



78. JAHRGANG • SEPTEMBER - OKTOBER **9-10** 2024

STÄDTE- UND GEMEINDERAT

HERAUSGEBER STÄDTE- UND GEMEINDEBUND NORDRHEIN-WESTFALEN



VERKEHR
BÜRGERMEISTERJUBILÄUM
KLIMAAANPASSUNG



STÄDTE- UND GEMEINDERAT

Die Fachzeitschrift für Kommunal- und Landespolitik in Nordrhein-Westfalen

STÄDTE- UND GEMEINDERAT ist die einzige unabhängige und ebenso die meistgelesene Fachzeitschrift für Kommunal- und Landespolitik in Nordrhein-Westfalen. Sie führt kommunale Wissenschaft und Praxis, Kommunalrecht und Kommunalpolitik zusammen. Die Zeitschrift hat sich als Diskussionsforum für neue Entwicklungen in der kommunalen Welt einen Namen gemacht.

Die 1946 erstmals verlegte Fachzeitschrift **STÄDTE- UND GEMEINDERAT** ist das offizielle Organ des Städte- und Gemeindebundes Nordrhein-Westfalen. Als Spitzenverband kreisangehöriger Städte und Gemeinden repräsentiert dieser rund 9 Mio. Bürger und Bürgerinnen sowie 86 Prozent der Ratsmitglieder in Nordrhein-Westfalen.

STÄDTE- UND GEMEINDERAT enthält monatlich aktuelle Informationen aus den zentralen Interessengebieten von Kommunalpolitik und Verwaltung:

- Finanzen, Wirtschaft, Soziales, Schule und Kultur
- Verwaltungsfragen und Neue Steuerung
- Kommunalrecht
- Kommunale Wirtschaftsunternehmen
- Tourismus und Freizeit

Darüber hinaus enthält **STÄDTE- UND GEMEINDERAT** Sonderseiten, die überregional über Produkte und Neuheiten für den kommunalen Markt informieren. Leserinnen und Leser erhalten somit einen Überblick über Aktuelles aus den Bereichen:

- Bürokommunikation
- Umweltschutz
- Nutzfahrzeuge im öffentlichen Dienst
- Müll- und Abfallbeseitigung
- Verkehrswesen
- Landschaftspflege
- Wohnungswesen, Städtebau
- Freizeitanlagen, öffentliche Schwimmbäder
- Kommunale Energieversorgung
- Kreditwesen
- Raumplanung
- Krankenhausbedarf

Mit **STÄDTE- UND GEMEINDERAT** sind Sie abonniert auf Branchen-Information.



NEUE INTERNETPRÄSENZ FÜR IHRE STADT ODER GEMEINDE?



NEHMEN SIE KONTAKT MIT UNS AUF. WIR FREUEN UNS AUF SIE!

WIR ENTWERFEN UND PROGRAMMIEREN FÜR SIE

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

KRAMMER  INNOVATION

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



Und sie bewegt sich doch

Beharrlichkeit ist eine Tugend. Das gilt auch in der Politik. Über Jahre haben wir der Landesregierung in den Ohren gelegen, den Städten und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen bei der Geschwindigkeitsüberwachung mehr Spielräume zuzugestehen. Wir haben Briefe geschrieben, geduldig nachgefasst und uns in freundlicher Penetranz in Erinnerung gebracht, regelmäßig in Kombination mit Medienberichten und TV-Interviews.

Für die Hartnäckigkeit gab es gute Gründe. Seit Jahren wurde aus den Rathäusern das Thema an uns herangetragen. „In unserer Straße wird gerast, man müsste viel öfter kontrollieren“ – diese Klage sei von Bürgerinnen und Bürgern so oft in den Sprechstunden zu hören wie keine andere.

Dumm nur, dass die kleinen und mittleren Kommunen darauf nicht reagieren konnten. Zuständig für die Geschwindigkeitskontrollen im fließenden Verkehr waren in NRW ausschließlich Polizei, die großen Städte und Kreisordnungsbehörden, nicht aber die unmittelbar betroffene Stadt oder Gemeinde. Ganz im Gegensatz zu anderen Bundesländern. In Bayern etwa darf jede Gemeinde unabhängig von ihrer Größe Kontrollen durchführen.

Im Sinne der Menschen war die NRW-Regelung nie. Sie bot schlicht und einfach keine angemessene Antwort für die Sorgen der Betroffenen. Hauptursache für Verkehrsunfälle ist seit jeher überhöhte Geschwindigkeit. Und egal, welchen Experten man auch fragt, am Ende heißt es immer: Wer Rasern etwas Wirksames entgegenzusetzen will, kommt an regelmäßigen und flächendeckende Kontrollen nicht vorbei. Polizei und Kreisbehörden konnten diesem Anspruch wegen personeller Überlastung aber kaum gerecht werden. Folge: Die Probleme vor Ort blieben weitgehend ungelöst, viele Bürgerinnen und Bürgern fiel dazu verständlicherweise nicht mehr als ein Kopfschütteln ein.

Jetzt aber ist die starre Regelung Geschichte: Die fachlich zuständigen Ministerien haben nach langem Drängen des StGB NRW den Weg für eine Lösung frei gemacht und wir freuen uns darüber. Das Zauberwort lautet: interkommunale Zusammenarbeit. Kommunen können sich unabhängig von ihrer Größe zusammenfinden und Geschwindigkeitskontrollen durchführen, wenn sie zusammengerechnet eine Einwohnerzahl wie eine große kreisangehörige Stadt erreichen. Diese Option erweitert die Handlungsspielräume und ist ein großer Gewinn – für uns, für die Verkehrssicherheit und für die kommunale Selbstverwaltung.

Christof Sommer
Hauptgeschäftsführer StGB NRW



Auswirkungen der Pandemie auf den Einzelhandel

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung. Auswirkung der COVID-19-Pandemie auf den Einzelhandel in Städten und Zentren, 2024, 20 Seiten, kostenfreier Download unter bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen

Der Einzelhandel prägt nach wie vor Innenstädte und Zentren, doch der Strukturwandel im Handel bestimmt vielfach Diskussionen um die Stadtentwicklung. Zunächst lag der Fokus auf den Auswirkungen des Onlinehandels und primär der COVID-19-Pandemie. Doch mit neuen, anhaltenden Krisen stehen alle innenstadtprägenden Nutzungen stärker unter Druck, als es allein durch die Pandemie zu erwarten war. Logistik und Verkehr sind zentral, um Funktionsfähigkeit und Aufenthaltsqualität von Innenstädten und Zentren weiter zu stärken. Der Kurzbericht fasst die Ergebnisse vorliegender Arbeiten und erkennbarer Entwicklungen für das Themenfeld urbane Logistik zusammen.

Nachhaltigkeit in Bauen und Verkehr

Die Bundesregierung (Hrsg.), Transformationsbereich „Nachhaltiges Bauen und Verkehrswende“. Herausforderungen und Wege der Transformation mit Blick auf Stadtentwicklung, Bau- und Bauwerksbereich und die nachhaltige Gestaltung der Mobilität. 2024, 41 Seiten, kostenfreier Download unter Transformationsbereich "Nachhaltiges Bauen und Verkehrswende" (bund.de)



Der Transformationsbereich „Nachhaltiges Bauen und Verkehrswende“ beeinflusst die Gestaltung der gesamten baulichen Umwelt und prägt das Leben der Menschen. Es geht um die Sicherung der Lebensqualität für unsere und nachfolgende Generationen. Dieser Bereich spielt eine herausragende Rolle zur Erreichung der 17 Nachhaltigkeitsziele der Agenda 2030. Problembewusstsein, Verantwortungsgefühl und aktives Handeln sind notwendig, um Stadt- und Siedlungsentwicklung sowie den Bau- und Mobilitätsbereich nachhaltig zu gestalten. Die Publikation thematisiert Nachhaltigkeit im Planen, in der integrierten Stadtentwicklung, in Bauen, Verkehr und Mobilität. Sie zeigt Lösungsansätze sowie Maßnahmen auf.



Mobilitätsplanung in Kommunen

Deutsches Institut für Urbanistik (Hrsg.), 2024, 56 Seiten, externe Veröffentlichungen. Lebenswerte Städte und Regionen. Kommunalen Leitfadens für eine integrierte Stadtentwicklung und Mobilitätsplanung. Kostenfreier Download unter [Lebenswerte Städte und Regionen](https://LebenswerteStaedteundRegionen.de) | Deutsches Institut für Urbanistik (difu.de)

Kommunen und Regionen stehen vor komplexen Herausforderungen wie Klimaschutz und -anpassung, Umgang mit Flächen und natürlichen Ressourcen, zunehmender Urbanisierung sowie Fragen der sozialen Teilhabe. Ein integrierter Ansatz der Stadtentwicklung und Mobilitätsplanung kann bei der Bewältigung dieser Aufgaben helfen. Der Leitfaden beleuchtet theoretische Zusammenhänge und Effekte integrierter Planung und vermittelt in 16 Handlungsbausteinen Prinzipien und Instrumente für ihre erfolgreiche Anwendung.

