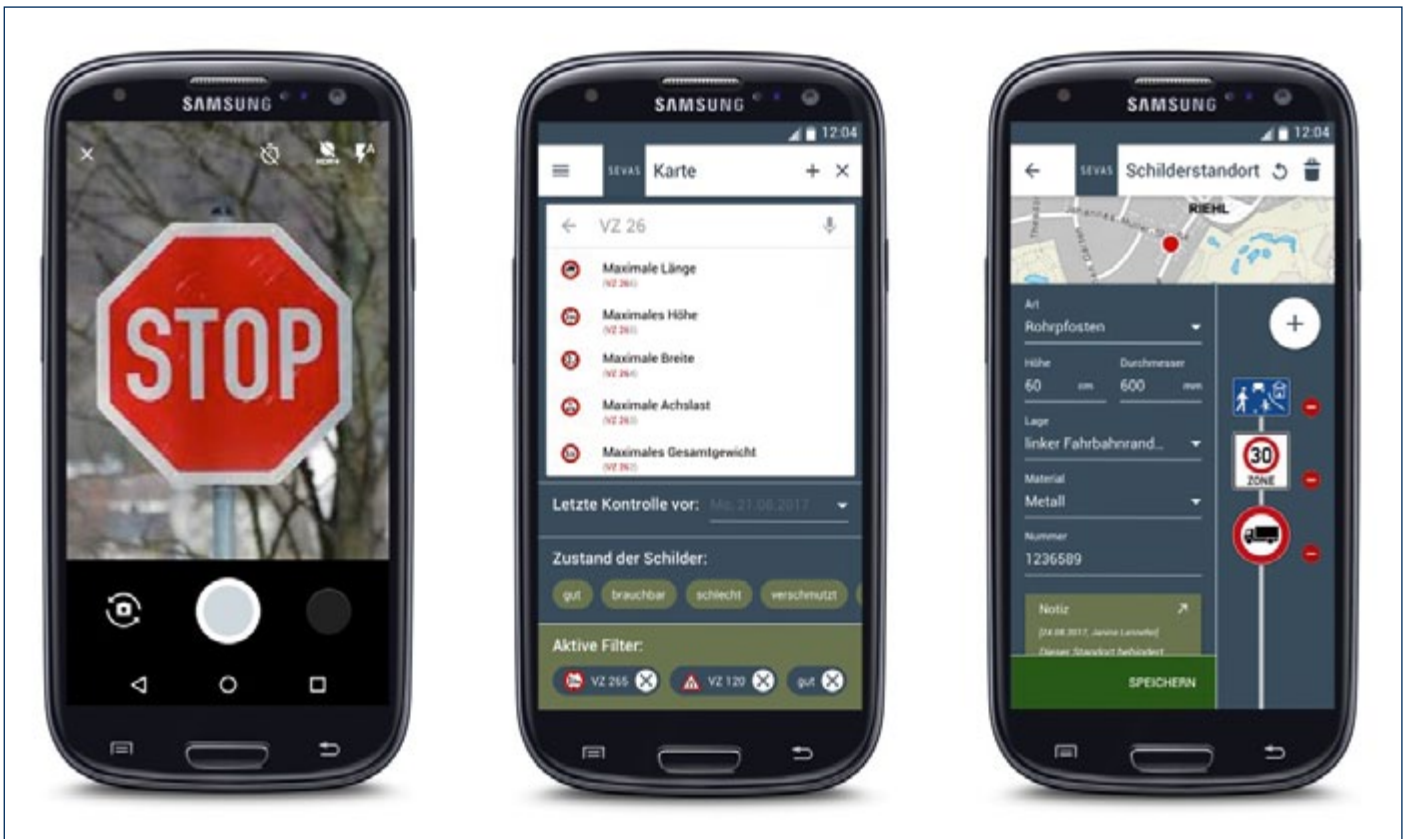
Im System ist der gesamte StVO Verkehrszeichenkatalog 2017 hinterlegt. Die Kommune ist neben der Angabe zu Restriktionen somit in der Lage ein umfassendes elektronisches Schilderkataster anzulegen, für eigene Anwendungen GIS Anwendungen zu nutzen, selbständig zu ändern und zu ergänzen. Aufgaben wie z. B. Verkehrsschauen werden unterstützt und deutlich vereinfacht. Grundsätzlich bleibt die Kommune Eigentümer aller Daten, die sie im Rahmen des Projektes erhoben hat.

Übrigens: Für das Programm SEVAS erfolgt keine Schulung, es wird kein Handbuch verteilt. Eine der wichtigsten Anforderungen an die Software war die einfache Bedienung durch jeden Mitarbeiter unabhängig von der jeweiligen Ausbildung. Technische Vorkenntnisse sind grundsätzlich nicht erforderlich. In kurzen Videos werden die Schritte zum Umgang mit SEVAS erläutert. Ob Vorrangrouten oder Restriktionen, innerhalb kurzer Zeit sind die Mitarbeiter/-innen in der Lage das Programm zu bedienen. Natürlich stehen Entwickler und Projektleitung bei Fragen zur Seite.

Datenbereitstellung

Es bleibt die abschließende Frage auf welchem Weg die Informationen im letzten Schritt in den Lkw gelangen. Zur Verfügung gestellt werden die kommunalen Daten über den sogenannten Nationalen Zugangspunkt für Verkehrsdaten. Jedes EU Land ist verpflichtet einen solchen Zugangspunkt bereitzustellen. In unserem Fall ist es der Mobilitätsdatenmarktplatz MDM. Hier treffen sich Anbieter von Verkehrsdaten und die sogenannten Service Provider, also diejenigen die aus den Daten Dienste entwickeln. Eine bekannte Anwendung von MDM Daten sind die Apps für Benzinpreise. Bei SEVAS sind es vorrangig die Kartenhersteller für Navigationskarten.

³ Das System befindet sich aktuell in der „Lernphase“. Je mehr Bilder desto besser die Erkennung.



Beispiel der automatisierten Erfassung und Erkennung von Verkehrszeichen mittels Smartphone App.

Quelle: Verkehrsverbund Rhein-Sieg © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA, Stand: 28.08.2017

Vorrangrouten und Restriktionen werden in deren Karten übernommen und stehen beim nächsten (kostenlosen) Update des Endgerätes zur Verfügung, sofern der Kartenhersteller die Informationen bezogen hat. Mittlerweile sind bereits wöchentliche Update-Zyklen möglich. Ab Mitte des Jahres 2019 übernimmt z. B. der Kartenhersteller HERE Maps die kommunalen Daten und stellt sie für die Endgerätehersteller zur Verfügung.

Struktur und Kommunikation

Die größte Herausforderung im Projekt ist aber keine Frage der Technik. Dieses Thema nimmt einen vergleichsweise geringen Zeitaufwand in Anspruch. Im ursprünglichen Projektgebiet Rheinland sind mit Stand März 2019 bereits 132 Kommunen und Kreise der Kooperation beigetreten. NRW-weit werden künftig fast 400 Kommunen und 31 Kreise anzusprechen und zu betreuen sein. Die Projektleitung möchte jede Kommune zumindest einmal im Rahmen einer größeren Veranstaltung oder bilateral direktansprechen.

Die Zusammenarbeit im Projekt ist klar gegliedert. Steuerndes Gremium ist der

Lenkungsreis besetzt mit Vertretern des Ministeriums als Auftraggeber, der Logistikbranche, ausgewählten Kommunen, Vertretern der IHK und weiteren Teilnehmern bei Bedarf. Inhaltlich befassen sich Arbeitsgruppen auf der Anwenderebene in regelmäßigen Treffen mit den verschiedensten Themen. Der Erfahrungsaustausch und die Mitarbeit an der Weiterentwicklung des Systems stehen dabei im Vordergrund.

Bei der Vielzahl der aktuell und künftig mitarbeitenden Kommunen wurde für die interne Projektkommunikation ein internetbasiertes Forum eingerichtet. Es bietet vielfältige Möglichkeiten der Information und Kommunikation. Tagesordnungen und Niederschriften der Arbeitskreise sind hier ebenso zu finden wie aktuelle Karten, Neuigkeiten der Projektleitung oder auch ein Diskussionsbereich. Anwender tauschen sich hier zu den verschiedensten Themen aus, können Fragen in die Community stellen oder Tipps geben.

Fazit

Mit der Entwicklung von SEVAS ist es gelungen, Kommunen und Kreisen ein

starkes, unterstützendes Tool zur Verfügung zu stellen. Die Mitarbeit im Projekt und die Nutzung des Tools bringt u. a. den Vorteil, dass die Kommune aktiv in die Routenwahl des Schwerlastverkehrs eingreifen bzw. diese unterstützen kann. Durch die automatisierte Schildererfassung lässt sich auf bequeme Weise ein umfassendes georeferenziertes Schilderkataster erstellen.

Wichtigstes Ziel für ein effizientes und stadtverträgliches Lkw-Routing ist, dass flächendeckende Lkw-Vorrangrouten vorliegen. Zusätzlich erhöht die Erfassung der Restriktionen die Qualität der Routenführung deutlich.

Für einen nachhaltigen Erfolg einer effizienten und stadtverträglichen Lkw Navigation ist es daher unabdingbare Voraussetzung dass diese Daten seitens der kommunalen Partner zur Verfügung gestellt werden.

Gleichzeitig ist die Logistikbranche gefragt ihr Kartenmaterial aktuell zu halten. Dann sollten festgefahrene Lkw in unseren Städten bald die Ausnahme sein.

EILDienst LKT NRW
Nr. 5/Mai 2019 80.31.00

Ohne Fahrer und ohne Lenkrad – Erfolgreicher Demobetrieb mit fahrerlosem Shuttle in Südwestfalen

„Es gibt Momente, da spürt man: hier wird Geschichte geschrieben! Momente, in denen jeder, der dabei ist, merkt: Wir stehen an einer Zeitwende! Diese Momente gibt es nicht oft im Leben. Aber ich bin überzeugt: Heute ist genau solch ein historischer Tag!“ Mit diesen Worten begrüßte Landrat Andreas Müller (Kreis Siegen-Wittgenstein) gemeinsam mit seinem Amtskollegen Frank Beckehoff (Kreis Olpe) die Gäste an einem denkwürdigen Tag. Am Samstag, 16. März 2019, schickten die beiden Kreise gemeinsam mit ihrem Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd (ZWS) den ersten autonomen Bus in Südwestfalen auf Demobetrieb. Unermüdlich pendelte der Shuttlebus zwischen den beiden Endhaltestellen der 400 Meter langen Strecke in Drolshagen. 400 Neugierige und Technikfaszinierte nutzen die Gelegenheit, an diesem Wochenende einmal mitzufahren. Und die allermeisten waren begeistert. Fast ruckelfrei, ohne Fahrer und ohne Lenkrad war der elektrobetriebebene autonome Bus unterwegs. „Ein ganz anderes Fahrgefühl“ – „Komischer Gedanke, dass niemand am Steuer sitzt“ – „Wie auf Wolken“ zitierte der Siegerlandkurier verschiedene Fahrgäste. „Das ist ein bisschen wie schweben“ erzählt Martina Melcher nach ihrer ersten Fahrt dem WDR – und: „Man muss sich schon darauf einlassen, es ist ein wenig wie Fliegen im Flugzeug.“



Am 16. und 17. März 2019 fand der Demobetrieb des ersten fahrerlosen Shuttles in Südwestfalen statt.

Quelle: Kreis Siegen Wittgenstein/Thorsten Manges

„SAM“: Südwestfalen Autonom & Mobil

Das Fahrzeug ist ein vollautomatisierter Shuttle der Firma Easy Mile, Typ EZ-10. Die mögliche Höchstgeschwindigkeit liegt bei 40 km/h. Für die Demonstrationsfahrten wurde sie auf 13 km/h begrenzt.

Im Vorfeld hatte die Südwestfalenagentur einen Namenswettbewerb für den Shuttle ausgelobt. Gewonnen hatte schließlich „SAM“: Südwestfalen Autonom & Mobil.

Die Vorarbeiten zum Demobetrieb hatten 2018 mit einer Machbarkeitsstudie begonnen, die der ZWS beim „Innovationszentrum Mobilität und gesellschaftlichen

Wandel (InnoZ)“ in Auftrag gegeben hatte. Thema: „Südwestfalen als ländlicher Experimentierraum für autonome Mobilitätsdienste“. Ziele dieser Studie waren die eingehende Prüfung von Routenvorschlägen mit potentiellen Herstellern, die Überprüfung relevanter Machbarkeitskriterien, die Entwicklung konkreter Einsatzszenarien, eine erste Akzeptanzforschung und Demonstrationsfahrten im Verbandsgebiet.

Probetrieb in Lennestadt und Drolshagen ab Sommer 2019

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie liegen inzwischen vor und der Demobetrieb



DER AUTOR

Thorsten Manges,
Pressereferent
des Kreises
Siegen-Wittgenstein

hat stattgefunden. Deshalb wollen die Kreise Siegen-Wittgenstein und Olpe jetzt den nächsten Schritt gehen: Einen regulären Probetrieb. Dafür wurden zwei Routen in Drolshagen und in Lennestadt-Meggen ausgewählt. Beide Strecken besitzen das Potenzial für einen längerfristigen Testbetrieb.

Inzwischen konnten Industrieunternehmen davon überzeugt werden, diesen mehrmonatigen Testbetrieb mitzufinanzieren. Angepeilt ist, den Testbetrieb bereits im Sommer dieses Jahres zu beginnen.

Bis dahin müssen noch verschiedene Hürden genommen werden. Insbesondere der gesamte Zulassungsprozess für Fahrzeuge und Strecken, die Ertüchtigung der ausgewählten Straßenabschnitte für den autonomen Fahrbetrieb, die Identifikation einer sicheren Unterstellmöglichkeit inkl. Ladeoption sowie die Schulung des Begleitpersonals.

Auf Begleitpersonal kann derzeit noch nicht verzichtet werden. Denn auch wenn die Fahrzeuge völlig ohne Fahrer auskommen, muss aktuell immer noch Personal mit an Bord sein, um im Notfall eingreifen zu können. Deshalb können bei dem Test-



In einem Wettbewerb war das Fahrzeug „SAM“ getauft worden: Südwestfalen Autonom & Mobil.

Quelle: Kreis Siegen Wittgenstein/Thorsten Manges

betrieb auch keine Personalkosten eingespart werden. Trotzdem ist der Probebetrieb des autonomen Shuttles schon heute wichtig. Denn wenn der Gesetzgeber eines Tages die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen hat, Fahrzeuge autonom und ohne Personal im Straßenverkehr zuzulassen, liegen vor Ort schon alle Erkenntnisse vor, um einen echten autonomen Fahrbetrieb aufnehmen zu können.

Ziel: Von Tür zu Tür mit vollautonomen Shutteln

Das Ziel ist für Landrat Andreas Müller ganz klar: „Letztlich geht es um eine Tür-zu-Tür-Bedienung für die gesamte Bevölkerung. Ich muss nicht mehr zu einer Bushaltestelle laufen, sondern hole mir per App ein Shuttle nach Hause, das mich dann genau dorthin bringt, wohin ich möchte: zu einem Arzt, zum Einkaufen oder zu Freunden oder Verwandten. Jederzeit, rund um die Uhr, an sieben Tagen in der Woche. Und unterwegs sammelt das Shuttle dann noch Fahrgäste auf, die ähnliche Ziele haben.“

Was heute noch wie Zukunftsmusik klingt, könnte vielleicht schon in einem Jahrzehnt die Antwort auf alle Mobilitäts Herausforderungen in ländlichen Räumen sein. Überall dort, wo es wirtschaftlich nicht vertretbar ist, einen großen Bus mit Fahrer regelmäßig auf die Strecke zu schicken, könnten autonome Fahrzeuge Mobilität sicherstellen – auch in kleinsten Ortschaften, die

inzwischen schon längst nicht mehr mit Bussen an den ÖPNV angeschlossen sind. Und sie sind für jeden nutzbar: für Senioren genauso wie für Kinder und Jugendliche, die noch keinen Führerschein besitzen. Und die Frage, wer nach einem gemütlichen Abend noch fahrtauglich ist, hat sich dann auch erledigt. Bis es soweit ist, werden aber noch einige Jahre vergehen.

Deshalb hat der Kreis ab 2017 ein Mobilitätskonzept erarbeitet, das sich mit den Mobilitäts Herausforderungen von heute beschäftigt und 17 konkrete Maßnahmen enthält, die mit den heutigen Mitteln umgesetzt werden können.

Mobilitätsmanager

Die 17 Maßnahmen sollen von einem Mobilitätsmanager koordiniert werden. Diese Stelle hat der Kreis Siegen-Wittgenstein jetzt neu eingerichtet. Der Mobilitätsmanager wird die Mobilitäts- und Verkehrsmaßnahmen detailliert ausarbeiten und die Projekte gemeinsam mit Partnern wie den Kommunen, dem ADFC, dem Landesbetrieb Straßen.NRW sowie interessierten Bürgern anstoßen. Der Mobilitätsmanager ist Ansprechpartner und Sprachrohr zum Thema Mobilität und Verkehr im Kreis Siegen-Wittgenstein. Er informiert über die initiierten Projekte und überwacht die Umsetzung. Zudem soll er Mobilitätskonferenzen und eine Bürgerbeteiligung zu den Themen „ÖPNV und vernetzte Mobilität“, „Fuß- und Radverkehr“ sowie „Elektromobilität“ und „Mobilitätsmanagement“ organisieren.

Carsharing

Durch eine Kooperation mit der Deutschen Bahn hat der Kreis Siegen-Wittgenstein



Die Landräte Andreas Müller (l.) und Frank Beckehoff (r.), gehörten zu den ersten, die das Fahrgefühl im autonomen Shuttle auf der 400 Meter langen Strecke in Drolshagen testen durften.

Quelle: Kreis Siegen Wittgenstein/Thorsten Manges



Viele Projektpartner waren mit dabei, als mit dem ersten autonomen Shuttle in Südwestfalen Mobilität von morgen bereits jetzt erlebbar wurde.

Quelle: Kreis Siegen Wittgenstein/Thorsten Manges

erstmal einen Carsharing-Anbieter nach Siegen geholt. Als „Ankermieter“ nutzt die Kreisverwaltung künftig drei „Flinkster“-Fahrzeuge und hat dafür die eigene Fahrzeugflotte um drei Autos verringert. Montags bis freitags von 7:00 Uhr bis 17:00 Uhr sind die Carsharing-Fahrzeuge als Dienstwagen für die Mitarbeiter der Kreisverwaltung reserviert. In der übrigen Zeit und an den Wochenenden können sie von jedermann genutzt werden.

„Wir werben derzeit bei unseren Mitarbeitern im Haus intensiv dafür, das neue Angebot zu testen. Gleichzeitig möchte ich aber auch alle Bürgerinnen und Bürger in Siegen motivieren, auf das Carsharingangebot zurückzugreifen“, sagte Landrat Andreas Müller im März bei der Vorstellung des neuen Angebotes: „Denn wenn wir aus wirtschaftlichen und ökologischen Gründen weg vom Zweit- oder Drittwagen kommen wollen, dann ist Carsharing dafür ein optimales Angebot.“

Kreisweites Radwegekonzept

Viele Städte und Gemeinden in Siegen-Wittgenstein arbeiten derzeit an lokalen Radwegenetzen. Dem Kreis kommt die Aufgabe zu, den überörtlichen Blick zu wahren – also auf gute Radwegeverbin-

dungen zwischen den einzelnen Kommunen hinzuwirken. Dazu soll ein alltagstaugliches kreisweites Radverkehrsnetz erarbeitet werden. Mit ihm sollen die Zentren der Kommunen genauso wie Schulen, Gewerbegebiete oder bedeutende ÖPNV-Verknüpfungspunkte auf möglichst kurzen und direkten Wegen per Fahrrad erreichbar sein und miteinander verknüpft werden. Das Radverkehrsnetz soll zudem auch touristische Radrouten einbinden. Wo am Ende Lücken sind, sollen diese durch neue Radwege geschlossen werden.

Einrichtung einer Mobilitätszentrale

Für alle Fragen rund um Mobilität wird es künftig in den Kreisen Siegen-Wittgenstein und Olpe jeweils eine Mobilitätszentrale geben. Dort können Kunden Auskünfte zu Fahrplänen, Fahrtzeiten und Tarifen erhalten, oder sich über aktuelle Änderungen im Liniennetz (z. B. Umleitungen oder Haltestellenverlegungen) oder auch über Störungen im ÖPNV informieren. Die Mobilitätszentralen sind zudem kompetente Ansprechpartner zu Carsharing-Angeboten, Leihfahrrädern oder Elektrofahrzeuge. Wenn neue Angebote wie eTicket, QR-Codes auf Aushangfahrplänen, Touch & Travel-Service etc. eingeführt werden, sol-

len auch hier die Mobilitätszentralen Informations- und Anlaufstelle Nummer 1 werden.

Aufstellung einer kreisweiten strategischen Planung zu Mobilstationen

Um verschiedene Verkehrsmittel besser miteinander zu vernetzen, sind an verschiedenen Standorten Mobilstationen geplant, die mindestens zwei Verkehrsmittel miteinander verbinden, idealerweise aber noch mehr. So können z.B. an einem Ort Bahnen, Nah- und Fernverkehrsbusse halten, aber auch Car-, Bikesharing oder Lastenfahrräder angeboten werden. Daneben sollen die Mobilstationen Serviceangebote wie Ladestationen für Pkw und Fahrräder, Gepäckschließfächer, Gastronomie oder Servicepunkte mit W-LAN vorhalten. Für kleinere, mittlere und große Mobilstationen sollen Mindeststandards und Ausstattungsmerkmale definiert werden.

Seilbahn als ÖPNV-Angebot der Zukunft?

Neben all diesen sehr konkreten Projekten schaut die Kreispolitik aber auch weiter nach vorne. Landrat Andreas Müller hatte einen „Blick über den Tellerrand“ angeregt, um sich von Mobilitätsideen anderer Region inspirieren zu lassen. Dabei war er auch auf Seilbahnen aufmerksam geworden, die in südamerikanischen Metropolen vielerorts das Rückgrat des ÖPNV sind. Deshalb möchte die SPD-Kreistagsfraktion nun eine Machbarkeitsstudie für eine Seilbahn von Siegen-Eiserfeld bis nach Kreuztal in Auftrag geben.

Die enge Tallage im Raum Siegen mit ihren begrenzten Flächen für Verkehre mache eine Beschleunigung des Individual- sowie des Öffentlichen Verkehrs sehr schwierig, heißt es in dem Antrag. Innovative Ansätze seien zwingend erforderlich, um einen Verkehrsinfarkt zu vermeiden und künftig schnelle und umweltfreundliche Mobilität zu ermöglichen. Ob es zu der Machbarkeitsstudie kommt, werden die zuständigen Kreisgremien noch vor der Sommerpause beraten.

EILDienst LKT NRW
Nr. 5/Mai 2019 80.31.00

Elektronisches Fahrgeldmanagement und e-Ticketingsystem im VRS

Die Chancen und Vorteile der Digitalisierung des Vertriebs im ÖPNV wurden im VRS bereits vor Jahren erkannt. Abonnements werden bereits seit 2003 ausschließlich als eTickets auf einer Chipkarte ausgestellt. Was für den Kunden vorteilhaft ist, erfüllt damit gleichzeitig die höchsten Anforderungen der Verkehrsunternehmen in Bezug auf Fälschungssicherheit.

Für Gelegenheitskunden gibt es inzwischen seit 2004 HandyTickets im VRS. Dieser inzwischen diverse Male optimierte Vertriebsweg hilft den Kunden dabei, die oftmals empfundene Komplexität des Fahrkartenkaufs zu überwinden. Nichts kennt der Kunde schließlich so gut wie das eigene Handy. Bisher musste der Kunde allerdings auch bei diesem Vertriebsweg ein grundsätzliches tarifliches Verständnis mitbringen, da er wie bei allen konventionellen Vertriebswegen auch wissen muss, wie Zielhaltestellen genau heißen oder welche Preisstufe er erwerben muss. Ein gerne angeführtes Argument lautete hierbei: Das Tarifsystem sei zu kompliziert. Für die Nutzung von Bus und Bahn brauche es ein regelrechtes „Ticket-Abi“.

Der VRS arbeitet allerdings ständig daran, das Tarifsystem zu verbessern und geht nun den logischen nächsten Schritt auf dem Weg zu einem einfachen, transparenten und komfortablen Tarifsystem: Aktuell läuft ein Pilottest für einen elektronischen eTarif.

Dieses Modell bietet die Chance, Zugangshemmnisse und Tarifhärten abzubauen und soll gerade Gelegenheitsnutzer für den ÖPNV begeistern. Smartphone statt Fahrschein soll das Motto dank eTarif lauten. In zwei Phasen wurden und werden im Pilotprojekt zunächst die technische Umsetzbarkeit und dann die Kundenakzeptanz des ausgewählten Erfassungssystems untersucht. Für die Umsetzung des Pilotprojekts hat der VRS eine sogenannte Entwicklungspartnerschaft mit dem Anbieter FAIRTIQ geschlossen. Dank der schon in der Schweiz bewährten Applikation entfallen die Suche nach dem geeigneten Tarif und auch das Wühlen nach passendem Kleingeld. Ebenso gehören Wartezeiten vor dem Ticketautomaten oder beim Busfahrer der Vergangenheit an.

Das Prinzip des eTarifs ist denkbar simpel: Nach einer vorherigen Anmeldung und Hinterlegung seiner Zahlinformationen checkt der Fahrgast ganz einfach beim Einsteigen in Bus oder Bahn mit dem Smartphone in die FAIRTIQ-App ein und nach

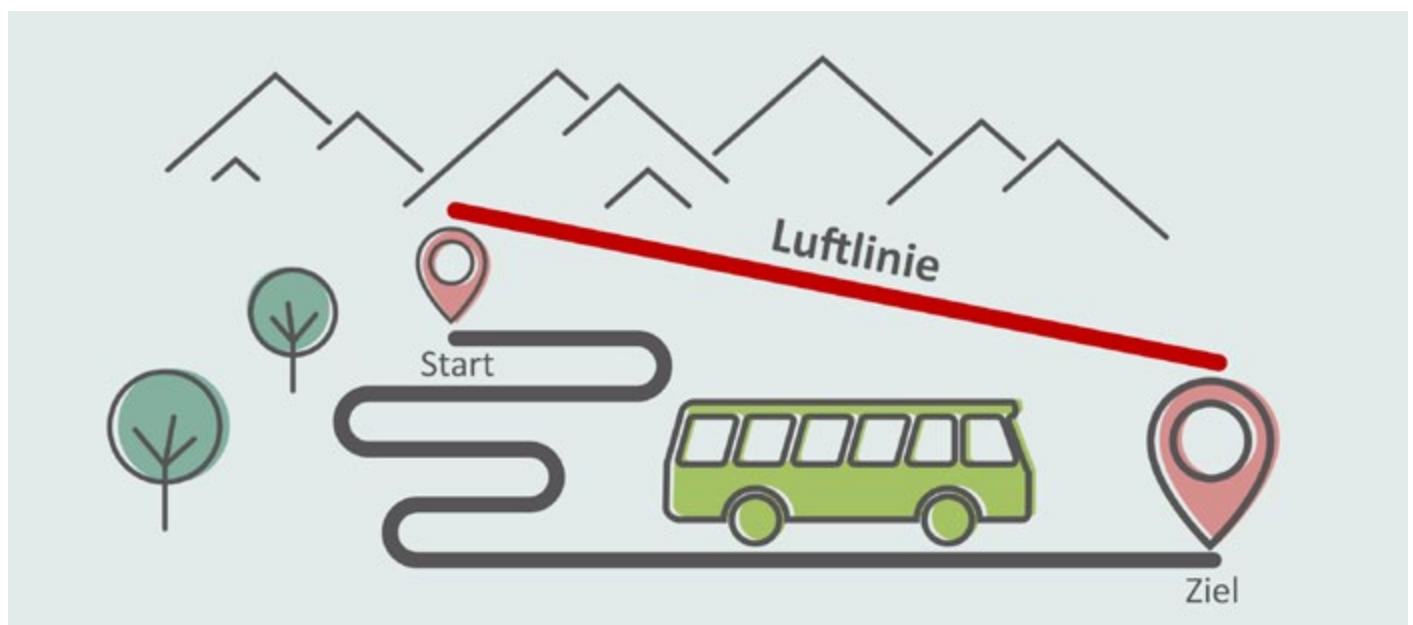


DER AUTOR

Dipl.-Geograph
Sascha Triemer, Leiter
Tarif/Vertrieb beim
Verkehrsverbund
Rhein-Sieg GmbH

Abschluss seiner Reise wieder aus – und bekommt anschließend automatisch seine Fahrten abgerechnet. Sollte der Kunde den Check-out einmal vergessen, erinnert ihn das Smartphone mit einem Vibrationsalarm daran. Im Falle einer Fahrkartenkontrolle gilt ein in der App abrufbarer Barcode als Nachweis über das gelöste „Ticket“.

Doch kein neues System ist völlig ohne Tücken. Deshalb hat sich der VRS für einen großangelegten Techniktest entschieden. Auf das VRS-Land lässt sich die Leistungsfähigkeit der in der Schweiz bereits erfolgreichen Applikation nicht ohne weiteres übertragen.



Visualisierung des eTarif-Pilotprojekts.

Quelle: VRS GmbH

ZAHLEN SIE NUR NOCH LUFTLINIE.

TARIFTESTER WERDEN!
vrs.de/etarif ▶

VRS ...verbindet!
Verkehrsverbund Rhein-Sieg

Sichern Sie sich Ihren Testplatz.
Für den neuen VRS-eTarif mit
Check-In/Check-Out per Smartphone.

Aktuelle Kampagne für den Rheinisch-Bergischen Kreis.

Quelle: VRS GmbH

Im Zuge des Techniktests wird insbesondere die Netzabdeckung sowohl in den ländlichen Gebieten wie den östlichen Gebieten des Rheinisch-Bergischen Kreises als auch im U-Bahn-Netz erprobt. Denn auch der smarteste eTarif funktioniert nur mit zuverlässigem Internet.

Nachdem der Techniktest Anfang 2019 abgeschlossen sein wurde, startete am 8. April 2019 der Kundenakzeptanztest. In diesem Stadium wird ein entfernungs-basierter eTarif von rund 4.000 Kunden getestet. Die Testnutzer müssen nur wenige Voraussetzungen mitbringen: Sie müssen mindestens 18 Jahre alt sein, über eine

Mastercard- oder Visa-Kreditkarte sowie ein Smartphone verfügen, das die nötigen technischen Voraussetzungen erfüllt. Hintergrund: Während des Tests müssen Datentransfer, Lokalisierungs-Services und WLAN möglich sein.

Besonders innovativ ist dabei, dass der VRS mit einem luftlinienbasierten Tarifmodell in den Kundenakzeptanztest geht. Auf einen Grundpreis von 1,50 Euro pro Fahrt werden 15 Cent je angefangenem Luftlinien-Kilometer addiert. Dieses Modell ist nicht nur besonders transparent, sondern lässt auch aktuell bestehende Tarifhärten, die Kunden bei der Überwindung kurzer

Distanzen gegebenenfalls haben, schmelzen. Ein Beispiel: Die Fahrt vom S-Bahn Haltepunkt Köln-Dellbrück zur Haltestelle Bahnhof Duckterath in Bergisch Gladbach kostet aktuell 4,00 Euro (Preisstufe 2b). Dabei legt der Fahrgast eine Strecke von gerade mal gut drei Luftlinienkilometern zurück. Nach dem angedachten eTarif-Modell würde die Fahrt nur noch 2,10 Euro kosten.

Wichtig ist, dass die bestehenden Tarife, die vor allem bei Abonnementkunden bewährt sind, bestehen bleiben. Wer zudem die digitale Technik nicht nutzen will, kann weiterhin mit den bekannten Tickets fahren. Mobilität mit Bussen und Bahnen ist ein fester Bestandteil der Daseinsvorsorge. Insofern werden allen Kundengruppen nach wie vor entsprechende Lösungen angeboten.

Wie ein elektronischer Tarif im Dauerbetrieb aussehen wird ist noch unklar und soll erst im Nachgang des Pilotprojektes nach einer intensiven Analysephase erarbeitet werden. Trotzdem wird bereits jetzt an den technischen Grundvoraussetzungen einer mittelfristigen Umsetzung gearbeitet. Dabei wird sogar in NRW auf Landes-ebene dahingehend kooperiert, dass der zentrale technische Vertriebsbaustein, das so genannte „CIBO-System“ gemeinsam durch die SPNV-Aufgabenträger VRR, NWL und NVR beauftragt wurde und allen Verkehrsunternehmen im Land für eigene Vertriebskanäle gegebenenfalls zur Verfügung gestellt werden kann.

Das CIBO-System ist ein elektronisches Fahrgast-Ticketsystem. Fahrgäste als registrierte Kunden können mit eigenen Geräten, handelsüblichen Smartphones, eine Reise antreten, welche nach Ende automatisiert abgerechnet wird. Der Fahrgast führt dabei in der Regel aktiv eine Handlung zu Beginn (und optional am Ende) der Reise durch. CIBO heißt hierbei „Check-In-Be-Out“. Der Fahrgast checkt sich also bei Fahrtantritt in seiner App auf dem Smartphone ein, erwirbt hierbei seine Fahrberechtigung für die Reise und verlässt anschließend am Reiseziel ohne weitere aktive Handlung das Fahrzeug (Be-Out). Trotzdem kann das Hintergrundsystem die jeweilige Reise bepreisen und abrechnen. Das System wird in der Lage sein, sämtliche gültigen und künftigen Tarife abzubilden, u. a. auch den NRW-Tarif. Die Digitalisierung des Vertriebs im VRS ist also noch lange nicht abgeschlossen und bleibt spannend.

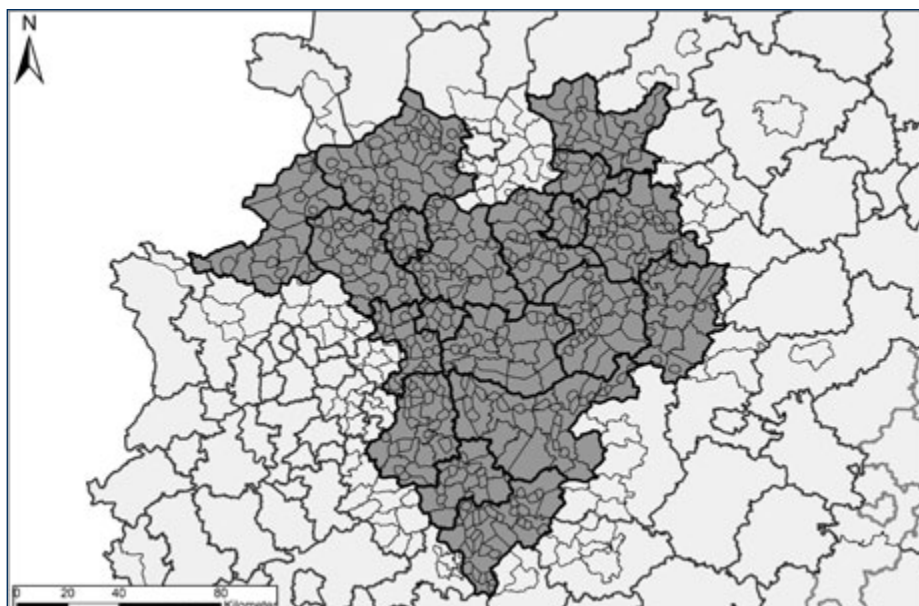
EILDienst LKT NRW
Nr. 5/Mai 2019 80.31.00

Mobilfunkdaten als Planungsinstrument für Bus und Schiene

Beinahe jeder Mensch hat heute ständig ein Mobiltelefon bei sich, das er unterwegs für Kommunikation und Information nutzt. Aus den Datenpunkten der Mobilfunkanbieter lassen sich anonyme Bewegungsströme berechnen, die für die Planung von Verkehr und Mobilität eine wahre Fundgrube sind. Der Nahverkehr Westfalen-Lippe nutzt die Daten für eigene Planungen und kooperiert mit den Kreisen in seinem Verband, um diese neue Datenquelle nutzbar zu machen.