INHALT 78. Jahrgang Sept. - Okt. 2024



EDITORIAL

- 3 Und sie bewegt sich doch
von Christof Sommer

VERKEHR

- 6 Mehr Spielräume für mehr Sicherheit im Straßenverkehr
von Cora Ehlert
- 8 Attraktive Fußwege für mehr Lebensqualität
von Katja Naefe
- 11 Lokale Verkehrssicherheit mit gezielten Aktionen
von Christina Götze
- 14 Das 49-Euro-Ticket im ländlichen Raum
von Stephan Kersting
- 17 Moderne und nachhaltige Mobilitätsbildung für Kinder
von Dr. Annika Nohe
- 20 Verkehrskonzept: Autofreie Altstadt in Freudenberg
von Inken Daley

Titelbild: Adobe Srock - Andrii

Thema **Verkehr**



11



30

23 Lücken im Fuß- und Fahrradverkehr schließen

von Christian Eckert

25 Stadtradeln in Rheine als Gesamtkonzept

von Michael Wolters

28 Bürgerlabor Mobiles Münsterland

von Sebastian Täger, Dr. Linus Tepe und Mathias Raabe

BÜRGERMEISTERJUBILÄUM

30 Seit 25 Jahren erfolgreich im Amt

KLIMAAANPASSUNG

32 Entsorgungsbetrieb Korschenbroich im grünen Gewand

von Thomas Kochs und Kristina Rohmann

SERVICE

34 Bücher

37 Gericht in Kürze

Mit Bäumen das Stadtklima verbessern

Was ein Baum braucht, um zu wachsen und wie er sich auf seine Umgebung auswirkt, unterscheidet sich von Art zu Art. Für Städte wird es angesichts des Klimawandels zunehmend wichtig, den Baumbestand an die Gegebenheiten vor Ort anzupassen. Ein Team der Technischen Universität München hat das Online-Tool „CityTree“ entwickelt. Städte und Kommunen können damit herausfinden, wie zwölf weit verbreitete Baumarten in 34 deutschen Städten wachsen und was sie in Zukunft für das Klima vor Ort leisten. Mehr als 5.000 Stadtbäume wurden untersucht. Der Fokus lag auf Linden, Robinien, Platanen und neun weiteren Arten, die aktuell 60 Prozent des städtischen Baumbestandes in Deutschland ausmachen. Das Tool steht online kostenfrei zur Verfügung: <https://master.d3jwj4wl3ttyob.amplifyapp.com/>

Kommunen brauchen mehr Büroflächen

In Deutschland stehen viele Büros leer, weil das Arbeiten im Homeoffice den Flächenbedarf der Unternehmen stark senkt. Jedoch geben 23 Prozent der von KfW Research und dem Deutschen Institut für Urbanistik befragten Kommunen an, mehr Bürofläche zu benötigen als noch vor wenigen Jahren. Nur acht Prozent meldeten einen kleinen Bedarfsrückgang. 21 Prozent glauben, dass sie zukünftig noch mehr Bürofläche brauchen werden. Nur 14 Prozent rechnen mit weniger benötigtem Arbeitsraum. Da Kommunen immer mehr Aufgaben übernehmen, ist der Personalbestand deutlich gewachsen. Sorge bereitet auch, dass der desolate Zustand vieler Verwaltungsgebäude potenzielle Bewerber abschrecken könnte. Die Ergebnisse sind repräsentativ für Kommunen mit mehr als 2.000 Einwohnern. Die Studie ist abrufbar unter kfw.de im Download-Center.

Zehn Prozent der Bevölkerung haben eine zweite Staatsangehörigkeit

Zum Zensusstichtag am 15. Mai 2022 lebten rund 1.731.000 Bürgerinnen und Bürger in NRW, die neben der deutschen noch mindestens eine weitere Staatsangehörigkeit besaßen. Wie der Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen mitteilt, waren das knapp zehn Prozent der Bevölkerung. Vorne lagen mit 20,3 Prozent Menschen mit deutscher und polnischer Staatsangehörigkeit, gefolgt von den Kombinationen deutsch-türkisch (17,3 Prozent) und deutsch-russisch (9,9 Prozent). Einige besondere Ergebnisse: Lediglich zwei Prozent der Bevölkerung in der Stadt Monschau und der Gemeinde Heiden hatten die deutsche und mindestens eine andere Staatsangehörigkeit. Der Anteil deutscher und polnischer Staatsangehörigkeit war in Sendenhorst mit 47,7 Prozent am höchsten. Die Kombination deutsch-türkisch lag mit 50 Prozent in Werdohl auf Platz 1. Den Spitzenwert bei Besitz des deutschen und niederländischen Ausweises hat Selfkant mit 62,1 Prozent inne.

Bergischer Weg ist Deutschlands schönster Wanderweg 2024

Der „Bergische Weg“ führt vom Baldeneysee in Essen über Velbert bis zum Drachenfels in Königswinter. Im August erhielt er die Auszeichnung „Deutschlands schönster Wanderweg 2024“, verliehen vom Wandermagazin in der Kategorie Mehrtagestouren. Knapp 44.000 Wanderfans stimmten für 25 zur Auswahl stehende Wanderwege. Der Bergische Weg erstreckt sich über 259 Kilometer und 14 Etappen mit einer Länge von 11 bis 27 Kilometern. Seit 2006 sucht das Wandermagazin die schönsten Wanderwege in Deutschland. 2024 gab es fast 100 Bewerbungen. Der Bergische Weg gewann mit knapp 30 Prozent der Stimmen und etwa 3.000 mehr als der zweitplatzierte Weg im Altmühltal.

Experten sind sich einig: Kontrollen sind das beste Mittel gegen Raser



BILD: ADOBE STOCK - PHOTOWAHN

Mehr Spielräume für mehr Sicherheit im Straßenverkehr

Ob Geschwindigkeitskontrollen, Parken auf dem Gehweg oder Bewohnerparken - im Handlungsfeld Verkehr gibt es aus kommunaler Sicht einige Veränderungen. Eine Einordnung.

Ab sofort können sich Kommunen mittlerer und kleiner Größenordnung zusammenfinden, um Geschwindigkeitsüberwachungen im fließenden Verkehr durchzuführen, und zwar über den Weg der interkommunalen Zusammenarbeit. Originär zuständig sind hierfür gemäß § 48 Abs. 2 Satz 2 OBG NRW – neben der Polizei – nur die Kreisordnungsbehörden und die großen kreisangehörigen Städte. Das führt in vielen Landesteilen zu erheblichen Kontrolllücken, da Kreise und Polizei häufig personell ausgelastet sind und nicht flexibel und bedarfsgerecht tätig werden können. Genau das – nämlich ein anhaltend hoher und flächendeckender Kontrolldruck - ist aber nach übereinstimmender Expertenmeinung notwendig, um der Hauptunfallursache Nummer eins – Geschwindigkeitsverstöße – angemessen zu begegnen. Diese Auffassung teilen die fachlich zuständigen Landesministerien ebenso und haben kürzlich -

nach langem Drängen des StGB NRW - den Weg für eine interkommunale Zusammenarbeit frei gemacht. Dies war notwendig, weil viele Bürgermeisterinnen und Bürgermeister in NRW ihre beschränkten Handlungsmöglichkeiten moniert haben. Sie berichten übereinstimmend, dass mittlerweile weite Teile der Bevölkerung sensibel in Bezug auf anhaltende Geschwindigkeitsverstöße vor ihrer Haustür reagieren und großes Unverständnis für die unzureichenden Kontrollen zeigen.

Möglichkeiten der Umsetzung Das Interesse zur Durchführung entsprechender Überwachungsmaßnahmen ist bei Kommunen nach aktuellem Zwischenstand hoch: Schätzungsweise 15 Prozent der Mitgliedskommunen des StGB NRW beschäftigen sich derzeit intensiv mit dem Thema und einer möglichen Umsetzung. So gilt es, für Kommunen zunächst geeignete Partner zu finden, mit denen sie



DIE AUTORIN

Cora Ehlert ist Referentin für Verkehrswesen beim Städte- und Gemeindebund NRW

eine Vereinbarung zur interkommunalen Zusammenarbeit schließen können. Partner-Kommunen müssen insgesamt den additiven Schwellenwert einer nach § 48 Abs. 2 S. 2 OBG NRW allein zur Geschwindigkeitsüberwachung befugten Kommune erreichen (50.000 Einwohnerinnen und Einwohner) und gemeinsam entsprechend tätig werden. Voraussetzung ist zudem, dass die Kommunen eine gemeinsame Grenze – gegebenenfalls auch kreisübergreifend - haben.

Der StGB NRW wirbt ab sofort für eine verstärkte Kooperationen von Städten und Gemeinden und für die Anwendung moderner Dienstleistungsmodelle – spricht für eine flexible und moderne Verkehrssicherheitsarbeit, um mehr Sicherheit im Straßenverkehr nachhaltig zu realisieren.

Dabei ist die interkommunale Zusammenarbeit in NRW im Bereich des Ordnungsrechts bereits seit Jahren hervorragend erprobt. Auf dem Portal Interkommunales.nrw finden sich zahlreiche Praxisbeispiele. Zudem sind Kommunen vergleichbarer Größenordnung in anderen Bundesländern längst in der Lage Geschwindigkeitsüberwachungen in eigener Zuständigkeit durchzuführen und praktizieren dies auch sehr erfolgreich. In Bayern dürfen beispielsweise Gemeinden jeder Größenordnung (zum Beispiel mit 2.000 Einwohnern) Geschwindigkeitsüberwachungen vornehmen. Dieser Schritt war in NRW nun längst überfällig.

Gehwegparken Das Bundesverwaltungsgericht hat mit Urteil vom 06. Juni 2024 (Az.: 3 C 5.23) entschieden, dass Anwohner bei einer erheblichen Beeinträchtigung der bestimmungsgemäßen Gehwegbenutzung einen räumlich begrenzten Anspruch gegen die Straßenverkehrsbehörde auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung über das Einschreiten gegen das verbotswidrige Gehwegparken haben können.

In vielen Kommunen wird das sogenannte Gehwegparken geduldet, obwohl es nicht durch Verkehrszeichen gesondert angeordnet wurde. Häufig ist dies die Konsequenz hohen Parkdrucks. Das Bundesverwaltungsgericht macht aber nun deutlich, dass Anwohner unmittelbar betroffener Gehwege dies nicht in jedem Fall hinzunehmen haben:

Das Gericht hat angenommen, dass das § 12 Abs. 4 und 4a StVO zu entnehmende Gehwegparkverbot eine dritt-schützende Wirkung zugunsten der Kläger hat. Das Verbot des Gehwegparkens schützt nicht nur die Allgemeinheit, sondern auch Anwohner, die in der Nutzung des an ihr Grund-



Unerlaubtes Gehwegparken kann künftig von Anwohnern beanstandet werden



Interkommunale Zusammenarbeit im Bereich des Ordnungsrechts ist seit Jahren hervorragend erprobt.

stück grenzenden Gehwegs erheblich beeinträchtigt werden. Es ist aber nicht zu beanstanden, wenn die Kommune zunächst die am stärksten belasteten Quartiere ermittelt, Straßen mit besonders geringer Restgehwegbreite priorisiert und ein entsprechendes Konzept für ein stadtweites Vorgehen umsetzt.

Aus Sicht des StGB NRW schafft das Urteil nun Rechtssicherheit für Straßenbehörden, kommunale Ordnungsämter, Bewohnerinnen und Bewohner und nicht zuletzt für Verkehrsteilnehmende. Letztlich stehen Kommunen vor der altbekannten Frage, wie der begrenzte öffentliche Raum bestmöglich im Sinne einer Gleichberechtigung für alle Verkehrsteilnehmenden aufzuteilen ist. Im Interesse des Fußverkehrs kann unerlaubtes Gehwegparken nicht die Lösung sein. Gleichzeitig müssen aber auch Parkplätze für jene vorhanden sein, die auf ihr Auto angewiesen sind. Es müssen Alternativen zum Auto gestärkt werden, insbesondere der Rad- und Fußverkehr sowie der öffentliche Personennahverkehr.

Bewohnerparken ist ein strategisches Instrument zur Verkehrslenkung



BILD: ADOBE STOCK PHILIPK76

Es geht um stadt- beziehungsweise quartiersverträgliche Lösungen sowie um ein modernes Verkehrsrecht, das den Kommunen mehr Handlungsspielräume gibt.

Bewohnerparken Die zuständigen örtlichen Behörden in Nordrhein-Westfalen können seit nunmehr knapp zwei Jahren selbstständig die Gebührenehöhe für das Bewohnerparken festlegen.

Bei der Festsetzung der Gebühren kann nunmehr gemäß § 6a Abs. 5a S. 3 StVG neben dem Verwaltungsaufwand auch die Bedeutung der Parkmöglichkeiten, deren wirtschaftlicher Wert oder der sonstige Nutzen der Parkmöglichkeiten für die Bewohnerinnen und Bewohner angemessen berücksichtigt werden.

In einer Neuausrichtung von Bewohnerparkgebühren liegt die Chance, das Bewohnerparken künftig verstärkt als Steuerungsinstrument in Städten und Gemeinden bezogen auf den ruhenden Kfz-Verkehr wahrzunehmen. Hierzu hat sich kürzlich der StGB NRW Verkehrsausschuss positioniert und kleinere und mittlere Kommunen ermutigt, Bewohnerparken stärker als bislang als planerisches und strategisches Instrument der Verkehrslenkung zu nutzen.

Bislang wurde der neue Rahmen in Städten unterschiedlich genutzt, um die Bewohnerparkgebühren neu auszurichten. So werden etwa in Euskirchen, Iserlohn und Schwerte 90 Euro pro Jahr fällig, in Bonn bis zu 360 Euro und in Münster 260 Euro.

Eine Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG 9 CN 2.22 - Urteil vom 13. Juni 2023) ist bei der Neufestsetzung aber zu beachten. Es hat entschieden, dass die Bewohnerparkgebührensatzung der Stadt Freiburg im Breisgau vom 14. Dezember 2021 unwirksam ist.

Insbesondere verletzt der von der Kommune gewählte Stufentarif den allgemeinen Gleichheitssatz des Art. 3 Abs. 1 GG. Die damit verbundenen starken Gebührensprünge bilden den je nach Fahrzeuglänge unterschiedlichen Vorteil nicht mehr angemessen ab. Im Extremfall kann ein Längenunterschied von 50 Zentimetern zu einer Verdoppelung der Gebühr führen. Die mit diesen Sprüngen einhergehende beträchtliche Ungleichbehandlung ist auch unter dem Gesichtspunkt der - hier allenfalls geringfügigen - Verwaltungsvereinfachung nicht zu rechtfertigen.

Nicht beanstandet hat das Bundesverwaltungsgericht indes die Höhe der „Regelgebühr“ in Höhe von 360 Euro. Angesichts des erheblichen Wertes eines wohnungsnahen Parkplatzes steht sie weder in einem groben Missverhältnis zum Gebühreuzweck des Ausgleichs der mit dem Parkausweis verbundenen Vorteile noch ist sie vollständig von den zu deckenden Kosten der Ausweisausstellung abgekoppelt. ●



Fußverkehrsförderung: Das Zukunftsnetz Mobilität NRW bietet Kommunen Orientierungshilfe bei der Planung von attraktiven Fußwegen

Attraktive Fußwege für mehr Lebensqualität

Mithilfe von Fußverkehrschecks motiviert das Zukunftsnetz Mobilität NRW Kommunen, Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs zu ergreifen – und diese auch umzusetzen.

Gehen ist die natürlichste und nachhaltigste Art der Fortbewegung. Dennoch stand eine autozentrierte Planung in den meisten Städten, Kreisen und Gemeinden bislang im Vordergrund. Seit 2019 unterstützt das Zukunftsnetz Mobilität NRW seine Mitglieder dabei, mit Hilfe von Fußverkehrschecks in die Fußverkehrsförderung einzusteigen. Doch auch, wenn das Angebot hervorragend angenommen wird, bleibt eine Frage offen: Was passiert mit den Maßnahmevorschlägen und dem Thema Fußverkehr in der verwaltungsinternen Zusammenarbeit nach den Checks?

Um Antworten auf diese Frage zu finden, starteten wir im Herbst 2023 mit Unterstützung der Marktforschungsabteilung unseres rheinischen Trägers, dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg, eine teilstandardisierte Umfrage. Zur Teilnahme eingeladen waren alle 43 Mitglieder, die bis einschließlich 2022 einen Fußverkehrscheck durchgeführt haben.

Die Rückmeldungen waren zahlreich: In 43 Kommunen wurde der Fragebogen zumindest teilweise ausgefüllt, aus 36 Kommunen liegen vollständig ausgefüllte Fragebogen vor. Das entspricht einer Rücklaufquote von mehr als 93 Prozent.



DIE AUTORIN

Katja Naefe ist Referentin für Mobilitätsmanagement beim Verkehrsverbund Rhein-Sieg

Fußverkehrschecks Im Vergleich zu anderen Verkehrsteilnehmenden werden die Belange des Fußverkehrs bisher insgesamt wenig beachtet. Dabei wissen Fußgänger selbst am besten, was gut für sie ist. Was liegt also näher, als sie bei der Planung und Gestaltung ihrer Fußwege direkt mit einzubeziehen?

Hier setzen die Fußverkehrschecks an: Sie bieten die Möglichkeit, einen Prozess zur Förderung des Fußverkehrs in der Kommune zu initiieren, erste Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs umzusetzen, die Verwaltung und Politik für die Bedürfnisse der Fußgänger zu sensibilisieren und gleichzeitig die Zielgruppe (besser) zu beteiligen. Seit 2019 bieten wir unseren Mitgliedern im Wettbewerbsverfahren die Möglichkeit eines Fußverkehrschecks an. Die Gewinner erhalten

- einen individuellen Status quo-Bericht zum Fußverkehr,
- eine Stärken-Schwächen-Analyse,
- einen Maßnahmenplan mit Prioritäten sowie
- Anregungen für eine Verstärkung der Fußverkehrsförderung in der Kommune.

Das Tolle an den Fußverkehrschecks: Teilnehmende Kommunen werden durch die fachliche Expertise eines Fachbüros unterstützt, das die Kommune engmaschig und vertrauensvoll durch den Prozess begleitet. Gefördert werden die Fußverkehrs-Checks zu 100 Prozent durch das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. Für die Kommunen fallen keine Kosten an.

In den ersten fünf Jahren seit Bestehen des Angebots haben bereits 58 Mitglieder im Zukunftsnetz Mobilität NRW den begleiteten Fußverkehrscheck gemacht. Im Jahr 2024 kommen weitere zwölf Kommunen hinzu.

Ergebnisse der Evaluation Der Fußverkehrscheck in den Kommunen erreicht ein wesentliches Ziel: In nahezu allen Fällen (92 Prozent) konnte eine Sensibilisierung für die Belange des Fußverkehrs erreicht und somit ein Einstieg in die Fußverkehrsförderung erzielt werden. Darüber hinaus hat der Fußverkehrscheck in 64 Prozent der Kommunen dazu beigetragen, die Fußverkehrsbelange im Alltagshandeln der Verwaltung stärker zu berücksichtigen.

Die Mobilitätswende muss Chefsache sein. Das betonen wir immer wieder. Beim Fußverkehrscheck scheint das so zu sein: Bei der Hälfte aller Kommunen nahm die Verwaltungsspitze oder der Dezernent, die Dezernentin sowohl am Auftakt als auch am Abschlussworkshop sowie an mindestens einer Begehung teil. Die Fußverkehrschecks haben das Ziel, verwaltungsinterne Zusammenarbeit im Bereich Mobilität zu initiieren,

NETZWERKEN. FÖRDERN WIR.

Ob Kommunen oder kommunale Unternehmen:
Wir fördern Ihre nachhaltigen Ideen rund um neue
Energien.

Neugierig? Wir beraten Sie gerne persönlich.



 **NRW.BANK**
Wir fördern Ideen



zu verstetigen und das Thema breit in der Verwaltung zu bearbeiten. Die Evaluationsergebnisse zeigen, dass im Schnitt mindestens fünf Ämter der Kommunen am Fußverkehrs-Check beteiligt waren. Die häufigsten Nennungen fielen auf die Ämter Stadtplanung (79 Prozent), Tiefbau (77 Prozent), Ordnungsamt (72 Prozent), Verkehrsplanung (64 Prozent), Straßenverkehrsbehörde (54 Prozent).

So geht es weiter Vier Fünftel aller befragten Kommunen stießen nach dem Check Fußverkehrsprojekte an und setzten sie um, insbesondere in den Bereichen Barrierefreiheit, sichere Querungen und Schulwegsicherung. Insgesamt wurden mehr als 100 Maßnahmen genannt. Dies zeigt, dass die vorgelegten Maßnahmenlisten nicht in den Schubladen der Verwaltungen verschwinden.