Der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) ist einer von drei Aufgabenträgern für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) gemäß ÖPNV-Gesetz in Nordrhein-Westfalen. Er organisiert, bestellt und finanziert den Nahverkehr mit Zügen sowie weitere Maßnahmen des ÖPNV. Sein Verbandsgebiet erstreckt sich auf 16 Kreise und 3 kreisfreie Städte.

Bislang war es sehr aufwändig, ein umfassendes Bild über Verkehrsmengen auf einzelnen Relationen zu erhalten. Klassische Verkehrsdaten zeigen stets nur einzelne Ausschnitte der Gesamtmobilität: die Nachfrage im Zug oder Bus, die Anzahl von Autos/Fahrrädern/Fußgängern etc. an bestimmten Knotenpunkten oder die ableitbaren Wegebeziehungen zwischen



Verbandsgebiet des NWL und Zonierung des Datensatzes.

Quelle: NWL

Für die Planung von Verkehrsangeboten greifen Planer/-innen seit jeher auf verschiedene Datenquellen zurück. Allgemeine Untersuchungen zum Mobilitätsverhalten geben Auskunft über übergeordnete Trends. Zählungen in den Verkehrsmitteln selbst geben ein genaues Bild über die aktuelle Nachfrage. Die Auslastung der angebotenen Kapazitäten ist Gradmesser für die Angemessenheit des Platzangebots. Größere Gefäße oder zusätzliche Leistungen im bestehenden Taktsystem können so auch heute schon zielsicher geplant werden. Welche Möglichkeiten jedoch hat ein Fachplaner, um das Potenzial für zusätzliche Nachfrage zu ermitteln?

Wohn- und Arbeitsort als Pendlerverflechtungen. Eine wesentliche Frage kann durch derartige Quellen aber kaum beantwortet werden: Wo liegen Quelle und Ziel der Wege, die befragte Personen oder gezählte Verkehrsmittel zurücklegen? Wie häufig pendeln die Menschen von A nach B? Der Antwort auf diese Fragen nähert man sich meist durch ergänzende Befragungen. Die Erhebung und Auswertung der benötigten Wegeprotokolle ist allerdings kostenintensiv und selten ist die Stichprobe so umfangreich, dass sich vergleichbare Ergebnisse für viele verschiedene Verkehrsrelationen ermitteln lassen. Das gilt erst recht, wenn das Untersuchungsgebiet weit mehr als



DIE AUTOREN

Nils Werner
und



Oliver Kuhlmann,
Nahverkehr
Westfalen-Lippe,
Marktforschung

die Hälfte der Fläche des Landes NRW einnimmt und zudem große Verkehrsverknüpfungen in die umliegenden Gebiete bestehen. Besonders wichtig ist eine fundierte Einschätzung von Potenzialen, wenn es um die Einrichtung neuer Verkehre geht.

Zur Unterstützung seiner Planungen kann der NWL inzwischen auf eine neuartige Datenquelle zurückgreifen, die einen weiträumigen, quantitativen Vergleich zwischen einzelnen Verkehrsrelationen erlaubt, ohne sich dabei aber auf einzelne Verkehrsmittel zu beschränken. So eröffnet sich ein Blick auf das gesamte Verkehrspotenzial. Beinahe jeder Mensch trägt heute ein Handy oder Smartphone bei sich. Wenn die Mobilgeräte durch Anrufe, Textnachrichten, Suchanfragen und sonstige Datennutzungen mit den Funkzellen kommunizieren, entstehen unablässig Datenpunkte. Über Zeitstempel und Funkzellen lassen sich so als „Nebenprodukt“ der eigentlichen Tätigkeit der Mobilfunkbetreiber in anonymer Form Bewegungsströme zusammensetzen.

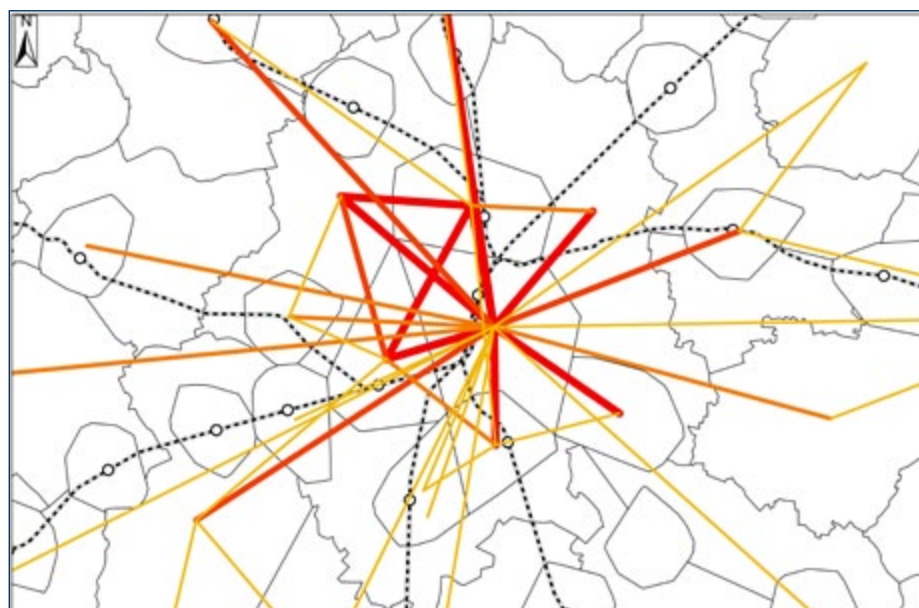
Der NWL hat mit den verschiedenen Anbietern im deutschen Mobilfunkmarkt über die Möglichkeiten der Datenanalysen gesprochen und schließlich bei Telefónica Next einen Datensatz in Auftrag gegeben, der viele planerische Fragestellungen

beantworten kann. Neben vielen Vorteilen dieser neuartigen Datenquelle stehen einige Faktoren, die bei einer näheren Beschäftigung einbezogen werden müssen, um den Wert der Daten für die eigenen Planungen erfassen zu können. Telefónica betreibt in Deutschland über 45 Millionen mobile Kundenanschlüsse, die auf der Analyseseite täglich über 5 Milliarden Datenpunkte erzeugen. Mit einem patentierten Verfahren, das in einer mehrjährigen Entwicklungszeit mit der Bundesbeauftragten für den Datenschutz und die Informationsfreiheit (BfDI) abgestimmt wurde, werden diese Datenpunkte zunächst anonymisiert. Das Verfahren gewährleistet den notwendigen Datenschutz, sodass im Ergebnis keine Rückschlüsse auf Einzelpersonen möglich sind. Mit diesem Verfahren ist es Telefónica Next außerdem möglich, weitere Attribute wie Alter oder Geschlecht aus den Vertragsdaten in die Analysen zu integrieren, sodass auch soziodemographische Daten in anonymer Form genutzt werden können. Insbesondere für die Hochrechnung der Daten auf die Gesamtbevölkerung sind solche zusätzlichen Angaben wichtig. Der Datensatz des NWL besteht aus einer Quelle-Ziel-Matrix, in der alle Bewegungen zwischen vorab definierten Flächen aufgeführt sind. Um die nötige Detailschärfe zu erhalten, können die einzelnen Relationen getrennt nach vier Tagesarten untersucht werden und es stehen Ergebnisse für jede Stunde des Tages zur Verfügung. Um genügend Reisen erfassen zu können, die in die Stichprobe eingehen, wurden insgesamt 12 Wochen, also 84 Tage, analysiert, die weitestgehend die Alltagsmobilität ohne Feiertage oder größere Ferienzeiträume repräsentieren.

Das Herzstück des Datensatzes, das auch der intensivsten Vorbereitung bedurfte, ist die genutzte Aufteilung des Betrachtungsraums. Die Zonierung wurde gemeinsam mit Telefónica Next für die Betrachtung von Schienenverkehren optimiert. Daher stehen die Bahnhöfe im Verbandsgebiet des NWL im Zentrum der Betrachtung (vgl. Abbildung). Mittels mathematischer Methoden wurden Zonen um die Bahnhöfe gebildet, die eine bestmögliche Einschätzung des direkten Nutzungspotentials aus den umliegenden Siedlungs- oder Gewerbeflächen ermöglichen. Die danach verbleibenden freien Flächen im Verbandsgebiet wurden im Wesentlichen anhand der Gemeindegrenzen weiter unterteilt. Wenn nötig oder möglich wurden weitere Unterteilungen von Gemeindegebieten vorgenommen. Eine Verknüpfung dieser Bahnhofs- und Gemeindeloge führt in Teilen zu Überlappungen, sodass nicht alle kommunalen Grenzen exakt wieder-

gegeben werden. Da die Mobilität der Menschen nicht an Verbands- oder Kreisgrenzen Halt macht, wurde der Datensatz außerdem, in einer gröber werdenden Aufteilung, auf das gesamte Bundesgebiet ausgelegt.

Letztendlich können die aus dem Datensatz ermittelten Quelle-Ziel-Bewegungen unterschiedlichste Planungsfragen unterstützen, z. B. bei möglichen Streckenreaktivierungen, der Einführung anderer Linienverläufe oder neuer Verbindungen, insbesondere bei der Taktausweitung in Tagesrandlagen oder der Einrichtung von Verkehren in Räumen ohne Schienenanschluss.



Beispiel für die Auswertung eines Bewegungsnetzwerks.

Quelle: NWL

Am Beispiel einer Prüfung von Schnellbuslinien lässt sich der Wert der Daten verdeutlichen. Bei der Planung dieser Verkehre bieten die Bewegungsdaten wichtige Erkenntnisse: Wie viele Personen bewegen sich überhaupt in dem schienenfernen Raum und zwischen welchen Orten? Wo wäre es folglich sinnvoll, zusätzliche Verbindungen zu schaffen? Existieren Umsteigepotenziale zum SPNV? Wie entwickelt sich das Potenzial für zusätzliche Verkehre im Tagesverlauf? Ist eine Bedienung in der Nacht sinnvoll? Wenn ja: Besser um zwei, drei oder um vier Uhr?

Das Ziel des NWL ist es somit, diese Daten als Planungs- und Entscheidungsgrundlage zu nutzen. Ausgehend von der bevorstehenden Fortschreibung seines Nahverkehrsplans hat der NWL nun ein quantitativ tragfähiges und vergleichbares Gerüst für diverse Fragen in der Hand, um orts-

spezifische, präzise Maßnahmen anlegen zu können. Die Operationalisierung zu einzelnen Analyseszenarien können dabei teils stark variieren, z.B. aufgrund der spezifischen Raumordnung, der vorliegenden infrastrukturellen Gegebenheiten oder der Bevölkerungsstrukturen. Neben der Planung von zusätzlichen Fahrtangeboten können die gewonnenen Zahlen zudem Anstöße in anderen Bereichen geben. Der Vergleich von verkehrlich ähnlichen Korridoren zeigt teils unterschiedliche „Abschöpfungsquoten“ der vorhandenen Potenziale. Sind es Defizite in der Bewerbung des vorhandenen Angebotes, die zu einer schwächeren Abschöpfung führen? Kann eine Änderung des Preisniveaus oder

der Tarfsystematik vielleicht eine Nachfragesteigerung bringen?

Bei vielen dieser Fragen ist eine Zusammenarbeit mit weiteren Akteuren, insbesondere auch den ÖPNV-Aufgabenträgern in der Region von Bedeutung. Der NWL wird getragen von seinen Mitgliedsverbänden, die aus den Kreisen und kreisfreien Städten der Region bestehen. Aus vielen Gebietskörperschaften ist ein starkes Interesse an der neuartigen Datenquelle „Mobilfunkdaten“ zu spüren. Daher hat der NWL all seinen Mitgliedern einen Zugriff auf seinen Datensatz angeboten. Einerseits können so die Planungsabteilungen aus den Körperschaften durch die eigene praktische Arbeit ein erstes Gefühl für die neue Datenquelle entwickeln und von den bereits gemachten Erfahrungen des NWL profitieren, andererseits steht allen Akteuren der Region eine gemeinsame und vergleichbare Datenbasis

als unterstützende Planungsgrundlage zur Verfügung. Um den Zugriff auf Analysen zu erleichtern und ohne spezielle Software zu ermöglichen, hat der NWL von Telefónica Next eine Auswertungsplattform zur Verfügung gestellt bekommen, die die Datenströme auf eine Karte projiziert und erste Auswertungen mit wenigen Klicks erlaubt. Für komplexere Analyse-szenarien hält der NWL zudem planerische und datenbezogene Fachkompetenz vor. Mobilfunkdaten als Planungsinstrument werden zukünftig eine immer stärkere Rolle spielen. Sowohl Anwender als auch Anbieter werden dabei in den nächsten Jahren noch Erfahrungen sammeln und Entwicklungen leisten müssen, um passgenaue

Lösungen für die vielen verschiedenen planerischen Fragestellungen und Perspektiven vorhalten zu können. Im Austausch zwischen den Fachplanern werden sich Anforderungen an die Zonierung ergeben, die teils unterschiedlich sein werden. Auch für weitere Fragen der mikroskopischen Verkehrsplanung können die Daten zum Beispiel zur Verkehrsflusssteuerung interessant sein. Sehr kurze Strecken und konkrete Straßen- bzw. Routennutzung sind jedoch technisch sehr aufwändig und nicht ohne weiteres zu leisten. Ein wesentlicher Vorteil der Datenquelle, die verkehrsmittelunabhängige Analyse, kann gleichzeitig auch Nachteil sein bzw. den Wunsch wecken, eben doch zwischen Zug, Bus,

Auto, Fahrrad etc. unterscheiden zu können. Hat man auf dem Weg zum fertigen Datensatz die späteren Auswertungserfordernisse schon vorgedacht und die Grundlagen des Datensatzes entsprechend aufgebaut, steht ein großer Datenschatz zur Verfügung. Um die Komplexität der Daten zu erfassen, bedarf es allerdings auch entsprechender Kompetenzen und Instrumente. Neben der Weiterentwicklung der Datenerfassung sind es daher auch Anforderungen an Auswertungs- und Visualisierungsmöglichkeiten, die von Anwendern gestellt werden.

EILDienst LKT NRW
Nr. 5/Mai 2019 80.31.00

(E-)Fahrrad-Verleihsystem im ländlichen Raum: Das RVK e-Bike zwischen Rhein und Voreifel

Mobilität – ein Thema, das an Bedeutung stetig zunimmt. Mobilität ist für eine funktionierende Gesellschaft zwingend notwendig und macht nicht an Grenzen halt. Nicht an jenen von Bundesländern oder Städten und Gemeinden und auch nicht an jenen zwischen zwei Kreisen. Das Bedürfnis nach Mobilität der Gesellschaft ist gleichzeitig ein großer Faktor bei den Anstrengungen zur Erreichung der Klimaschutzziele, denn der Verkehr ist bekanntlich einer der größten Verursacher für Schadstoffemissionen – vor allem in den Städten, aber auch außerhalb. Die Diskussion, wie die Schadstoffausstöße des Verkehrssektors gesenkt werden können, ist daher in Zeiten von Dieselkrise und Gerichtsverfahren über Schadstoffgrenzwerte in den Städten ebenfalls allgegenwärtig.

Eine der Lösungen ist zweifelslos ein bereits über 200 Jahre altes Verkehrsmittel – das Fahrrad. Aus diesem Grund entstehen seit einiger Zeit in vielen Großstädten Fahrradverleihsysteme. Und eine der Lösungen, speziell für bergige Bereiche und längere Distanzen, ist ein wesentlich jüngeres Verkehrsmittel – das E-Bike. E-Bikes bieten durch ihre elektrische Tretunterstützung bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h im Vergleich zu herkömmlichen Leihrädern, wie man sie vor allem aus den großen Städten kennt, den Vorteil, dass mit ihnen auch längere Distanzen und topographisch anspruchsvolle Gebiete ohne große körperliche Anstrengungen gefahren werden können – und zwar von nahezu Jedermann. Dazu gibt es für E-Bikes, zumindest bisher noch, weder Helm- noch Versicherungspflicht.

Der Rhein-Sieg-Kreis mit suburbaner und ländlicher Struktur und der Kreis Euskirchen mit überwiegend ländlicher Struktur haben

daher seit 2017 eines der ersten regionalen Fahrradverleihsysteme geplant, das zudem ausschließlich mit E-Bikes betrieben wird. Koordinierend und federführend war hierbei das gemeinsame, kommunale Verkehrsunternehmen Regionalverkehr Köln GmbH (RVK), an dem beide Kreise einen jeweils 12,5%-igen Anteil halten. Die RVK mit Hauptsitz in Köln bedient weite Teile des Bus-Umlandverkehrs im Großraum Köln / Bonn bzw. im Gebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS).

Das E-Bike-System unter dem Titel RVK e-Bike erstreckt sich im ersten Schritt über die sechs linksrheinischen Kommunen des Rhein-Sieg-Kreises (Alfter, Bornheim, Mекkenheim, Rheinbach, Swisttal und Wachtberg) sowie die Gemeinde Weilerswist im Kreis Euskirchen. Die RVK GmbH hatte sich im Jahr 2017 gemeinsam mit eben jenen Kommunen und mit Unterstützung der beiden Kreise an einem bundesweiten Förderwettbewerb („Klimaschutz durch



DER AUTOR

Christian Seul,
Geschäftsbereich
„Neue Mobilitäts-
formen“, Regional-
verband Köln GmbH

Radverkehr“) beteiligt, einem Maßnahmenbaustein der Nationalen Klimaschutzinitiative des Bundesumweltministeriums.

Das Vorhaben wurde positiv bewertet und die Bundes-Förderung von 70-90 % auf die Investitionskosten sowohl für die Kommunen als auch die RVK bewilligt. Nach EU-weiter Ausschreibung wurde 2018 das Unternehmen nextbike aus Leipzig mit der betrieblichen Umsetzung beauftragt, das über zahlreiche Referenzen im Betrieb von Fahrradverleihsystemen verfügt. Start von RVK e-Bike war am 7. Mai 2019.

Worum geht es konkret?

Mit rund-um-die-Uhr verfügbaren Leih-E-Bikes an den jeweiligen SPNV/ÖPNV-Knotenpunkten der beteiligten Kommunen soll den Bürgerinnen und Bürgern eine weitere klimafreundliche Mobilitätsalternative im Umweltverbund geboten werden. Durch vollautomatische Lade- und Verleihstationen an den Bahnhöfen ist eine nahtlose Verknüpfung zu Bus und Bahn gegeben. Die E-Bikes sollen also vor allem für die sog. letzte Meile zwischen Haustür und Bus- und Bahnhaltestelle dienen. Speziell für ÖPNV-Pendler wird hierzu eine preisgünstige Übernacht-Pauschale angeboten: Hierbei kann ein E-Bike zwischen 17 Uhr und 8 Uhr des Folgetages für einen Pauschalbetrag von 3 Euro (bzw. 2 Euro für ÖPNV-Abokunden des VRS) gemietet werden. VRS-Aboticketinhaber genießen grundsätzlich im übersichtlichen Tariffsystem des Angebotes eine Rabattierung. Eine halbe Stunde Fahren kostet 2 Euro (VRS-Kunden: 1 Euro). Je 24 Stunden Ausleihe werden maximal 18 Euro (VRS-Kunden: 12 Euro) berechnet. Für monatlich 15 Euro (VRS-Kunden: 12 Euro) sind die ersten 30 Minuten jeder Ausleihe frei. Dieser Monatstarif ist zudem monatlich kündbar und somit ideal für Nutzer, die das Angebot bspw. nur während der warmen Jahreszeit beanspruchen wollen. Der Jahres-

tarif, der ebenfalls die ersten 30 Minuten Freifahrt ermöglicht, liegt bei 60 Euro (48 Euro für VRS-Kunden).

Pro Kommune entsteht zunächst eine freistehende Station mit jeweils 10 E-Bikes und 12 Stellplätzen. Zur Verdichtung des Netzes werden weitere Abgabepunkte geschaffen, sog. virtuelle Stationen, die für Nutzer in der App sichtbar sind. Die E-Bikes werden mit zertifiziertem Ökostrom geladen, der von zwei kommunalen Energieversorgern bereitgestellt wird – e-regio aus Euskirchen sowie enewa aus Wachtberg. Die Leih-E-Bikes sollen aber nicht nur als Mobilitätsalternative für Pendler im Alltagsverkehr dienen. Ein besonderer Fokus des Vorhabens liegt darüber hinaus auf dem Freizeitverkehr an Wochenenden und Feiertagen. Die Region zwischen Rhein und Voreifel bietet zahlreiche interessante Ausflugsziele, die sich sehr gut auf zwei Rädern erreichen und erkunden lassen – z. B. Wasserburgen, Schlösser und zahlreiche Obst- und Spargelhöfe. Touristische Radwege wie die neue Rheinische Apfelroute oder der Erft-Radweg können (und sollen) mit den Leih-E-Bikes befahren werden. Durch die Stationen an den Bahnhöfen können auch Besucher aus den nahe liegenden Ballungszentren Köln und Bonn problemlos ohne Pkw und ohne eigene

Räder anreisen. Damit wird ein weiteres Mobilitätsproblem entschärft, nämlich jenes, dass gerade an den Wochenenden in der warmen Jahreszeit Züge entlang beliebter Radrouten mit Fahrrädern von Freizeitradlern oftmals überfüllt sind. Das Projekt RVK e-Bike fügt sich daher nahtlos in die Radverkehrskonzepte der beiden Kreise ein und untermauert zudem auch den Anspruch des Verkehrsunternehmens RVK, die Entwicklung vom ÖPNV-Erbringer zu einem Mobilitätsdienstleister zu vollziehen. Alle beteiligten Partner streben daher mittelfristig eine Erweiterung des Systems an, sowohl in den bereits jetzt beteiligten Kommunen, als auch in angrenzenden Städten und Gemeinden.

Hinweis:

Die wissenschaftlich korrekte Bezeichnung der angebotenen Räder lautet Pedelec. Dieser Begriff hat sich aber nicht im täglichen Sprachgebrauch durchgesetzt und ist für die Vermarktung demzufolge ungeeignet. Stattdessen wird durchgängig die Bezeichnung E-Bike verwendet.

EILDienst LKT NRW
Nr. 5/Mai 2019 80.31.00

Herausforderungen und Chancen des Carsharing abseits der Großstädte

In Deutschland hat sich seit den ersten Anfängen Ende der 1980er Jahre bis heute ein sehr vielfältiger Carsharing-Markt mit einer Vielzahl von Anbietern entwickelt. Mehr als 180 eigenständige Anbieter bieten ihre Dienste in 740 deutschen Städten und Gemeinden an (Stand 01.01.2019). Mit zwei Ausnahmen verfügen alle Großstädte über mindestens ein Carsharing-Angebot, in vielen größeren Städten sind mehrere Anbieter im Wettbewerb tätig. Mit abnehmender Einwohnergröße werden jedoch die Lücken in der räumlichen Carsharing-Versorgung größer. In NRW zählt der Bundesverband CarSharing e.V. Anfang 2019 112 Carsharing-Orte (von 396 insgesamt)¹. Es stellt sich vornehmlich die Frage, wie die kommunalen Vertreter dazu beitragen können, dass die Dienstleistung Carsharing in noch mehr Städten und Gemeinden in NRW vertreten ist.

Carsharing hilft dabei, den privaten Autobestand zu verringern. Hier ist jedoch zwischen den beiden grundlegenden Varianten des Carsharing – dem stationsbasierten und dem stationsunabhängigen („free-floating“) Carsharing – zu unterscheiden.

Zwei Carsharing-Varianten

Beim stationsbasierten Carsharing stehen die Fahrzeuge an festen Stationen bereit, müssen jedoch nach jeder Anmietung wieder dorthin zurückgebracht werden. Die Fahrzeuge können lange im Voraus reserviert werden und stehen dann im

¹ Weitere Angaben zur Entlastungswirkung der unterschiedlichen Carsharing-Angebote siehe: Bundesverband Carsharing e. V.: Entlastungswirkung unterschiedlicher Carsharing-Varianten. Carsharing fact sheet Nr. 7. Berlin, November 2018. Ausführliche Projektergebnisse im Projektbericht zum EU-Projekt STARS auf der bcs-Homepage www.carsharing.de.



DER AUTOR

Willi Loose, lang-jähriger, ehemaliger Geschäftsführer des Bundesverbandes CarSharing e. V. (bcs)

gewünschten Zeitraum zuverlässig bereit. Die Tarife sind so gestaltet, dass sowohl kurze als auch längere Fahrten – übers Wochenende oder sogar in den Urlaub – gemacht werden. Trotzdem werden Kosten gegenüber einem eigenen Auto gespart, wenn die Kunden weniger als 10.000 Kilometer im Jahr fahren und nur gelegentlich ein Auto benötigen. Im reinen stationsunabhängigen Carsharing, das in NRW nur in Köln und Düsseldorf angeboten wird, stehen die Fahrzeuge über ein definiertes Geschäftsgebiet verteilt. Der Kunde lässt das Fahrzeug am Ziel auf einem Parkplatz am Straßenrand stehen, der nächste Nutzer findet ein freies Fahrzeug über eine App. Die Fahrzeuge können nicht reserviert werden, als frei identifizierte Fahrzeuge werden lediglich für einen kurzen Zeitraum vorgemerkt, bis der Nutzer das Fahrzeug erreicht hat und losfährt. Die Kosten sind nur bei kurzen Fahrten sehr günstig, weshalb die Fahrzeuge meist nur auf kurzen innerstädtischen Fahrten gebucht werden.

Unterhalb einer Stadtgröße von 500.000 Einwohnern kommt lediglich das stationsbasierte Carsharing zum Einsatz. Das liegt daran, dass stationsbasierte Anbieter angebotsorientiert mit der Kundennachfrage wachsen und so die Kosten besser steuern können. Ausnahme bilden hier nur Anbieter, die zusätzlich zu stationsbasierten Fahrzeugen eine meist kleinere Anzahl stationsunabhängiger Fahrzeuge anbieten und damit die Vorteile beider Varianten aus einer Hand weitergeben. Diese Angebote werden kombinierte Angebote genannt.

Umweltentlastung durch Carsharing

Stationsbasierte und kombinierte Angebote bieten ihren Kunden alle Vorteile eines eigenen Autos, sofern diese bereit und in der Lage sind, einen Großteil ihrer Alltagswege mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurückzulegen. Carsharing ist deshalb eine ideale Ergänzung zu Bus & Bahn, Fahrrad und dem Zufußgehen. Wo die Voraussetzungen für diese Alternativen fehlen, fällt auch dem Carsharing schwer, Fuß zu fassen.

In optimalen Lagen kann ein stationsbasiertes Carsharing-Auto bis zu 20 private Pkw ersetzen. Das ist das Ergebnis einer aktuellen Studie des Bundesverbandes CarSharing e. V., die 2018 in innerstädtischen Stadtteilen in Köln, Frankfurt und Stuttgart durchgeführt wurde. Stationsbasierte Carsharing-Kunden haben ca. zwei Drittel ihrer ursprünglich vorhandenen privaten Pkw abgeschafft und leben zu ca. 80% in autofreien Haushalten. Ihre Motorisierungsquote von etwas über 100 Pkw/1.000 Einwohner liegt unter dem vom Umweltbundesamt proklamierten Zielwert einer zukunftsgerichten Stadt. Das spart Fläche in dicht bebauten innenstadtnahen Stadtteilen. Die Kunden, die ausschließlich free-floating Angebote nutzen, kommen bei weitem nicht an diese Entlastungswirkung heran. Sie schaffen nur in geringem Maße eigene Pkw im Haushalt ab und nutzen die free-floating Fahrzeuge zusätzlich zu ihren eigenen. Wer jedoch sowohl stationsbasierte als auch stationsunabhängige Angebote nutzt, zeigt ähnliche Entlastungen wie die reinen stationsbasierten Kunden.²

Können Kommunen Carsharing?

Was können die Gebietskörperschaften dazu beitragen, dass auch in ihrer Stadt oder Gemeinde ein Carsharing-Angebot entsteht? Wie können sie noch wenig entwickelte Angebote in ihrem Wachstum unterstützen?

Carsharing gehört nicht zu den Kernaufgaben einer Kommunalverwaltung. Deshalb ist in der Regel davon abzuraten, das Angebot selbst zu organisieren. Es reicht bei weitem nicht, lediglich Carsharing-Fahrzeuge irgendwo zu platzieren und dann darauf zu hoffen, dass die Nutzer von alleine kommen. Die Kundenwerbung und die kontinuierliche wirtschaftliche Auslastung der Fahrzeuge sind die bei weitem anspruchsvolleren Aufgaben eines Carsharing-Anbieters. Gerade in kleinen Städten mit einem beginnenden Angebot ist es schwierig, Neukunden zum ersten Ausprobieren zu bringen und Vertrauen in das neue Angebot zu erzeugen.

Erfolgsfaktoren sind nach unserer Erfahrung, wenn sich Menschen finden, die bereit sind, das Angebot nach dem Motto für sich selbst zu organisieren: „Wir schaffen unser eigenes Carsharing-Angebot für uns und die Gemeinschaft unserer Mitbürger.“ Eine gute Vernetzung mit den Vereinen und gesellschaftlichen Institutionen der Kommune hilft dabei. Dass dies jedoch auch in kleineren Gemeinden gelingen

kann, zeigen viele Beispiele kleiner ehrenamtlicher Carsharing-Vereine, die schon seit langem ihr Anliegen verfolgen. Eine weitere Möglichkeit ist, dass erfahrene, bestehende Carsharing-Anbieter sich allmählich in die Umgebung ihres bisherigen Geschäftsgebietes ausbreiten.

Diese Entwicklung ist in NRW erst im Entstehen und braucht einen langen Atem, da jeder Neuanfang in einer neuen Stadt außerhalb des Kerngebietes eine längere Einführungsphase benötigt. Wichtig ist in jedem Fall, dass neben privaten Kunden auch Unternehmen, (Stadt- bzw. Gemeinde-)Verwaltungen, Dienstleister, karitative Einrichtungen etc. geworben werden, die ihre Dienstfahrten mit dem Carsharing-Angebot ausführen und dabei eigene unterausgelastete Dienstfahrzeuge einsparen. Kommunen können also dabei helfen, dass ein neues Carsharing-Angebot bekannt wird und schnell die Wirtschaftlichkeitsschwelle überschreitet. Der Bundesverband CarSharing e.V. hat eine Broschüre herausgegeben, die praxisnah Hilfestellung bei der Installation neuer Angebote gibt.³

„Öffentliche“ Autos in den öffentlichen Straßenraum

Gemeinschaftlich genutzte Autos gehören in den öffentlichen Straßenraum, damit sie ihre Entlastungswirkung besser umsetzen können. Nachdem das Carsharinggesetz des Bundes (CsgG) die Sondernutzung für stationsbasierte, einem bestimmten Anbieter zugeordnete Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum als Maßnahme bestimmt hat, kann diese nun rechtssicher auch von den Kommunen angewendet werden. Vorher gab es dazu unterschiedliche Meinungen über die Anwendbarkeit der Sondernutzung unter den Juristen, weshalb manche Städte davon keinen Gebrauch machten.

Am 13.03.2019 trat die Novellierung des Straßen- und Wegegesetzes NRW in Kraft, mit der das Verfahren der Sondernutzung für stationsbasiertes Carsharing geregelt wurde.⁴

² Bundesverband CarSharing e. V.: Leitfaden zur Gründung neuer Carsharing-Angebote. Berlin, August 2018

³ StrWG NRW 2019: Gesetz zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen. Gesetz- und Verordnungsblatt NRW, Ausgabe 2019 Nr. 6 vom 12.03.2019, S. 131 f

⁴ StrWG NRW 2019: Gesetz zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen. Gesetz- und Verordnungsblatt NRW, Ausgabe 2019 Nr. 6 vom 12.03.2019, S. 131 f



Per Sondernutzung genehmigter Mobil.punkt in Bremen mit Stele und klappbaren Bügeln gegen Falschparker.

Quelle: Bundesverband CarSharing e. V.

Elektrofahrzeuge in Carsharing-Flotten – die Mischung macht's

Immer wieder wird gefordert, dass die Carsharing-Anbieter mehr Elektrofahrzeuge in ihre Flotten aufnehmen sollten. Dem ist einerseits zuzustimmen: Elektrofahrzeuge und Carsharing passen vom Image her sehr gut zusammen. Elektrofahrzeuge machen erst bei gemeinschaftlicher Nutzung richtig Sinn. Zehn Prozent der Carsharing-Flotte besteht schon jetzt aus batterieelektrischen Fahrzeugen, das ist ein viel höherer Anteil als bei privaten Haltern oder in Unternehmensfuhrparks. Jedoch bereitet die noch

fehlende Wirtschaftlichkeit der Elektrofahrzeuge in Carsharing-Flotten den Anbietern auch besondere Probleme. Elektrofahrzeuge werden deshalb erst allmählich einen größeren Anteil in den Flotten eigenwirtschaftlich operierender Anbieter einnehmen können. Wir raten davon ab, Carsharing-Angebote ausschließlich mit Elektrofahrzeugen zu betreiben. Damit kann die Reichweitenproblematik der Elektrofahrzeuge auch im Carsharing nicht behoben werden, die bereits viele private Autobesitzer vom Kauf abhält. Die bundesweite Befragung Mobilität in Deutschland (MiD 2017) belegt, dass nur in einem Viertel

der Haushalte mit privaten Elektrofahrzeugen dieses der einzige Haushalts-Pkw ist.⁵ Wenn Carsharing-Anbieter das Ziel ernst nehmen, dass sie dazu beitragen wollen, private Pkw überflüssig zu machen und zu deren Abschaffung beizutragen, müssen sie Flotten bereitstellen, die auch zur Bewältigung größerer Strecken geeignet sind.