Interessant: Maßnahmen gegen Nutzungskonflikte im ruhenden Verkehr wurden – im Vergleich zu anderen Projekten – weniger häufig umgesetzt, obwohl sie als eine der größten Herausforderungen angesehen werden. Ein Hinweis darauf, dass die Themen Fußverkehr und Parkraummanagement verknüpft betrachtet werden sollten.

Die konkrete Finanzierung der Maßnahmen erfolgte zu knapp 70 Prozent über die Integration in bestehende Haushaltstitel. Hervorzuheben ist allerdings, dass ein Viertel aller befragten Kommunen einen neuen Haushaltstitel geschaffen haben.

Schlussfolgerungen Die Ergebnisse der Befragung geben uns Sicherheit: Fußverkehrschecks wirken. Sie zeigen Wirkung hinsichtlich des Standings des Fußverkehrs in der Kommunen. Sie vermitteln Kommunen oftmals dringend benötigtes Fachwissen und sind darüber hinaus Auslöser dafür, dass theoretisches Fachwissen in die Praxis umgesetzt wird. Besonders wichtige Erkenntnisse werden in den Bereichen Infrastruktur (74 Prozent der Nennungen) und Öffentlichkeitsarbeit für den Fußverkehr erzielt.

Fußverkehrschecks zeigen außerdem Wirkung hinsichtlich des Change-Prozesses innerhalb der Verwaltungen. Sie stoßen eine abteilungsübergreifende Zusammenarbeit an und fördern den Aufbau der Strukturen für ein kommunales Mobilitätsmanagement (58 Prozent der Befragten stimmen dem zu). Knapp die Hälfte der Kommunen gibt an, dass durch die Fußverkehrs-Checks die Beteiligungskultur gestärkt wird.

Die Ergebnisse bestätigen außerdem, dass der Ablauf des Fußverkehrschecks mit seinen Bausteinen Auftaktworkshop, Begehung, Maßnahmenworkshop, Vorstellung der Ergebnisse (in der Politik) der richtige ist. Schulnoten zwischen eins und zwei für die jeweiligen Bausteine belegen dies.



Bei Fußverkehrschecks werden Maßnahmen zur sicheren Querung von Straßen herausgearbeitet

Übersehene Zielgruppe

In Städten gehen mehr als 90 Prozent der Menschen zu Fuß zu Haltestellen und Bahnhöfen. Wer mit dem Bus oder der Bahn fährt, ist also nicht nur Fahrgast, sondern gleichzeitig häufig auch Fußgänger.

Entsprechend ist es auch für die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs von Vorteil, wenn Straßenräume auch für Fußgänger und Fußgängerinnen attraktiver werden. Dieser Zusammenhang wird oft übersehen. Die Evaluation der Fußverkehrschecks zeigt uns: Das Angebot macht viele dieser Zusammenhänge sichtbar und sensibilisiert für eine fachübergreifende Betrachtungsweise.



Fußverkehrschecks geben Impulse für wichtige Veränderungen

Zukunftsnetz Mobilität NRW:
zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de

www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/
aktuelles/presse/pm-evaluation-fvc





BILD: LVW NRW

Mit Plakaten macht die LVW darauf aufmerksam, dass Autofahrer beim Überholen von Fahrrädern Abstand halten müssen

Lokale Verkehrssicherheit mit gezielten Aktionen

Mehr Sicherheit im Straßenverkehr für alle: Das ist das Ziel lokaler Verkehrswachten in Nordrhein-Westfalen. Unterstützt werden sie dabei von der Landesverkehrswacht in Düsseldorf.

Unsere Arbeit richtet sich an alle Verkehrsteilnehmenden, von Jung bis Alt, vom Fußgänger bis zum Kraftwagenfahrer“, sagt Jörg Weinrich, Geschäftsführer der Landesverkehrswacht (LVW). Für die gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr zu sensibilisieren, steht dabei genauso auf der Agenda wie Programme und Kampagnen, die sich an unterschiedliche Zielgruppen richten. Sinn und Zweck des Engagements ist es, auf das Verhalten des Einzelnen so Einfluss zu nehmen, dass er weder sich selbst noch die anderen Verkehrsteilnehmer gefährdet.

Die Landesverkehrswacht, ein Verein mit Sitz in Düsseldorf, unterstützt lokale Verkehrswachten in NRW bei deren Arbeit und Engagement vor Ort, indem sie informiert, berät und mit Materialien versorgt. Landesweite Aktionen und Kampagnen werden von einem siebenköpfigen Team der Geschäftsstelle initiiert und durchgeführt. Die Landesverkehrswacht versteht sich somit als Interessenvertretung aller Verkehrswachten. Das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr fördert die LVW und stellt Gelder für einmalige Kampagnen zur Verfügung.

2023 verteilte die LVW Aufkleber mit der Aufschrift „Achtung auf dem Rad! – Dahinter ist sicherer!“ an Städte und Kreise. Diese wurden an größeren Fahrzeugen angebracht

Unterschiedliche Kooperationspartner ermöglichen die Durchführung weiterer Maßnahmen. Die Landesverkehrswacht hat ein Präsidium, einen erweiterten Vorstand und einen Beirat. Neben den Verkehrswachten vor Ort sind institutionelle Mitglieder und Fördermitglieder in das Netzwerk eingebunden.

Verein mit Wirkkraft Vor 100 Jahren wurden die ersten lokalen Verkehrswachten in NRW gegründet. Damals wie heute stand ein faires und sicheres Mit-



DIE AUTORIN

Christina Görtz ist Pressereferentin bei der Landesverkehrswacht NRW



BILD: STADT MONHEIM





BILD: VÜLLERS / LVW/NRW

Der sichere Schulweg ist eins der wichtigen Themen, für das sich die Landesverkehrswacht und die lokalen Verkehrswachten mit diversen Aktionen einsetzen



BILD: XXX

einander der Verkehrsteilnehmer im Fokus. Der Individualverkehr nahm durch die zunehmende Anzahl an Autos zu. Fußgänger und Fahrradfahrer waren plötzlich ganz anderen Risiken ausgesetzt als noch zu Zeiten, als Kutschen die Straßen in Großstädten dominierten. Rund 25 Jahre später wurde die Landesverkehrswacht gegründet. Der damalige Ministerpräsident Karl Arnold setzte sich für die Gründung, die am 10. Februar 1950 vollzogen wurde, ein. In seinem Schreiben an den Regierungspräsidenten formulierte er die Notwendigkeit einer solchen Einrichtung wie folgt: „Angesichts der Entwicklung unseres Verkehrslebens kann es nicht mehr Aufgabe der Behörden allein sein, den Verkehrsgefahren auf der Straße zu begegnen. Die Lage erfordert vielmehr eine Einschaltung aller am Verkehr beteiligten Kreise.“ Was damals als erste Idee ausgesprochen wurde, wurde in den Folgejahren umgesetzt und hat immer noch Bestand. „Neben den Verkehrswachten vor Ort, die fast flächendeckend in NRW aktiv sind, richten wir bestimmte Angebote an Städte und Gemeinden“, sagt Jörg Weinrich. Im Jahr 2023 wurden beispielsweise Plakate angeboten, die für das Ab-

Für den Schulweg zu Fuß und gegen das Elterntaxi: Seit 2023 verteilt die Landesverkehrswacht Banner, die genau dafür werben

standhalten von Autos zu Fahrradfahrern werben. „Das Prozedere war so viel einfacher, weil erforderliche Genehmigungen für die Aufhängung direkt erteilt werden konnten“, so Weinrich.

Kampagnen und Aktionen Auch bei Aufklebern mit Hinweis auf den „Toten Winkel“ erhielten Kommunen die direkte Möglichkeit der Bestellung bei der Landesverkehrswacht „Die Fahrzeuge vom Bauhof und ähnlichem konnten auf diesem Weg direkt beklebt werden“, sagt Weinrich. So wurde auch der Tatsache Rechnung getragen, dass diese Wagen oft von unterschiedlichen Personen gefahren werden. Ein Teil der Aufkleber ist für den Innenraum gedacht. „Hier werden die Fahrer auf die Gefahren beim Abbiegen aufmerksam gemacht“, so Weinrich. Eine Unterstützung der anderen Art hat der Arbeitskreis Politik der LVW auf den Weg gebracht. Neben der Forderung nach kommunaler Selbstbestimmung bei Tempo 30 sollen laut neu aufgestellten Forderungen mittelgroße kreisangehörige Kommunen Geschwindigkeits- wie Rotlichtverstöße selbst ahnden können. „Wir erhoffen uns, dass einzelne Kommunen sich stärker einsetzen, so Verstöße eher ahnden und somit vor Ort für mehr Sicherheit sorgen werden“, informiert Weinrich.

Präventive Maßnahmen Die Präventionsarbeit der Verkehrswachten fängt aktiv bei Vorschulkindern an. Diese werden mit Hilfe der Verkehrswachten auf den Schulweg vorbereitet. Dazu gibt es Hefte für Kinder, ihre Eltern und Erzieherinnen. In einigen Städten wird die Schulwegsicherung von erwachsenen oder auch jugendlichen Verkehrshelfern übernommen. Oft werden Eltern- und Schülerlotsen mit Unterstützung der Polizei geschult, in vielen Fällen kommt die Ausstattung wie die Materialien zur Ausbildung von der Verkehrswacht. In der Grundschule unterstützen die Verkehrswachten die Radfahrausbildung in den 3. und 4. Klassen. Junge Erwachsene werden an einem Verkehrssicherheitstag an ihren Schulen mit theoretischen und praktischen Elementen auf Gefahren, die für ihre Zielgruppe im Verkehr lauern, konfrontiert. Für diese Zielgruppe gibt es auch zunehmend Angebote, die für die korrekte und sichere Nutzung mit den E-Scootern werben.

Mobilität für alle Programme für Rad- und Pedelec-Fahrer richten sich an alle Altersgruppen und werden seit dem Aufkommen der elektrisch betriebenen Räder stark nachgefragt. Für Senioren gibt es speziell auf sie zugeschnittene Programme. Bei diesen geht es darum, dass die ältere Generation möglichst lange mobil bleiben kann. Diese sprechen nicht nur die Autofahrer an, sondern auch jene, die zu Fuß, mit dem Fahrrad, dem Rollator oder den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind. „Die Verkehrswachten vor Ort haben unterschiedliche Schwerpunkte

und neben den Standardangeboten werden je nach Stadt viele andere Sachen angeboten“, so Weinrich. Das reicht von Fahrradcodierung über groß angelegte Aufklärungskampagnen zum Thema Toter Winkel bis hin zur Verteilung von Sichtbarkeitsmaterialien. „Einige Programme werden komplett über Bundesmittel finanziert“, erklärt Jörg Weinrich. Bei der Durchführung gibt es zwar gewisse Vorgaben, aber auch viel Spielraum für die individuelle Ausgestaltung vor Ort. Wer Interesse an den Angeboten hat, kann sich bei seiner lokalen Verkehrswacht informieren. Die Landesverkehrswacht selbst ist mit einem Infomobil unterwegs, in dem Seh-, Hör- und Reaktionstests durchgeführt werden. Angefragt wird dieses zu großen Veranstaltungen genauso wie von Schulen.

Fahrsicherheitstrainings Die Mitarbeitenden vor Ort sind überwiegend ehrenamtlich tätig. Häufig sind oder waren sie hauptberuflich in Bereichen aktiv, in denen die Verkehrssicherheit eine wesentliche Rolle spielt. Aktive oder ehemalige Polizisten, Lehrer und Angestellte der Verwaltung kennen die besonderen lokalen Gegebenheiten, Strukturen und Gefahren und sind daher ideal geeignet, die Angebote vor Ort umzusetzen. „Willkommen ist aber jeder, der sich für das Thema Verkehrssicherheit begeistern kann“, sagt Weinrich. Es gibt größere Verkehrswachten, die hauptamtlich besetzt sind. „Das kommt dann aber tatsächlich nur in großen Städten vor oder bei jenen Verkehrswachten, die einen Verkehrsübungsplatz haben. Diese werden gewerblich betrieben“, in-



FOTO: LVW NRW

formiert Weinrich. Mit dem Fahrsicherheitstraining steht der Verkehrswacht ein erprobtes und beliebtes Instrument zur Steigerung der Verkehrssicherheit zur Verfügung. 16 Verkehrswachten bieten in NRW Fahrsicherheitstrainings an. Die Teilnehmer lernen dabei, wie sie sich in bestimmten Situationen richtig verhalten und was sie an ihrer Fahrweise ändern können, um sicherer unterwegs zu sein.

Das Infomobil der Landesverkehrswacht, in dem Seh-, Hör- und Reaktionstests durchgeführt werden können, ist in ganz NRW unterwegs - wie hier auf der Radmesse in Siegburg

Weitere Infos unter:



lvwnrw



Sicherheitstraining24

Bürgermeisterinnen netzwerken in Kaarst

Das jährliche Netzwerktreffen der Bürgermeisterinnen aus NRW fand im August 2024 auf Einladung von Bürgermeisterin Ursula Baum in Kaarst statt. Die Themen des Austauschs waren unter anderem die Kommunal Finanzen,

ein Vortrag zu digitaler Gewalt durch die Organisation HateAid und die Projektvorstellung „be the change“ von Projektkoordinatorin Dr. Miriam Mauritz, Ruhr-Universität Bochum. Dabei geht es darum, niedrigschwellige Angebote zur Förderung von Frauen im kommunalpolitischen Raum zu etablieren und somit die Erhöhung des Frauenanteils in kommunalen Gremien zu ermöglichen.

Im ehrenamtlich geführten Museum „Tuppenhof“ in Kaarst, einer Vierkanthofanlage aus dem 19. Jahrhundert, genossen die Teilnehmerinnen eine Führung. Jedes Jahr finden auf dem Tuppenhof, der seit 2012 Mitglied im kulturgeschichtlichen Museumsnetzwerk Niederrhein ist, unter anderem verschiedene Vorträge, Konzerte und weitere Veranstaltungen statt.



BILD: STGB

Die teilnehmenden Bürgermeisterinnen mit StGB NRW-Referentin Christiane Bongartz (l.) und den Beigeordneten Andreas Wohland und Claus Hamacher

Mit dem Deutschlandticket besteht die Möglichkeit, für 49 Euro im Monat alle Angebote des öffentlichen Nahverkehrs zu nutzen



BILD: ADOBE STOCK - NIKKIMEEL

Fluch oder Segen? Das 49-Euro-Ticket im ländlichen Raum

Seit der Einführung des Deutschlandtickets ist das Fahren mit dem öffentlichen Nahverkehr günstiger geworden – nun drohen Einsparungen im ländlichen Raum.

Welche Auswirkungen das „gut gemeinte“ Deutschland-Ticket im ländlichen Raum hat, zeigt das Beispiel unserer Gemeinde Eslohe im Hochsauerlandkreis. Hier leben rund 9.000 Einwohner, die sich auf insgesamt mehr als 40 größere und kleinere Ortschaften und Wohnstätten verteilen. Öffentlicher Personennahverkehr bedeutet hier im besten Fall eine Buslinie, die in den größeren Ortschaften zwischen 7 und 19 Uhr einmal stündlich bedient wird. Nicht wenige Bürgerinnen und Bürger sehen jedoch unter Umständen lediglich morgens und mittags den „Schulbus“. Der Schülerfahrverkehr ist in Eslohe im öffentlichen Nahverkehr integriert, also in den ÖPNV-Fahrplan. Die Einführung des 49-Euro-Tickets dient der Gemeinde zunächst als preiswerte Schülerfahrkarte. Es entstehen seit der Einführung deutlich weniger Schülerfahrkosten. Das ist für uns als Kommune erstmal grundsätzlich ein Vorteil, dieses Geschenk der Bundes- und Landesregierung nehmen wir gerne mit. Die Kosten für die Verkehrsunternehmen bleiben

jedoch naturgemäß gleich hoch beziehungsweise steigen eher noch weiter an, Stichwort Energie- und Personalkosten. Und das bei wesentlich geringeren Einnahmen. Dass diese Unternehmen ihre Defizite, allein schon durch die ausfallenden Erlöse bei den Schülerjahreskarten, an anderer Stelle wieder ausgleichen müssen, liegt auf der Hand.

Finanzierung des Tickets Gespräche mit Fachleuten der Verkehrsträger, Verkehrsunternehmen sowie der kommunalen Spitzenverbände haben gezeigt, dass diese sich relativ einig sind: Das Ticket ist nicht auskömmlich finanziert, nach wie vor gibt es keine langfristige Einigung, wer die Kosten auf Dauer übernimmt. Die aktuelle Diskussion, den politisch fixierten Preis von 49 auf 59 Euro anzuheben, wird im Grundsatz nichts daran ändern. Die Verluste werden nicht hinreichend von Bund und Land ausgeglichen, die Verkehrsverbände sind dadurch gezwungen, Einsparungen vorzunehmen, gegebenenfalls ihre Angebote zurückzufahren, was bedeutet,



DER AUTOR

Stephan Kersting ist Bürgermeister der Gemeinde Eslohe

dass das ÖPNV-Angebot auf dem Land schrumpfen könnte. In seinem aktuellen Amtsblatt Nr. 15 vom 10. Juli 2024 nimmt der Hochsauerlandkreis als Aufgabenträger des ÖPNV im Kreis das Thema der Finanzierung auch noch einmal auf. In der Präambel zur Satzung über die Festsetzung des D-Tickets als Höchsttarif steht: „Da zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht feststeht, ob die vom Bund und den Ländern zur Verfügung gestellten Mittel ausreichen, um die insgesamt im Jahr 2024 entstehenden Mehrkosten vollständig ausgleichen zu können, soll das Deutschlandticket für den Geltungsbereich des Westfalen-Tarifs zunächst nur befristet bis zum 31. Oktober 2024 in den Westfalen-Tarif integriert werden.“ Weiter heißt es im Amtsblatt des HSK unter §6 Abs.2 dieser Satzung: „Die Gewährung von Ausgleichsleistungen nach dieser allgemeinen Vorschrift erfolgt unter der Bedingung einer Zuweisung der erforderlichen Finanzmittel durch das Land Nordrhein-Westfalen nach den jeweils geltenden Richtlinien ‚Zuwendungen Deutschlandticket ÖPNV NRW‘. Ein darüberhinausgehender Ausgleich durch kreiseigene Mittel ist ausgeschlossen. Sollten der Bund und/oder das Land Nordrhein-Westfalen keine ausreichende Finanzierung nach der jeweils geltenden Richtlinie ‚Billigkeitsleistungen Deutschlandticket ÖPNV NRW‘ zur Finanzierung des Deutschlandtickets zur Verfügung stellen, wird der Hochsauerlandkreis die diesbezügliche Tarifpflicht nach § 2 Abs. 1 aufheben und seine Zustimmung zur Aufhebung der Tarifgenehmigung in Bezug auf das Deutschlandticket erteilen.“ Richtigerweise weist der Aufgabenträger Hochsauerlandkreis auf das Risiko der Unterdeckung in seiner Satzung hin und übernimmt hier ebenfalls richtigerweise kein finanzielles Risiko.

Negative Folgen Mit dem gut gemeinten 49-Euro-Ticket hätten wir dann das Gegenteil erreicht und auf der Angebotsseite weniger ÖPNV als vorher. Wo nur wenig mehr als der „Schulbus“ fährt, hilft auch kein bundesweites Ticket. Vom Deutschland-Ticket profitieren die Städte auf Kosten der Bürger in ländlichen Räumen. Denn hier droht eine Ausdünnung des Nahverkehrs. Damit einhergehend verschlechtert sich das Angebot, was wiederum zu sinkender Nachfrage führen wird – egal, wie günstig das Ticket ist. Das Deutschland-Ticket beschert uns also weniger ÖPNV statt mehr und noch dazu einen teureren ÖPNV. Durch die fehlenden finanziellen Mittel müssen erste Verkehrsunternehmen ihr Angebot reduzieren. Es besteht die Gefahr, dass Verkehrsbetriebe von der Insolvenz bedroht sind. Durch die monatliche Kündbarkeit des Tickets sind die Einnahmen für die Betriebe nicht mehr seriös kalkulierbar. Damit ist das Gegenteil von dem eingetreten, was erreicht werden sollte: Ein gestiegenes Defizit in Verbindung mit geringeren Einnahmen.