Eine weitere Schwierigkeit ist bei der Bereitstellung von Elektrofahrzeugen in Carsharing-Flotten zu lösen. Jedes Fahrzeug benötigt am Stellplatz eine Ladesäule mit einem Ladepunkt, der ausschließlich diesem Fahrzeug zugeordnet ist. Das Lademanagement ist im Carsharing mit zufällig verteilten Nutzungszeiten eine besondere Herausforderung. Die Carsharing-Kunden sind gehalten, nach jeder Anmietung das Fahrzeug wieder an die Ladesäule anzuschließen, um dem Nachmieter eine möglichst aufgeladene Batterie bereitzustellen. Carsharing-Fahrzeuge an Stellplätzen im öffentlichen Raum müssen also über eine Ladeinfrastruktur mit mindestens einem exklusiven Ladepunkt verfügen. Das muss jedoch mit einer eventuell vorhandenen öffentlichen Förderung der Ladeinfrastruktur kompatibel sein.⁶

EILDienst LKT NRW
Nr. 5/Mai 2019 80.31.00

⁵ infas et al.: Mobilität in Deutschland – Ergebnisbericht. Bonn, Dezember 2018, S. 81

⁶ Nähere Informationen dazu: Bundesverband CarSharing e. V.: Elektrofahrzeuge in Carsharing-Flotten – Chancen realisieren, Herausforderungen meistern. Carsharing fact sheet Nr. 5. Berlin, Juni 2018

LandEi mobil – im Mühlenkreis läuft's rund!

Mobilität ist mehr als Verkehr, Mobilität ist ein Grundbedürfnis und der Grundstein für gesellschaftliche Teilhabe. Diese im ländlichen Raum des Kreises Minden-Lübbecke zu sichern und zu optimieren ist Ziel des Projektes LandEi mobil.



Logo des Förderprojektes.

Quelle: mhv, Gestaltung: Grafikstudio Carreira

Der Grundsatz

Mobilität ist die uneingeschränkte Teilhabe und Teilnahme an unserer Gesellschaft. Verkehr wiederum ist ein Mittel zum Zweck, um dieses gesellschaftliche Leben zu ermöglichen. Somit ist es für Städte wie auch ländliche Räume gleichermaßen wichtig sich kontinuierlich mit der Nachhaltigkeit ihrer Verkehrskultur zu befassen.

Nur so bleiben Menschen und Unternehmen vor Ort mobil – im Kopf und auf der Straße. Das Projekt LandEi mobil verfolgt das Ziel die Mobilität der Menschen im Mühlenkreis (Kreis Minden-Lübbecke) zu sichern und zu optimieren. Dafür sollen das Angebot und der Zugang zu einer Vielzahl von Verkehrsmitteln – unabhängig vom privaten PKW – erweitert und erleichtert werden.



DIE AUTORIN

Sarah König,
Projektkoordinatorin
des VITAL.NRW
Förderprojektes
LandEi mobil, in
Trägerschaft der
Minden-Herforder
Verkehrsgesellschaft
mbH

Die Ausgangssituation

Im Mühlenkreis besitzen rund 7 von 10 volljährigen Personen ein Auto, in der Projektregion im Westen des Kreises sogar 8 von 10¹. Dem gegenüber steht ein vergleichsweise dünnes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln. Das Preis-Leistungs-Verhältnis wird von der überwiegenden Mehrheit als nicht attraktiv bewertet. Für eine zukunftsfähige und nachhaltige Verkehrskultur ist das leider nicht nur hinderlich, sondern ein echtes Problem. Sie fragen sich warum? All jene Personen, die nicht selber fahren können oder wollen, sind abhängig vom öffentlichen Verkehr und vor allem abends, nachts und am Wochenende abgehängt. Sie sind nicht mobil. Dies betrifft beispielsweise Kinder, Jugendliche, Auszubildende, geistig oder körperlich eingeschränkte Menschen und Hochaltrige, die sich in der PKW-Führung nicht mehr sicher fühlen. Zum anderen haben immer mehr Menschen den Wunsch auf ein eigenes Auto zu verzichten und folgen dem Leitsatz „Nutzen statt besitzen!“.

Das Projekt

Seit Juni 2017 wird das öffentliche Verkehrsangebot in den Kommunen Stemwede, Rahden, Espelkamp, Preußisch Oldendorf, Lübbecke und Hüllhorst auf seine Zukunftstauglichkeit hin geprüft. Wie können die verschiedenen Mobilitätsbedürfnisse befriedigt werden? Welche Verkehrsmittel können unter Berücksichtigung sozialer und ökologischer Aspekte kombiniert werden, um die Mobilität zu optimieren? Was darf öffentlicher Verkehr kosten? Bis ins Jahr 2021 hinein werden die Ergebnisse dieser Arbeit auf die Straße gebracht und erprobt. Bei Erfolg sollen die Angebote auf den gesamten Mühlenkreis und nach Möglichkeit den Kreis Herford ausgeweitet werden. Ein Forschungslabor könnte man das Projekt demnach auch nennen.

Erste Ergebnisse: E-Ticket und EiBike

Seit Mai dieses Jahres können sich die Bewohner*innen der Projektkommunen

über das neue LandEiAbo freuen. Damit können die Abonent*innen für nur 36 Euro im Monat das gesamte Busnetz und die Regionalbahn in den sechs Kommunen nutzen – rund um die Uhr, an allen Wochentagen! Wenn es mal bis nach Minden oder Bielefeld gehen soll ist das Anschlussticket als Abokunde*in im Westfalentarif sogar vergünstigt. Die Besonderheit an diesem Angebot wird deutlich, wenn man es mit den bisherigen Konditionen vergleicht. Um in nur einer von sechs Kommunen den Bus (und die Bahn) zu nutzen waren bisher bis zu 75 Euro im Monat für ein Abo fällig. Dieses Preis-Leistungs-Verhältnis kann nachvollziehbar niemanden davon überzeugen den PKW mal stehen zu lassen. Wer aber einmal die Woche von Rahden nach Preußisch Oldendorf und wieder zurück fährt, der ist bereits in der dritten Woche mit dem LandEiAbo günstiger unterwegs als mit einem 4er Ticket oder gar Einzeltickets. Und steckt das Abo erstmal im Portemonnaie, werden ganz einfach weitere Wege mit den öffentlichen Verkehrsmitteln anstatt dem PKW zurückgelegt. Insbesondere für Neukunden muss die Hemmschwelle besonders niedrig angesetzt werden und der Preis spielt

niedriger ausbalancierter Schwerpunkt, besonders wendig und etwas kürzer als gewöhnlich durch 20 Zoll Räder – schnell und unproblematisch in Bus und Bahn verstaute; wenn viel los ist lassen sich Pedale und Lenker zudem einklappen, nicht aber das ganze Fahrzeug. Für maximalen Komfort zudem mit einer Parallelogrammfederung ausgestattet schwebt man praktisch über die Unebenheiten von Rad- und Feldwegen.

Die Tariffinovation

Bus, Bahn und Rad zu kombinieren ist grundsätzlich keine neue Erfindung. In vielen Städten gibt es bereits die Möglichkeit mit dem ÖPNV-Abo auch Leihradsysteme (vergünstigt) zu nutzen und selbst Pedelecs und Lastenräder finden sich inzwischen auf diesem Markt. LandEi mobil hat sich jedoch etwas Neues ausgedacht: Das EiBike wird nicht stundenweise ausgeliehen, sondern für ein ganzes Jahr! Und Stationen gibt es auch keine. Klingt verrückt? Nein, realistisch! Die Projektregion ist ein dünn bis sehr dünn besiedeltes Gebiet, welches durch weite Distanzen und ein Gelände mit

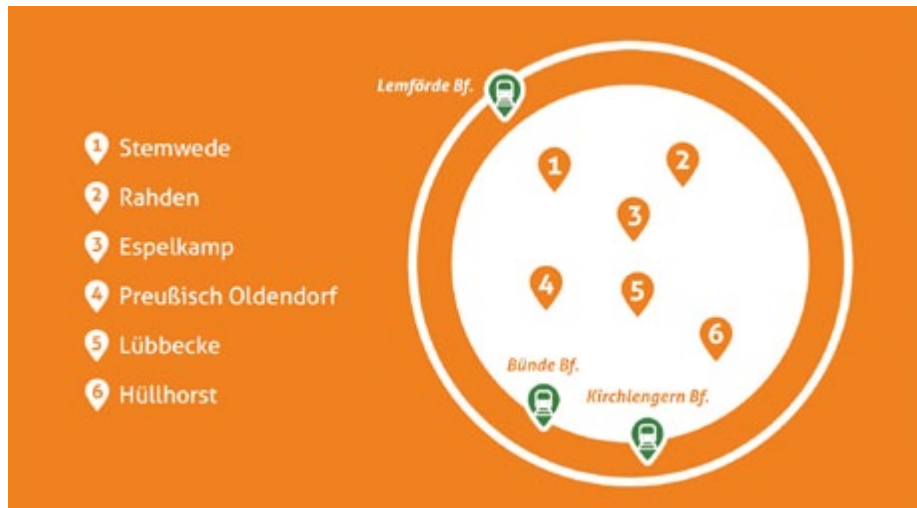


Das EiBike: unisex, onesize, wendig und ausdauerstark – ein alltagstaugliches öffentliches Verkehrsmittel.

Quelle: mhv, Gestaltung: Horschler Kommunikation

in diesem Zusammenhang durchaus eine Rolle. Wem der Weg zur nächsten Haltestelle zu weit ist oder auch PKW-Fahrten auf Strecken ersetzen möchte, auf denen keine ÖPNV-Verbindung besteht, kommt mit dem LandEiAboPlus weiter. Dieses Jahresabo umfasst die uneingeschränkte Nutzung von Bus und Bahn in der gesamten Projektregion und kommt mit einem ganz besonderen Plus daher: das persönliche EiBike. Ein Pedelec aus der Region für die Region. Genauer gesagt aus Hüllhorst und mit tollen Eigenschaften für das Projekt:

¹ Eigene Berechnung auf der Grundlage folgender Daten: Volljährige Bevölkerung am 31.12.2017: 256.646 (IT.NRW, Düsseldorf, 2019: Fortschreibung des Bevölkerungsstandes); Personenkraftwagen privater Halter: 181.356 (01.01.2018) (Kraftfahrtbundesamt, Flensburg, 2019: Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Gemeinden). Berücksichtigt man lediglich die sechs Kommunen im Projektgebiet und alle dort zugelassenen Personenkraftfahrzeuge (demnach auch Dienstwagen und Motorräder) so ergibt sich ein Motorisierungsgrad von 8,5 Fahrzeugen pro 10 Einwohnern.



Die Tarifgebiete von EiTicket und EiBike.

Quelle: mhv, Gestaltung: Horschler Kommunikation

Höhenunterschieden bis zu 300m geprägt ist. Bei ständigem Gegenwind – es heißt nicht grundlos Mühlenkreis – bergauf zur nächsten Haltestelle zu radeln ist für die Meisten keine Option. Also stand fest: ein Pedelec muss sein. Mit Rückenwind unter dem Sattel lassen sich Distanzen und Höhenunterschiede mit Lust überwinden. Spaß ist schließlich ein ganz entscheidender Faktor, wenn das Verkehrsverhalten verändert werden soll.

Die zweite Herausforderung: viel Fläche aber wenig Menschen. Ein flächendeckendes System mit Stationen einzurichten und zu pflegen, welches immer und überall in fußläufiger Distanz ein EiBike zur Verfügung hält, ist für die Region nicht wirtschaftlich abbildbar. Die Lösung: Die Abokund*innen nehmen das EiBike für ein ganzes Jahr mit nach Hause. Der Vorteil für die MKB MühlenkreisBus, Eigentümerin der EiBikes, ist ein zu erwartender pfleglicherer Umgang mit den EiBikes und ein direkter Kundenkontakt. Für die Kund*innen wiederum wird ein hoher Komfort ermöglicht. Die Konditionen des LandEiAboPlus im Überblick:

- Rund um die Uhr Bus und Bahn fahren in den Kommunen Stemwede, Rahden, Espelkamp, Lübbecke, Pr. Oldendorf und Hüllhorst
- Das persönliche EiBike für ein Jahr zur alleinigen Nutzung
- Das EiBike kann im Tarifgebiet rund um die Uhr kostenfrei in Bus und Bahn mitgenommen werden
- Diebstahlversicherung, Rahmenschloss und Einsteckkabel zum sicheren ab- und anschließen sind inbegriffen
- Bereits montiert ist ein Frontgepäckträger mit KLICKfix Adapter
- Alles zusammen für 79,50 € im Monat als Jahresabo

- Voraussetzungen: wohnhaft im Tarifgebiet, mindestens 21 Jahre alt und im Besitz eines Smartphones

Das Smartphone als Baustein des Tarifsystems

Ebenso wie das Ticket für Bus und Bahn hat auch das EiBike eine Tarifräumgrenze. Verlässt das EiBike die Tarifzone wird 1 Euro Anschlussgebühr für den Tag berechnet. Für dieses System ist die Interaktion zwischen dem Hinterradschloss und dem Smartphone nötig. Das Schloss wird über die eigens für dieses Projekt angepasste App 12Drive geöffnet. Diese erfasst ab dem Zeitpunkt der Öffnung in regelmäßigen Abständen den Standort, bis das Schloss wieder über die App verschlossen wird. Wurde der definierte Geofence, das heißt die Tarifzone verlassen, wird dies durch das System erfasst und die Summe der Übertritte in einem Monat der näch-

sten Monatsabrechnung zugeschlagen. Dadurch ergibt sich eine Kostenobergrenze von 79,50 Euro + 31,00 Euro = 110,50 Euro im Monat.

Um das System für Kund*innen wie auch Betreiber so angenehm wie möglich zu halten wurde der Geofence etwas großzügiger ausgelegt. Denn wenn man mal ehrlich ist: wer weiß auf einem Radweg mit Feldern rings herum schon wo genau die kommunale Grenze liegt? Genau, niemand. Also bekommen die Kund*innen folgende Orientierungspunkte an die Hand: die Bahnhöfe Lemförde, Bünde und Kirchlengern sind ohne Aufpreis mit dem EiBike radelnd zu erreichen, geht die Tour darüber hinaus, wird 1 Euro fällig.

Roadshow

Ganz entscheidend für den ÖPNV, die neuen Abos und auch das Projekt ist eine professionelle Vermarktung. Zu diesem Zweck hat am 10. April 2019 die Roadshow LandEi mobil begonnen, mit einem Stopp in jeder der sechs Kommunen bis Mitte Mai.

EiTicket, EiBike ... EiCar

Die tarifliche Verknüpfung von Bus, Bahn und EiBike soll aber nur der erste Schritt sein. Dieses Jahr beginnen die Gespräche zur Entwicklung eines Carsharing, welches über die kommunale Grenze hinweg auch im ländlichen Raum funktioniert. Verfolgen Sie LandEi mobil bei Twitter, Instagram und Facebook, wenn Sie auf dem Laufenden bleiben wollen.

EILDienst LKT NRW
Nr. 5/Mai 2019 80.31.00



Viele Fragen zum EiBike und reichlich Laufkundschaft.

Quelle: mhv/Sarah König

Neustart der REVG im Rhein-Erft-Kreis

Im September 2017 stand Martin Gawrisch, Kämmerer des Rhein-Erft-Kreises und im Nebenamt Geschäftsführer der Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft mbH (REVG), mit seinen 30 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern vor der gewaltigen Aufgabe, aus einer reinen Managementgesellschaft ein vollständiges Verkehrsunternehmen aufzubauen. Trotz vieler Befürchtungen und kritischer Stimmen kann man heute feststellen: Der Aufbau ist geglückt. 15 Monate später fahren 95 eigene Linienbusse sowie weitere 125 Busse von Auftragsunternehmen die 7,2 Millionen Fahrplan-Kilometer für die neue REVG.

Neue EU-Verordnung wirft Fragen auf

Bislang als reine Managementgesellschaft organisiert, erbrachte die kreiseigene REVG seit 1993 den straßengebundenen ÖPNV – Busverkehre und Anruf-Sammel-Taxen – im Rhein-Erft-Kreis. Hierzu bediente sich die REVG einem Generalunternehmen, der Regionalverkehr Köln GmbH (RVK), die ihrerseits einen großen Teil der Busfahrleistungen an zahlreiche lokale Subunternehmer vergeben hatte. Mit zuletzt 44 Buslinien bediente die REVG den Rhein-Erft-Kreis und im Grenzverkehr den Kreis Euskirchen, den Rhein-Kreis Neuss und die Stadt Köln mit einem attraktiven öffentlichen Busangebot.

Dieses Konstrukt des Rhein-Erft-Kreises wurde mit der EU-Verordnung 1370/2007 grundsätzlich in Frage gestellt, denn nach den Vergaberegeln der Europäischen Union sind Verkehrsleistungen entweder aususchreiben oder selbst zu erbringen. Trotz

einer Minderheitsbeteiligung der REVG an der RVK war für den Rhein-Erft-Kreis eine rechtssichere Direktvergabe durch die REVG an den bisherigen Generalunternehmer, die RVK, nicht mehr möglich, denn diese hatte sich zwischenzeitlich gegen den Ausschreibungswettbewerb positioniert.

Entscheidung zur Direktvergabe

Um in dieser Situation eine rechtskonforme Anschlussregelung zu finden, beschloss der Kreistag des Rhein-Erft-Kreises bereits im Februar 2016, eine Direktvergabe des Rhein-Erft-Kreises an die REVG vornehmen zu wollen. Für die Erbringung der Fahrleistung sollte sich die REVG in einem Ausschreibungsverfahren ein Partnerunternehmen suchen, welches die gesamte Busfahrleistung erbringen sollte. Dies wurde jedoch im September 2017 in einem Vergaberechtsverfahren als nicht rechtskonform eingestuft. Da die Zeit drängte, fasste der Rhein-Erft-Kreis wenige Tage später



DIE AUTOREN

Martin Gawrisch
und



Walter Reinarz,
Geschäftsführung
Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft mbH

einen zukunftsweisenden Beschluss für die REVG: Den Ausbau der REVG zu einem vollständigen Verkehrsunternehmen mit eigenem Betriebshof, eigenen Fahrzeugen und eigenem Fahrpersonal.

Damit eine Direktvergabe des Rhein-Erft-Kreises an die REVG möglich war, bedurfte es eines umfangreichen Vertragswerks zwischen Rhein-Erft-Kreis und REVG: Der erforderliche Öffentliche Dienstleistungsauftrag (ÖDA) wurde gemeinsam erarbeitet. Der ÖDA sieht weitreichende qualitative Verbesserungen der Verkehrsleistungen im Rhein-Erft-Kreis vor. Neben einer deutlichen Verjüngung der besser ausgestatteten Fahrzeugflotte stand vor allem eine tarifgerechte Bezahlung der Mitarbeiter/-innen der neuen REVG im Vordergrund.

Keine leichte Aufgabe, der sich die Geschäftsführung, inzwischen erweitert um den Aufbaugeschäftsführer Walter Reinarz, stellen musste. In etwas über einem Jahr musste eine Fahrzeugflotte beschafft, ein Betriebshof gefunden, Verwaltungs- und Fahrpersonal eingestellt werden – und das alles im laufenden Betrieb und ohne Generalprobe – denn ab dem Neujahrstag 2019 sollte der Verkehr reibungslos auf allen Linien der „neuen“ REVG rollen.



Wolfgang Orth und Walter Reinarz (re.) nehmen die neue Mercedes-Flotte ab.

Quelle: Michael Bäcker, ZEILENSPIEL



Auf dem neuen Betriebs Hof präsentieren sich die Macher der neuen REVG (v.l.n.r.: Prokurist Ralf Brüning, Prokurist Wolfgang Orth, Geschäftsführer Walter Reinarz, Aufsichtsratsvorsitzender Willi Zylajew, Geschäftsführer Martin Gawrisch).

Quelle: REVG Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft mbH

Moderne Busflotte mit mehr Rollstuhlplätzen

Gemäß der EU-Verordnung hat die REVG nun eine Eigenerbringungsquote von mindestens 51 Prozent sicherzustellen. Das entspricht einem Volumen von rd. 3,7 Mio. Fahrplan-Kilometern. Die übrigen 49 Prozent, also rd. 3,5 Mio. Fahrplan-Kilometer, sollten mit Hilfe von Subunternehmern erbracht werden.

Um die eigene Fahrleistung erbringen zu können, musste zunächst die notwendige Anzahl von Linienbussen beschafft werden. Den Rahmen für die erforderliche europaweite Ausschreibung der Linienbus-

se setzten vor allem die Qualitätsanforderungen des ÖDA des Rhein-Erft-Kreises. Wesentliches Vergabekriterium war auch, dass die Hersteller in den verbleibenden knapp sieben Monaten in der Lage sein mussten, die benötigte Fahrzeuganzahl zu liefern. Diese Kriterien erfüllten schließlich nur zwei Hersteller. Der eigene Fuhrpark der REVG besteht nun aus 95 neuen Linienomnibussen. Im Einsatz sind 43 Fahrzeuge des Typs Mercedes-Citaro von EvoBus und 52 Fahrzeuge des Typs Citywide LE von Scania. Alle Busse fahren mit Dieselmotoren der derzeit schadstoffärmsten Abgasstufe EURO VI – die sauberste und modernste Linienbusflotte eines Verkehrsunternehmens in Deutschland. Sämtliche Fahrzeuge der REVG sind Nie-

derflurfahrzeuge. Die Citywide-Modelle bieten Niederflurplattformen mit niedrigem Einstieg und – ebenso wie die Modelle von EvoBus – dem so genannten Kneeling, um die Fahrzeuge an den Haltestellen abzusenken. Breite Türöffnungen und ein flacher, hindernisfreier Fahrzeugboden ermöglichen den bequemen Zugang zu den Sitzen. Neben der Niederflurtechnik sind in den Standardbussen jeweils zwei, in den Gelenkzügen drei, Stellplätze für Rollstuhlfahrer vorgesehen. Die Fahrzeuge haben damit eine Sondernutzungsfläche mehr als bisher üblich. Diese Flächen bieten also auch mehr Platz für Kinderwagen und Rollatoren. Der Fahrerplatz sowie der Fahrgastinnenraum sind klimatisiert. Alle Fahrzeuge sind darüber hinaus mit mehreren 18,5“-Bildschirmen für Fahrgastinformationen sowie mit Videoüberwachung und Fahrgastzählanlagen ausgestattet. Die REVG hat sich dazu entschieden, die Busse für acht Jahre zu leasen. In Abhängigkeit von der Verfügbarkeit einer zuverlässigen alternativen Antriebstechnologie lassen die Verträge nach fünf Jahren den Austausch von Fahrzeugen zu, um Fahrzeuge mit alternativen Antriebsformen (z. B. Biogas, Wasserstoff oder Elektrizität) einsetzen zu können.

Fahrleistungsvergabe an Bahn-Tochter

Die übrigen 49 Prozent der Fahrleistung sollten an Subunternehmer vergeben werden. Hierzu mussten ebenfalls in kürzester Zeit Ausschreibungsunterlagen erstellt, geprüft und veröffentlicht werden. Gemäß den Vorgaben aus dem ÖDA des Rhein-Erft-Kreises wurde die Fahrleistung in vier Teillote aufgeteilt. Aus der europaweiten Ausschreibung ging das DB-Tochterunter-



Linienbusse mit Rollstuhlrampe und zusätzlicher Fläche für einen weiteren Rollstuhl.

Quelle: REVG Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft mbH



Sicherheitsaspekte und Corporate Design harmonisch kombiniert.

Quelle: REVG Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft mbH

nehmen BVR Busverkehr Rheinland GmbH als Gewinner aller Teillöse hervor. Ihrerseits führte die BVR im September 2018 erneut eine europaweite Ausschreibung durch, da sie bei der Erbringung der Fahrleistung vor allem auf die erfahrene Unternehmerlandschaft im Rhein-Erft-Kreis setzte. Insgesamt wurde die Fahrleistung auf 18 Lose unterschiedlicher Größe verteilt. Dadurch war es großen, mittleren und kleineren lokalen Busunternehmen möglich, Verkehrsleistungen anzubieten. Insgesamt handelte es sich um Leistungen für ca. 125 Busse, die an 11 regionale Verkehrsunternehmen vergeben wurden.

43.000 m² für einen Betriebs Hof

Eine weitere große Herausforderung bestand darin, ein ausreichend großes und geeignetes Betriebs Hofgelände in der Mitte des Bedienungsgebietes zu finden. Die Entscheidung fiel auf ein 43.600 Quadratmeter großes Gelände im Herzen des Rhein-Erft-Kreises. Der neue Firmensitz des Unternehmens liegt in Kerpen-Türnich. Das Gelände bietet ausreichend Platz für Abstell-, Wartungs- und Rangierflächen, Werkstätten, Tankanlagen und Lagerflächen sowie Büro- und Aufenthaltsräume. Schon im April 2018 bezogen erste Mitarbeiter das angemietete Betriebs Hofgelände. In unmittelbarer Nachbarschaft zum Betriebs Hof konnten Büroflächen angemietet werden, in die die Verwaltung der REVG einziehen konnte. Der Umzug erfolgte Ende Juni 2018. Der Neubau eines eigenen Verwaltungsgebäudes ist für das Jahr 2020 vorgesehen.

Schwieriger Arbeitsmarkt erschwert eigenes Fahrer-Recruiting

Es ist kein Geheimnis: Qualifiziertes Fahrpersonal ist auf dem Arbeitsmarkt kaum verfügbar. Mit Hilfe der Agentur für Arbeit und dem Jobcenter Rhein-Erft sowie einer begleitenden Recruiting-Werbekampagne mischte die REVG den regionalen Arbeitsmarkt der Branche gehörig auf. Das Konzept war ebenso einfach wie wirkungsvoll: Die REVG zahlt nach gutem Tarif, bietet unbefristete Arbeitsverträge, attraktive Dienstpläne und eine sichere Auftragslage für mindestens die nächsten 10 Jahre.

Zum Jahresende 2018 standen die benötigten Kräfte unter Vertrag: 164 Fahrerinnen und Fahrer. Bei über einem Drittel der neuen Mitarbeiter im Fahrdienst handelt es sich um erfahrenes und ortskundiges Fahr-



Ostern 2018 informiert die REVG Fahrgäste und Fahrer über den Neustart des Unternehmens.

Quelle: REVG Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft mbH

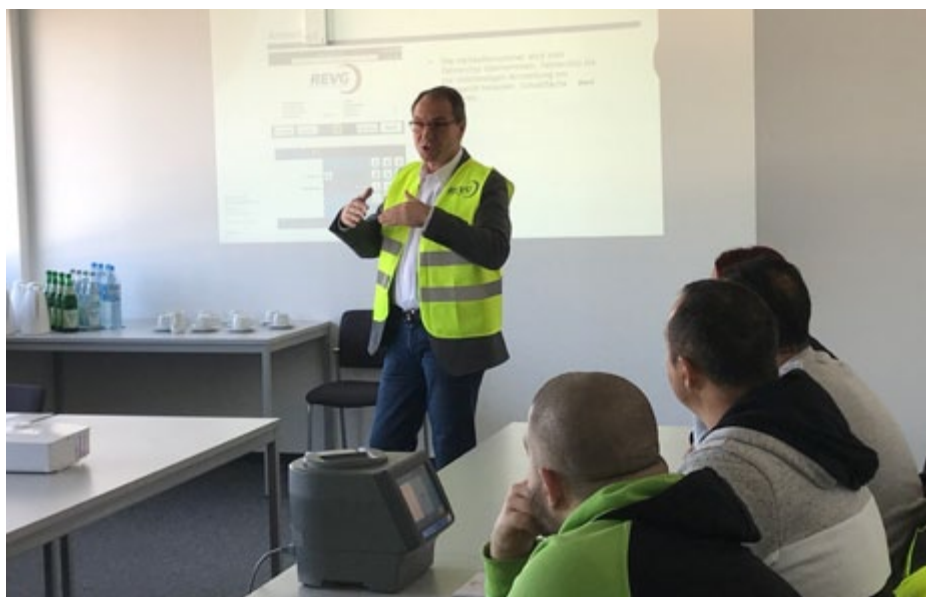
personal des bisherigen Generalunternehmens RVK, ein weiteres Drittel wechselte von privaten Busbetrieben zur REVG – die übrigen Mitarbeiter sind Führerscheinneulinge oder Fahrer aus anderen Branchen. Sie alle wurden vor Betriebsbeginn umfangreich in Linienkunde, Tarif und Verkauf geschult.

Fahrermangel bei Auftragsunternehmern

Das sich drehende Personalkarussell auf dem Fahrerarbeitsmarkt in Verbindung mit

der damals noch ungewissen Auftragslage bei privaten Busunternehmen spürten die Fahrgäste im letzten Quartal 2018 durch zahlreiche Fahrtenausfälle auf den REVG-Linien. Unter dem unangenehmen Nebeneffekt litten bis zum Jahreswechsel vor allem Schüler und Berufstätige; dies erforderte eine deutliche Verstärkung des Beschwerdemanagements.

Um die Fahrtausfälle bei dem Generalunternehmen RVK abzufedern, nahm die REVG den eigenen Fahrbetrieb bereits Mitte Oktober 2018 auf. Auf neun stark ausfallgefährdeten Linien schulte sie eige-



VRS-Tarif, Ticketverkauf und Streckenkunde gehören zum Schulungsprogramm.

Quelle: REVG Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft mbH

nes Personal im Schüler- und Berufsverkehr im Echtbetrieb. In Begleitung des Schulungspersonals wurden die Fahrten auf angemieteten Bussen durchgeführt.

Neustart der REVG – neue Qualität

Auch optisch sollte sich die neue REVG von der bisherigen REVG absetzen. So wurde für die REVG ein neues Corporate Design entwickelt und das neue Logo auf die Fahrzeuge und Dienstkleidung übertragen. Auch wurde die Internetseite der REVG (www.revg.de) vollkommen überarbeitet. Kunden, Kommunen und Kreispolitik wurden ständig und transparent über die Entwicklungen innerhalb der REVG informiert. Nicht nur unternehmensintern wurde daher der Betriebsstart am 01. Januar 2019 mit Spannung erwartet. Die Ausfahrt des ersten Fahrzeugs am Neujahrsmorgen feierte man bei der REVG mit Feuerwerk und Sprudelwasser. Das Mammutprojekt war erfolgreich geschafft!

Nach der reibungslosen Betriebsaufnahme kam es jedoch bald, vor allem im Schülerverkehr, zu Unregelmäßigkeiten. Eines der Subunternehmen der BVR erfüllte nicht die Anforderungen aus dem ÖDA. Den eingesetzten Fahrpersonalen fehlte es vor allem an Sprach-, Tarif- und Streckenkenntnissen.



Die Linie 920 auf ihrer ersten Fahrt am Busbahnhof in Erftstadt-Liblar am 01.01.2019.

Quelle: REVG Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft mbH

Nachbesserungen im Fahrplan, intensiver Austausch mit Eltern, Schulleitungen und Schulträgern sowie verstärkte Fahrgastinformationen und ein softwaregestütztes Beschwerdemanagement sorgten für Entspannung. In letzter Konsequenz musste dem Subunternehmen jedoch Mitte April 2019 seitens der BVR gekündigt werden, um wieder einen zuverlässigen Busverkehr

anbieten zu können. Der Umbau der REVG von einer Managementgesellschaft in ein vollwertiges, produktives Verkehrsunternehmen war insgesamt ein Vorhaben, das in der Kürze der Zeit in der ÖPNV-Welt bundesweit einzigartig ist.

EILDienst LKT NRW
Nr. 5/Mai 2019 80.31.00

Reallabor „Mobiles Münsterland“ – Richtung Zukunft

Schnelle Achsen mit integrierten und flächendeckenden Mobilitätsangeboten sollen die Erreichbarkeit von Wohn- und Wirtschaftsstandorten im gesamten Münsterland sichern. Dafür sollen in dem Reallabor „Mobiles Münsterland“, das vom Verkehrsministerium gefördert wird und beim Zweckverband SPNV Münsterland angesiedelt ist, die Mobilitätsroutinen des Alltags aufgebrochen werden, um „ohne Netz und doppelten Boden“ zu denken, zu entwickeln – manchmal wieder zu verwerfen, aber vor allem auch umzusetzen. Sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene. Ein Projektbaustein ist hierbei die „starke ÖPNV-Achse“.

Reallabor Mobiles Münsterland

Mit Übergabe des Förderbescheides am 28.06.2018 zum „Mobilen Münsterland“ von Minister Wüst an die Landräte der Münsterlandkreise Borken, Coesfeld, Steinfurt und Warendorf sowie an den Oberbürgermeister der Stadt Münster, besteht jetzt die Möglichkeit, Modellprojekte und innovative Ideen zu installieren

und im alltäglichen Einsatz zu testen. Das Münsterland soll in NRW die Modellregion für vernetzte Mobilität im ländlichen Raum werden.

In Form eines Reallabors sollen auf die konkreten Bedürfnisse der Nutzer ausgerichtete Projekte und Ansätze umgesetzt und auf ihre Wirksamkeit hin untersucht werden. Das „Mobile Münsterland“ sucht

DIE AUTOREN

Ute Schmidt-Vöcks und Alina Klanke,
Projektbüro „Mobiles Münsterland“,
Zweckverband SPNV Münsterland



Zweckverband SPNV Münsterland

gemeinsam mit den Kommunen, Kreisen, Hochschulen und Verkehrsdienstleistern innovative Lösungen. Ziel ist es, den Mobilitätssektor als zentralen Faktor für die positive Weiterentwicklung des gesamten Münsterlandes neu zu denken und die Menschen überall in der Region auch unabhängig vom eigenen PKW mobil zu machen. Das Rückgrat eines multimodalen Mobilitätssystems ist dabei ein leistungsstarker ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr).

Die „Münsterland S-Bahn“ soll diese Funktion mit 3 Fahrten pro Stunde sowohl auf der Schiene als auch auf der Straße erfüllen. Als Zubringersystem dienen verschiedene Mobilitätsangebote – die z.T. heute schon im Einsatz sind – smart vernetzt und somit einfach buch- und bezahlbar. Die durchgängige Nutzbarkeit von unterschiedlichen Verkehrsmitteln soll durch optimale Vernetzungssituationen an ausgewählten Mobilitätspunkten, sog. Mobility Hubs, erfolgen.

Projektbaustein „Starke ÖPNV-Achse“ – Expressbus X90 Notwendigkeit einer Umsetzung

Ein wirtschaftlicher Betrieb im öffentlichen Verkehr kann insbesondere dort erreicht werden, wo eine Bündelung der Fahrgastnachfrage entlang von Achsen und in

Ausrichtung auf wichtige Ziele (Ober- und Mittelzentren, wichtige Arbeitsplatzstandorte und überregionale Verknüpfungspunkte) erreicht werden kann.

Auf den Achsen, die nicht bereits mit einem guten schienengebundenen Angebot bedient werden, sind daher Buslinien vorzusehen, die in einer schienenähnlichen Qualität, Menschen schnell zu ihren Zielen zu bringen. Grundlegende Voraussetzung für ein attraktives Bedienungsangebot auf diesen Achsen ist ein regelmäßiges, vertaktetes, auf Anschlüsse ausgerichtetes Fahrtenangebot schnelles Angebot mit mindestens 3 Fahrten pro Stunde.