Bessere Angebote schaffen Die Ergebnisse einer bundesweiten Marktforschung zeigen nachweislich, dass in Metropolen und Großstädten rund 20 bis 30 Prozent der Befragten ein Deutschland-Ticket besitzen – in Kleinstädten und im dörflichen Raum sind es gerade einmal sechs Prozent der Befragten. Das zeigt einmal mehr, dass ein günstiges ÖPNV-Ticket alleine nicht ausreicht, um die Menschen zum Umstieg auf Bus und Bahn zu bewegen. Das gelingt nur, wenn das Angebot vor Ort attraktiv genug ist. Wer also profitiert vom Deutschland-Ticket? Die Pendler! Menschen, die sich zum Großteil ganz bewusst entschieden haben, mehr Geld für den ÖPNV auszugeben und dafür weniger in Miete zu investieren. Somit wird eine Gruppe subventioniert, die nie danach verlangt hat. Zwar profitieren die Pendler finanziell vom Ticket, jedoch wäre ihnen sicherlich eine bessere Taktung von Bus und Bahn wesentlich wichtiger.

Denn durch die Defizite in den Verkehrsunternehmen und dem damit reduzierten Verkehrsangebot, sitzen diese Pendler im schlechtesten Fall noch länger in öffentlichen Verkehrsmitteln – nur eben günstiger als zuvor. So wird es nicht gelingen, mehr Kunden zu gewinnen. Wenn das Angebot nicht stimmt, wenn man keinen Sitzplatz bekommt und der Takt nicht passt, dann wird verständlicherweise doch wieder auf den Pkw umgestiegen. 27 Millionen Menschen leben in Metropolen und haben Zugang zum ÖPNV. 55 Millionen Menschen leben im Umland und ländlichen Raum, mit vergleichsweise erheblich eingeschränktem ÖPNV-Angebot. Derzeit werden jährlich zwei Milliarden Euro für den Ausbau des Schienennetzes und eine Milliar-



Durch das Deutschlandticket droht auf dem Land eine weitere Ausdünnung des Nahverkehrs, da wichtige Einnahmen fehlen

de für den ÖPNV ausgegeben. Um das 49-Euro-Ticket mit all seinen Varianten finanzieren zu können, reichen die aktuellen Mittel bei weitem nicht aus. Hier passt ganz offensichtlich die Verhältnismäßigkeit nicht. Der schnelle Ausbau des Schienennetzes für kürzere Taktzeiten wäre dringend notwendig, aber dieses Geld fehlt, weil man es lieber als Konsumsubvention verteilt. Man hätte zuerst Bus und Bahn ausbauen müssen, bevor man auf Einnahmen verzichtet. So werden jedoch Investitionen in die Schiene verringert, was dem Ausbau des Schienennetzes im Wege steht. Billiges Ticket statt besserer Schiene – dieses Motto kann nicht die Lösung sein. Es wird ein ÖPNV benötigt, den man auch nutzen will!

Beispiel Eslohe Doch zurück zu der Situation auf dem Land beziehungsweise gezielt bei uns in der Region. Ein Beispiel aus der Gemeinde Eslohe (Sauerland). Der größte Arbeitgeber in der Gemeinde hat seinen Sitz in Kückelheim, einem Ortsteil der Gemeinde mit 356 Einwohnern. Dieses Unternehmen beschäftigt hier vor Ort rund 500 Mitarbeitende. Durch den Ort führt die Landstraße 880. Eine Buslinie wird samstags dreimal bedient, werktags siebenmal täglich (dreimal morgens, dreimal nachmittags, einmal abends). Die nächsten Bahnhöfe sind 15 Kilometer (Finnentrop) beziehungsweise 25 Kilometer (Meschede) entfernt. Der Großteil der Mit-

arbeitenden des Unternehmens arbeitet in Schichten, kommt aus der Region und kann mit dem Pkw den Betrieb innerhalb von etwa 10 bis 20, manchmal vielleicht in 30 Minuten erreichen. Würde man den ÖPNV nutzen wollen, wäre man für die gleiche Strecke gut und gerne ein bis zwei Stunden unterwegs, verbunden mit einigen Umstiegen und Wartezeiten. Ganz zu schweigen von den Schichtdiensten, die mit dem ÖPNV nahezu unmöglich zu erreichen sind. Bei uns auf dem Land profitieren also im besten Fall schulpflichtige Kinder und Jugendliche vom D-Ticket. Sie können nun auch außerhalb der Schulzeiten per Bus ihre Freunde treffen, ohne das „Eltern-Taxi“ bemühen zu müssen. Sie können Bus und Bahn nutzen, um beispielsweise Einkaufszentren im Ruhrgebiet zu erreichen. Aber: Das Fahrplanangebot zu den Dörfern in unserer Region wird in den Schulferien schon jetzt erheblich reduziert, in sehr vielen Dörfern auf null.

Fazit Solange kein entsprechend attraktives Fahrplanangebot existiert, rechnet sich das 49-Euro-Ticket in der ländlichen Region schlicht und einfach nicht. Wie aber soll mehr ÖPNV zustande kommen, wenn die Verkehrsbetriebe durch die fehlenden Einnahmen gezwungen sind, ihr Angebot weiter zurückzufahren? Das 49 Euro-Ticket führt auf dem Land in eine Sackgasse. ●

Emsdetten und Schloß Holte-Stukenbrock sind neue Mitglieder der AGFS NRW

Immer mehr Kommunen in Nordrhein-Westfalen möchten aktiv den Fuß- und Radverkehr fördern und damit die Lebensqualität vor Ort steigern. Dieser positive Trend wirkt sich auch auf die AGFS NRW aus: Sie hat allein im August 2024 mehrere neue Mitglieder begrüßen können, darunter die Städte Emsdetten und Schloß Holte-Stukenbrock. Damit besteht die AGFS aktuell aus 111 Mitgliedern. Weitere Städte und Gemeinden befinden sich im Aufnahmeverfahren.

In Emsdetten ist die Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr bereits auf hohem Niveau. Hervorsticht das personell und strategisch gut aufgestellte Fördermanagement für den Radverkehr: Drei Personen kümmern sich in der Kleinstadt mit rund 36.000 Einwohnern darum, Fördermittel für Radverkehrsprojekte einzuwerben.

Neben vielen Möglichkeiten für Sport, Spiel und Bewegung im Freien bietet Schloß Holte-Stukenbrock Radfahrenden bereits mehrere Fahrradstraßen sowie eine Fahrradzone, die im Umfeld einer Grundschule für mehr Verkehrssicherheit sorgt und so den selbstständigen und aktiven Schulweg fördert. Weitere Projekte in beiden Städten folgen. ●



BILD: SCHLOSS HOLTE-STUKENBROCK



BILD: STADT EMSDETTEN

Die ADAC Stiftung bringt Kindern spielerisch die wichtigsten Regeln im Straßenverkehr bei



BILD: ADAC STIFTUNG

Moderne und nachhaltige Mobilitätsbildung für Kinder

Die ADAC Stiftung bietet kostenfreie und pädagogisch versierte Programme, um Kinder fit zu machen für den Straßenverkehr.



DIE AUTORIN

Dr. Annika Nohe ist Leiterin der Mobilitätsbildungsprogramme der ADAC Stiftung

Die ADAC Stiftung ist bundesweit die größte zivilgesellschaftliche Akteurin im Bereich der Mobilitätsbildung: mit ihren Angeboten und Programmen erreicht sie rund 500.000 Kinder sowie 15.000 Pädagoginnen und Pädagogen pro Jahr. Im Fokus des Engagements steht die Entwicklung der Mobilitätskompetenz bei Kindern: Diese werden zur sicheren und rücksichtsvollen Teilnahme im Straßenverkehr befähigt – und erhalten darüber hinaus ein Bewusstsein für nachhaltige Mobilitäts Optionen.

Vision Zero Im Durchschnitt kam im Jahr 2021 in Deutschland alle 24 Minuten ein Kind im Alter von unter 15 Jahren im Straßenverkehr zu Schaden. Insgesamt waren es 22.272 Kinder, die verunglückten. Davon starben 49 Kinder. Die ADAC Stiftung verfolgt die Vision Zero – jedes Unfallopfer ist eines zu viel. Ihre Mobilitätsbildungsprogramme setzen bei Kindern an, da sie zentrale Fähigkeiten für ein gefahrenbewusstes und sozialkompetentes Verhalten im Verkehr noch nicht beherrschen, wie das Einschätzen von Geschwindigkeiten und Abständen. So bieten die Programme der ADAC Stiftung Lösungen für insgesamt drei gesellschaftliche Herausforderungen, welche den Lebensraum von Kindern besonders prägen: erhöhtes Verkehrsaufkommen und die damit verbundenen Unfallzahlen, Klimawandel sowie zunehmender Bewegungsmangel. Die Programme befähigen Kinder dazu, dass sie sich in

einer immer komplexer werdenden und sich stark veränderten Mobilitätslandschaft sicher orientieren können. Dies erfolgt mit Hilfe von hochwertigen und kostenfreien Bildungsangeboten für Kinder, um sich mit dem eigenen Mobilitätsverhalten und dessen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt auseinanderzusetzen.

Die Programme der ADAC Stiftung zeichnen sich durch einen hohen Praxisbezug und eine fachlich versierte pädagogische Aufbereitung der Inhalte aus. So bewerteten 95,5 Prozent der teilnehmenden Pädagogen



Über die ADAC Stiftung:

Die ADAC Stiftung konzentriert sich mit ihrer Arbeit auf zwei Themen: Mobilität und Lebensrettung. Sie setzt sich dafür ein, dass alle Menschen in Deutschland ihrem Bedürfnis nach Mobilität sicher und nachhaltig nachkommen können – und dass Menschen mit akuten Verletzungen oder in lebensbedrohlichen Situationen im ganzen Land schnelle und wirksame Hilfe erhalten. Zudem fördert sie mit der Einzelfallhilfe gezielt die soziale Teilhabe von Unfallopfern und ihren Familien.