Damit einher geht eine möglichst direkte, umwegfreie Liniennführung mit wenigen, dafür aber zentralen und gut erreichbaren Haltestellen, die als Schnittstellen zu lokalen Zubringer- und Shuttlesystemen (On-Demand) und zum Radverkehr konzipiert und als Mobilpunkte ausgestaltet sind.

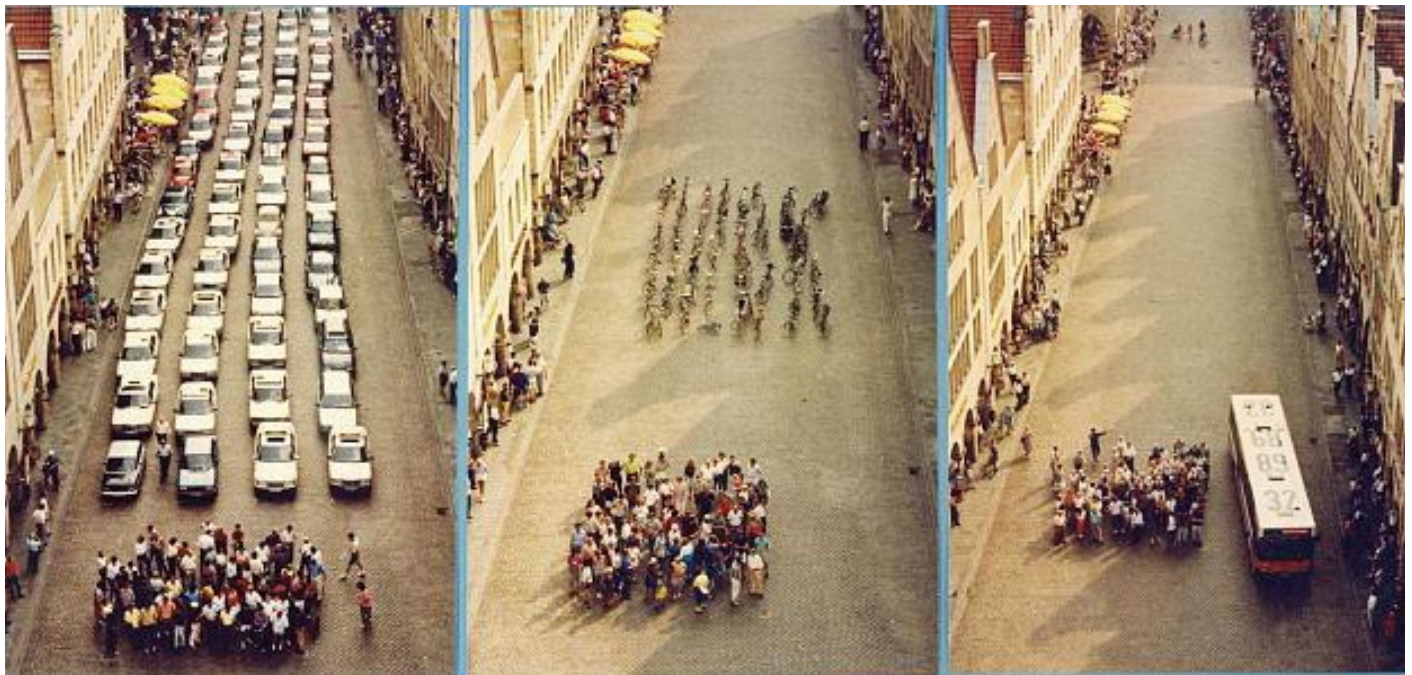
Im Münsterland gibt es schon heute ein hervorragendes Schnellbuslinienetz in den schienenfernen Korridoren. Die Zielsetzung dieser schnellen Verbindungen wird jedoch häufig konterkariert, da auch kleinere an der Linie liegende Orte in den Streckenverlauf eingebunden wurden, womit Geschwindigkeitseinbußen einhergehen.

Schnellbusse implizieren eine Verkürzung der Reisezeit, die im Status quo nicht auf allen Linien konsequent vollzogen wird.

Dazu kommt noch, dass in den Mittel- und Oberzentren z.T. Busspuren und Vorrangschaltungen an den Lichtsignalanlagen für Busverkehre fehlen. Diese Umstände widersprechen dem Gedanken einer schnellen Reiseverbindung und sind damit nicht konkurrenzfähig zum privaten PKW. Im Ergebnis wird das enorm hohe Pendlerpotential immer stärker mit dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) abgedeckt, die Probleme im Zentrum Münster werden dadurch immer größer. Gleichzeitig wird die Fläche vom ÖPNV kaum noch erreicht, der Anteil des ÖPNV an den Mobilitätsströmen in dieser –Umland-Stadt– stagniert oder schrumpft sogar. Sollte die Entwicklung so weitergehen, wird durch die Folgewirkungen die die Lebensqualität im Münsterland nachhaltig leiden.

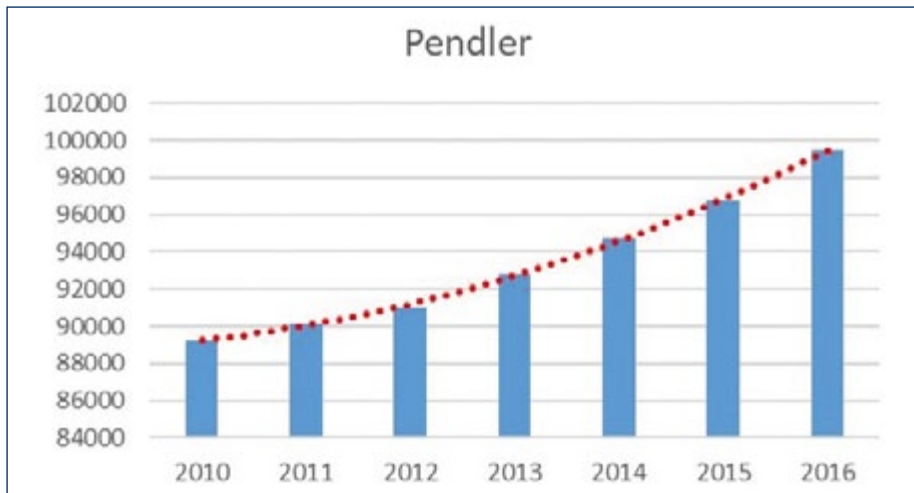
Gemeinsames Ziel im Münsterland ist es daher, diesen Trend umzukehren und mehr Menschen für einen grundlegend gewandelten Individuellen Öffentlichen Verkehr (IOV) zu gewinnen. Der IOV soll als Mobilitätsanbieter mit Qualitäten des MIV, wie individuelle Verfügbarkeit, Zeitersparnis, Preis und Komfort, den Kunden eine passgenaue gute Alternative zum MIV anbieten. Das kommunale Verkehrsunternehmen wird hierbei zu einem wichtigen Mobilitätsanbieter.

Um den MIV langfristig zu reduzieren, volle Straßen, Staus, Parkplatzprobleme und Schadstoffemissionen und einen hohen Energieverbrauch zu vermeiden, bedarf es zukünftig adäquater Alternativange-



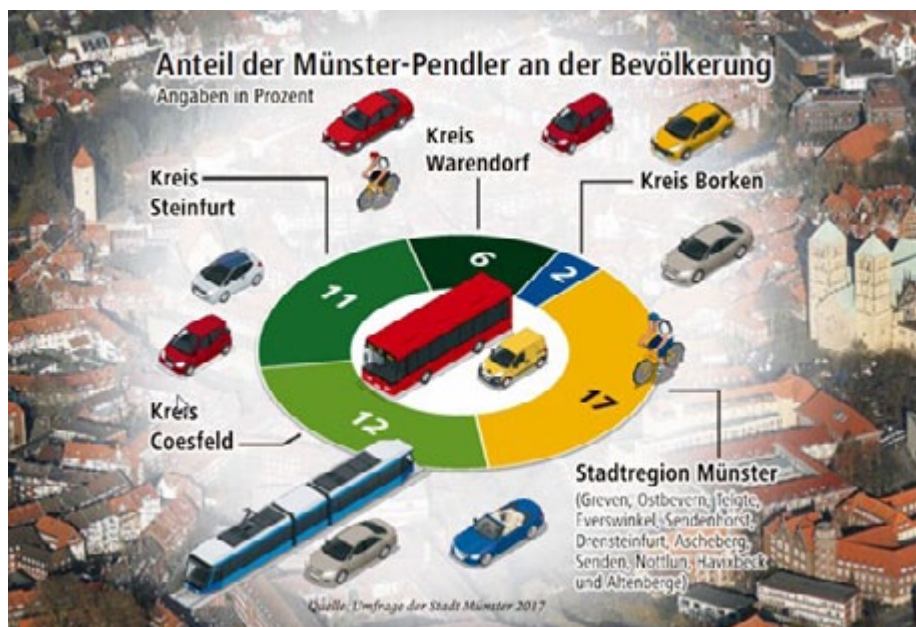
Platzverbrauch der verschiedenen Verkehrsmittel im Vergleich.

Quelle: Presseamt Münster



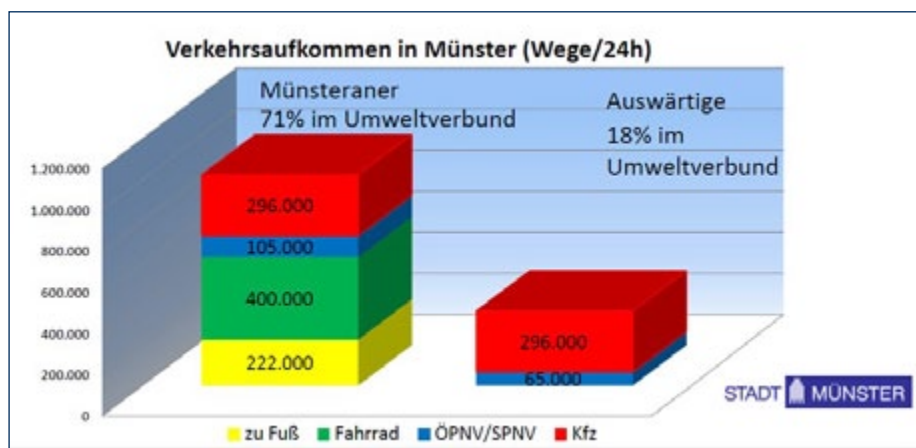
Entwicklung des Pendleraufkommens in Münster.

Quelle: Eigene Abbildung aus Pendlerdaten Stadt Münster, 2016



Anteil der Münster-Pendler an der Bevölkerung.

Quelle: WN, 25.01.2018



Verkehrsaufkommen in Münster im Umweltverbund.

Quelle: Stadt Münster, Verkehrsentwicklungsplan 2025, 2009

bote, um ein Umsteigen der Menschen vom PKW in den ÖPNV zu erreichen. Nach Daten der Stadt Münster leidet z. B. Münster unter ca. 360.000 Pendlerfahrten pro Tag. Diese werden zu 80 Prozent mit dem Auto und nur zu 20 Prozent mit Bus und Bahn erledigt (Stadt Münster, Verkehr in Zahlen, o. D.). Dazu addieren sich die durch die Münsteraner verursachten Kfz-Verkehre. Die Pendlerverkehre auf das stetig wachsende Oberzentrum Münster nehmen kontinuierlich.

17 Prozent der Menschen aus den Nachbarorten kommen täglich bevorzugt mit dem PKW nach Münster. Dies war einer Regionalumfrage in den Westfälischen Nachrichten am 25.01.2018 zu entnehmen. Erkennbar sind hierbei deutlich die Verflechtungen des Umlands mit der Stadt in Bezug auf Berufspendler. 71 Prozent der Münsteraner nutzen Verkehrsmittel aus dem Umweltverbund (ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß), während das nur 18 Prozent der Auswärtigen tun. Hier steht die Nutzung des PKW deutlich im Vordergrund.

Expressbus X90

Mit werktäglich rund 3.000 Fahrgästen ist die Schnellbuslinie S90/92 von Lüdinghausen nach Münster eine der erfolgreichsten in NRW. Im Sommer 2017 wurde sie durch die S91 zwischen Lüdinghausen und Datteln noch in Ausrichtung auf das Ruhrgebiet ergänzt. Die Gemeinde Senden ist die pendlerstärkste Umlandgemeinde und stark auf das Oberzentrum Münster ausgerichtet. Daher bietet sich diese potentialstarke Achse für den Modellversuch „Starke ÖPNV-Achse – Expressbus X 90“ an.

Die heutige SchnellBus-Linie S90/91 mändert sehr stark in den jeweiligen Ortslagen und weist zudem eine enge Haltestellenabfolge auf. Damit wird zwar die Flächenerschließung in den Wohngebieten verbessert, andererseits aber die Reisegeschwindigkeit des Busses objektiv und auch in der subjektiven Wahrnehmung deutlich verschlechtert. Im Ergebnis ist die Reisezeit gegenüber dem Auto heute wenig wettbewerbsfähig.

Ziele „Starke Achse – Expressbus X90“:

- Abbau von Erschließungsfunktionen zu Gunsten einer Verschlinkung des Linienvlaufs
- Reduzierung von Haltestellen zu Gunsten einiger weniger hochwertiger Mobilpunkte in den an der Linie liegenden Ortszentren

- Verkürzung der Reisezeit um mindestens 20 % durch konsequente Bevorzugung gegenüber dem MIV
- Einrichtung von On-Demand-Verkehren zur Erschließung der Fläche → Zubringersystem

Zubringersystem „Starke Achse“ – Lokale Anbindung durch digital gesteuerte flächendeckende On-Demand-Verkehre

Durch die Bildung einer „Starken Achse“ und einer damit einhergehenden reduzierten Flächenerschließung durch die Schnellbuslinie muss in den jeweiligen Ortslagen am Rande der X90-Linie (Senden, Lüdinghausen, Seppenrade, Olfen, etc.) ein gut funktionierendes digital gesteuertes bedarfsorientiertes Shuttle-Bussystem, ein sogenanntes On-Demand-System, die Funktion des „Aufsammelns“ übernehmen.

Kleinbusse (Großraum-Pkw, Vans) mit 6-8 Fahrgastplätzen fahren ohne feste Linienbindung entsprechend den Kundenwünschen zwischen den Wohnquartieren und den Anbindungen an die X90. Darüber hinaus soll das Angebot um weitere Mobilitätsbausteine, wie (E-)Bike-Verleih/-stationen und Car-Sharing, ergänzt werden.

Ausblick

Im langfristig angelegten Reallabor „Mobiles Münsterland“ gehen wir die Problemlagen grundlegend an und wollen das Münsterland als einen Vorzeigeraum für eine an den Bedürfnissen der Kunden orientierte Mobilität entwickeln und umsetzen.

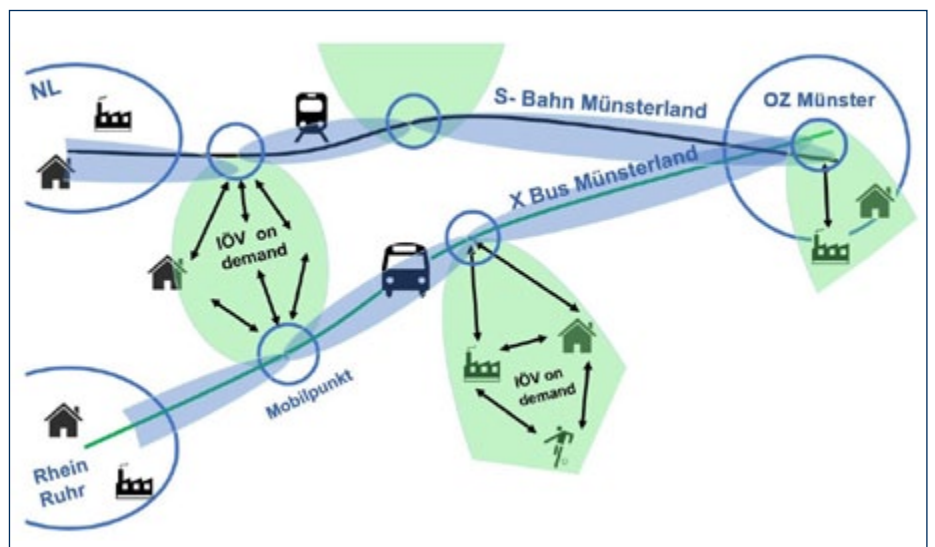
Dabei haben wir auch in der Wissenschaft starke Partner gefunden. Die Wirtschaft in einer prosperierenden Region hat ebenfalls erkannt, dass ohne eine sehr gute Erreichbarkeit die Rekrutierung von guten Arbeitnehmern immer schwerer wird.

Durch die Umsetzung eines umfassenden Mobilitätskonzeptes profitiert das gesamte Münsterland und die daraus gewonnenen Erkenntnisse können in einem zweiten Schritt landes- oder gar bundesweit anderen Regionen als „Blaupause“ für eine zukunftsfähige Mobilität im ländlichen Raum dienen.



Bisheriger Streckenverlauf SchnellBus-Linie S90/91.

Quelle: RVM, Auszug aus der Karte SchnellBusse im Münsterland, 2017



Unser Gesamtsystem S-Bahnen Münsterland auf der Schiene und der Straße.

Quelle: eigene Abbildung

Gesetz zur Änderung des Kommunalwahlgesetzes und weiterer wahlrechtlicher Vorschriften

Die Landesregierung hat mit Drucksache 17/3776 einen Gesetzentwurf zur Änderung des Kommunalwahlgesetzes und weiterer wahlrechtlicher Vorschriften zur Stellungnahme an die kommunalen Spitzenverbände übersandt. Zu den geplanten Regelungen hat die Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände unter Berücksichtigung des Änderungsantrags der Fraktionen von CDU und FDP (LT-Drs. 17/4305 vom 21.11.2018) im Wesentlichen wie folgt Stellung bezogen:

Artikel I Änderung des Kommunalwahlgesetzes Zu § 2 Abs. 6

Bei der geplanten Neuregelung in § 2 Abs. 6 stellt sich die Frage, inwieweit die Regelung, dass die betroffene Person über das Widerspruchsrecht vor der Verarbeitung ihrer Daten schriftlich zu unterrichten ist, praktikabel und auf Grundlage des Art. 13 Abs. 1 EU-Datenschutzgrundverordnung (EU-DSGVO) zwingend notwendig ist. Aus der kommunalen Praxis hat uns vermehrt die Fragestellung erreicht, ob ein Hinweis auf das Widerspruchsrecht bzgl. der Verarbeitung der personenbezogenen Daten nicht auch erst im Zeitpunkt der Erhebung und Verarbeitung der Daten erfolgen kann (so Art. 13 Abs. 2 b) EU-DSGVO). Erst wenn eine Zusage dafür vorliegt, Wahlhelfer/in werden zu wollen, sollte eine Information über die Verarbeitung der personenbezogenen Daten nebst Widerspruchsmöglichkeit erfolgen. Daher empfehlen wir, noch einmal zu überprüfen, ob die Formulierung „vor“ Verarbeitung der Daten wirklich erforderlich ist.

Bei einer solchen Prüfung sollte auch berücksichtigt werden, dass ein separates Verfahren zur schriftlichen Erläuterung der Widerspruchsbelehrung mit einem erheblichen zusätzlichen Verwaltungsaufwand verbunden wäre. Es würde letztlich die Gefahr entstehen, dass die Kommunen zahlreiche Wahlhelfer verlieren. Hierdurch könnte die Durchführung der Wahl gefährdet werden.

Vor diesem Hintergrund halten wir eine Änderung des § 2 Abs. 6 in der vorliegenden Form für nicht notwendig. Die bisherige Form dürfte, wie auch die ähnliche Regelung des Bundeswahlgesetzes, den Anforderungen der DSGVO genügen.

Sollte der Gesetzgeber gleichwohl an der vorgeschlagenen Änderung von § 2 Abs. 6 festhalten, wäre in jedem Fall noch klar-

zustellen, dass die Liste der aufgeführten Merkmale nicht abschließend ist. Soweit es die erweiterte Befugnis zur Speicherung der E-Mail-Adresse anbelangt, halten wir dies für begrüßenswert. Darüber hinaus könnte auch die Befugnis zur Speicherung der Bankverbindung zu überlegen sein, da in vielen Kommunen das Erfrischungsgeld bargeldlos ausgezahlt wird.

Zu § 4 Absatz 2 (Änderungsantrag der Fraktion der CDU und Fraktion der FDP)

Wie bereits gegenüber der Landesregierung artikuliert, halten wir die geplante Regelung in ihrer praktischen Umsetzung für problematisch. Der Änderungsantrag sieht vor, dass bei Ermittlung der für die Wahlbezirkseinteilung maßgebliche Einwohnerzahl unberücksichtigt bleiben soll, wer nicht Deutscher im Sinne des Art. 116 Abs. 1 Grundgesetz ist oder die Staatsangehörigkeit eines Mitgliedstaates der Europäischen Union besitzt. Sollte diese Änderung beschlossen werden und das Kommunalwahlgesetz entsprechend geändert werden, würde sich die Berechnungsgrundlage für die Einteilung der Wahlgebiete in Wahlbezirke ändern, was in einer Reihe von Kommunen einen Neuzuschnitt der Wahlbezirke erfordern dürfte.

Bisher ist gemäß § 78 Abs. 1 Kommunalwahlordnung (KWahlO) die halbjährlich nach dem Zensus 2011 durch IT.NRW fortgeschriebene Bevölkerungszahl maßgeblich. Nach unserer Kenntnis stellt IT.NRW die künftig erforderlichen Bevölkerungszahlen, also Deutsche im Sinne des Art. 116 Abs. 1 Grundgesetz und EU-Bürger, nicht bereit. Es müsste also ggf. auf die Zahlen der jeweiligen kommunalen Meldeämter zurückgegriffen werden.

Problematisch ist hier, dass der Antrag der Regierungsfractionen und die sich daraus ergebenden Folgen bisher auf kommunaler

Ebene nach unserem Eindruck weitgehend unbekannt sind. So haben erste Kommunen bereits ihr Wahlgebiet eingeteilt. Hinzu kommt, dass auch § 78 KWahlO angepasst werden müsste und mit dem Inkrafttreten der geänderten Kommunalwahlordnung unter Umständen erst kurz vor den Sommerferien gerechnet werden kann. Eine so späte Bekanntmachung der neuen rechtlichen Grundlagen für die Einteilung der Wahlgebiete erscheint insbesondere mit Blick auf die Übergangsregelung des Art. 5 § 2 des Gesetzes zur Änderung des Kommunalwahlgesetzes und zur Änderung kommunalverfassungsrechtlicher Vorschriften vom 01.10.2013 problematisch. Nach dieser Regelung können die Versammlungen der Parteien und Wählervereinigungen für deren Vertreter/innen bzw. Bewerber/innen schon ab dem 01.08.2019 stattfinden, soweit die Einteilung des Wahlgebietes erfolgt und bereits bekannt gemacht worden ist. Dies kann zu erheblichem politischen Druck auf die Kommunalverwaltungen führen, das Wahlgebiet frühzeitig einzuteilen, was aber mit Blick auf die wahrscheinlich spät zur Verfügung stehenden neuen Rechtsgrundlagen und die dann anstehenden Sommerferien schwierig werden dürfte.

Ohne Daten von IT.NRW müssten die Kommunen für die Einteilung der Wahlbezirke ihre eigenen Daten anlegen, in anderen Fällen aber nach § 78 KWahlO auf die Zahlen von IT.NRW zurückgreifen. Dies erscheint uns schwierig und widersprüchlich, da die Daten nicht zwingend übereinstimmen.

Andererseits gibt es auch Rückmeldungen von unseren Mitgliedern, die diese Regelung durchaus begrüßen. Die bisherige Regelung führe zu einem Ungleichgewicht zwischen Stimmbezirken mit hohem und niedrigem Ausländeranteil. Durch die Änderung werde näher an der Zahl der tatsächlich Wahlberechtigten kalkuliert. Dies müsse nicht unbedingt mit größeren Aus-

wirkungen für die Kommunen verbunden sein, da beim Neuzuschnitt der Stimmbezirke bereits die Faktoren der Wahlberechtigten und auch der Wahlbeteiligung der letzten Jahre in die Überlegungen einbezogen wurden. Jedoch wird von diesen Kommunen die Formulierung des neuen, ergänzenden Satzes als missverständlich angesehen. Deshalb wird folgender Wortlaut vorgeschlagen: „Bei Ermittlung der Einwohnerzahl bleibt unberücksichtigt, wer nicht Deutscher im Sinne von Art. 116 Abs. 1 des Grundgesetzes ist oder nicht die Staatsangehörigkeit eines Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaft besitzt.“ Tatsächlich ist der Satz jedoch auch dann noch widersprüchlich, denn es soll dem ersten Halbsatz nach unberücksichtigt bleiben, wer nicht Deutscher ist.

Das bedeutet, dass auch Staatsangehörige eines EU-Staates unberücksichtigt bleiben, da sie nicht Deutsche sind. Besser sollte der Satz wie folgt abgeändert werden: „Bei Ermittlung der Einwohnerzahl bleibt unberücksichtigt, wer nicht Deutscher im Sinne von Art. 116 Abs. 1 des Grundgesetzes ist, es sei denn, er besitzt die Staatsangehörigkeit eines Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaft.“ In Anbetracht des Zeitplans wäre die Gesetzesänderung für die nächste Kommunalwahl jedoch als zeitkritisch zu betrachten. Grundsätzlich könnten der Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes und die zeitliche Nähe zu den anderen Fristen Probleme bereiten. Vorbereitungen der ggf. grundlegenden Änderungen müssten in kurzer Zeit und während der laufenden Europawahl durchgeführt werden.

Zu § 13 Abs. 1 Satz 1

Mit der geplanten Neuregelung in § 13 Abs. 1 Satz 1 KWahlG möchte der Gesetzgeber das passive Wahlrecht weniger weit einschränken, was auch der neueren Rechtsprechung entspricht. Dies halten wir für sinnvoll und begrüßen entsprechende Klarstellungen. Allerdings halten wir die neue Formulierung „sonst die Verwaltungsführung ihres Dienstherrn oder Arbeitgebers inhaltlich beeinflussen können“ für äußerst unbestimmt. Das schafft Rechtsunsicherheit und wirft Fragen auf; beispielsweise ist zu fragen, ob eine Sekretärin, die für einen kommunalen Hauptverwaltungsbeamten arbeitet, unter die Regelung fällt. Daher sollten weitere Erläuterungen und Fallgruppen in die Gesetzesbegründung aufgenommen werden. Ergänzend empfehlen wir, dass das Innenministerium parallel zur Neufassung dieser Regelung einen klarstellenden Erlass oder eine Erläuterung herausgibt. Nur dann ist es unserer Einschätzung

nach hinreichend klar, welche Fallgruppen vom passiven Wahlrecht künftig ausgeschlossen sein sollen.

Zu § 14 Abs. 2

Der Entwurf sieht folgende Regelung vor: „Die Wahlperiode endet bei allgemeinen Kommunalwahlen nach fünf Jahren. Die neue Wahlperiode beginnt am ersten Tag des folgenden Monats. Die allgemeinen Kommunalwahlen finden im vorletzten oder letzten Monat der laufenden Wahlperiode statt.“

Hier wurde in Satz 2 der Entwurfsfassung die Formulierung zum Beginn der neuen Wahlperiode aus der jetzt geltenden Fassung unverändert übernommen. Da die Wahl auch einen Monat vorgezogen werden kann, könnte man bei sehr genauer Auslegung des Gesetzestextes auch davon ausgehen, dass der erste Tag des Folgemonats auch in diesen Fällen gelten würde. Für den Fall, dass also der Wahltermin für den vorletzten Monat der laufenden Wahlperiode festgesetzt wird, sollte rein vorsorglich klargestellt werden, dass dies die fünfjährige Wahlperiode nicht um einen Monat verkürzt. Anderenfalls würde in nicht zulässiger Art und Weise die fünfjährige Wahlperiode der gewählten Gremien, Mandatsträger und Hauptverwaltungsbeamten verkürzt.

Eine Klarstellung des § 14 Abs. 2 Satz 2 könnte wie folgt formuliert werden: „Die neue Wahlperiode beginnt am ersten Tag des Monats nach Ende der vorangegangenen Wahlperiode“.

Zu § 36

§ 36 soll künftig verkürzt werden und nur noch regeln, dass ein gewählter Bewerber die Mitgliedschaft in der Vertretung mit der Feststellung seiner Wahl nach § 34 Abs. 1, nicht jedoch vor Ablauf der Wahlperiode der alten Vertretung erwirbt. Darüber hinaus scheidet er als Bewerber der Reserveliste aus, wenn er die Annahme der Wahl im Wahlbezirk ablehnt.

Die Norm soll entsprechend verkürzt werden, weil zukünftig keine Annahmeerklärung von Mandatsträgern/innen bzw. Bürgermeister/innen und Landrät/innen notwendig sein soll. Dies soll dem Gleichklang der Kommunalwahl mit Landtags- und Bundestagswahlen dienen. Diese Regelung stellt eine Verwaltungserleichterung dar und wird unter diesem Gesichtspunkt von einem Teil unserer Mitglieder begrüßt.

Gleichwohl empfehlen wir, an der alten Regelung festzuhalten. Eine Vergleichbarkeit der Mandate läuft unserer Einschätzung nach an dieser Stelle fehl. Landtags- oder Bundestagsmandat sind Hauptämter, die voll alimentiert werden. Dagegen handelt es sich beim Rats- oder Kreistagsmandat um ein Ehrenamt mit einer geringen Aufwandsentschädigung. Hier kann es gute Gründe dafür geben, dass sich die Lebenssituation von Bewerbern/innen der letzten Kommunalwahl im Laufe der Wahlperiode ändern, so dass es nicht selbstverständlich ist, dass eine Wahl angenommen bzw. nicht nachträglich abgelehnt wird. Daher empfehlen wir, an der bestehenden und in der Praxis erprobten Regelung weiter festzuhalten.

Zu § 46 c (Änderungsantrag der Fraktion der CDU und Fraktion der FDP)

Die Frage der Durchführung der Stichwahl wurde vom Gesetzgeber schon mehrfach diskutiert und in verschiedene Richtungen entschieden. Der Verfassungsgerichtshof NRW hat klargestellt, dass eine Stichwahl verfassungsrechtlich nicht erforderlich ist. Dementsprechend stehen einer Abschaffung der Stichwahl keine verfassungsrechtlichen Bedenken entgegen. In allen drei kommunalen Spitzenverbänden wurde kontrovers über diese Fragestellung diskutiert, ohne dass ein einheitliches Meinungsbild erzielt werden konnte, wobei etwa die Mitglieder des Vorstands des Landkreistages NRW mehrheitlich für die Abschaffung der Stichwahl votiert haben.

Unbeschadet davon bedarf es unseres Erachtens in jedem Fall einer Übergangsregelung zu § 46 c Kommunalwahlgesetz. So sind uns derzeit zwei Kommunen in NRW bekannt, die parallel zur Europawahl am 26.05.2019 eine Neuwahl des Bürgermeisters bzw. der Bürgermeisterin durchführen. Unter Einhaltung der vorgegebenen Fristen wurde das Datum der Wahl bereits bekannt gemacht und ebenso der Tag einer möglichen Stichwahl. Ebenso wurden Vorbereitungen durch die Kommunalverwaltungen sowie auch durch die Parteien (z.B. Parteitage zur Nominierung von Kandidaten) teilweise bereits abgeschlossen, immer mit dem Blick darauf, dass ggf. eine Stichwahl durchgeführt werden muss.

Die mit dem Änderungsantrag der Regierungsfractionen beabsichtigte Abschaffung der Stichwahl soll nach unserer Wahrnehmung mit Blick auf die Kommunalwahl 2020 erfolgen. Allerdings sprechen der Gesetzentwurf zum Kommunalwahlge-

setz sowie der Änderungsantrag davon, dass die Änderung am Tag nach der Verkündung des Gesetzes in Kraft treten soll. Dementsprechend wäre denkbar, dass das Kommunalwahlgesetz bereits vor der Europawahl in Kraft treten würde, was wiederum zur Folge hätte, dass die Stichwahl entgegen der Planung aller Beteiligten bereits für die vorerwähnten Bürgermeisterwahlen abgeschafft würde. Daher regen wir nicht nur im Hinblick auf die geschilderten Konstellationen, sondern auch auf mögliche weitere Wahlen an, dass eine mögliche Abschaffung der Stichwahl erst zum 1. September 2019 in Kraft tritt.

Hintergrund ist, dass § 1 Abs. 4 der Übergangsregelung zum Kommunalwahlgesetz festhält, dass ab dem 01. September 2019 keine Wahlen von Bürgermeister/innen oder Landrät/innen mehr zulässig sind, sondern in diesen Fällen bis zur nächsten Kommunalwahl 2020 abgewartet werden muss.

Weitere Anregungen zur Reform des KWahlG: Zu § 4

In Abweichung zu § 3 KWahlG regelt § 4 KWahlG, dass der Wahlausschuss der Gemeinde spätestens 52 Monate, der Wahlausschuss der Kreise spätestens 53 Monate nach Beginn der Wahlperiode das Wahlgebiet in Wahlbezirke einzuteilen hat. Dies ist durch die Übergangsregelungen gemäß Art. 5 des Gesetzes zur „Änderung des Kommunalwahlgesetzes und zur Änderung kommunalverfassungsrechtlicher Vorschriften vom 1. Oktober 2013 (GV.NRW. S. 564, 565) in § 1 Einteilung der Wahlbezirke zu den Kommunalwahlen 2020 angepasst worden.

Hier könnte es aus unserer Sicht sinnvoll sein, dass mit Blick auf mögliche Verschiebungen von Wahlterminen auch in Zukunft die Regelung in § 4 KWahlG nicht mehr auf die Monate nach der letzten Kommunalwahl, sondern besser auf die Monate Vorlauf bis zur nächsten Kommunalwahl abstellt. Dies setzt allerdings voraus, dass dann zu diesem frühen Zeitpunkt bereits feststeht, wann die nächste Kommunalwahl stattzufinden hat.

Die Formulierung in § 4 Abs. 1 könnte wie folgt lauten:

Der Wahlausschuss der Gemeinde teilt spätestens acht Monate, der Wahlausschuss des Kreises spätestens sieben Monate vor der kommenden Kommunalwahl das Wahlgebiet in so viele Wahlbezirke ein, wie Vertreter gemäß § 3 Abs. 2 in Wahlbezirken zu wählen sind.

Zu § 8

Wir halten eine Reform des § 8 KWahlG für zwingend erforderlich. Durch das Erste allgemeine Gesetz zur Stärkung der sozialen Inklusion in Nordrhein-Westfalen (GV.NRW. 2016, S. 442) wurde der frühere Wahlausschlussgrund der Bestellung eines Betreuers in allen Angelegenheiten aufgehoben.

Auf diese Problematik hatten wir bereits in der letzten Wahlperiode des Landtags mit Schreiben vom 03. Mai 2017 hingewiesen und Fragestellungen aus einigen Kommunen in NRW dargestellt.