Mit ihren Mobilitätsbildungsprogrammen „Aufgepasst mit ADACUS“, „Achtung Auto 2.0“ und „Roller Fit“ erreicht sie jährlich mehr als 500.000 Kinder, was sie zum führenden zivilgesellschaftlichen Mobilitätsbildungsanbieter an Kitas und Schulen in Deutschland macht.

<https://stiftung.adac.de/>



Lieber zu Fuß

Jedes vierte Grundschulkind legt seinen Schulweg in mehr als der Hälfte aller Tage im Elterntaxi zurück. Das ist das Ergebnis der Umfrage „Sicherer Schulweg“, veröffentlicht von der ADAC Stiftung. Die Hauptgründe dafür, dass Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule fahren und wieder abholen, sind praktischer Natur: Anschlusstermine, schlechtes Wetter und Zeitersparnis für das Kind. Nur wenige Eltern nennen als Grund einen unsicheren Schulweg. Dass Elterntaxis auf eben diesem mehrheitlich als sicher eingestuftem Schulweg unnötige Gefahren heraufbeschwören, ist jedoch die größte Kritik der Eltern, deren Kinder zur Schule gehen, rollern oder radeln.

Vor allem das höhere Verkehrsaufkommen, das durch das Bringen und Abholen der Kinder vor den Schulen entsteht, sieht die Mehrheit der Eltern kritisch. 62 Prozent finden, dass sich vor Schulbeginn und nach Schullende zu viele Autos in unmittelbarer Nähe des Schulgebäudes befinden. 56 Prozent sagen, dass durch Elterntaxis gefährliche Verkehrssituationen entstehen. Fast ebenso viele Befragte wünschen sich räumlich abgetrennte Hol- und Bringzonen für Elterntaxis (55 Prozent).

Mobilitätsexperten sprechen sich dafür aus, Kinder selbstständig zur Schule oder zur Haltestelle gehen, rollern oder radeln zu lassen: „Gespür für den Straßenverkehr und seine Gefahren entwickeln Kinder als aktive Teilnehmer, nicht auf der Rückbank eines Autos. Der Fußweg oder die Fahrt mit dem Rad zur Schule sind ein wichtiges tägliches Training, um sich sicher und eigenständig im Straßenverkehr zu bewegen“, sagt Christina Tillmann, Vorständin der ADAC Stiftung.

und bewusstes Mobilitätsverhalten der Kleinsten gelegt. Mit Spaß, Bewegung und Freude vermitteln ausgebildete Moderatorinnen und Moderatoren Kindern im Alter von fünf bis sieben Jahren in Kindergärten und Grundschulen die wichtigsten Verkehrsregeln und üben interaktiv das richtige Verhalten im Straßenverkehr.

Das Programm wird ab dem Schuljahr 2024/2025 auch um Themen für nachhaltiges Verhalten im Verkehr erweitert, damit teilnehmende Kinder spielerisch und altersgerecht verschiedene Verkehrsmittel kennenlernen können.

Die Kinder erschließen sich dabei spielerisch vielfältige Fortbewegungsmittel mit Hilfe eines Wimmelbildes und setzen sich dabei mit Vor- und Nachteilen verschiedener Verkehrsmittel auseinander. Durch verschiedene Kategorien wird eine mehrdimensionale Einordnung, jeweils bezogen auf die individuelle Situation, möglich. Die einzelnen Fortbewegungsmittel sollen nicht prinzipiell als gut oder schlecht eingestuft werden, es soll vielmehr deutlich gemacht werden, dass es vielschichtige Kriterien für die Auswahl eines situativ geeigneten Verkehrsmittels gibt.

Mobilitätsbildung mit Tretrollern Das Programm „Roller Fit“ bringt Grundschul Kinder auf Tretrollern in Bewegung und fördert ihre Mobilität als optimale Vorbereitung für das Fahrradfahren – meist im Rahmen des Sportunterrichts. Hierzu werden im Rahmen eines Multiplikatorenansatzes Grundschullehrkräfte in praxisnahen Fortbildungen ausgebildet, um selbst vor Ort an ihren Schulen aktiv werden zu können.

Hierzu stellt die ADAC Stiftung sogenannte „Roller Fit-Mobile“ für Schulen zur Verfügung. Dies sind Anhänger bestückt mit Tretrollern, Helmen und Übungsmaterialien, um Lehrkräfte neben den entsprechenden Unterrichtsmaterialien mit allem zu versorgen, was zur Umsetzung des Programms benötigt wird.

Das übergeordnete Ziel des Mobilitätsbildungsprogramms Roller Fit besteht darin, Kinder über das Fortbewegungsmittel Tretroller und Lehrkräfte als Multiplikatoren für Bewegung zu begeistern und für die Gefahren im Straßenverkehr zu sensibilisieren. Die wichtigen Inhalte der Mobilitätsbildung in Verbindung mit sportlichen Erfolgserlebnissen und Spaß zu vermitteln, schafft eine höhere Identifikation der Kinder mit diesem wichtigen Thema. Die Verknüpfung von Bewegung, Gesundheit und Umwelt mit der Verkehrssicherheit ist Kern des Programms.

Sicher unterwegs Mit „Achtung Auto 2.0“ wird das eigenständige Mobilitätsverhalten von Kindern in weiterführenden Schulen gefördert. Ferner werden sie zur Reflexion über die Auswirkungen ihrer Mobilität auf Mensch und Umwelt angeregt.

Das Programm „Roller Fit“ bereitet Grundschul Kinder auf das Fahrradfahren vor



BILD: ADAC STIFTUNG

goginnen und Pädagogen die Angebote der ADAC Stiftung als sehr gut und würden diese weiterempfehlen. Durch die Zusammenarbeit mit den ADAC Regionalclubs kann die ADAC Stiftung zudem bundesweit flächendeckend agieren.

Verhalten im Straßenverkehr Mit „Aufgepasst mit ADACUS“ wird der Grundstein für ein sicheres

Achtung Auto 2.0 besetzt eine Lücke in der Verkehrs-sicherheitsarbeit, insbesondere in der Sekundarstufe I gibt es einen großen Bedarf an flächendeckenden Programmen zur Verbesserung der Mobilitätsbildung. Dies verdeutlicht auch die konstant hohe Nachfrage seitens der Schulen nach dem Angebot. In dem 90-minütigen Programm lernen fünf- und sechsjährige Kinder aller Schularten interaktiv und mit viel Freude alles Wichtige zu den Themen Anhalteweg, richtige Sicherung im Auto sowie über die Gefahren durch Ablenkung beispielsweise durch die Nutzung von Smartphones.

Im Jahr 2024 ist Achtung Auto 2.0 umfassend modernisiert und erweitert worden: Neben einem neuen inhaltlichen Schwerpunkt zur umwelt- und gesundheitsbewussten Mobilität kann Achtung Auto 2.0 nun in zwei Varianten umgesetzt werden. Mit einem Präsenztraining vor Ort und anschließenden Unterrichtseinheiten zur Vertiefung der Themen oder auch ohne Mitwirkung der ADAC Stiftung eigenständig durch die Lehrkraft im Schulunterricht. Im Rahmen der Weiterentwicklung wurde darauf geachtet, dass auch eine rein digitale Umsetzung des Angebotes ermöglicht wird, ganz ohne Kreidetafel und Arbeitsblätter. So kann das Programm unabhängig von der Verfügbarkeit von Moderatoren jederzeit und deutschlandweit umgesetzt werden. Jede weiterführende Schule Deutschlands kann teilnehmen – ganz im Rahmen ihrer Bedürfnisse und Möglichkeiten.



Die Programme der ADAC Stiftung können eigenständig von Lehrkräften umgesetzt werden

BILD: ADAC STIFTUNG

Mit der Webseite verkehrshelden.com bieten wir eine Wissens-, Mitmach- und Bildungsplattform für Kinder, Eltern und Pädagogen mit verschiedenen digitalen Angeboten und Spielen rund um eine sichere und nachhaltige Mobilität.

Weiterführende Infos und Möglichkeiten zur Buchung der Programme der ADAC Stiftung unter

<https://verkehrshelden.com/>



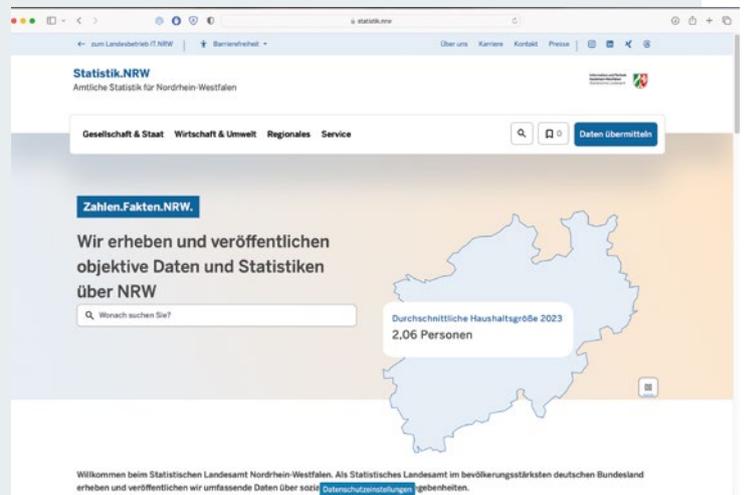
Statistik NRW: Neue Webseite zeigt Daten und Fakten

Wie viele Menschen leben in meiner Stadt? Wie hoch ist das durchschnittliche Einkommen? Auf welchen Straßen gibt es die meisten Unfälle? Wie IT.NRW mitteilt, ist das Datenangebot der amtlichen Statistik für Nordrhein-Westfalen über die neue Webpräsenz Statistik.NRW (<https://statistik.nrw>) jetzt noch einfacher und übersichtlicher erreichbar.