Seit dem Ersten allgemeinen Gesetz zur Stärkung der Sozialen Inklusion in Nordrhein-Westfalen (GV.NRW-2016, S. 442) können sich an der Kommunalwahl und Landtagswahl in NRW auch Personen beteiligen, die in all ihren Angelegenheiten vom Betreuungsgericht unter rechtliche Betreuung gestellt wurden. Diese Personen sind nicht mehr nach § 8 KWahlG bzw. § 2 LWahlG vom Wahlrecht ausgeschlossen. Dementsprechend wurden bei der Landtagswahl flächendeckend Wahlbenachrichtigungen an Personen verschickt, die in allen Angelegenheiten unter Betreuung stehen (etwa weil sie an einer schweren Demenz leiden, im Koma liegen und aus anderen Gründen in keinerlei Hinsicht mehr selbst für sich entscheiden dürfen und können).

Dabei war bzw. ist der betreffende Personenkreis auf die umfassende Hilfe des jeweiligen gesetzlichen Betreuers bei der Wahlhandlung angewiesen, da er/sie bspw. nicht mehr selbst schreiben oder sich in sonstiger Weise artikulieren kann. Dies kann nur dann gewährleistet werden, wenn der gesetzliche Betreuer alle Schritte für die Person, inkl. der zu leistenden Unterschrift (bei Briefwahl), leistet.

§ 25 Abs. 4 KWahlG (ebenso § 26 Abs. 4 LWahlG NRW) macht dagegen deutlich, dass das Wahlrecht ein höchstpersönliches Recht ist. Aus der Norm wird unseres Erachtens deutlich, dass die Hilfsperson nicht identisch mit dem Betreuer sein muss. Denn hiernach ist eine Hilfsperson nur zugelassen, wenn der persönliche Wahlberechtigte – vergleiche § 25 Abs. 4 Satz 2 KWahlG – des Lesens nicht fähig ist bzw. nicht in der Lage ist, den Wahlschein zu falten. Aus dieser Norm kann man zugleich ableiten, dass der Gesetzgeber von einer Einsichtsfähigkeit des Wahlberechtigten ausgeht, was bei Personen, die unter entsprechende Betreuung gestellt werden, wohl nicht mehr der Fall ist. Daher stehen

diese Punkte im Widerspruch zueinander. Da es nicht nur körperliche Gebrechen, sondern auch solche gibt, die die Einsichtsfähigkeit einschränken, hätte der Gesetzgeber dies nach unserer Einschätzung auch regeln müssen. Durch das Unterlassen einer solchen Regelung drängt sich der Gedanke auf, dass Demenzzranke zumindest ab einer bestimmten Stufe nicht wählen können.

Im Zuge der Landtagswahl 2017 hatten sich Kommunen mit Fragestellungen an uns gewendet, inwieweit in Fällen betreuter Personen der gesetzlich bestellte Betreuer wählen darf. Folgende Anschlussfragen wurden dabei gestellt:

1) Ist es dem gesetzlich bestellten Betreuer möglich, im Interesse des Betreuten zu wählen, d.h. dass er auch die Briefwahl beantragen, das Kreuz setzen und die Wahlunterlagen unterschreiben kann?

2) Wie ist zu verfahren, wenn ein gesetzlich bestellter Betreuer mit dem Wahlschein des Betreuten sowie Ausweis und der entsprechenden Bestätigung der Betreuungsvollmacht – aber ohne den Betreuten – in ein Wahllokal kommt und einen Wahlschein für den Betreuten einfordert? Muss der Wahlvorstand ihm diesen geben, auch wenn es sich bei der Wahl i. S. d. § 26 Abs. 4 LWahlG um ein höchstpersönliches Recht handelt und der Betreute nicht anwesend ist? Oder darf dem gesetzlich bestellten Betreuer kein weiterer Wahlschein ausgehändigt werden, da der zu Betreuende nicht dabei ist? Hätte der Betreuer also Briefwahl beantragen müssen und neben der nicht einsichtsfähigen Person für diesen den Stimmzettel ausfüllen und für diesen unterschreiben müssen?

3) Macht sich der gesetzliche Betreuer durch die Wahlhandlung strafbar, da es sich dabei nach § 26 Abs. 4 Satz 1 LWahlG um eine höchstpersönliche Handlung handelt, bei der nur bei bestimmten Gebrechen eine Hilfsperson herangezogen werden darf? Oder ist eine solche Handlung von § 1902 BGB erfasst? Der Betreuer wird im Zweifel die Stimme als Betreuer abgeben, da er die Höchstpersönlichkeit i. S. d. § 26 Abs. 4 Satz 1 LWahlG nicht kennt und sich auch sonst um dessen Angelegenheiten kümmert.

Aus diesen Fragen wird bereits ersichtlich, dass dringend eine Reform des § 8 KWahlG sowie des gleichlautenden § 2 LWahlG geboten ist. Personen, die in allen Angelegenheiten unter Betreuung gestellt wurden, kann es unserer Einschätzung nach nicht möglich sein, das Wahlrecht auszu-

üben. Ihnen ist es gleichläufig bereits nach dem BGB untersagt, einfache Geschäfte abzuschließen, so dass eine Wahlhandlung ebenfalls nicht möglich sein darf.

Daher halten wir eine Reform hier dringend geboten, die eine widerspruchsfreie Gesamtlösung bietet.

Zu § 13 Abs. 1 e)

Hauptamtliche Bürgermeisterinnen und Bürgermeister kreisangehöriger Städte und Gemeinden können derzeit nicht Mitglied des Kreistages des Kreises sein, dem „ihre“ Gemeinde angehört (§ 13 Abs. 1 e KWahlG). Die überwiegende Anzahl der Bundesländer kennt keine vergleichbaren Inkompatibilitätsregelungen (vgl. z.B. Baden-Württemberg, Bayern, Hessen, Mecklenburg-Vorpommern, Rheinland-Pfalz, Sachsen, Schleswig-Holstein und Thüringen).

Daher bekräftigt der Städte- und Gemeindebund NRW im Zusammenhang mit dem vorliegenden Gesetzentwurf seine Forderung nach der Wählbarkeit von Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern in Kreistage. Derzeit können diese nicht Mitglied des Kreistages sein, dem „ihre“ Gemeinde angehört (§ 13 Abs. 1 lit. e) KWahlG), was aus Sicht des Städte- und Gemeindebundes NRW bereits derzeit eine unnötige Einschränkung des passiven Wahlrechts darstellt. Bei einer Änderung der Kreisordnung wäre allerdings eine Wählbarkeit von Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern in den Kreistag zu begrüßen, da so eine stärkere Finanzkontrolle des Kreishaushaltes und der finanziellen Auswirkungen von Kreistagsbeschlüssen zu erwarten wäre. Die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister der von der Kreisumlage unmittelbar betroffenen Kommunen könnten im Vorfeld besser dazu beitragen, dass die speziellen Interessen und Nöte der kreisangehörigen Gemeinden berücksichtigt werden.

Der Landkreistag NRW lehnt eine solche Regelung ab. Denn diese erscheint rechtlich zweifelhaft und würde zu Interessenskollisionen sowie einer „Zweiklassengesellschaft“ unter den Kreistagsmitgliedern führen.

So können sich nach seiner Auffassung vor allem für die vom Kreis wahrzunehmenden und im Kreistag zu beratenden Selbstverwaltungs-, Ergänzungs- und Ausgleichsaufgaben zwischen dem Amt als Bürgermeister/Bürgermeisterin einer kreisangehörigen Gemeinde und der Wahrnehmung eines Mandats im Kreistag Interessenskollis-

sionen ergeben. Denn bei der Entscheidung darüber, ob und in welchem Maße der Kreis insofern tätig werden soll, sind neben den Bedürfnissen der einzelnen Gemeinden notwendigerweise auch die eigenen Bedürfnisse des Kreises und die Gesamtsituation im Kreisgebiet zu berücksichtigen. Gleiches gilt für die Festsetzung der Kreisumlage. Ein hauptamtlicher Bürgermeister/eine hauptamtliche Bürgermeisterin, der/die als Kreistagsmitglied an den entsprechenden Entscheidungsprozessen beteiligt wäre, dürfte geneigt sein, in jenen Fällen im Interesse der „eigenen“ Kommune die Bedürfnisse des Kreises und/oder anderer kreisangehöriger Kommunen zurückzustellen. Hinzu kommt, dass der Kreistag nach herrschender Meinung oberste Dienstbehörde des Landrats/der Landrätin ist (§ 2 Abs. 1 Nr. 2 i.V.m. § 118 Abs. 1 LBG NRW). Zudem können die Mitglieder des Kreistages ein Verfahren zur Abwahl eines Landrats/einer Landrätin einleiten (§ 45 Abs. 1 Nr. 1 KrO NRW). Dass einem kommunalen Hauptverwaltungsbeamten/einer kommunalen Hauptverwaltungsbeamtin (Bürgermeister/Bürgermeisterin) als Mitglied eines Kollegialorgans (Kreistag) gegenüber einem anderen kommunalen Hauptverwaltungsbeamten/einer anderen kommunalen Hauptverwaltungsbeamtin (Landrat/Landrätin) mit gleicher demokratischer Legitimation derartige Befugnisse zuerkannt werden, erscheint aus Sicht des Landkreistages NRW politisch wie rechtlich zweifelhaft. Schließlich würde mit der Wahl von Bürgermeistern/Bürgermeisterinnen in Kreistage eine „Zweiklassengesellschaft“ unter den Kreistagsmitgliedern entstehen. Denn neben den ehrenamtlich tätigen Kreistagsmitgliedern würden weitere Mitglieder den Kreistagen angehören, die auf ihre im Hauptamt als Bürgermeister/Bürgermeisterin gewonnenen Erkenntnisse und Erfahrungen sowie die Personal- und Sachressourcen ihrer Gemeindeverwaltungen zurückgreifen könnten. Mit dem Ziel einer Stärkung des kommunalen Ehrenamtes wären derart unterschiedliche Ausgangsbedingungen kaum zu vereinbaren.

Zu § 17 Abs. 4

Gemäß § 17 Abs. 4 KWahlG sind die Vertreter/innen für die Vertreterversammlung und die Bewerber/innen ab dem 46. Monat nach Beginn der Wahlperiode, die Bewerber für die Wahlbezirke frühestens nach der öffentlichen Bekanntmachung der Einteilung der Wahlbezirke frühestens nach der öffentlichen Bekanntmachung der Einteilung der Wahlbezirke zu wählen. Hier ist aufgrund der verlängerten Wahlperiode ein großes zeitliches Auseinander-

klaffen zwischen der Wahl der Bewerber/innen für die Listen und die Bewerber/innen für die Wahlbezirke zu erwarten. Dies sollte ebenfalls durch eine Übergangsvorschrift abgedeckt werden oder die Norm dauerhaft umformuliert werden, so dass frühestens 14 Monate vor der jeweiligen Kommunalwahl die Vertreter für die Vertreterversammlung und die Bewerber/innen zu wählen sind.

Mitgliedschaft von Reichsbürgern u.a. in Kommunalvertretungen und deren Gremien

Aus der kommunalen Praxis sind uns einzelne Fälle bekannt, in denen Mitglieder kommunaler Vertretungen, deren Verhalten in den Sitzungen der jeweiligen Vertretung bzw. ihrer Gremien nicht zu Beeinträchtigungen der Sitzungsordnung geführt hat, sich außerhalb dieser Sitzungen zur Reichsbürgerbewegung bekannt haben. In solchen Fällen finden der dauerhafte Ausschluss eines kommunalen Mandatsträgers/einer kommunalen Mandatsträgerin bzw. der Mandatsentzug oder -verlust weder in der Kreis- noch in der Gemeindeordnung NRW eine tragfähige Rechtsgrundlage. Ebenso wenig tragen die Vorgaben des Kommunalwahlrechts in diesem Fall einen dauerhaften Mandatsverlust. Nach Auffassung des Innenministeriums gilt Gleiches für sachkundige Bürger/innen, die sich zur Reichsbürgerbewegung bekannt haben.

Wir halten es für ausgesprochen problematisch und der Bürgerschaft nicht vermittelbar, dass Personen, die die Bundesrepublik Deutschland, ihre staatliche Ordnung sowie Staatsgewalt und damit auch die kommunale Selbstverwaltung ausdrücklich ablehnen, zugleich als kommunale Mandatsträger und/oder sachkundige Bürger Teil der öffentlichen Verwaltung sein dürfen. Es sollte daher eine gesetzliche Regelung geschaffen werden, die in den Fällen eines nachweisbaren Bekenntnisses zur Reichsbürgerbewegung (identitäre Bewegung) unter näher zu bestimmenden Voraussetzungen einen Mandatsentzug ermöglicht.

Zu Art. 2 Übergangsregelung zum Kommunalwahlgesetz zur Kommunalwahlordnung Zu § 3

Wie man § 3 entnehmen kann, werden auch die halbjährlich fortgeschriebenen Bevölkerungszahlen immer von IT.NRW gestellt. Dementsprechend bitten wir, dies

zu berücksichtigen, insbesondere vor dem Hintergrund, dass § 4 Abs. 2 KWahlG-E zu Schwierigkeiten führen wird (s.o.), weil IT.NRW entsprechende Zahlen nicht vorhält.

Zu Art. 3 Landeswahlgesetz

§ 11 Abs. 3, der der vorgeschlagenen Neufassung des § 2 Abs. 6 KWahlG entspricht, ermöglicht einem potentiellen

Wahlhelfer schon vor dem ersten Einsatz der Datenverarbeitung zu widersprechen. „Der Bürgermeister ist befugt, soweit die betroffene Person nicht widersprochen hat, folgende Daten... zum Zweck ihrer erstmaligen Berufung... oder einer erneuten Berufung... zu verarbeiten.“ Die Verarbeitung der Daten, also auch die Speicherung, ist für eine Berufung zum Wahlhelfer erforderlich. In der Praxis bedeutet ein Widerspruch gegen die Verarbeitung, dass ohne Datenspeicherung weder Einsatzplanung,

Einberufung, Schulung und Auszahlung der Entschädigung möglich wäre. Die Verpflichtung von Wahlhelfern der eigenen Behörde oder von anderen Behörden wäre dann nicht möglich, weil ein Wahlhelfer nur der Verarbeitung der Daten widersprechen müsste. Deshalb sollte der Wortlaut des Abs. 3 insoweit gegenüber der aktuellen Fassung nicht verändert werden.

EILDienst LKT NRW
Nr. 5/Mai 2019 10.20.04

Ifo-Studie zur Einwohnerveredelung im Gemeindefinanzierungsgesetz

Das Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung (MHKBG) NRW hat die Studie des ifo-Instituts „Überprüfung der Einwohnergewichtung im nordrhein-westfälischen Finanzausgleich“ zur Stellungnahme durch die kommunalen Spitzenverbände übermittelt. Die ifo-Studie soll gemeinsam mit der Stellungnahme der kommunalen Spitzenverbände dem Landtag übermittelt werden. Mittelbar distanziert sich das MHKBG damit vom Ergebnis der Studie, die das bestehende System der Einwohnergewichtung stützt. Bereits eine ifo-Studie zur GFG-Struktur im Auftrag der damaligen Landesregierung aus dem Jahr 2008 war im Hinblick auf die Einwohnerveredelung zu dem gleichen Ergebnis gekommen.

Die etwa 50 Seiten umfassende ifo-Studie leitet ihr Ergebnis von fragwürdigen Ableitungen her. Zum Beispiel unterstellt die Studie generell steigende Baulandpreise in Ballungsräumen, die sich in erheblichen räumlichen Preisunterschieden niederschlagen, ohne darauf einzugehen, dass die Baulandpreise im Ruhrgebiet trotz des Ballungsraums häufig erheblich unter den Preisen in Kreisen außerhalb der Ballungsräume liegen.

Zudem behauptet die Studie, dass objektive Informationen bezüglich der Qualität und Quantität der bereitgestellten öffentlichen Leistungen nicht vorliegen, ohne die insofern in den letzten Jahren von der Gemeindeprüfungsanstalt im Rahmen ihrer überörtlichen Prüfung ermittelten Vergleichsdaten überhaupt zu erwähnen. Überdies unterbreitet die Studie gewisse Weiterentwicklungsvorschläge („Aufnahme politischer Präferenzvariablen“), die jedoch eher abwegig, wenn nicht gar befremdlich und sowohl politisch als auch juristisch kaum umsetzbar erscheinen. So geht die Studie davon aus, dass „linke“ Parteien höhere Stimmenanteile eher in

urbanen als in ländlichen Regionen erzielen und dazu neigen, die Bereitstellung von öffentlichen Gütern in urbanen statt ländlichen Regionen zu forcieren. Insofern stützt sich die Studie auf die Stimmenanteile der SPD in den Räten bei der jeweils letzten Kommunalwahl im Zeitraum von 2011 bis 2015, die mit der Einwohnerzahl positiv korreliere, während der CDU-Stimmenanteil demgegenüber negativ mit der Einwohnerzahl korreliere.

Daraus ergeben sich für die Verfasser der Studie folgende Feststellungen:

„Die in größeren Gemeinden gewählten Parteien dürften also, wenn sie die Wählerwünsche entsprechend umsetzen, tendenziell höhere öffentliche Leistungen präferieren, als die in kleineren Gemeinden gewählten Parteien. Insofern dies zutreffend ist, läge ein Teil der höheren Ausgaben in größeren Gemeinden nicht in der höheren Einwohnerzahl begründet, sondern in unterschiedlichen politischen Präferenzen“ (ifo-Studie, Seite 34). Diese Schlussfolgerung wird untermauert mit einer angeblich statistisch signifikanten Korrelation der

Stimmenanteile der betrachteten Parteien mit den Ausgaben aus allgemeinen Deckungsmitteln pro Einwohner auf der Basis der Stimmenanteile der SPD, CDU, Grünen, FDP und Linkspartei (ifo-Studie, Seite 34/35). Daraus ergibt sich der Befund, dass „höhere Stimmenanteile für die CDU, die Grünen sowie die FDP... im Allgemeinen mit niedrigeren Ausgaben aus allgemeinen Deckungsmitteln pro Einwohner“ einhergingen (ifo-Studie, Seite 35). Demgegenüber wiesen höhere Stimmenanteile für die SPD auf einen Anstieg der Ausgaben aus allgemeinen Deckungsmitteln pro Einwohner hin (ifo-Studie, Seite 35). Die ifo-Studie kommt zu dem Ergebnis, dass „die Aufnahme der politischen Präferenzen die Modellgüte in jedem Fall“ verbessert (ifo-Studie, Seite 36).

Die Herleitungen in Prämissen der ifo-Studie zur Maßgeblichkeit der politischen Präferenzen blenden aus, dass es schon seit mehreren Jahren kaum noch Städte und Gemeinden gibt, in denen die absolute Mehrheit einer Fraktion im Rat besteht. Vielmehr gibt es völlig unterschiedliche politische Konstellationen für eine Rats-

mehrheit, die sich nach den Thesen der Gutachter auch auf das Ausgabeverhalten der betreffenden Stadt oder Gemeinde auswirken müssten. Hinzu kommen erheblich variable Stimmergebnisse der Parteien, die keineswegs durchweg mit der Einwohnergröße zusammenhängen, sondern durchaus massiv voneinander abweichen.

Darüber hinaus vermag die ifo-Studie auch grundlegenden wissenschaftlichen Standards nicht zu genügen. Es wird die Behauptung aufgestellt, die Prämisse, dass der Bedarf mit der Einwohnerzahl steigt, werde bestätigt. Tatsächlich wird jedoch nur ein Zusammenhang der Einwohnerzahl und der Aufwendungen aus allgemeinen Deckungsmitteln für Einwohner hergestellt, d. h. es wird bestätigt, dass die Aufwendungen – nicht der Bedarf – größenabhängig steigen. Dieser „Zirkelschluss“ war bereits – wie erwähnt – Gegenstand eines Gutachtens des ifo-Instituts zum GFG aus dem Jahr 2008 und wurde im Rahmen der in den Jahren 2009/2010 dazu von der Landesregierung eingesetzten ifo-Kommission kontrovers diskutiert.

Die ifo-Studie ist unter <https://www.landtag.nrw.de/portal/WWW/dokumentenarchiv/Dokument/MMV17-1975.pdf> verfügbar.

Der Landkreistag NRW und der Städte- und Gemeindebund haben zur Studie Stellung genommen. Zusammenfassend stellen sie fest:

1. In der (Rechts- und Finanz-)Wissenschaft besteht Einvernehmen, dass die Bedarfsmessung im kommunalen Finanzausgleich den Bedarf, d. h. die „notwendigen“ Ausgaben einer Gemeinde abbilden soll. Auch besteht Einigkeit darüber, dass das derzeit in NRW praktizierte System dies nicht leisten kann, sondern von den tatsächlichen Ausgaben der Kommunen ausgeht, d. h. – jedenfalls in der Gesamtheit – von dem, was die Kommune auszugeben in der Lage und bereit war (Ausgabewille).

Dieses Vorgehen und die daraus empirisch abgeleitete Hauptansatzstaffel (Einwohnerveredelung) wird von einigen Vertretern (u. a. den Verfassern der ifo-Studie) als praktisch alternativlos angesehen. Eine Vielzahl anderer Stimmen aus Wissenschaft und Praxis übt daran jedoch seit Jahrzehnten Kritik und hat konkrete Alternativvorschläge, wie der derzeit praktizierte Ansatz reformiert oder sogar durch ein anderes System der Bedarfsbestimmung ersetzt werden kann. Auch der Verfassungsgerichtshof

für das Land Nordrhein-Westfalen fordert, „die Hauptansatzstaffel in nicht allzu großen Zeitabständen regelmäßig zu überprüfen, um geänderten kommunalen Bedingungen oder neuen wissenschaftlichen Erkenntnissen Rechnung tragen zu können.“

2. Mit alternativen Ansätzen, die im Schrifttum dargestellt werden und für deren Plausibilisierung auch Daten (z.B. aus den überörtlichen Prüfungen der Gemeindeprüfungsanstalt) zur Verfügung stehen, setzt sich die Studie nicht auseinander. Sie bezieht sich allein auf das derzeit in NRW praktizierte Modell der Bedarfsermittlung, obwohl im Gutachtenauftrag ausdrücklich eine Beschreibung und Prüfung von Alternativen gefordert wurde. Insbesondere zu beanstanden ist, dass der in der Finanzwissenschaft seit Jahrzehnten vertretene zweite große Ansatz einer aufgabenbezogenen Bedarfsermittlung völlig unbeachtet bleibt!

Auch mit der theoretischen Rechtfertigung der Hauptansatzstaffel (jenseits empirischer Auswertungen), die zur richtigen Interpretation und Verarbeitung der empirisch gewonnenen Erkenntnisse notwendig ist, setzen sich die Verfasser nur höchst unzureichend auseinander. Insgesamt weist das vorgelegte Werk erhebliche handwerkliche Defizite auf; grundlegende Anforderungen an wissenschaftliche Ausarbeitungen werden nicht erfüllt.

3. Das derzeitige System der Bedarfsermittlung unter Rückgriff auf eine Hauptansatzstaffel steht verfassungsrechtlich unter Rechtfertigungs- und Überprüfungszwang. Diesem wird im Ergebnis nicht genügt: In der Finanzwissenschaft ist die Hauptansatzstaffel nach wie vor stark umstritten. Stimmen, die sie unter Hinweis auf das Fehlen von Alternativen befürworten, und Stimmen, die sie als nicht zu rechtfertigen kritisieren, halten sich zumindest die Waage.

Zur Rechtfertigung der Einwohnerveredelung scheinen mehrdeutige empirische Daten und die bloße Vermutung zu genügen, dass mit zunehmender Gemeindegröße nicht nur die tatsächlichen Ausgaben überproportional steigen (was nachweisbar ist), sondern auch der Bedarf (= notwendige Ausgaben) überproportional steigt (was nicht nachgewiesen wird). Aus den tatsächlichen Ausgaben wird – ohne weitere Analyse, was von diesen Ausgaben im Vergleich aller Gemeinden wirklich not-

wendig gewesen wäre – der Schluss gezogen, dass die Stadt Köln für jeden einzelnen Einwohner mehr als das 1,5-fache dessen aufwenden musste und durfte, was die Gemeinde Dahlem pro Einwohner aufwendet, obwohl die Stadt Köln schon bei gleicher Gewichtung ihrer Einwohner mehr als das 250-fache (!) des Bedarfs zuerkannt bekäme – den Soziallastenansatz noch außen vorgelassen. Lässt man den logischen „Sprung“ von den tatsächlichen Ausgaben auf die notwendigen Ausgaben dagegen nicht genügen, misslingt eine Rechtfertigung der Hauptansatzstaffel. Stattdessen müssten alternative Konzepte zugrunde gelegt werden, die etwa den Einwohner „unveredelt“ berücksichtigen und verstärkt auf Nebenansätze setzen, die den Bedarf transparenter abbilden können.

4. Im Rahmen der Weiterentwicklung des regressionsanalytischen Ansatzes mag die Studie mit ihrem Vorschlag zur Einführung eines neuen Indikators für „politische Präferenzen“ einen finanzwissenschaftlich vertretbaren Weg wählen. Wir stellen die Verfassungsmäßigkeit einer Berücksichtigung des Wahlverhaltens innerhalb der Regression allerdings prinzipiell in Frage und halten diesen für völlig verfehlt. Stattdessen zieht der in finanzwissenschaftlicher Hinsicht offenbar ableitbare Vorschlag auch die Qualität der Regression und Bedarfsmessung im Übrigen in Zweifel und verlangt nach einer transparenten Aufarbeitung.

Da die Verfasser den Auftrag der Landesregierung nach einer vollständigen Darstellung und Überprüfung von Alternativen zu einer Einwohnerveredelung nicht erfüllen, ist die Notwendigkeit für eine weitere – diesmal umfassende – Begutachtung gegeben, die wir nachdrücklich einfordern. Dieses Gutachten sollte sich nicht nur umfänglich mit den Kritikpunkten an Bedarfsermittlung und Hauptansatzstaffel und mit alternativen Verfahren ohne Rückgriff auf eine Hauptansatzstaffel anhand des Schrifttums beschäftigen, sondern auch objektiv und transparent abgrenzen, was eine finanzwissenschaftliche Untersuchung zu leisten bzw. nicht zu leisten vermag.

Die komplette Stellungnahme ist unter <https://www.lkt-nrw.de/media/6705/gemeinsame-stellungnahme-stgb-nrw-und-lkt-nrw-zur-studie-des-ifo-instituts-29042019.pdf> abrufbar.

EILDienst LKT NRW
Nr. 5/Mai 2019 20.30.00

Kreis Coesfeld ist Träger des Stiftungspreises „Landschaft 2019“



Dr. Helmut Born, geschäftsführender Vorstand der Deutschen Stiftung Kulturlandschaft, Landrat Dr. Christian Schulze Pellengahr, DLT-Pressesprecher Dr. Markus Mempel und Dr. Clemens Große Frie, Vorstand der Deutschen Stiftung Kulturlandschaft (v.l.n.r.).

Quelle: DBV

Der Kreis Coesfeld im Münsterland wird mit dem Preis „Landschaft 2019“ der Deutschen Stiftung Kulturlandschaft (DSK) ausgezeichnet. In Kooperation mit dem Deutschen Landkreistag (DLT) würdigt die Stiftung mit ihrer Auszeichnung alle zwei Jahre einen Landkreis in Deutschland, der seinen Bürgerinnen und Bürgern nachhaltig gleichwertige Lebensverhältnisse sichert.

Der DSK-Vorstandsvorsitzende Dr. Helmut Born begründete, warum die Wahl auf den Kreis Coesfeld fällt: „Der Kreis Coesfeld hat mit seiner auf 220.000 Einwohner angewachsenen Bevölkerung solides Wirtschaftswachstum und annähernd Vollbeschäftigung erreicht. Seine kleinen und mittelständischen Unternehmen und Handwerksbetriebe setzen umfänglich auf innovative Produkte und eine gute fachliche Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter.“ Born lobte ausdrücklich, dass Kreis, Städte und Gemeinden die Digitalisierung in der Fläche vorantreiben. Handwerker, Land- und Forstwirte schlossen Lücken im Netzausbau mit Glasfaser in Eigeninitiative. Zudem bestimmten der innovative Maschinen- und Anlagenbau sowie eine leis-

tungs- und wettbewerbsfähige Land- und Ernährungswirtschaft die Wirtschaftsstruktur des Kreises Coesfeld – flankiert von zahlreichen Dienstleistungsunternehmen. Zugleich investiert der Kreis umfangreich in „weiche“ Standortfaktoren: So organisieren sich Bürger, Landschaftsarchitekten und Bauern beispielsweise im Projekt Parklandschaft 2.0, um die Nutzung und den Schutz der von Wasserburgen und Hecken geprägten Kulturlandschaft des Münsterlandes fortzuentwickeln. Historische Ortszentren werden durch moderne Restaurants und Einzelhandelsläden, zahlreiche Kultureinrichtungen, neue Ärztehäuser sowie altersgerechtes Wohnen deutlich attraktiver. Und von all dem profitieren die Bürgerinnen und Bürger des Kreises ebenso wie Touristen.

Die privaten Haushalte im Kreis Coesfeld verfügen im Durchschnitt über ein höheres Einkommen als in anderen Kommunen Nordrhein-Westfalen; die gute Wirtschaftslage lässt die Steuereinnahmen kontinuierlich steigen. Dem Kreis gelang es dadurch, die öffentliche Verschuldung drastisch zurückzufahren (auf unter 110,- EUR / Einwohner). Entsprechend

größer wurden die Handlungsspielräume, um zukunftsträchtige Wirtschaftszweige und die schulische Ausbildung zu fördern bzw. Forschung und Entwicklung zusammenzubringen – während bei der sozialen Absicherung junger Familien und älterer Menschen und dem ökologischen Schutz der natürlichen Ressourcen ebenfalls neue Impulse gesetzt werden konnten.

Dr. Christian Schulze Pellengahr, Landrat des Kreises Coesfeld, betonte: „Wir leben im Kreis Coesfeld in einer herrlichen Region, einer wundervollen Landschaft, die nicht nur viele Urlauber anzieht, sondern auch für Fachkräfte und Familien attraktiv ist. Wir werden alles daransetzen, damit unser Kreis auch in Zeiten des demographischen Wandels dauerhaft lebens- und liebenswert bleibt. Als kerngesunder Wirtschaftsraum mit einer guten und leistungsstarken Infrastruktur setzen wir auf wirtschaftliche und soziale Selbstständigkeit, unternehmerische Innovation und Tatkraft im engen Schulterschluss mit unseren Städten und Gemeinden – und mit einer engagierten Bürgerschaft, die sich für ihre Heimat einsetzt.“

Mithilfe des Projektes „On Boarding Münsterland“ werden neue Mitarbeiter in mittelständischen Unternehmen fündig bei der Suche nach einem Arbeitsplatz für den Ehepartner, bei der Auswahl der passenden Schulen für die Kinder und der Suche eines attraktiven Wohnumfeldes. Das wiederum entlastet kleinere Unternehmen in strategischen Personalfragen und sichert den Zugang zur jüngeren Generation.

Die Deutsche Stiftung Kulturlandschaft engagiert sich seit 2006 für eine ökonomisch tragfähige, nachhaltige Nutzung und Entwicklung der Kulturlandschaft, um diese Existenzgrundlage der Bewohner des ländlichen Raums, aber auch der städtischen Bevölkerung für künftige Generationen zu sichern. Sie wurde vom Deutschen Bauernverband gestiftet und wird von Bürgern, Unternehmen, Banken und Stiftungen des ländlichen Raums unterstützt. Sie bildet das gemeinsame Dach für mittlerweile sechs von den Landwirten getragenen Kulturlandschaftsstiftungen in den Bundesländern.

EILDienst LKT NRW
Nr. 5/Mai 2019 61.14.15

REGIONALE 2025: Erste Projektideen ausgezeichnet

Der REGIONALE-Ausschuss, zu dem die fünf südwestfälischen Landräte gehören, hat elf Projektvorhaben mit dem ersten Stern ausgezeichnet. Damit wird den Projektträgern eine herausragende konzeptionelle Idee für die Zukunft Südwestfalens bescheinigt. Darunter sind unter anderem Vorhaben aus den Bereichen Gesundheit, Mobilität, Bildung sowie Wirtschaft und Arbeit.

„Es freut mich zu sehen, wie schnell Bewegung in den REGIONALE-Prozess gekommen ist“, sagte die Soester Landrätin Eva Irrgang, aktuell Aufsichtsratsvorsitzende der Südwestfalen Agentur. „Man spürt, dass die Region die Chance nutzen will, Südwestfalen mit Hilfe der REGIONALE 2025 qualitativ weiterzuentwickeln. Bereits bei den ersten vom Ausschuss ausgezeichneten Projekten sieht man, wie vielseitig Digitalisierung gedacht werden kann und welche Möglichkeiten sie Bürgerinnen und Bürgern bietet.“



Sechs Projekte aus dem Märkischen Kreis wurden in der Ausschusssitzung der Regionale Südwestfalen 2025 in Soest mit dem ersten Stern ausgezeichnet. Kreisdirektorin und Regionalebeauftragte Barbara Dienstel-Kümper überreichte die Urkunden an die Projektvertreter im Lüdenscheider Kreishaus.

Quelle: Märkischer Kreis

- Projekt „landmobil.2025 (Dorfmobilität der Zukunft)“
Die Projektidee „landmobil.2025 (Dorfmobilität der Zukunft)“ der Stadtwerke Menden und Arnsberg kombiniert unterschiedliche Mobilitätsangebote und zielt auf die Entwicklung eines neuen multimodalen Mobilitätskonzepts

für den ländlichen Raum ab. Dabei wird das Projekt in Zusammenarbeit mit einem südwestfälischen Modelldorf unter anderem den Einsatz von automatisiert und vernetzt fahrenden E-Kleinbussen real und virtuell untersuchen.

- Projekt „FH3 – der dritte Ort für Menschen in Warstein“
Die Projektidee des Vereins „We love Warstein“ will das zum Verkauf stehende Gebäude „FH3“ in Warstein einem Gesamtkonzept unterziehen. Die jungen Warsteiner wollen im Erdgeschoss eine kulturelle Begegnungsstätte etablieren und digitales Arbeiten und Lernen ermöglichen. Die mittlere Etage sieht ein modernes Hostel vor, die obere Wohnungen für junge Menschen.
- Projekt „TeleZahnNet“
Das Projekt „TeleZahnNet“ der Brancheninitiative Gesundheitswirtschaft Südwestfalen im Märkischen Kreis soll

dazu beitragen, in einer zunehmend älter werdenden Gesellschaft die Mundhygiene und den Erhalt der eigenen Zähne von pflegebedürftigen Menschen in Einrichtungen der Pflege und Eingliederungshilfe zu verbessern bzw. zu ermöglichen. Gelingen soll dies über sektorenübergreifende, innovative, digi-

tale und telemedizinische Versorgungsstrukturen an ca. 15 Standorten in Südwestfalen.

- Projekt „OptiPatal“
Das Projekt „OptiPatal“ will die medizinische Versorgung von werdenden Müttern und jungen Familien verbessern, Hebammen und GynäkologInnen entlasten und durch den Einsatz digitaler Hilfsmittel Heilberufe attraktiver machen. „OptiPatal“ verfolgt den Ansatz, in enger Zusammenarbeit mit Hebammen, GynäkologInnen, Kliniken und jungen Müttern eine technische Lösung zu entwickeln, die einen digitalen Mutterpass, eine elektronische Gesundheitsakte und eine Videokommunikationsplattform in einem System umfasst.
- Projekt „Digitale Modellregion Gesundheit Südwestfalen“
In sechs Teilprojekten des Forschungskollegs Siegen (FoKoS) sollen pilothaft zukunftsfähige Lösungen entwickelt werden, um die Gesundheitsversorgung im ländlichen Raum perspektivisch sicherzustellen und zu vereinfachen. Je drei Projekte fallen in die Bereiche Telemonitoring/mobile health und Virtual Reality/Prävention.
So sollen Autisten bei der Emotionserkennung unterstützt, eine Virtual-Reality-Ernährungstherapie entwickelt und beispielsweise für Demenzkranke eine Kommunikationsunterstützung erforscht werden, die ihnen eine bessere Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ermöglicht. In den anderen Teilprojekten geht es um Prophylaxe im Sport, kürzere Genesungsphasen in der Reha, eine einfachere Datenerfassung und -übertragung für Patienten mit Immundefekt und eine bessere Diagnose und Therapie für Patienten mit Refluxkrankheit.
- Projekt Zeit.Raum Siegen
In dem Projekt der Stadt Siegen geht es um neue Formen der Vermittlung von kultureller Bildung. Das Siegerlandmuseum soll erweitert werden und Stadtgeschichte digital erfahrbar machen. Dafür ist auch der Umbau eines ehemaligen leerstehenden Bunkers geplant. Dort soll unter anderem ein Ort zum Lernen und Lehren entstehen sowie über eine vir-

tuelle Oberfläche Geschichte von Stadt und Region dargestellt werden.

- Projekt „Institut für Mensch-Technik-Interaktion zur Unterstützung digitalisierter Arbeit“
Das Projekt des ZDW Südwestfalen „Institut für angewandte Mensch-Technik-Interaktion zur Unterstützung digitalisierter Arbeit (AID)“ mit dem Standort in Siegen soll den „digitalen Wirtschaftsstandort“ Siegen-Wittgenstein bzw. Südwestfalen stärken. Vorhandene AkteurInnen und bestehende Forschungsarbeiten und -projekte sollen gebündelt werden, um Digitalisierung sozial, ökologisch und ökonomisch nachhaltig zu gestalten und regionale Unternehmen bei der digitalen Transformation zu unterstützen.
- Projekt „Denkfabrik Digital“
In dem Projekt der Gesellschaft zur Wirtschafts- und Strukturförderung im Märkischen Kreis mbH soll die Denkfabrik in Lüdenscheid weiterentwickelt werden. Die ansässigen Institutionen sollen in die Lage versetzt werden, künftig klein- und mittelständische Unternehmen gezielt zu unterstützen. Das Projekt spezialisiert sich dabei auf die

Bereiche „Digitale Kunststofftechnik“, „Digitale Gebäudetechnik“ und „Digitale Umformtechnik“.

- Projekt „Campus für digitale Kreativität“
Der „Campus für digitale Kreativität“ soll ein zentraler Ort werden, der zur Entwicklung von Ideen und Projekten einlädt, Digitalisierung nutzt, Partner vernetzt und Ergebnisse bündelt. Verortet wird dieser Campus auf dem historischen Gelände des Gut Rödinghausen in Menden – aus der Tradition heraus ein Ort für Kunst und Kultur. Das Ziel ist die Entwicklung eines Modellvorhabens, in dem Industrie und Handwerk sowie berufliche (Weiter-)Bildung und Kunst und Kultur über verschiedene Formate wie Think Tanks oder Creative Tanks zusammengeführt werden.
- Projekt „Digital Arena Südwestfalen“
Das Gemeinschaftsprojekt der Fachhochschulen Südwestfalen und Hamm-Lippstadt will vor Ort und über eine Plattform Unternehmen und Menschen der Region helfen, Herausforderungen der Digitalisierung anzunehmen und den digitalen Wandel aktiv mitgestalten zu können. Übergeordnetes Ziel des Projekts ist es, eine digitale regio-

nale Plattform zu schaffen, die einen bedarfsorientierten Transfer von Wissen, Methoden und Tools sowie Technologien aus den Fachhochschulen und innovativen Unternehmen in die Industrie und Gesellschaft sicherstellt.

- Projekt „DigiMath4Edu“
Systematisch und nachhaltig soll im Mathematikunterricht der Umgang mit digitalen Werkzeugen (z.B. 3-D-Druck, VR etc.) erlebbar gemacht werden, um auf natürliche Weise das Interesse an MINT-Fächern zu wecken. Das Projekt Lehrerinnen und Lehrer sollen nicht nur an der Universität entwickelte Unterrichtsvorschläge erhalten, sondern auch geschulte Unterrichtsassistenten zur Seite gestellt bekommen, die sie beim Einsatz neuer digitaler Medien unterstützen. Das Projekt des Instituts für Mathematikdidaktik der Universität Siegen startet an Schulen in Siegen-Wittgenstein, dem Kreis Olpe und dem Märkischen Kreis und sieht auch die systematische Einbindung von Unternehmen aus der Region vor, um den Praxisbezug zu erhöhen.

EILDienst LKT NRW
Nr. 5/Mai 2019 80.10.03

Digitaler Wandel zieht in Delbrücker Klassenzimmer ein

Wenn es um gute Schulen, modernen Unterricht und die optimale Förderung von Schülern geht, dann wird in Deutschland oft neidisch nach Skandinavien geschaut – Stichwort PISA-Test. Fest steht: Im Vergleich zu unseren nordischen Nachbarn hängen wir bei dem Einsatz digitaler Medien und digitalen Lernmethoden weit hinter her. Ab jetzt steht aber auch fest: Delbrück und der Kreis Paderborn schreiten als Vorreiter voran, um das zu ändern. Mit dem Kooperationsprojekt „Delbrücker Grundschulen digital“ wollen sie Schulen und Schüler auf die digitalisierte Welt vorbereiten.

„Der digitale Wandel ist in vollem Gange. Die technologischen Entwicklungen sind rasant und verändern die Art, wie wir uns informieren, wie wir kommunizieren, wie wir konsumieren – kurz: wie wir leben“, erklärt Bürgermeister Werner Peitz vor den rund 100 Grundschullehrerinnen und -leh-

tern der sechs Delbrücker Grundschulen bei der Auftakt Veranstaltung des Kooperationsprojektes. Dieser Wandel stellt Schulen und Lehrer vor neue Herausforderungen. Sie haben den Auftrag, die Schüler zu mündigen Bürgern zu erziehen, die in der Lage sind, die neuen Medien zu bedienen, im Internet zu recherchieren, sich aber auch kritisch mit den neuen Medien und ihren Inhalten auseinandersetzen und sich geschützt und sicher im Netz bewegen. „Delbrücker Grundschulen digital“ hilft den Schulen, diesen Auftrag umzusetzen und digitale Medien gewinnbringend im Unterricht einzusetzen. Selbstverständlich werden im Gesamtkontext auch die weiterführenden Schulen mit eingebunden“, so der Bürgermeister.

Für die richtige Ausstattung der Schulen sorgt im Kooperationsprojekt die Stadt Delbrück als Schulträger, auch mit der Zielsetzung, dass zum Beispiel dem Lehr-

personal Tablets gestellt werden. Aber: „Reiner Ausstattungsaktionismus bringt keinem Kind in der Schule einen Vorteil – wahrscheinlich eher im Gegenteil, sofern Lehrkräfte mit der Ausstattung und der Frage der Anwendung im Unterricht alleine gelassen werden“, betont Annette Mühlenhoff, Dezernentin des Kreises Paderborn. Deshalb sorgt der Kreis Paderborn mit dem Bildungs- und Integrationszentrum und dem Schulamt für den Kreis Paderborn gleichzeitig für eine umfassende und systematische Fortbildung aller Lehrkräfte und begleitet die Umsetzung an den Schulen. Vier Jahre lang bekommt jede Schule einen eigenen „Prozessberater“ zur Seite gestellt. Er hilft dabei, das in den Fortbildungen erlernte im Schulalltag umzusetzen und gibt durch die individuelle Betreuung jeder Schule die Möglichkeit, in ihrem eigenen Tempo voranzuschreiten und alle Lehrer beim digitalen Wandel im Klassenzimmer mitzunehmen.



Das Tablet ergänzt in Delbrücker Grundschulen nun die analogen Schulmaterialien aus Papier – vorne: Annette Mühlenhoff und Bürgermeister Werner Peitz, hinten v.l. Schulrätin Julia Schlüter, Schulrat Torsten Buncher, Carolin Wahl-Knoop (Bildungs- und Integrationszentrum Kreis Paderborn) sowie Prof. Dorothee Meister.

Quelle: Kreis Paderborn/Meike Delang

Bei der Auftaktveranstaltung wurden die ersten Workshops für die Lehrer angeboten. Sie lernten zum Beispiel, eigene Erklärvideos zusammen mit den Schülern am Tablet zu erstellen und diese im Unterricht einzusetzen. Sie lernten Programmieren oder Tafelbilder interaktiv und multimedial in einer App zu erstellen, statt mit Kreide an der Tafel. Auch Datenschutz und Urheberrecht waren Thema eines Workshops. Außerdem verdeutlichte Prof. Dorothee Meister von der Universität Paderborn in ihrem Vortrag, warum digitale Bildung an den Schulen so wichtig ist. Sie betonte eindrücklich, dass der Einsatz von Tablets, Apps oder E-Learning-Programmen nicht nur eine technische Spielerei sei, sondern die Motivation und Aufmerksamkeit der Schüler steigern und sie zum selbständigen Lernen anrege. „Allein diese Auftaktveranstaltung zeigt deutlich auf, dass sich niemand in unserer Stadt – in unserem Kreis – mit diesem sehr komplexen, tiefgreifenden und hochtechnisierten Thema allein auseinandersetzen muss, sondern wir uns dieser Aufgabe gemeinsam stellen“, lobt Bürgermeister Peitz die Kooperation.

EILDienst LKT NRW
Nr. 5/Mai 2019 40.22.04

Sicher aufgehoben – das Kunstgutdepot des Märkischen Kreises

Ein Blick über die Schulter von Restaurator Holger Lüders in ein Depot der Museen des Märkischen Kreises. In den Räumen lagern über 10.000 Kunstgüter. „Mit einer Abstellkammer hat das hier nichts zu tun“, stellt Holger Lüders direkt zu Beginn klar. Für das ungeübte Auge ist es schwer, einen Überblick zu behalten in den Räumen des Kunstgutdepots des Märkischen Kreises.

Lüders hütet als Restaurator der Museen des Märkischen Kreises dieses Reich. In sieben Räumen erstreckt sich auf 350 Quadratmetern eines der drei Depots. Weiße Wände und Leuchtstoffröhren schaffen eine klinische, beinahe sterile Atmosphäre. Luftbefeuchter sorgen für das richtige Klima in den Lagerräumen. Dunkle Jalousien schützen die Kunst- und Kulturgüter vor Sonne. „Wir müssen darauf achten, dass nichts durch die Lagerung kaputtgeht. Da brauchen wir solche Bedingungen.“ Als er

anfang, hier als Restaurator zu arbeiten, waren viele Sachen noch auf der Burg in Abstellräumen oder Dachböden eingelagert. Vom 12.000 Jahre alten Mammutzahn über antike Schwerter und Waffen bis hin zu Türpfeilern aus historischen Häusern ist alles zu finden. Rund 10.000 Depotstücke sind bisher in der Sammlung katalogisiert, doch die eigentliche Zahl liegt nach Lüders Einschätzung weit darüber. Die meisten Gegenstände sind aus dem 19. und 20. Jahrhundert. Vieles passt nicht in die aktuelle Konzeption der Ausstellungen, doch alles ist von Wert für die Gegenwart und die Nachwelt. Der Wert einzelner Objekte ist oft gar nicht zu bemessen. Holger Lüders und Karay Klenner, die ein Freiwilliges Soziales Jahr in der Restaurationswerkstatt macht, zwängen sich zwischen einem raumhohen Schwerlastregal voller alter Möbel und einem historischen Massivholzschreibtisch hindurch. Dann haben sie die große Kugel auf dem Holzge-

stell erreicht. „Der prachtvoller Holz-Globus aus dem Jahr 1900 von Dr. Carl Peters, einem deutschen Kolonialisten, gehört zu den interessantesten Stücken in der Sammlung. Er verweist auf eine dunkle Seite der deutschen Geschichte. Der frühere Besitzer war für seine aggressive und rassistische Kolonialpolitik bekannt und wurde daher unehrenhaft aus dem Dienst entlassen“, weiß Karay. So ist es bei vielen eingelagerten Gegenständen. Auf den ersten Blick ist es nur eine hölzerne Erdkugel, doch die Geschichte dahinter macht sie zu einem wichtigen Kulturgut.

Wie gelangt nun so ein Stück in ein Lager auf einem Dachboden in Altena? Viele Objekte im Depot und den Ausstellungen hat der frühere Landrat Fritz Thomée gesammelt und zusammengetragen. Den Globus erhielt er über seine Schwägerin, die mit dem Kolonialisten verheiratet war. Er verfügte, dass der gesamte



Der Globus aus der Kolonialzeit gelang eher durch Zufall in die Sammlung. Der frühere Landrat Fritz Thomée war ein begeisterter Sammler.

Quelle: Mathis Schneider/Märkischer Kreis

Nachlass Peters an das Burgarchiv geht. So steht die über 100 Jahre alte Weltkugel nun in Altena. „Thomée hatte einen regelrechten Sammlerfimmel. Teilweise ist er durch das ganze Land gefahren, um alte Waffen oder seltene Dinge zu kaufen“, berichtet Holger Lüders. Er sammelte viel für den Wiederaufbau der Burg

Altena und die dort geplante Ausstellung. Heute stellt das die Museen des Kreises vor Platzprobleme. Daher ist es praktisch, dass ein überregionaler Austausch unter den Kultureinrichtungen gepflegt wird und so immer wieder Exponate auf Reisen geschickt werden. Auch zwei Fahrräder die in der Sonderausstellung „Rauf aufs

von einer Ablage: „So ein Zylinder war im 19. Jahrhundert richtig teuer. Von 20 Reichsmark konnte man sich fünf Stühle kaufen“, weiß sie. Die Geschichte des edlen, schwarzen Hutes konnten die beiden zurückverfolgen: Er gehörte vor über hundert Jahren einem gewissen Friedrich Linden aus Kierspe. Die Recherche zu den Stücken ist ebenso Teil der Arbeit in der Restaurierungswerkstatt wie die schrittweise Digitalisierung und Katalogisierung des Depots.

Im Erdgeschoss befindet sich das Grafikarchiv. In großen Metallschränken liegen tausende Grafiken und Fotos. Mitten auf dem Arbeitstisch, der beinahe den ganzen Raum einnimmt, liegt eine Zeichnung des historischen Kreishauses in Altena. Sie ist für die sachgerechte Restaurierung eines denkmalgeschützten Geländers wichtig.

Holger Lüders wirft einen letzten Blick auf ein großflächiges Gemälde eines Adligen in Prachtuniform. Dann verschließt er die Schutzhülle sorgfältig. Vielleicht taucht es irgendwann in einer Ausstellung auf. Bis dahin ist es im Kunstgutdepot gut und sicher aufgehoben.



Vor drei Jahrhunderten schmückte dieses alte Glasgemälde das alte Rathaus in Altena.

Quelle: Mathis Schneider/Märkischer Kreis

Autonom und digital – die Baustelle 4.0

„Knochenjob“, „Schufferei“ und „Schinderei“ – Vorurteile wie diese haften noch immer hartnäckig an Berufen aus der Baubranche. Dabei hat sich viel getan in den letzten Jahren. Mag die eine oder andere Großbaustelle für Laien chaotisch aussehen, sind Bauvorhaben heutzutage akribisch durchgeplante und digitalisierte Projekte.

Berufsbilder im Wandel

Dieser Wandel im Aufgabenbereich der Bauberufe ist leider in der Gesellschaft und besonders bei Jugendlichen noch nicht angekommen. Unter dem Motto „GPS statt Steine schleppen“ bietet die zdi-Geschäftsstelle (Zukunft durch Innovation) des Kreises Siegen-Wittgenstein gemeinsam mit der Firma „Hundhausen“ aus Siegen und dem „Aus- und Weiterbildungszentrum Bau“ (AWZ) in Kreuztal einen Kurs über die zunehmende Digitalisierung im Baugewerbe an. Ziel ist es die neuen Anforderungen und Entwicklungen in der Baubranche zu verdeutlichen und für die Attraktivität der „Bauberufe“ bei Jugendlichen zu werben.

Firma Hundhausen und AWZ öffnen ihre Pforten

Als Kooperationspartner hat sich unter anderem das Bauunternehmen Hundhausen, Teil der Bauwirtschaft Südwestfalen, angeboten. Der Leiter des Ressorts Personalgewinnung, Daniel Wirth, war von der ersten Minute an begeistert von dem Vorhaben: „Wir freuen uns, dass wir jungen Menschen die Vielfältigkeit der Baubranche zeigen können, speziell die positiven Veränderungen der letzten Jahre und die zunehmende Digitalisierung.“ Die Firma aus Siegen gewährte den Schülern an zwei Tagen exklusive Einblicke in die Unternehmensgruppe. Azubis und Studenten erzählten von ihren Erfahrungen und betreuten die interessierten Jugendlichen. Das Programm war bewusst praxisnah ausgelegt.

Helm und Weste statt Frontalunterricht

Am ersten Tag schlüpfen die Jugendlichen im wahrsten Sinne des Wortes in die Rolle eines Vermessungstechnikers. Ein Profi wies die Jugendlichen an, wie eine Tiefbaustelle zu vermessen ist. Mit GPS-Messstäben und -geräten wurde das Gelände zentimetergenau digital erfasst. Im Zuge der Vermessungsarbeiten gaben die Mitarbeiter der Firma Hundhausen einen Ein-

blick, wie digitalisiert und abwechslungsreich ihr Arbeitsalltag ist. Darüber, wie viel High-Tech in einer Tiefbaustelle steckt, staunten die jungen Teilnehmer nicht schlecht. Viele Gerätschaften und Fahrzeuge können heutzutage bereits autonom arbeiten. „Wer sich nicht frühzeitig mit der Digitalisierung und Automatisierung unserer Branche auseinandergesetzt hat, läuft Gefahr die Zukunft des Bauwesens zu verpassen“, bewertet Wirth die Entwicklungen der letzten 10-20 Jahre. Der Siegener Betrieb setzte schon sehr früh auf moderne Arbeitsverfahren und die Ausstattung der Mitarbeiter und Arbeitsgeräte nach neuesten Standards.

Auswertung und Erstellung von 3D-Modellen

Der zweite Tag des Kurses fand beim anderen Kooperationspartner, dem AWZ



DER AUTOR

Manuel Freudenstein,
Volontär Presse- und
Öffentlichkeitsarbeit,
Kreis Siegen-Wittgenstein

Bau in Kreuztal statt. Die gesammelten Messdaten verarbeiteten die Schüler unter Anleitung eines Mentors mit einem Zeichenprogramm. Anschließend erstellten sie ein virtuelles 3D-Modell der Baustelle. Das dynamische Modell ist ein detaillierter und maßstabgetreuer Lageplan, anhand dessen ein Bauingenieur oder Architekt den Verlauf einer Baumaßnahme planen kann. Am Computer kann er direkt einsehen, welche Vorhaben realisierbar sind und wie diese ausfallen könnten. Diese technischen Vorgänge sind heute Standard und wurden



Bei der Vermessung der Tiefbaustelle kommt neueste GPS-Technik zum Einsatz.

Quelle: Fa Hundhausen, Siegen



Eigenständig vermessen die Schüler die Tiefbaustelle.

Quelle: Fa Hundhausen, Siegen



Als Handwerkszeug dienen GPS-Messstäbe.

Quelle: Fa Hundhausen, Siegen

von den jungen Teilnehmern eigenständig erarbeitet. Egal ob Straßen-, Hoch-, oder Tiefbau – Digitalisierung und Technik steckt in jeder einzelnen Phase eines Bauvorhabens. Die Bauindustrie boomt. Deutsche Unternehmen erleben seit einigen Jahren eine nie dagewesene Hochkonjunkturphase. Daher ist der Bedarf an Nachwuchs groß.

MINT = Mathematik, Informatik, Naturwissenschaften und Technik

Berufsbilder und Studiengänge aus den MINT-Bereichen werden gerade in unseren immer noch stark industriell geprägten Regionen in NRW immer wichtiger. Auch unser Alltag wird stetig komplexer, technischer und digitaler, weswegen fachmännischer Nachwuchs gefragt ist. An dieser Stelle setzt das Kursprogramm zur Berufs- und Studienorientierung der zdi-Geschäftsstelle in Siegen-Wittgenstein an und stellt jedes Jahr eine Vielzahl an unterschiedlichen Workshops und Projekttagen vor.

Berufe aus der Baubranche werden in MINT-Programmen oft vergessen. Dabei haben besonders Tätigkeiten aus der Sparte des Bauingenieurwesens aber auch Berufsbilder wie Baugeräteführer, Bauzeichner und Straßenbauer viele technische, digitale und auch naturwissenschaftliche Anteile. Im zdi-Landesprogramm ist der MINT-Kurs aus Siegen das erste Konzept gewesen, das Digitalisierung mit dem Schwerpunkt Bau und Vermessung verknüpft und gezielt Ausbildungs- und Studienberufe in diesem Zusammenhang vorstellt.

Eins von vielen Kursangeboten

Im Zuge des zweitägigen Kurses „Bau und Digitalisierung“ haben die Schüler die Möglichkeit erhalten die Arbeit eines Vermessungstechnikers, Bauzeichners und Bauingenieurs auszuprobieren und von Azubis und Studierenden aus diesem Bereich beraten und angeleitet zu werden. Das nächste Angebot dieser Art findet im Juni statt. Der Kurs bei der Firma Hundhausen und dem AWZ Bau ist nur ein Beispiel aus einer ganzen Reihe von Veranstaltungen. Darüber hinaus gibt es unter anderem Angebote zu Youtubing, Robotik und Logistik. Das gesamte MINT-Programm und Informationen zur Anmeldung sind unter www.siegen-wittgenstein.de verfügbar.

EILDienst LKT NRW
Nr. 5/Mai 2019 63.10.07

Landrat Jochen Hagt, Oberbergischer Kreis: „Wenn wir zum Botschafter unserer Heimat werden, erhöhen wir die Strahlkraft unseres Kreises!“

Sie sind seit September 2015 Landrat des Oberbergischen Kreises. Was haben Sie seitdem erreicht?

Die Aufgaben eines Landkreises sind vielfältig. Es ist deshalb wichtig, eine strategische Zielplanung zu verfolgen. Der Oberbergische Kreis hat zehn strategische Ziele entwickelt, die 2016 durch den Kreistag beschlossen wurden. Gemeinsam mit vielen starken Partnern arbeitet die Kreisverwaltung gemeinsam z.B. daran, die gesundheitliche Versorgung zu verbessern, den Bildungs- und den Wirtschaftsstandort zu optimieren oder auch daran, das Ehrenamt zu stärken.

Auch ich habe bei meiner Arbeit als Landrat die zehn Kernziele immer im Hinterkopf und bin stolz und froh, dass wir in vielen Bereichen positive Impulse für die Zukunft unseres Kreises gesetzt haben. Die erfolgreiche Bewerbung um die REGIONALE 2025, Fördermittel für OBERBERG_FAIR-sorgt zur Stärkung der pflegerischen Versorgung oder unsere Ordnungspartnerschaft Sicherheit sind nur einige Beispiele, die belegen, dass wir auf einem guten Weg sind und schon viel für die Menschen in unserem Kreis erreicht haben.

Was hat Sie dazu bewogen, für das Amt des Landrats zu kandidieren?

Nachdem mein Vorgänger Hagen Jobi entschieden hat, nicht mehr als Landrat zu kandidieren, war es für mich der logische Schritt mich zur Wahl zu stellen. Bereits als Dezernent und später als Kreisdirektor habe ich die strategische Entwicklung des Oberbergischen Kreises mitgeprägt. Als Landrat kann ich begonnene Projekte im Sinne meiner Arbeit der vergangenen Jahre weiterführen und neue Impulse setzen.

Welches Thema in Ihrem Kreis liegt Ihnen als Landrat besonders am Herzen?

Übergeordnetes Ziel meiner Arbeit ist stets, dass die Menschen gerne im Oberbergischen Kreis leben und arbeiten. Dafür müssen die Rahmenbedingungen stimmen. Die Themenfelder, an denen ich als Landrat arbeitete, sind entsprechend viel-



Landrat Jochen Hagt, Oberbergischer Kreis.

Quelle: Oberbergischer Kreis/Lina Sommer

schichtig. Zwei Herzensthemen möchte ich aber doch nennen.

In meiner Zeit als Dezernent, Kreisdirektor und als Geschäftsführer der Oberbergischen Aufbaugesellschaft mbH (OAG) habe ich Kontakte zu den Unternehmen am Wirtschaftsstandort Oberberg geknüpft. Ich setze mich auch als Landrat dafür ein, dass unsere Unternehmen im Oberbergischen Kreis optimale Voraussetzungen finden und nicht in ihrem Wach-

tum gebremst werden. So müssen wir den Unternehmen beispielsweise die erforderlichen Flächen zur Verfügung stellen, um sie so an den Oberbergischen Kreis binden. Ebenfalls am Herzen liegt mir das Ehrenamt. Sport, Kultur, Soziales, Begegnung und noch vieles mehr – oft sind diese Angebote nur durch den Einsatz zahlreicher Freiwilliger möglich. Der Oberbergische Kreis fördert die Vernetzung des Ehrenamtes in den Kommunen mit seiner Ehrenamtsinitiative Weitblick. Mit der Abteilung

„Unterstützung des Ehrenamtes“ stärken wir den Kontakt zwischen Kreisverwaltung und Ehrenamtlichen, entwickeln aber auch konkrete Fördermaßnahmen – beispielsweise für Bürgerbusvereine, für unsere lebendigen Dorfvereine, oder ganz speziell für die Freiwilligen Feuerwehren und Hilfsorganisationen mit unserem entstehenden Übungsgelände in Wiehl-Brächen.

Ein weiteres Angebot, das noch in diesem Jahr anläuft, ist die Ehrenamtsakademie. In Kooperation mit des VHS Oberberg bieten wir spezielle Kursangebote für das Ehrenamt an.

Sie sind bereits seit 1993 in der Kreisverwaltung des Oberbergischen Kreises tätig. Vor der Wahl waren Sie Dezernent und später Kreisdirektor. Sie kennen den Kreis und die Strukturen der Kreisverwaltung aus verschiedenen Funktionen. Wie hilfreich ist das für Ihre Arbeit als Landrat?

Als Landrat nutze ich die Erfahrungen, die ich in den vergangenen 26 Jahren bei der Kreisverwaltung gemacht habe. In dieser Zeit habe ich die 13 Kommunen des Oberbergischen Kreises und die Verwaltungsstrukturen sehr gut kennengelernt.

Immer wieder hatte ich in meinem Berufsleben Gelegenheit, über den Tellerrand hinaus zu schauen. So konnte ich mir ein großes Netzwerk aufbauen, das mir noch heute hilft, Positives für unseren Kreis zu bewegen.

Der Oberbergische Kreis ist ein Flächenkreis. Der Bedarf ist in jeder Kommune individuell. Wenn man wissen will, wo der Schuh drückt, ist es ungemein wichtig, sich direkt mit den Menschen auszutauschen. Diese Erfahrung habe ich als Kreisdirektor gemacht, und auch als Landrat nutze ich die unterschiedlichsten Gelegenheiten, um mit den Bürgerinnen und Bürgern sowie den Akteuren im Kreis in Kontakt zu treten.

Wo liegen die Stärken des Oberbergischen Kreises? Und wo die Schwächen?

Der Oberbergische Kreis ist landschaftlich sehr attraktiv und hat einen hohen Freizeitwert. In den Bereichen Kultur, Sport und Freizeit haben wir unglaublich viel zu bieten. Auch das breit aufgestellte Vereinswesen und ehrenamtliche Engagement tragen in wesentlichem Maße dazu bei, dass sich die Bürgerinnen und Bürger im Oberbergischen Kreis wohlfühlen.

In unserem eher ländlich strukturierten Kreis ist der Wohnraum noch bezahlbar. Hier kann man seine Kinder gut großziehen. Die Bildungslandschaft ist breit aufgestellt und bietet von der Primarbildung bis zum Hochschulabschluss alle Wege an. Darüber hinaus gehört der Oberbergische Kreis zu den sichersten Kreisen in ganz Nordrhein-Westfalen.

Kurzum: Im Oberbergischen Kreis kann man gut leben. Hier kann man aber auch gut arbeiten.

Unser Wirtschaftsstandort eint Mittelstand, Hidden Champions und Global Players. Unser vielfältiger Industriestandort bietet herausragende berufliche Perspektiven. In den Bereichen Automotive, Maschinenbau und Kunststoff spielen wir in der ersten Liga. Dies zu flankieren, den Firmen bestmögliche Unterstützung zu gewähren und Entwicklungsperspektiven zu bieten, ist Ziel des Oberbergischen Kreises.

Selbstverständlich ist der Kreis nicht homogen. Eine Einheitlichkeit darf man bei einem Flächenkreis mit 13 Kommunen auch nicht erwarten – das wäre doch langweilig. Das Oberbergische ist lebendig und lebenswert. Entscheidend ist, dass alle Kommunen und der Kreis ein gutes Miteinander pflegen. Das ist bei uns der Fall. Alle Verantwortlichen wissen, dass die aktuellen Herausforderungen nur gemeinsam von Kreis und Kommunen gemeistert werden können.

Da geht es um Infrastrukturmaßnahmen, um ärztliche Versorgung, den Breitbandausbau, um nur einige Bereiche zu nennen. Wir sehen es als unsere Verpflichtung an, die Interessen der Kommunen zu bündeln, damit die Bürgerinnen und Bürger am Ende sagen können: Hier lebe und arbeite ich gerne. Und das dürfen wir zukünftig auch alle gerne noch selbstbewusster vertreten. Wenn wir selbst noch mehr zum Botschafter unserer Heimat werden, erhöhen wir die Strahlkraft unseres Kreises.

Ärztmangel und fehlendes Pflegepersonal erschweren immer mehr die Versorgung in der Fläche. Wie treten Sie im Oberbergischen Kreis dieser Entwicklung entgegen? Und was steckt hinter dem Projekt „OBERBERG_FAIRsorgt“?

Der drohende Pflegenotstand stellt gerade in ländlich geprägten Regionen eine Herausforderung dar. Besonders der Bedarf an ambulanter Pflege wächst. Mit der vor zehn Jahren eigens gegründeten Akademie

Gesundheitswirtschaft und Senioren (AGewiS) sind wir deshalb schon frühzeitig neue Wege gegangen.

Das Bildungsportfolio der Akademie reicht von der Beratung, über Aus-, Fort- und Weiterbildung bis hin zu international anerkannten akademischen Studienabschlüssen. Jedes Jahr verlassen rund 400 Absolventinnen und Absolventen nach erfolgreicher Ausbildung, Fortbildung, Weiterbildung oder Studium unsere Akademie. Die AGewiS trägt damit heute ganz wesentlich zur Sicherung der pflegerischen Versorgung bei.

An der Rettungsfachschule innerhalb der AGewiS bilden wir darüber hinaus Notfallsanitäterinnen und Notfallsanitäter aus und eröffneten damit 2015 die erste nach dem Notfallsanitättergesetz akkreditierte Rettungsfachschule im Regierungsbezirk Köln. Davon profitiert auch unser eigenes Personal, denn seit 2013 ist der Kreis auch Träger und eigenständiger Betreiber des Rettungsdienstes.

Ein wichtiger Baustein, um Versorgungslücken zu schließen und Über-, Unter- und Fehlversorgung zu vermeiden, ist das Projekt „OBERBERG_FAIRsorgt“. Für die Umsetzung stehen dem Oberbergischen Kreis 11,2 Mio. Euro Fördermittel aus dem Innovationsfonds der gesetzlichen Krankenversicherung zur Verfügung. Darauf bin ich stolz, denn wir sind die erste Gebietskörperschaft in Deutschland, die als Konsortialführer ein Projekt des Innovationsfonds umsetzen darf.

Kern von „OBERBERG_FAIRsorgt“ ist der Aufbau eines Netzwerks, welches die Notfallversorgung und Notfalleistung von pflegebedürftigen Senioren im Kreisgebiet sowohl ambulant als auch stationär verbessert. Durch die Veränderungen von Strukturen und Prozessen im Pflege- und Gesundheitssystem und mit einem subsidiär agierenden, geriatrisch, gerontologisch ausgerichteten Fachzentrum soll sowohl die ambulante Versorgung wie auch die Versorgung von Pflegeheimbewohnerinnen und -bewohnerinnen verbessert werden. Die im Modellprojekt geschaffenen Ressourcen wollen wir zum Wohle der Menschen im Oberbergischen Kreis auch nachhaltig verfügbar machen.

Darüber hinaus wirbt die Kreisverwaltung aktiv bei angehenden Medizinerinnen und Mediziner für die Landarztstätigkeit. In diesem Zusammenhang ist es auch wichtig, neue Möglichkeiten der Telemedizin oder die Chancen der REGIONALE 2025 kreativ zu nutzen.

Vita

Jochen Hagt (61), in Köln-Mülheim geboren, ist Jurist.

Seit 1993 arbeitet er beim Oberbergischen Kreis und war zunächst Leiter des Rechtsamtes, später des Landratsbüros.

Ab der Jahrtausendwende war er als Dezernent verantwortlich für Personal, Organisation und Recht.

Zwischen 2005 und 2008 war er allgemeiner Vertreter des Landrats.

2009 wählte ihn der Kreistag zum Kreisdirektor.

Seit dem 13. September 2015 ist er der Landrat des Oberbergischen Kreises.

Die medizinische Infrastruktur und Daseinsvorsorge sowie präventive Gesundheitsangebote sind Thema innerhalb der anvisierten Entwicklungspfade der REGIONALE.

Die „Ordnungspartnerschaft Sicherheit“ ist landesweit einzigartig. Welches Ziel verfolgt die Partnerschaft und wie ist die erste Zwischenbilanz?

Der Oberbergische Kreis zählt zu den sichersten Landkreisen in Nordrhein-Westfalen. Das ist der Erfolg jahrelanger vorsorgender, aber auch erfolgreicher Aufklärungsarbeit, die unsere Polizei geleistet hat. Darauf dürfen wir uns aber nicht ausruhen, denn die Rahmenbedingungen und auch die Art der Kriminalität ändern sich. Um die öffentliche Sicherheit im Oberbergischen Kreis mit eigenen Mitteln zu stärken, habe ich im Frühjahr 2017 die „Ordnungspartnerschaft Sicherheit“ ins Leben gerufen.

Kreisverwaltung, Kommunen und Polizei arbeiten gemeinschaftlich daran, auch das subjektive Sicherheitsgefühl der Bevölkerung durch mehr Präsenz von Polizei und Ordnungsämtern in allen oberbergischen Kommunen zu stärken. Der Oberbergische Kreis hat den kommunalen Ordnungsämtern für ihre Außendienstinsätze einheitliche Fahrzeuge in polizeiähnlicher Optik und einheitliche Dienstkleidung zur Verfügung gestellt.

Wir fördern die Neueinstellungen oder Stellenaufstockungen von Außendienstmitarbeitenden in den Kommunen durch einen Personalkostenzuschuss und haben für die Mitarbeitenden ein eigenes Schulungskonzept entwickelt.

Die Kommunen verpflichten sich im Gegenzug zur Ausweitung ihrer Außendiensttätigkeit. Schwerpunkteinsätze, nicht nur an Karneval oder bei Stadtfesten, werden seitdem gemeinsam von Polizei und Ordnungsämtern durchgeführt. Unsere Maßnahmen zeigen Wirkung, und die Rückmeldung aus der Bevölkerung sind durchweg positiv.

Unter dem Titel „Das Bergische Rheinland“ hat der Oberbergische Kreis zusammen mit den Kreisen Rhein-Sieg und Rhein-Berg und insgesamt 28 Kommunen den Zuschlag für die REGIONALE 2025 bekommen. Was ist geplant und wie wichtig ist die Ausrichtung für den Oberbergischen Kreis?

Die REGIONALE 2010 hat bereits erfolgreich Leuchttürme im Oberbergischen Kreis gesetzt. Ich freue mich sehr, dass wir nun erneut die Gelegenheit erhalten, uns zu beweisen. Ich bin überzeugt, dass auch die REGIONALE 2025 nachhaltig im Oberbergischen Kreis wirken wird. Als Teil des Bergischen Rheinlands haben wir die Chance, weitgreifende Projekte für die Region umzusetzen.

Leitidee der neuen REGIONALE 2025 ist eine strukturierte und ausbalancierte Entwicklung, die das Beste aus beiden Welten von der Rheinschiene bis in unsere bergische Heimat, miteinander vereint.

Die Bandbreite der Projektansätze reicht dabei von Digitalisierungsstrategien für kleine und mittlere Unternehmen, über Hochschulimpulse bis hin zu konkreten Konversions-, Stadtentwicklungs- und Landschaftsprojekten.

Mit dem Innovation Hub Bergisches Rheinland erhielt das erste Projekt im Oberbergischen Kreis den „A-Stempel“ und ist damit zur Umsetzung empfohlen. Weitere Projekte werden derzeit intensiv erarbeitet, zum Teil im engen Austausch mit den kreisangehörigen Kommunen. Von der REGIONALE 2025 möchten wir möglichst flächig im gesamten Kreisgebiet profitieren.

Wo soll der Kreis 2020 stehen? Was soll sich in dieser Zeit verändert haben?

Wir müssen die Möglichkeiten, die sich dem Oberbergischen Kreis bieten, konsequent nutzen. Die Fördermittelakquise ist deshalb nach wie vor ein wichtiger Punkt, dem der Oberbergische Kreis auch im kommenden Jahr nachgehen wird.

Darüber hinaus werden erste Schritte der REGIONALE 2025 für die Öffentlichkeit sichtbar werden. So reche ich 2020 mit ersten Ergebnissen der Projektagentur Oberberg GmbH, die die Träger der REGIONALE-Projekte bei der Umsetzung unterstützt.

Wenn Sie einen Wunsch an die Landesregierung frei hätten, welcher wäre das?

Darf ich auf drei Wünsche erhöhen? Wie bereits erwähnt, arbeitet der Oberbergische Kreis an vielfältigen Themen. Ich wünsche mir deshalb, dass der ländliche Raum als Zukunftsregion deutlicher herausgestellt und wahrgenommen wird. Auch wünsche ich mir eine Erhöhung der Polizeipräsenz im ländlichen Raum. Ich freue mich, wenn der Regionalplanungsprozess weitere Entwicklungsmöglichkeiten für den Oberbergischen Kreis und ländliche Regionen eröffnet.

Was tun Sie als Ausgleich zu Ihrer Tätigkeit als Landrat?

Der Freiraum für Familie, Freunde und Hobbys ist ebenso wichtig, wie ein reflektierender Abstand zu meiner Arbeit als Landrat. Ich denke, dass man seine Arbeit nur mit diesem nötigen Abstand auch vernünftig machen kann. Eishockey zum Beispiel ermöglicht mir diesen – allerdings nur als kundiger Zuschauer! Selbst aktiv bin ich als Wanderer auf den hervorragenden Wegen im Oberbergischen Kreis.

Zur Eigentumsfrage an den Altakten der Kreise in Nordrhein-Westfalen



Kreisarchivarin Ursula König-Heuer und Landrat Dr. Christian Schulze Pellengahr präsentieren eine historische Akte.
Quelle: Kreis Coesfeld / Christoph Hüsing

Als in den Jahren 2016/17 die meisten Kreise in Nordrhein-Westfalen ihr 200jähriges Bestehen feierlich begehen konnten und dabei auch vielfach die Geschichte der Kreise im Laufe der Jahrhunderte erneut in den Blick rückte, wurde einmal mehr die lange Traditionslinie deutlich, auf die die Kreise als Gebietskörperschaften hierzulande zurückblicken können. Was nach der Besitzergreifung durch die Preußische Krone nach dem Wiener Kongress im Jahre 1816 mit der Bildung von Kreisen und dem Aufbau von zunächst noch überschaubaren Kreisverwaltungen unter der Leitung des jeweiligen Landrats begann und zunächst vor allem den Charakter als untere staatliche Verwaltungsbehörde hatte, entwickelte sich in den Folgejahren zu einer leistungsfähigen Verwaltungseinheit, die schon bald durch den Gesetzgeber als Gebietskörperschaft mit eigenen Rechten ausgestattet wurde. In diesem Sinne legte bereits die Kreisordnung für die Rheinprovinzen und Westfalen vom 13. Juli 1827 in § 3 fest, dass die Kreisstände die „Kreiskorporation in allen, den ganzen Kreis betreffenden Kommunal-Angelegenheiten, ohne Rücksprache mit den einzelnen Kommunen oder Individuen“ vertritt. Die Kreisordnung für die Provinz Westfalen vom 31. Juli 1886 hat die Rechte der damals bestehenden Kreise weiter gestärkt und ausgebaut.

So bestimmte § 2 Kreisordnung (1886): „Jeder Kreis bildet nach näherer Vorschrift dieses Gesetzes einen Kommunalverband zur Selbstverwaltung seiner Angelegenheiten mit den Rechten einer Korporation.“ Damit einher ging der Umstand, dass die Kreise als Gebietskörperschaften schon bald nach ihrer Gründung Eigentum erwerben konnten, so beispielsweise an eigenen Dienstgebäuden, kreiseigenen Schulen oder anderen Einrichtungen, zu denen schon früh auch die Kreissparkassen gehörten. Naturgemäß erwarben sie auch Eigentum an der Ausstattung und dem Inventar der Kreisverwaltung und der dort zur Erfüllung der Dienstgeschäfte angelegten Dienstregistratur. Einige Kreise in Nordrhein-Westfalen verfügen daher – insofern nicht durch Kriegseinwirkung oder andere Form der Vernichtung die historischen Aktenbestände aus dem 19. und 20. Jahrhundert zerstört wurden – über eine umfassende Aktenüberlieferung aus den nunmehr über 200 Jahren kreiseigener Geschichte. Die Sammlung und fachgerechte Aufbewahrung erfolgt nach den Vorgaben des Nordrhein-Westfälischen Archivgesetzes und ist zudem auch Teil des Selbstverständnisses kommunaler Selbstverwaltung.

Es gibt jedoch auch Fallkonstellationen, in denen Kreise in den 1970er-Jahren auf Aufforderung der damaligen Staatsarchive ihre historischen Aktenbestände abgeliefert haben, da die Staatsarchive unter Berufung auf einen inzwischen aufgehobenen Erlass des damaligen Innenministers aus dem Jahre 1976 die Rechtsauffassung vertraten, dass die Akten der Kreisverwaltungen, die bis 1946 entstanden sind, im Eigentum des Landes stehen würden. Begründet wurde dies mit der Aussage, die Kreisverwaltungen hätten bis 1946 lediglich den Charakter als untere staatliche Verwaltungsbehörde innegehabt, so dass die dort entstandenen Akten „Landesakten“ seien. Das Landesarchiv Nordrhein-Westfalen beruft sich tatsächlich bis heute

DER AUTOR

*Landrat Dr. iur. utr.
Christian Schulze Pellengahr,
Kreis Coesfeld*

auf diesen Rechtsstandpunkt und verweigert die Herausgabe der vor dem 01. April 1946 entstandenen Akten der betroffenen Kreise. Bereits im Jahre 1979 sah sich daher der Landkreistag NRW veranlasst, diese Rechtsfrage umfassend gutachterlich prüfen zu lassen und hat hierzu im Eildienst 22/1979, S. 351-353 umfassend berichtet. Der Gutachter, Ministerialdirigent a.D. Dr. Wolfgang Rothers, führte darin aus, dass die Kreise in Nordrhein-Westfalen entgegen der Einschätzung des damaligen Innenministeriums schon vor dem 01. April 1946 kommunale Selbstverwaltungskörperschaften gewesen sind, die an ihrem Schriftgut eigenständig Eigentum erwerben konnten. Aus der Doppelstellung der Kreise als Selbstverwaltungskörperschaften und zugleich staatliche Verwaltungsbehörden lasse sich ein staatlicher Herausgabeanspruch nicht herleiten, da eine Trennung der Eigentumsfrage und der jeweiligen Verwaltungsfunktion nicht möglich und zulässig sei. Vielmehr sei der Eigentumserwerb durch die Kreise an ihrem Schriftgut nach dem geltenden Zivilrecht (Sachenrecht) des Bürgerlichen Gesetzbuches erfolgt.

Auch heute – 40 Jahre nach dieser gutachterlichen Prüfung – ist festzustellen, dass die Kreise in Nordrhein-Westfalen zumindest nicht durch Erlass des Innenministers aus dem Jahre 1976 ihr Eigentum an ihren historischen Aktenbeständen verloren haben und daher nach wie vor Eigentümer der von ihnen und ihren Rechtsvorgängern angelegten Aktenüberlieferungen sind. Daran hat auch die kommunale Neugliederung nichts geändert. Die Motivation für die Bewertung des Innenministers im Jahre 1976 mag darin gelegen haben, dass vor 40 Jahren wohl nur wenige Kreise über eine professionelle Betreuung ihrer Altaktenbestände verfügten und man die Sicherung und Erschließung der Aktenbestände der Kreise durch die Staatsarchive sicherstellen wollte. Dieses grundsätzlich lobenswerte Ziel allerdings quasi durch eine Art der Enteignung erreichen zu wollen, erscheint aus rechtlicher Sicht höchst fraglich, zumal der

zwischenzeitlich aufgehobene landesrechtliche Erlass aus dem Jahre 1976 vor dem Hintergrund des Art. 31 GG (Bundesrecht bricht Landesrecht) wohl kaum geeignet war, die eigentumsrechtlichen Regelungen des Bürgerlichen Gesetzbuches zum Nachteil der Kreise außer Kraft zu setzen.

Zudem verfügen heute alle Kreise in Nordrhein-Westfalen über professionell betreute Archive, die geeignet sind, auch

die frühen Quellenüberlieferungen des 19. Jahrhunderts fachgerecht der Nachwelt im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen des Nordrhein-Westfälischen Archivgesetzes zu überliefern.

Es wäre daher nunmehr an der Zeit, dass das Land Nordrhein-Westfalen und sein Landesarchiv die Eigentumsrechte der Kreise an ihren historischen Aktenbeständen anerkennt, damit diese Bestän-

de künftig – dort, wo es von den Kreisen gewünscht wird – im eigenen Archiv dauerhaft verwahrt und der Forschung zugänglich gemacht werden können. Dies schließt naturgemäß eine enge fachliche Kooperation mit dem Landesarchiv und den Archivämtern der beiden Landschaftsverbände nicht aus.

EILDienst LKT NRW
Nr. 5/Mai 2019 41.22.02

Medien-Spektrum: Aktuelle Pressemitteilungen

Bund darf seine Beteiligung bei den Flüchtlingskosten nicht kürzen

Presseerklärung vom 3. Mai 2019

Die Städte, Kreise und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen fordern den Bund auf, seine Zusicherungen aus den Vorjahren einzuhalten und die Kommunen bei den Flüchtlings- und Integrationskosten über das Jahr 2019 hinaus wie bisher zu unterstützen. Die geplanten Kürzungen des Bundes zulasten der Kommunen gefährden die Integrationschancen tausender Flüchtlinge.

„Der Bund will die Mittel für die Flüchtlingsfinanzierung drastisch reduzieren. Als Begründung für die radikalen Kürzungen gibt er die gesunkenen Ankunfts zahlen und die erwarteten Fortschritte bei der Arbeitsmarktintegration von Flüchtlingen an. Aber nicht nur für die neu ankommenden Flüchtlinge, sondern auch für viele Menschen unterschiedlichster Herkunft mit unzureichenden Sprachkenntnissen und Qualifikationen, die bereits im Land sind, brauchen wir noch lange finanzielle Unterstützung. Die Annahmen zur Integration in Arbeit spiegeln bislang nicht die Realität wider“, warnten die Hauptgeschäftsführer der kommunalen Spitzenverbände in NRW, Helmut Dedy (Städte tag), Dr. Martin Klein (Landkreistag) und Dr. Bernd Jürgen Schneider (Städte- und Gemeindebund). Wie die aktuelle Statistik der Bundesagentur für Arbeit (BA) belegt, sind allein die Kosten der Unterkunft für anerkannte Flüchtlinge im SGB II in Nordrhein-Westfalen 2018 fast sieben Mal

höher ausgefallen als zwei Jahre zuvor: Während die Unterkunftskosten 2016 bei rund 73 Millionen Euro lagen, betragen diese 2018 schon mehr als 500 Millionen Euro. „Dieser enorme Anstieg zeigt, dass trotz der sinkenden Zahl neu ankommender Flüchtlinge die Belastungen der Kommunen durch die Unterkunftskosten in den kommenden Jahren eher steigen als sinken werden“, betonten Dedy, Klein und Schneider. Gleichzeitig wachse die Zahl der Geduldeten, die im Regelfall auch finanzielle Unterstützung benötigen. Integration sei nicht in fünf Jahren abgeschlossen, sondern sei eine Langzeitaufgabe.

„Erfreulicherweise finden immer mehr Flüchtlinge Arbeit, verdienen aber noch so wenig, dass sie auf finanzielle Unterstützung vom Staat und von den Kommunen angewiesen sind. Geringe Sprachkenntnisse sowie fehlende formale Berufsabschlüsse erschweren oft die Integration von Schutzsuchenden in eine existenzsichernde Beschäftigung. Viele von ihnen werden in Helfertätigkeiten so niedrig entlohnt, dass sie bei den Kosten der Unterkunft zusätzlich unterstützt werden müssen“, erklärten Dedy, Klein und Schneider.

Die Kommunen rechnen daher – anders als der Bund – nicht mit einer kurzfristigen finanziellen Entlastung durch erfolgreiche Integration von Flüchtlingen in den Arbeitsmarkt: „Wir erwarten, dass die vom Bund wiederholten finanziellen Zusicherungen weiter eingehalten und die Kommunen nicht mit den drastisch höheren Belastungen allein gelassen werden.

Wir brauchen rasch eine Folgeregelung für die Flüchtlingsfinanzierung nach 2019, mit der der Bund dauerhaft seine Verantwortung wahrnimmt“, forderten Dedy, Klein und Schneider.

Darüber hinaus stiegen die Flüchtlingszahlen weiter an. Zwar sei der Anstieg nicht mehr so stark wie bisher, dennoch kämen jeden Monat 10.000 bis 15.000 Flüchtlinge hinzu. Überdies müssten die Kommunen auch die Kosten für abgelehnte, aber geduldete Flüchtlinge stemmen. Viele blieben trotz abgelehnten Asylantrags noch lange im Land und müssten weiter versorgt werden.

Dass der Bund nunmehr eine Bereitschaft erkennen lässt, weiterhin die Unterkunftskosten zu übernehmen, begrüßen die kommunalen Spitzenverbände. „Eine auch künftig zielgenau wirkende Entlastung der Kommunen bei den Unterkunftskosten wäre ein erster Schritt in die richtige Richtung. Diese Mittel allein werden aber bei weitem nicht reichen. Für die zahlreichen Integrationsmaßnahmen, die Städte, Kreise und Gemeinden vor Ort in den vergangenen Jahren aufgebaut haben, sind weiterhin erhebliche Summen auf der bisherigen Basis notwendig. Flüchtlingspolitik, Integration und Migration sind gesamtstaatliche Aufgaben, für die der Bund die entscheidenden Rahmenbedingungen setzt und sich daher auch in Zukunft maßgeblich an den Kosten der Länder und Kommunen beteiligen muss“, betonten die Hauptgeschäftsführer.

EILDienst LKT NRW
Nr. 5/Mai 2019 00.10.03.2

Kurznachrichten

Allgemeines

50 Jahre Rhein-Sieg-Kreis

Modern und voller Tradition, herrlich turbulent und wundervoll grün, städtisch und ländlich – der Rhein-Sieg-Kreis verbindet unzählige lebens- und liebenswerte Aspekte auf engstem Raum. In diesem Jahr wird er stolze 50 Jahre alt. Am 1. August 1969 wurde der damalige Siegkreis um mehrere Kommunen aus dem Landkreis Bonn erweitert und der heutige Rhein-Sieg-Kreis „geboren“. Inzwischen sind mehr als 600.000 Menschen hier an Rhein und Sieg zu Hause. „Wir können sehr stolz auf die vergangenen 50 Jahre zurückblicken. Allen Unkenrufen zum Trotz ist der Rhein-Sieg-Kreis in den letzten fünf Jahrzehnten fest zusammengewachsen – auch wenn der Rhein eine geographische Trennlinie markiert“, betonte Landrat Sebastian Schuster bei der Vorstellung des Geburtstags-Programms. „Ich freue mich sehr, dass ich im Jubiläumsjahr persönlich in allen 19 Kommunen zu Gast sein werde, um mit den Menschen vor Ort den 50. Geburtstag unseres Kreises zu feiern.“

„Zum 50-jährigen Jubiläum des Rhein-Sieg-Kreises gratuliert die Kreissparkasse Köln sehr herzlich. Zwischen dem Landkreis

und der Kreissparkasse besteht seit vielen Jahren eine enge und vertrauensvolle Partnerschaft. Als ein Hauptsponsor unterstützen wir die vielfältigen Jubiläumsaktivitäten für die Bürgerinnen und Bürger im Kreis“, so Wolfgang Schmitz, Vorstandsmitglied der Kreissparkasse Köln. Das unterstrich auch Jörg Bertram, Chefredakteur von Radio Bonn-Rhein-Sieg: „Radio Bonn/Rhein-Sieg fühlt sich in vielfältiger Weise mit dem Rhein-Sieg-Kreis verbunden. So ist der Kreis Mitgesellschafter der Betriebsgesellschaft des Senders und eine Vertreterin des Kreistags hat Sitz und Stimme in der Veranstaltergemeinschaft. Seit 28 Jahren ist Radio Bonn/Rhein-Sieg der meist gehörte Sender im Kreis und fördert damit die Zusammenhörigkeit der Menschen in den 19 Städte und Gemeinden.“

„Wir sehen uns ...“ heißt es von Ende April bis Anfang Juli. Dann wird Landrat Sebastian Schuster gemeinsam mit seinen Vize-Landrätinnen und seinem Vize-Landrat sowie Vertreterinnen und Vertretern aus Politik und Verwaltung alle 19 Städte und Gemeinden links und rechts des Rheins besuchen. Die Rundreise durch den Rhein-Sieg-Kreis findet im Juli ihr Finale in zwei großen Abschlussveranstaltungen: öffnen sich am 6. Juli 2019 an der Stadthalle Troisdorf und am 18. Juli 2019 in Rheinbach. Aktuelle Infos rund um die Aktionen und

Events zu „50 Jahre Rhein-Sieg-Kreis“ gibt es unter www.rhein-sieg-kreis.de/50jahre sowie auf Facebook.

Landrat Sebastian Schuster hat für die Kreisbürger ein besonderes Präsent in seinem „Repertoire“. 12 prominente Damen und Herren, die im Rhein-Sieg-Kreis geboren oder aktuell zu Hause sind, stehen mit ihrem Gesicht für ein ganz individuelles Produkt. Ob Konstanze Klosterhalfen, Ranga Yogeshwar oder auch Guido Horn – sie alle sind Teil des neuen „ewigen“ Kalenders des Rhein-Sieg-Kreises.

Welcher tierische Gast hat 2005 den Weltjugendtag verhindert? Und welcher sagenhafte Gegenstand wurde kurz vor Ende des Dreißigjährigen Krieges in einem Brunnen auf Burg Windeck versenkt? Vom 3. Mai bis 15. Juni 2019 können alle Bürgerinnen und Bürger des Rhein-Sieg-Kreises ihr Wissen über ihre Heimat in einem Online-Wissens-Quiz unter Beweis stellen.

Wer an Rhein und Sieg zu Hause ist, kann seiner Heimat vom 6. Juni bis 6. September 2019 per Foto gratulieren. Der Instagram-Fotowettbewerb steht unter dem Motto „Happy Birthday Rhein-Sieg-Kreis“. Landrat Sebastian Schuster ruft alle „Rhein-Sieg-Kreisler“ auf, ihre schönste Kreis-Ecke gemeinsam mit einem Geburtstagsgruß einzusenden.

Gegen Jahresende wird es ruhiger: Im September steht die Eingangshalle des Kreishauses ganz im Zeichen des Jubiläums. Die Ausstellung zum runden Geburtstag des Rhein-Sieg-Kreises wird Höhepunkte und Unvergessliches aus 50 Jahren Rhein-Sieg-Kreis zeigen.

EILDienst LKT NRW
Nr. 5/Mai 2019 13.60.10

Europa

„Wir sind Europa!“ – EUREGIO bietet Zukunftschancen für die ganze Region

Auch wenn der Kreis Coesfeld keine gemeinsame, direkte Grenze mit den Niederlanden hat: „Die intensive grenzübergreifende Zusammenarbeit mit unseren Nachbarn ist eine Zukunftschance für die



Auf dem Foto v.l.n.r.: Landrat Sebastian Schuster, Rita Lorenz, Leiterin Presse- und Öffentlichkeitsarbeit des Rhein-Sieg-Kreises, Wolfgang Schmitz, Mitglied des Vorstandes der Kreissparkasse Köln, Ralf Klösges, Regionalvorstand der Direktion Rhein-Sieg der Kreissparkasse Köln, und Jörg Bertram, Chefredakteur Radio Bonn/Rhein-Sieg.

Quelle: Rhein-Sieg-Kreis



Überzeugte Europäer: EUREGIO-Geschäftsführer Christoph Almering (links), Simone Thiesing (Kreis Coesfeld) und Landrat Dr. Christian Schulze Pellengahr.

Quelle: Kreis Coesfeld/Christoph Hüsing

ganze Region“ – darin sind sich Landrat Dr. Christian Schulze Pellengahr und EUREGIO-Geschäftsführer Christoph Almering einig. Sie trafen sich zum ausführlichen Gedankenaustausch im Kreishaus.

Diplom-Geographin Simone Thiesing, Leiterin des Fachdienstes Kreisentwicklung, stellte die verschiedenen Kooperationsfelder in der Praxis vor. Beispielhafte Schlüsselthemen sind der grenzübergreifende Arbeits- und Bildungsmarkt und die gegenseitige Tourismusförderung. Denn alle Bestrebungen der EUREGIO verfolgen das gleiche Ziel: Die Teilregionen sollen zu einem großen und starken Lebens- und Wirtschaftsraum werden, in dem die Grenze keine trennende und hemmende Wirkung mehr hat. Es gehe darum, die Wirtschaftskraft und die Lebensqualität in der Region insgesamt und gemeinsam zu steigern, betonten die Gesprächspartner. Ganz konkret fördert das INTERREG-Programm „Deutschland-Niederland“ die

grenzübergreifende Zusammenarbeit von deutschen und niederländischen Kommunen, Hochschulen, Verbänden und Vereinen in verschiedensten Themenfeldern – etwa beim Technologietransfer in kleinen und mittelständischen Unternehmen, in Sachen Raumentwicklung oder Kultur.

Die EUREGIO ist ein deutsch-niederländischer Zweckverband von 129 deutschen und niederländischen Städten, Gemeinden und Kreisen. Sie engagiert sich seit 1958 für den Auf- und Ausbau der grenzübergreifenden Kooperation sowie der Strukturen im deutsch-niederländischen Grenzgebiet. Auch der Kreis Coesfeld ist hier Mitglied.

Ob Schlagbaum, Grenzkontrolle, Kultur oder Sprache: Barrieren kann es zwischen zwei Ländern auf den verschiedensten Ebenen geben und werden nur langsam überwunden. Die EUREGIO macht sich für ein einfacheres, gewinnendes Miteinander zwischen den Niederlanden und Deutsch-

land stark. Dabei versteht sie sich als Drehscheibe und Vermittler zwischen den beiden Ländern. Sie betreibt gezielt Netzwerkbildung – als nachhaltiges Zusammenführen von Menschen. „Das sind Anliegen, mit denen sich auch der Kreis Coesfeld voll identifiziert“, betont Landrat Dr. Christian Schulze Pellengahr – und ergänzt: „Die langjährige Zusammenarbeit hat sicher Modellcharakter für Europa.“

EILDienst LKT NRW
Nr. 5/Mai 2019 13.60.10

Geoinformation und Vermessung

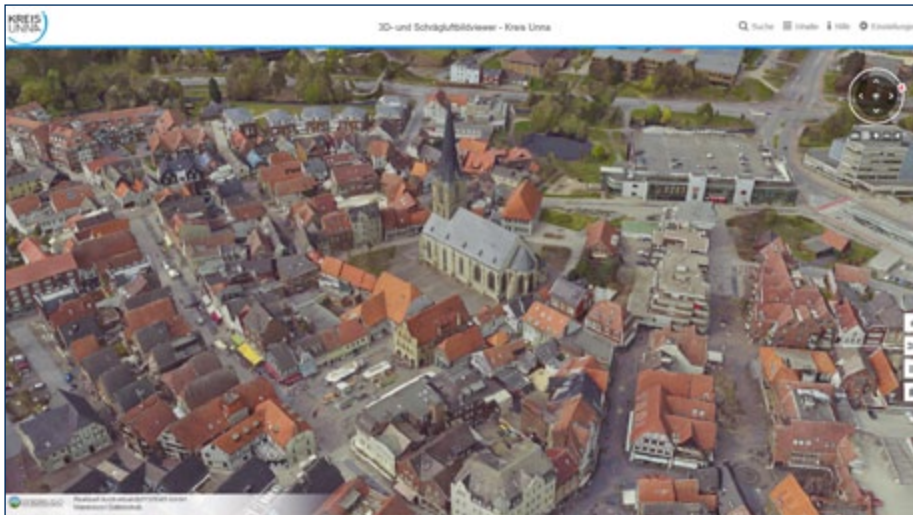
Neue Anwendung im Internet – Flug über den Kreis Unna

Einmal über den Kreis Unna fliegen – diesen Traum können sich künftig fast alle erfüllen. Einzige Voraussetzung: ein aktueller Computer mit Internetanschluss. Der Kreis Unna erweitert sein Angebot im Internet um einen 3D- und Schrägluftbildviewer. Damit können Nutzer das gesamte Kreisgebiet aus neuen Blickwinkeln erkunden.

Neue Blickwinkel zeigen die Schrägluftbilder aus allen vier Himmelsrichtungen. Zusätzlich ist es möglich, den Kreis Unna komplett in der dritten Dimension zu überfliegen. Im Auftrag des Fachbereichs Vermessung und Kataster wurde ein kreisweites 3D-Modell erstellt. „Und das Ergebnis wollen wir jetzt allen zur Verfügung stellen“, sagt Jochen Marienfeld, Fachbereichsleiter Vermessung und Kataster. „Diese Anwendung ist aber mehr als nur eine interessante Spielerei, wir verfolgen in Zusammenarbeit mit den Kommunen und dem Regionalverband Ruhr konkrete Ziele und ziehen für unsere Arbeit einen echten Nutzen aus der Anwendung.“

So haben verschiedene Fachbereiche der Kreisverwaltung, die Kommunen sowie Stadt- und Bauplaner dafür Verwendung. Auch der Fachbereich Natur und Umwelt, der Fachbereich Bauen sowie die Vermesser und die Veterinäre der Kreisverwaltung werden darauf zurückgreifen um z. B. Höhen abzugreifen, Karten zu aktualisieren oder um sich einfach einen Überblick über das Gelände zu verschaffen, ohne selbst zu diesem Ort fahren zu müssen.

Auch für Architekten, Bauherren und Immobilienkäufer dürfte die Anwendung



Die Stadt Werne im 3D- und Schrägluftbildviewer. Quelle: Kreis Unna – Vermessung und Kataster

interessant sein: Es lässt sich beispielsweise der Verlauf der Sonne inklusive Schattenwurf der Gebäude simulieren. So können Nutzer genau erkennen, zu welchem Zeitpunkt im Jahr die Häuser im Schatten liegen – und wann am meisten Sonne im Garten ist. „Für Architekten und Kommunen in der Bauplanung haben wir in einem internen Bereich weitere Werkzeuge zur Verfügung“, sagt Sebastian Hellmann von der Geodatensvisualisierung. „Wir können komplett neue 3D-Baukörper in die bestehende Karte einfügen und simulieren, wie ein zukünftiges Bauprojekt im Kontext der anderen Gebäude wirkt.“

Die Anwendung ist unter <https://kreis-unna.virtualcitymap.de/> erreichbar.

EILDienst LKT NRW
Nr. 5/Mai 2019 13.60.10

Gesundheit

Beschäftigtenzahl im NRW-Gesundheitswesen um 1,3 Prozent gestiegen

Im Jahr 2017 waren in Nordrhein-Westfalen mit 1,17 Millionen 1,3 Prozent mehr Menschen im Gesundheitswesen beschäftigt als ein Jahr zuvor. 493.500 arbeiteten Beschäftigte in ambulanten und 441.100 Beschäftigte in stationären oder teilstationären Einrichtungen. Fast die Hälfte der Beschäftigten im ambulanten Bereich (226.700) arbeitete in Arzt- und Zahnarztpraxen. In stationären und teilstationären Einrichtungen war der überwiegende Teil der beschäftigten Personen in Krankenhäusern (263.200) tätig. Der (teil-)statio-

näre Pflegebereich (z. B. Altenpflegeheime) beschäftigte 161.300 Personen.

Die meisten Beschäftigten im Gesundheitswesen waren in Krankenhäusern (22,4 Prozent), in der stationären/teilstationären Pflege (13,7 Prozent) und in Arztpraxen (12,8 Prozent) tätig. Bei den vorliegenden Ergebnissen wurde die Zahl aller Beschäftigungsverhältnisse erfasst, d.h. dass Personen mit mehreren Arbeitsverhältnissen in verschiedenen Einrichtungen auch mehrfach gezählt wurden.

Diese und weitere Länderergebnisse zu den Gesundheitsausgaben werden durch die Arbeitsgruppe „Gesundheitsökono-

mische Gesamtrechnungen der Länder“ bereitgestellt. Die Ergebnisse sind unter http://www.ggrdl.de/ggr_aktuelles.html veröffentlicht.

EILDienst LKT NRW
Nr. 5/Mai 2019 13.60.10

Integration

Warendorfer Wertekoffer – Kooperation zur Prävention sexualisierter Gewalt

Der Warendorfer Wertekoffer ist bereit für den Praxiseinsatz. Nach knapp anderthalb Jahren Jahren, in der das Kreisjugendamt den Koffer gemeinsam mit der Beratungsstelle Grenzbewusst des Caritasverbandes für das Dekanat Ahlen entwickelt hat, wurde er jetzt rund 50 Fachkräften aus der Jugendhilfe vorgestellt. Ermöglicht wurde die Entwicklung durch das Landesprogramm „Wertevermittlung und Prävention sexualisierter Gewalt in der und durch die Jugendhilfe“, über das Fördermittel abgerufen werden konnten.

Auf spielerische und methodische Weise soll der Kofferinhalt geflüchtete junge Menschen und ihre Familien mit hiesigen Werten und Themen vertraut machen, die den Umgang junger Menschen untereinander prägen. Sexuelle Selbstbestimmung und Identität, Geschlechterrollen und



Der Wertekoffer wurde von Ulrike Klemann, Heinrich Sinder, Stephanie Herrera Riekens, Christa Kortenbrede, Bela Bartels, Robert Stammer, Christina Bosch dos Santos, Gabriele Wessel, Sonja Kienzle und Wolfgang Rütting (v.l.n.r.) der Fachöffentlichkeit vorgestellt.

Quelle: Kreis Warendorf

-bilder, soziale und kulturelle Unterschiede und Gemeinsamkeiten, Flirtverhalten und Unterstützungsmöglichkeiten sind nur einige Beispiele dafür. Die zentrale Frage lautet dabei immer: „Was ist uns wertvoll und wie wollen wir gemeinsam leben?“

Ziel des Warendorfer Wertekoffers ist die Vorbeugung vor sexualisierter Gewalt. „Dabei wollen wir aktiv auf die Jugendlichen zugehen und sie anleiten – ohne erhobenen Zeigefinger“, erklärt Kreisjugendamtsleiter Wolfgang Rütting die Idee. „Ich bin überzeugt, dass der Koffer allen Jugendlichen, ob mit oder ohne Migrationshintergrund, weiterhelfen wird. Das haben wir schon in der Erprobungsphase am Paul-Spiegel-Berufskolleg Warendorf gemerkt.“

Heinrich Sinder, Geschäftsführer des Caritasverbandes für das Dekanat Ahlen, betonte zusammen mit Robert Stammer und Christa Kortenbrede von der Beratungsstelle GrenzBewusst die intensive Kooperation der Jugendhilfeträger bei der Entwicklung des Koffers: „Der gemeinsame Austausch war eine enorme Bereicherung für uns alle. Wir konnten die unterschiedlichen Vorstellungen der Träger verbinden und fast die gesamte Bandbreite der Jugendhilfe abbilden.“

EILDienst LKT NRW
Nr. 5/Mai 2019 13.60.10

500 bei Bildungs- und Integrationskonferenz

Gut 500 Bildungsakteure aus der gesamten Region trafen sich im Gymnasium Iserlohn-Letmathe zur neunten Regionalen Bildungs- und Integrationskonferenz. Thema der vom Fachdienst Bildung und Integration des Märkischen Kreises ausgerichteten Veranstaltung war dieses Mal „#Bildung – Digitalisierung in Kita, Schule und Ausbildung“. Unter den Anwesenden befanden sich neben zahlreichen Fachkräften aus den örtlichen Kitas und Schulen auch Bürgermeister und Beigeordnete, Vertreter der regionalen Wirtschaft, der Bezirksregierung Arnsberg, aus den Jugend- und Schulverwaltungsämtern, freie Träger sowie ehrenamtlich Aktive aus der kommunalen Integrationsarbeit.

Nach Begrüßungen durch Landrat Thomas Gemke und Iserlohns Bürgermeister Dr. Peter Paul Ahrens gab der Leiter des Fachdienstes, Michael Czech, eine Jahresrückschau auf die Aktivitäten des Bildungsbüros, des Kommunalen Integra-



Uwe Rittinghaus aus Schalksmühle wurde für sein beispielhaftes Engagement in der Integrationsarbeit ausgezeichnet.
Quelle: Silke Ewald/Märkischer Kreis

tionszentrums sowie der Kommunalen Koordinierung Übergang Schule-Beruf. Neben dem mittlerweile von 4.200 Jungen und Mädchen durchgeführten Kita-Bewegungsprogramm „Benni und Frida“ standen vor allem neu entwickelte Angebote wie die ehrenamtlichen Sprachpaten in Grundschulen, die Jugendberufsagentur, die Integrationskarte sowie der Sprachmittlerpool im Fokus.

Einen Höhepunkt bildete die Auszeichnung von Uwe Rittinghaus aus Schalksmühle für dessen herausragendes ehrenamtliches Engagement in der Integrationsarbeit im Märkischen Kreis. „Wir möchten mit dieser Auszeichnung Menschen würdigen, die sich im besonderen Maße ehrenamtlich für die Integration von Menschen in unserer Region einsetzen. Insofern freuen wir uns in den kommenden Jahren auf hoffentlich viele Vorschläge aus der Region für weitere Ehrenamtliche, denen wir in dieser Form eine Anerkennung zukommen lassen möchten“, so Michael Czech.

Für Erheiterung sorgte der Auftritt von Frank Eilers, der einen informativen und gleichzeitig sehr unterhaltsamen Input zum Konferenzthema Digitalisierung gab. Die Teilnehmenden erfuhren unter anderem, warum parallel zum steigenden Absatz von Smartphones der Absatz von Kaugummis entsprechend zurückgeht.

Informationsstände regionaler Anbieter und 18 verschiedene Workshops, u.a. zu Themen wie „Eltern für den Umgang mit Medien sensibilisieren“, „Datenschutz im digitalen Zeitalter“, „Medienentwicklungsplanung“, „Vom interaktiven Bilder-

buch zur App“ und „Tatort Internet- Die Gefahren der digitalen Welt“ rundeten die Veranstaltung ab. Die nächste Bildungs- und Integrationskonferenz wird im April 2020 in Lüdenscheid stattfinden.

EILDienst LKT NRW
Nr. 5/Mai 2019 13.60.10

Kinder, Jugend und Familie

„Ludwig goes KiTa“: Beethovenprojekt für die Kleinsten im Rhein-Sieg-Kreis gestartet

Ab sofort wird es in einigen Kindergärten im Rhein-Sieg-Kreis noch musikalischer. Denn der Startschuss für das Beethovenprojekt „Ludwig goes KiTa“ ist gefallen. Innerhalb der kommenden zwei Jahre soll Kindergartenkindern im Rhein-Sieg-Kreis das Leben und das Werk Ludwig van Beethovens spielerisch näher gebracht werden. „Die Förderung unserer Jüngsten liegt mir immer am Herzen“, sagte Landrat Sebastian Schuster bei der symbolischen Übergabe des ersten Instrumentenkoffers an die KiTa „Kinderreich“ in Siegburg. „In diesem speziellen Fall freue ich mich über eine gelungene Idee, wie man schon Kinder im KiTa-Alter für den großen Komponisten Ludwig van Beethoven begeistern kann, nämlich lebendig und kindgerecht umgesetzt“.



Landrat Sebastian Schuster, Vorstandsvorsitzender der KSK Köln, Alexander Wüerst, Bürgermeister der Stadt Siegburg, Franz Huhn, (hinten von links nach rechts) beim Anschneiden der „LuKi“-Torte mit den Kindern der Kindertagesstätte. *Quelle: Rhein-Sieg-Kreis*

Landrat Sebastian Schuster teilt sich die Schirmherrschaft des Projektes mit dem Vorstandsvorsitzenden der Kreissparkasse Köln, Alexander Wüerst. Die Kreissparkasse Köln unterstützt „Ludwig goes KiTa“ sowohl ideell als auch finanziell und fördert insbesondere die musikalische Grundausstattung der KiTas mit Instrumenten.

„Gerne engagieren wir uns im Beethoven-Jubiläumsjahr 2020“, sagte Alexander Wüerst anlässlich des Projektstarts. „Wir tun dies über unser regelmäßiges Förderengagement im Rhein-Sieg-Kreis hinaus, indem wir ausgewählten Kindertagesstätten in allen Kommunen des Rhein-Sieg-Kreises Instrumentenkoffer dauerhaft zur Verfügung stellen. Damit unterstreichen wir unser seit Jahren gelebtes Engagement für die Bildung junger Menschen, das wir insbesondere durch die Aktivitäten der im Jahr 2010 gegründeten Bildungs-Stiftung der Kreissparkasse Köln verwirklichen.“

In dem Musikkoffer für die KiTas befinden sich neben Rasseln und Handtrommeln auch sogenannte „Boomwhackers“. Das sind unterschiedlich lange, bunte Kunststoffröhren, die Töne erzeugen, wenn man sie gegeneinander oder auf den Boden schlägt. An dem Projekt beteiligen sich 28 Kindergärten aus allen 10 Kommunen und 10 Musikschulen aus dem Kreisgebiet. Der Schwerpunkt liegt auf der musikalischen Früherziehung der Mädchen und Jungen. Eine Musiklehrkraft wird jede KiTa an drei Stunden pro Woche dabei unterstützen, das „LuKi“-Projekt in den KiTa-Alltag zu integrieren. Wichtig dabei ist, dass nicht nur alle Kinder, sondern auch deren

Familien einbezogen werden. Das pädagogische Personal der KiTas wird durch die Musikschulen auf die spannende Zeit mit den Kindern vorbereitet. Im Sommer 2019 steht bereits das erste „Ludwig goes KiTa“-Mitmachkonzert an: es wird mit und für die Kinder veranstaltet. Im Dezember 2019 werden die Kinder das Projekt ihren Eltern präsentieren. Im Frühling 2020 werden die Mädchen und Jungen zusammen mit einem professionellen Musikerteam ein weiteres Mitmachkonzert unter dem Motto „LuKi feiert Ludwig“ gestalten. Im Sommer 2020 wird es dann für alle Beteiligten ein großes Abschlussfest geben. Das Projekt des Rhein-Sieg-Kreises und der

Arbeitsgemeinschaft der Musikschulen im Rhein-Sieg-Kreis wird im Rahmen von BTHVN2020 gefördert. Die gemeinnützige Beethoven Jubiläums Gesellschaft hat den Auftrag, das Beethoven-Jubiläumsjahr, den 250. Geburtstag von Beethoven 2020, als nationales Ereignis mit internationaler Strahlkraft und regionaler Verankerung zu gestalten, zu fördern, zu koordinieren und zu verantworten. Ziele des Beethoven-Jubiläumsjahres sind die Vermittlung von Beethovens Werk, die Stärkung und Förderung innovativer Projekte und die Steigerung der Bekanntheit Bonns und der Region als Beethovenregion. Das Projekt „Ludwig goes KiTa“ ist offizieller Bestandteil des Beethoven Jubiläums 2020. Das Beethoven Jubiläum wird ermöglicht durch Fördermittel der Bundesrepublik Deutschland, des Landes Nordrhein-Westfalen, des Rhein-Sieg-Kreises sowie der Bundesstadt Bonn. Das Projekt „Ludwig goes Kia“ wird darüber hinaus durch den Rhein-Sieg-Kreis unmittelbar und die Kreissparkasse Köln unterstützt.

EILDIENTST LKT NRW
Nr. 5/Mai 2019 13.60.10

Kultur und Sport

Land NRW fördert Aufarbeitung der NS-Vergangenheit im Kreis Coesfeld

Einen Termin in Münster nahm NRW-Heimatministerin Ina Scharrenbach nun zum Anlass, dem Kreis Coesfeld einen wichti-



Regierungspräsidentin Dorothee Feller (links), Landrat Dr. Christian Schulze Pellengahr und NRW-Heimatministerin Ina Scharrenbach. *Quelle: Bezirksregierung Münster*

gen Fördermittelbescheid zu überreichen: Das Land unterstützt die Aufarbeitung der NS-Zeit im Kreis Coesfeld mit 40.000 EUR aus der Heimatförderung – das entsprechende Dokument nahm Landrat Dr. Christian Schulze Pellengahr im Beisein von Regierungspräsidentin Dorothee Feller entgegen.

„Bis dato fehlt eine umfassende wissenschaftliche Aufarbeitung und Darstellung zur Geschichte der Zeit des Nationalsozialismus im heutigen Kreis Coesfeld“, schilderte Landrat Dr. Schulze Pellengahr. Nun soll einerseits die politische, gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklung des Kreises und seiner kreisangehörigen Städte und Gemeinden in der NS-Zeit mit ihren Besonderheiten herausgearbeitet werden. Andererseits sind die damaligen zwei Kreisverwaltungen Coesfeld und Lüdinghausen selbst in den Blick zu nehmen, um ihre spezifische Rolle als Untere staatliche Verwaltungsbehörde mit den damaligen Landräten an der Spitze im Gefüge des NS-Staates nachzuzeichnen und zu analysieren. Auch geht es darum, ihren Einfluss auf die Veränderungen in bestimmten Politikfeldern und ihre Verstrickungen in das Unrechtsregime genauer bestimmen zu können. Dabei sollen die Erkenntnisse auch in geeigneter Form didaktisch aufbereitet werden, um so auch als Materialien für den Geschichts- und Politikunterricht zur Verfügung zu stehen.

EILDienst LKT NRW
Nr. 5/Mai 2019 13.60.10

Schule und Weiterbildung

Pädagogischer Fachtag: „Bildung in der digitalen Welt“ – Studierende und Lehrer für Einsatz digitaler Medien geschult

Smartphones, Tablets und Apps für alle denkbaren Anwendungen – für die meisten von uns inzwischen selbstverständliche Alltagsbegleiter, die das Leben oft leichter, oder zumindest angenehmer machen. Auch für den Schulunterricht gewinnt die Digitalisierung mehr und mehr an Bedeutung. Denn das Phänomen ist zwar als Entwicklung schon seit vielen Jahren bekannt, aber die Konsequenzen für das Bildungswesen müssen noch aufgearbeitet und Folgen des gesellschaftlichen Wandels in die Lehrpläne integriert werden.



Tablet beim Einsatz im Bildungswesen.

Quelle: Kreis Siegen-Wittgenstein

Um Lehrkräften ganz praktische Tipps und Hilfestellungen für den Einsatz digitaler Medien im Unterricht zu geben, haben das „Zentrum für Lehrerbildung und Bildungsforschung“ der Universität Siegen, die Kompetenzteams der Schulämter der Kreise Siegen-Wittgenstein und Olpe sowie das Regionale Bildungsbüro des Kreises Siegen-Wittgenstein jetzt zum zweiten Pädagogischen Fachtag „Bildung in der digitalen Welt: Lernen individuell gestalten“ eingeladen.

Dieser fand am Campus Adolf-Reichwein-Straße der Universität Siegen statt und richtete sich auch an Lehramtsstudierende und Lehramtsanwärter. In 12 Workshops stand für die rund 160 Teilnehmer insbesondere der Aspekt der individuellen Förderung von Schülern aller Jahrgangsstufen und Schulformen durch digitale Lernmittel im Mittelpunkt.

Die Themen der Workshops waren vielfältig und reichten von „Wikis in der Grundschule“, „kriteriengeleitete Auswahl von Apps für den Mathematikunterricht“, „Räume mit einer Handy-Rallye mobil erschließen“, „Flipped Learning – den Unterricht auf den Kopf gestellt“ bis hin zu „Nutzung der Stop-Motion App zur Erarbeitung komplexer biologischer Zusammenhänge“ und „Künstliche Intelligenz im Informatikunterricht“.

Anhand praktischer Beispiele wurden auch Bezüge zum Medienkompetenzrahmen NRW und zur Medienkonzeptarbeit in den Schulen hergestellt. Im April vergangenen Jahres hatte es einen ersten Fachtag „Bildung in der digitalen Welt“ gegeben, der auf große positive Resonanz gestoßen war.

Damals waren sich die Teilnehmer einig, dass das Veranstaltungsformat in einem regelmäßigen Rahmen fortgeführt werden sollte. Angesichts des anhaltenden Erfolgs und der hohen Nachfrage auch in diesem Jahr wird die Veranstaltung im nächsten Jahr wieder mit neuen Themenschwerpunkten stattfinden.

EILDienst LKT NRW
Nr. 5/Mai 2019 13.60.10

Programm „Rucksack Schule“ untersucht

Viele Kinder wachsen mehrsprachig auf – zwischen den Sprachen zu wechseln gehört zum Lebensalltag der Kinder. Das Sprachbildungsprogramm „Rucksack Schule“ stärkt Kinder und Eltern bei der Entwicklung dieser Sprachfähigkeiten. Und dass das Programm nachhaltig etwas bewirkt, hat jetzt eine Studie der Uni Hamburg bewiesen. Dafür gab es viel Lob von höchsten Stellen auf dem Fachtag Rucksack Schule im April in Unna.

„Die Förderung der Mehrsprachigkeit ist ein wichtiger Ansatz. Diese schon in der frühen Kindheit zu fördern, ist eine der zentralen Aufgaben unserer Integrationspolitik. ‚Rucksack Schule‘ leistet dazu einen wichtigen Beitrag“, lobt Agnes Heuvelmann vom Ministerium für Kinder, Familie, Flüchtlinge und Integration NRW das Programm. Auch Suat Yilmaz, Leiter der Landesweiten Koordinierungsstelle Kommunaler Integrationszentren, lobt: „Rucksack Schule trägt durch seine Zielsetzung zur Teilhabe und Chancengerechtigkeit



Landrat Michael Makiolla eröffnet den Fachtag „Rucksack Schule“.

Quelle: Max Rolke – Kreis Unna

maßgebend zur partizipativen Gestaltung gesellschaftlicher Prozesse bei und entspricht damit auch den Zielsetzungen der Landesregierung.“

Landrat Michael Makiolla ergänzt: „Die Studie hat gezeigt, dass das Rucksackprogramm äußerst effizient ist. Ich werde mich dafür einsetzen, dass wir es im Kreis Unna möglichst flächendeckend und lange fortführen können.“

Das Lob von höchster Stelle kommt nicht umsonst, denn die Universität Hamburg, die das Programm 2015 bis 2018 wissenschaftlich evaluierte, hat festgestellt: „Rucksack Schule fördert die Häufigkeit außerschulischer Leseaktivitäten der Kinder – an Rucksack teilnehmende Familien führen zudem häufiger Literacy-Aktivitäten durch als Familien der Kontrollgruppe.“

Und: „Die Entwicklung der narrativen Schreibfähigkeit über die Zeit: Stärkere Zuwächse bei den ‚Rucksack-Kindern‘ als bei denen aus der Kontrollgruppe – auch und gerade bei den bildungssprachlichen Elementen im Deutschen.“ Außerdem: „Vorteile für an Rucksack (Schule und/oder Kita) teilnehmende Kinder für die schriftliche Kompetenzentwicklung an mehreren Messzeitpunkten zu erkennen!“

Um zu diesen Ergebnissen zu kommen, haben die Wissenschaftlerinnen Prof. Dr. Drorit Lengyel und Dr. Vesna Ilic das Programm vier Jahre lang wissenschaftlich begleitet. Dazu haben sie zu verschiedenen Zeitpunkten den Teilnehmern Sprachtests gestellt und sie mit Schülern verglichen, die nicht am Programm teilnahmen (sogenannte Vergleichsgruppe). Derzeit nehmen

16 Klassen von fünf Schulen mit 112 Eltern und 112 Kindern am Programm „Rucksack Schule“ teil. Das Programm wird vom Kommunalen Integrationszentrum Kreis Unna koordiniert und die Studie von dort aus auch begleitet.

EILDienst LKT NRW
Nr. 5/Mai 2019 13.60.10

Auch 2018 machten in NRW wieder mehr Mädchen Abitur als Jungen

Im Sommer 2018 lag an den allgemeinbildenden Schulen in Nordrhein-Westfalen der Mädchenanteil an allen Absolventen mit Hochschulreife bei 54,8 Prozent. Mädchen waren – wie auch im Vorjahr (Sommer 2017: 54,7 Prozent) – beim Abitur überrepräsentiert. Bei den Schulabgängern mit und ohne Hauptschulabschluss waren dagegen Jungen mit Anteilen von 60,1 (Vorjahr: 59,0 Prozent) bzw. 61,6 Prozent (Vorjahr: 60,8 Prozent) häufiger vertreten als Mädchen. Bei den Absolventen mit Fachhochschulreife (inkl. schulischer Teil) hatten Mädchen einen Anteil von 47,5 Prozent (2017: 47,9 Prozent).

Im Sommer 2018 verließen insgesamt 189.198 Schülerinnen und Schüler die allgemeinbildenden Schulen in Nordrhein-Westfalen. Auch im vergangenen Jahr beendeten wieder weniger Mädchen (92.526; 48,9 Prozent) als Jungen (96.672; 51,1 Prozent) die Schule.

EILDienst LKT NRW
Nr. 5/Mai 2019 13.60.10

Zahl der Schüler an privaten Ersatzschulen in NRW auf 163.100 gestiegen

163.072 Schülerinnen und Schüler in Nordrhein-Westfalen besuchen im zurzeit laufenden Schuljahr private Ersatzschulen. Das sind 8,6 Prozent aller 1,9 Millionen Schüler an allgemeinbildenden Schulen (ohne Weiterbildungskollegs). Während die gesamte Schülerzahl um 0,7 Prozent niedriger war als im vorherigen Schuljahr (2017/18), erhöhte sich die Zahl der Schüler an privaten Ersatzschulen um 0,3 Prozent. Besonders hoch ist der Anteil der Privatschüler bei den 511.957 Gymnasiasten: Zurzeit werden 16,8 Prozent an privaten Gymnasien unterrichtet. Bei den 319.587 Gesamtschülern beläuft sich der Anteil auf 4,6 Prozent.

Bei den hier betrachteten privaten Ersatzschulen handelt es sich um staatlich genehmigte Schulen in freier Trägerschaft (z. B. evangelische oder katholische Träger; Freie Waldorfschulen), die als verfassungsgemäßer Ersatz für öffentliche Schulen grundsätzlich die gleichen Unterrichtsinhalte bieten und in der Regel staatliche Prüfungen abnehmen.

EILDienst LKT NRW
Nr. 5/Mai 2019 13.60.10

Kultur und Sport

„Selbsthilfe kennen, lernen und multiplizieren“ – Kreisleitstelle startet umfangreiches Schulprojekt

„NEF, Disposition, DRK“ – die Begriffe, die am vergangenen Donnerstag an der Tafel in einem Klassenraum des Netphenner Gymnasiums standen, gehörten weder zum letzten Vokabeltest noch waren es mathematische Formeln. Angeschrieben hatte sie Thomas Tremmel, der damit ein ungewöhnliches Unterrichtsprojekt angestoßen hat.

Der Amtsleiter für „Brand- und Bevölkerungsschutz, Rettungswesen“ des Kreises Siegen-Wittgenstein erklärte den Schülern der Jahrgangsstufe 9 zum Auftakt dieses halbjährigen Schülerprojekts Abläufe und Institutionen der Gefahrenabwehr und des Rettungsdienstes: Wer gehört dazu? Wer hat welche Aufgabe? In diesem Bereich werden viele Abkürzungen benutzt, darunter „NEF“ für Notarzteinsatzfahrzeug



Thomas Tremmel von der Kreisleitstelle Siegen-Wittgenstein erklärt Abläufe des Gefahrenabwehrsystems vor Schülern des Netphener Gymnasiums. Quelle: Kreis Siegen-Wittgenstein

oder das gebräuchliche „DRK“ für Deutsches Rotes Kreuz.

„Eine Bevölkerung, die in der Lage ist, sich und anderen in Gefahrensituation zu helfen, ist in vielerlei Hinsicht wichtig und unverzichtbar“, erklärt Thomas Tremmel. „Heutzutage, wo sich Unwetterlagen und Naturkatastrophen häufen, müssen gerade junge Menschen lernen, wie sie sich im Ernstfall zu verhalten haben.“

Als aufgrund des Sturmtiefs „Eberhard“ vielerorts die Sirenen heulten, riefen viele besorgte Bürger in der Kreisleitstelle an. Trotz des Probealarms erst wenige Tage zuvor wussten viele Menschen nicht, was sie tun sollten – wie zum Beispiel das Radio einzuschalten und das Haus nicht zu verlassen. Auch hier setzt das Schulprojekt mit einer eigenen Unterrichtsstunde zum Thema „Warnung der Bevölkerung“ an.

Über das gesamte Halbjahr verteilt, werden die Experten der Kreisleitstelle, der Feuerwehr und des örtlichen Rettungsdienstes jeden Donnerstag jeweils in der sechsten Stunde den Gymnasiasten praktisches Wissen rund um die Themen Bevölkerungsschutz, Selbsthilfe und Rettungswesen vermitteln.

Die Termine an der Schule werden durch vielseitige Exkursionen ergänzt. Die Schüler werden im Rahmen des Projekts unter anderem eine Rettungswache und die Kreisleitstelle in Siegen-Weidenau besuchen sowie den Rettungshubschrauber „Christoph 25“, als besonderen Bestandteil der lokalen Gefahrenabwehr, hautnah inspizieren.

Das erarbeitete Wissen sollen die Schüler anschließend auch weitergeben – im Rahmen des bereits bestehenden Projektes „Neuland“. Bei diesem Projekt sitzen die älteren Bürger auf der Schulbank während die junge Generation ihnen ihr selbstverständliches Wissen von Smartphones und Tablets weitergibt. Dieses Umfeld wird am Ende des Unterrichtsprojekts dazu genutzt werden, Selbsthilfemaßnahmen und Grundlagenwissen bei den Senioren wieder auf zu frisken.

EILDienst LKT NRW
Nr. 5/Mai 2019 13.60.10

■ Hinweise auf Veröffentlichungen

Kommunale Aufsichtsratsmitglieder, Schäfer, Roreger, 2. Auflage, 2018, 198 Seiten, 35,00 €, ISBN 978-3-8293-1287-3, Kommunal- und Schulverlag GmbH & Co. KG, 65187 Wiesbaden.

Fast alle Kommunen bedienen sich heute zur Erfüllung ihrer Aufgaben Unternehmen in Form des Privatrechts. Nach den meisten Gemeindeordnungen / Kreisordnungen ist dabei die Bildung eines Aufsichtsrates, auch wenn dieser gesellschaftsrechtlich eigentlich nicht erforderlich ist, verpflichtend. Da die Aufsichtsratsmitglieder in der Regel über die kommunale Vertretung bestimmt werden, ist auch hier häufig eine politische Ausrichtung Praxis. Dabei gibt es ein beachtliches Spannungsverhältnis zwischen Kommunalverfassungsrecht einerseits und privatem Gesellschaftsrecht andererseits. Zudem tritt hinzu, dass viele Aufsichtsratsmitglieder ehrenamtlich tätige Vertreter im Kreistag oder Gemeinderat sind. Diese Besonderheit in der Mitgliedschaft kommunaler Aufsichtsratsmit-

glieder aufzugreifen, ist nun Gegenstand des vorliegenden Handbuchs von Schäfer/Roreger. Die kommunalen Vertreter in den Aufsichtsgremien treffen auf eine sehr komplexe Rechtslage, die selbst für Juristen, die sich nicht regelmäßig mit der Materie befassen, nur schwer zu durchschauen ist.

Das vorliegende Werk behandelt im Sinne eines Handbuchs gegliedert nach Themenfeldern und Fachbereichen (nicht als Kommentar) die verschiedenen kommunalverfassungsrechtlichen und gesellschaftsrechtlichen Implikationen. Dabei werden besonders auch die Rechte und Pflichten der Aufsichtsratsmitglieder im Hinblick auf ihre Verantwortung gegenüber zivilrechtlicher Gesellschaft und Kommune abgehandelt.

Behandelt werden dabei auch die zahlreichen einschlägigen Gerichtsentscheidungen, die vor allem in der jüngeren Zeit zu dem Spannungsverhältnis zwischen Kommunalverfassungsrecht und Gesellschaftsrecht ergangen sind. Auch die Einführung eines corporate governance Kode-

xes im Aktienrecht wird in dem entsprechenden Handbuch bearbeitet.

Zunächst wird als bundesweit geltender Ausgangspunkt die gesellschaftsrechtliche Rechtslage dargestellt, im zweiten Schwerpunkt geht es um die Abhandlung des Kommunalverfassungsrechts, welches zwischen den einzelnen Bundesländern erhebliche Unterschiede aufweist. Als Ausgangspunkt wurde die Gemeindeordnung NRW (die für dieses Themenfeld durch Verweisung auch für die Kreisordnung gilt) aufgegriffen.

Das Handbuch eignet sich für Mitglieder in kommunalen Aufsichtsräten, gleich ob als hauptamtliche Vertreter einer Kommune oder als ehrenamtliche Rats-/Kreistagsmitglieder, aber auch für Verwaltungsmitarbeiterinnen und Verwaltungsmitarbeiter im Bereich der Beteiligungsverwaltung, des Finanzwesens oder des Controllings. Auch für Juristen, beispielsweise aus den Rechtsämtern einer kommunalen Verwaltung, bietet das vorliegende Werk einen guten Erstzugriff auf diese komplexe Materie.

Mohr/Sabolewski, Beihilfenrecht Nordrhein-Westfalen, Kommentar, 118. Ergänzungslieferung, Stand Februar 2019, 390 Seiten, 96,90 Euro. Loseblattausgabe inkl. Zugang zur Online-Datenbank, Grundwerk ca. 4.666 Seiten, DIN A5, in drei Ordnern, 139,00 Euro bei Fortsetzungsbezug (299,00 Euro bei Einzelbezug), Digitalausgabe Lizenz für 1 Nutzer 449,00 Euro, 2 Nutzer 839,00 Euro, 3 Nutzer 1.229,00 Euro (jeweils im Jahresabonnement, inkl. Updates). ISBN 978-3-722-0153-4 (Print), ISBN 978-3-722-0204-3 (Digital). Verlag Reckinger, Luisenstraße 100-102, 53721 Siegburg.

Die Beihilfenverordnung Nordrhein-Westfalen ist mit der Neunten Verordnung zur Änderung der Beihilfenverordnung vom 6. Dezember 2018 mit Wirkung zum 1. Januar 2019 geändert worden.

Mit der 118. Ergänzungslieferung werden die neuen Bestimmungen sowohl im Vorschriftenenteil als auch im Kommentarteil des Werkes abgedruckt beziehungsweise in den geltenden Verordnungstext eingearbeitet.

Die Aktualisierung der Erläuterungen erfolgt mit den nächsten Ergänzungslieferungen. Die Rechtsprechung wird um weitere Urteile ergänzt.

Anna Maria Pircher-Friedrich, Mit Sinn zum nachhaltigen Erfolg, 4. neu bearbeitete Auflage 2019, 244 Seiten, 34,95 €, ISBN 978-3-503-18230-5, Erich Schmidt Verlag GmbH & Co. KG, Genthiner Str. 30 G, 10785 Berlin.

Als Führungskraft und Mitarbeiter überzeugen Sie heute nicht nur mit leidenschaftlicher Professionalität – sondern auch mit Menschlichkeit. Aus gutem Grund: Unter den Bedingungen der VUKA-Welt (Volatilität, Unklarheit, Komplexität, Ambiguität) wird der Mensch mit seiner Fähigkeit zur Sinn- und Werteorientierung zum entscheidenden Werttreiber jedes nachhaltig erfolgreichen Unternehmens.

Wie sich in Zeiten von Disruption und digitalem Wandel wirtschaftliche Effizienz und eine werbegeleitete Unternehmenskultur wechselseitig bedingen und beflügeln, zeigt die 4. Auflage des Erfolgsbuchs von Anna Maria Pircher-Friedrich.

- Sinnorientierte, dialogische Vertrauenskultur als Basis für hohe Mitarbeitermotivation, Kundenloyalität, Gesunderhaltung, Lebensqualität und Wertsteigerung leben.
- Gezielte Selbststeuerung zur Entfaltung persönlicher Potenziale und

(Führungs-)Kompetenzen erlernen, um ein würdevolles Miteinander zu ermöglichen.

Peter von Prondzinski, Polizeigesetz des Landes NRW, PoIG NRW, POG NRW und OBG, 1. Auflage, 2019, 104 Seiten, 9,90 Euro, ISBN 978-3-415-06473-7, Richard Boorberg Verlag GmbH & Co. KG, Scharrstr. 2, 70563 Stuttgart.

Die Broschüre zum

- Polizeigesetz des Landes Nordrhein-Westfalen
- Gesetz über die Organisation und die Zuständigkeit der Polizei im Lande Nordrhein-Westfalen
- Gesetz über Aufbau und Befugnisse der Ordnungsbehörden (PoIG NRW, POG NRW und OBG)

ermöglicht den raschen Zugriff auf die gesetzlichen Regelungen und dient als Nachschlagewerk. Dank des handlichen Formats ist die Textsammlung immer und überall griffbereit.

Neumann/Pahlen/Winkler/Jabben, Sozialgesetzbuch IX, Rehabilitation und Teilhabe behinderter Menschen, Kommentar, 13., neu bearbeitete Auflage 2018, 1.063 Seiten, ISBN 978-3-406-71889-2, 109,00 €, C.H. Beck oHG, Wilhelmstr. 9, 80801 München.

In diesem Werk wird das Schwerbehindertenrecht auf neuestem Stand kommentiert. Das umfasst die vollständige Erläuterung der sozialrechtlichen Bestimmungen ebenso wie die Verordnungen zum Schwerbehindertenrecht, insbesondere die Werkstätten-Mitwirkungsverordnung (WMVO). Auch wurde das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen berücksichtigt und erläutert. Die Neuauflage beinhaltet insbesondere:

- eine weitgehende Neukommentierung des SGB IX
- Berücksichtigung des Bundesteilhabegesetzes
- Übergang der Eingliederungshilfe aus SGB XII in SGB IX
- Leistungsverantwortung bei Mehrheit von RehaTrägern
- Einführung der unabhängigen Teilhabeberatung
- Informationspflichten der Reha-Trägern unabhängig von § 14 SGB IX

Die am 01.01.2020 in Kraft tretenden Änderungen werden schon jetzt skizziert. Umfassend kommentiert wird das neue Vertragsrecht zwischen den Trägern der Eingliederungshilfe und den Einrichtungen und Diensten der Menschen mit Behinderungen.

Das Werk stellt eine wertvolle Hilfe bei der Erarbeitung eines Landesrahmenvertrages nach § 131 SGB IX dar.

Dau/Düwell/Joussen, Sozialgesetzbuch IX, Rehabilitation und Teilhabe behinderter Menschen, SGB IX/BTHG/SchwVVO/BGG, Lehr- und Praxiskommentar, 5. Auflage 2019, 2.016 Seiten, ISBN 978-3-8487-3375-0, 148,00 €, C.H. Beck oHG, Wilhelmstr. 9, 80801 München.

Mit dem aus 27 Artikeln bestehenden Bundesteilhabegesetz (BTHG) vom 23.12.2016 ist, vorbereitet durch das Arbeitsministerium und nachgebessert durch den Deutschen Bundestag, ein Gesetzespaket zustande gekommen, das im Bundesgesetzblatt über 100 Seiten Änderungstext umfasst. Das zeitlich gestaffelte Inkrafttreten betrifft vor allem die besonders

kostenträchtige Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention im Bereich der Eingliederungshilfe. Damit ist ein „Systemwechsel“ verbunden. Die Eingliederungshilfe ist aus der Sozialhilfe herausgenommen und als Teil 2 unter der Bezeichnung „Besondere Leistungen zur selbstbestimmten Lebensführung für Menschen mit Behinderungen“ in das SGB IX eingefügt worden. Ziel der Endstufe ist es, dass Menschen mit Behinderungen gleichberechtigt am Leben in der Gemeinschaft teilhaben können, ausgerichtet an ihren individuellen Bedarfen. Die dazu erforderlichen Hilfen werden zukünftig ganzheitlich und personenzentriert ermittelt. Der Kommentar ist eine wertvolle Hilfe bei der Erarbeitung des Landesrahmenvertrages nach § 131 SGB IX.

Schütz/Maiwald, Beamtenrecht des Bundes und der Länder, Kommentar, Gesamtausgabe B 439. Aktualisierung, Stand: März 2019, Bestellnummer: 7685 5470 439, Verlagsgruppe Hüthig Jehle Rehm GmbH, Hultschiner Straße 8, 81677 München.

Diese Aktualisierung bietet u.a. die vollständige Überarbeitung der Kommentierung zu den §§ 1 bis 2 sowie 60 und 91 BeamtVG.

Denkhaus/Richter/Bostelmann, Kommentar, E-GovG – OZG, E-Government-Gesetz – Onlinezugangsgesetz, 1. Auflage, ISBN 978-3-406-72413-8, 1024 Seiten, 139,00 Euro, Verlag C.H. Beck, Wilhelmstraße 9, 80801 München.

Die ganze Bandbreite der elektronischen Verwaltung – E-Government-Gesetz – Onlinezugangsgesetz (E-GovG und OZG).

Vorteile auf einen Blick

- erläutert das E-GovG und seine Abweichungen in den Landesgesetzen
- beinhaltet auch die angrenzenden Gesetze VwVfG, VwZG, VwGO, ZPO, PAuswG und De-Mail-G
- verfasst von versierten, an der Entstehung von E-Government-Gesetzen beteiligten Regierungsbeamten

Das E-Government-Gesetz

des Bundes ist im ersten Teil der Kommentierung umfassend erläutert. Insbesondere Fragen zu elektronischer Kommunikation und Schriftformersatz, elektronischen Bezahlmöglichkeiten und Rechnungen, zu elektronischer Aktenführung, Open Data sowie zu IT-Organisation, Georeferenzierung und Barrierefreiheit sind ausführlich behandelt.

Das Onlinezugangsgesetz

des Bundes befasst sich u.a. mit der Verpflichtung zur Bereitstellung von Online-Verwaltungsleistungen und ihrer Verknüpfung im Rahmen eines Portalverbunds. Es wird im zweiten Teil des Werkes kommentiert.

Von den Ländern

erlassene E-Government-Gesetze und ihre wesentlichen Besonderheiten werden schließlich in Form einer Differenzkommentierung erklärt.