Die Webseite bietet neben Struktur- und Eckdaten auch interaktive Grafiken, Download-Möglichkeiten zur Weiter-nutzung und -bearbeitung der Daten sowie Hintergrund-informationen zu den Statistiken. Auch für Personen, Unternehmen und Institutionen, die für eine statistische Erhebung Daten übermitteln müssen, gibt es einen eigenen Informationsbereich mit Hilfestellungen, Erläuterungen und Erklärvideos.

Ein Teil der dargestellten Daten wird automatisiert aus der Landesdatenbank NRW bezogen. Diese ist zudem als zentrale Datenquelle der amtlichen Statistik für NRW direkt verlinkt.

In unterschiedlichen Bereichen sind auf der neuen Webseite relevante Ergebnisse zu Themen wie Inflation, Fachkräftemangel, Mobilität und Digitalisierung zusammengestellt.



QUELLE: IT.NRW

Für die Altstadt von Freudenberg wurde 40 Jahre lang nach einem neuen Verkehrskonzept gesucht



BILD: STADT FREUDENBERG

Gelungenes Verkehrskonzept: Autofreie Altstadt in Freudenberg

Die Altstadt von Freudenberg – der „Alte Flecken“ – soll autofrei werden. So lautete ein konkretes Anliegen der Bürgerschaft. Nun liegt ein Gesamtkonzept vor, weitere Schritte zur Umsetzung folgen.



DIE AUTORIN

Inken Daley ist Architektin bei der Stadt Freudenberg in der Stabstelle Projektsteuerung und Fördermanagement

Seit etwa 40 Jahren diskutiert man in Freudenberg ob und wie man eine Verkehrsberuhigung in der Altstadt schaffen kann, bislang erfolglos. Die Auslobung des Landeswettbewerbs „Mobil.NRW – Mobilität in lebenswerten Städten“ Ende 2020, gab letztendlich den Anreiz, sich intensiv, fokussiert und strukturiert mit dem Thema zu beschäftigen. Der Aufruf des Wettbewerbs hatte zum Ziel, Städte bei der Umsetzung innovativer und zukunftsweisender Konzepte zur Verbesserung der Mobilität zu unterstützen.

Altstadt im Fokus Der „Alte Flecken“ ist fast ausschließlich ein Wohnquartier. Durch das Erscheinungsbild hat die Altstadt eine Außenwirkung und zieht Tagesausflügler und internationale Touristen an. Das Angebot an Geschäften und Gastronomie hat sich in den letzten Jahrzehnten deutlich reduziert. Die meisten Gebäude haben kaum private Freiflächen, sodass nur sehr wenige Gärten, Terrassen, etc. vorhanden sind. Zudem ergeben sich durch die Anordnung der Gebäude, Straßen und Wege Konflikte mit dem Straßenverkehr. Die Altstadt wird oft

als Abkürzung benutzt, um auf den Hauptverkehrsachsen das Warten an Ampeln zu umfahren. Entlang der Fahrbahnen gibt es markierte öffentliche und private Stellplätze, die sowohl das Ortsbild stören als auch alternative Nutzungen des öffentlichen Raumes verhindern. Zudem wird vielerorts „wild“ zwischen den Häusern auf öffentlichen Flächen geparkt, sodass der Durchgang zu Fuß behindert wird. Allgemein werden zu schnelles und rücksichtsloses Fahren, die Abgase und der Verkehrslärm bemängelt. Der Lärm wird durch das überall im „Alten Flecken“ vorhandene Kopfsteinpflaster und die engen Gassen noch verstärkt. Es herrscht ein regelrechter Schilderwald, der in Konflikt mit den Fachwerkfasaden steht.

Konzept und Vision Mit fachlicher Unterstützung durch das Büro Loth, Städtebau und Stadtplanung sowie das Verkehrsplanungsbüro Planersocietät hat die Stadt Freudenberg bis Dezember 2021 ein Konzept und eine Vision für einen „Autofreien Alten Flecken“ entwickelt. Wichtige Elemente dabei waren zwei Bürgerbeteiligungen und die Ernennung von



BILDER: STADT FREUDENBERG

Der Modellversuch zeigt, wie die Altstadt durch den Wegfall des Autoverkehrs aussieht

Es entstehen mehr Raum für neue Sitzgelegenheiten...

... und Spielmöglichkeiten für Kinder

schrieben. Für die Umsetzung der Gesamtmaßnahme ist ein Konzept in Auftrag gegeben worden, das die Nutzungen der Flächen in der Altstadt, in altstadtnahen Bereichen sowie die Vernetzung innerhalb des Ortes und darüber hinaus zum Thema hat. Dabei sollen zum einen die noch zu planenden Einzelmaßnahmen, wie etwa M03 Leitsystem, M05 Mo-

bilstationen, M10 Ausbau der Fußwege, Sharing Angebote, etc. weiterentwickelt werden, zum anderen soll aber auch ein zukunftsfähiger Ausbau der Mobilität in Freudenberg mitgedacht werden. Grundlage dafür ist nach wie vor der Beitrag zum Landeswettbewerb „Mobil.NRW – Mobilität in lebenswerten Städten“.

INDIVIDUELLE KONZEPT-ENTWICKLUNG



NEHMEN SIE KONTAKT MIT UNS AUF. WIR FREUEN UNS AUF SIE!

WIR REALISIEREN PRINT- UND DIGITAL-PUBLIKATIONEN

Fachzeitschriften // Magazine // Kataloge // Broschüren // Festschriften // Geschäftsberichte

WIR ENTWICKELN INDIVIDUELLE DIGITALE APPLIKATIONEN

Softwareentwicklung // Produktkataloge // Bedarfsrechner, interaktive Produktberatung // CMS Internetauftritte // Interaktive Datenbanken & Anwendungen zur Datenerfassung // Intranetportale

KRAMMER INNOVATION

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

Einsatz einer Piktogrammreihe als Lückenschluss-Maßnahme des Radverkehrsnetzes an Engstellen



BILD: CHRISTIAN ECKERT

Lücken im Fuß- und Fahrradverkehr effektiv schließen

In ihrer Umsetzungsinitiative hat die AGFS NRW zahlreiche Maßnahmen zusammengestellt, welche schnell und unkompliziert zu sicheren Wegenetzen führen sollen.

Viele Jahrzehnte wurde in der Verkehrsplanung vor allem der motorisierte Individualverkehr in den Mittelpunkt gestellt. Ergebnis dieser Prioritätensetzung war beispielsweise die Entstehung der sogenannten autogerechten Stadt, in der sich die Planung der Infrastruktur und die damit zusammenhängende Flächenverteilung mehr oder weniger auf eine Verkehrsart fokussiert wurde. Die Folgen dieser Planungen sind auch heute noch deutlich in allen Bereichen der Infrastruktur zu sehen, auch wenn der Radverkehr mittlerweile zu einem festen Bestandteil des Alltagsverkehrs geworden ist.

Ungenutzte Potenziale Immer mehr Wege der Verkehrsteilnehmenden verlagern sich auf das Fahrrad. Zugleich ist der Bestand der Fahrräder in Deutschland in den letzten Jahren stetig gewachsen, wobei auch hier die Elektrifizierung immer weiter voranschreitet. Vor einigen Monaten vermeldete die Fahrradindustrie, dass im Jahr 2023 erstmals mehr Fahrräder mit elektrischer Unterstützung verkauft wurden, als klassische Fahrräder. Statistisch gesehen besitzt annähernd jeder Einwohner in Deutschland ein Fahrrad. Auch wenn in den letzten Jahren viel für die Planung der Radverkehrsinfrastruktur getan wurde, so ist es doch offen-

sichtlich, dass der Ausbau nicht im gleichen Maße stattfand und mit der Entwicklung des Fahrradbestandes nicht mithalten konnte. In der Folge kann derzeit das vollständige Potenzial des Radfahrens vor allem im Alltagsverkehr bei weitem nicht ausgeschöpft werden. Pläne und Konzepte für hochwertige und gut nutzbare Radverkehrsnetze liegen auf vielen Ebenen, von Kommunen, Kreisen bis hin zu Bundesländern, bereits vor oder sind dort in Bearbeitung. Doch bei der Umsetzung gibt es aus vielerlei Gründen erhebliche Schwierigkeiten. Gleiches gilt im Übrigen für eine weitere Säule einer nachhaltigen Mobilität, dem Fußverkehr. Diesem wurde in den letzten Jahren ebenfalls vor allem in den innerstädtischen Bereichen immer mehr Aufmerksamkeit gewidmet. Auch für den Fußverkehr liegen an vielen Stellen bereits Planungen für Netze oder zumindest wichtige Achsen vor. Oftmals werden diese Planungen auch in Verbindung mit nachhaltiger Stadtentwicklung und Klimaresilienz erstellt. Ähnlich wie bei den Planungen für den Radverkehr treten aber auch bei der Realisierung und der baulichen Umsetzung der Maßnahmen für den Fußverkehr Defizite auf.

Zahlreiche Widerstände Insgesamt bleibt festzustellen, dass der Ausbau der Rad- und Fußver-



DER AUTOR

Christian Eckert ist Projektleiter bei der IGS Ingenieurgesellschaft Stolz im Auftrag der AGFS NRW

kehrinfrastruktur stagniert. Die Gründe dafür sind nicht nur knappe finanzielle und personelle Ressourcen. Auch bei der an vielen Stellen notwendigen Umverteilung von Flächen zugunsten der nachhaltigen Mobilitätsformen treten insbesondere in Bereichen hoher Flächenkonkurrenz immer stärkere Widerstände auf. Nicht zuletzt sind bei der Maßnahmenumsetzung aus den Netzkonzepten für den Fuß- und Radverkehr oft diejenigen Maßnahmen übrig geblieben, die nur mit hohem baulichen, finanziellen oder zeitlichen Aufwand realisiert werden können. Die Folge sind zahlreiche Lücken in den geplanten Netzen, die in vielen Fällen dazu führen, dass die Verkehrsteilnehmenden bei der Wahl des Verkehrsmittels immer noch das Kfz bevorzugen und das Fahrrad oder ihre eigenen Füße als Fortbewegungsmittel meiden.

Neue Initiative Plötzlich endende oder unterbrochene Fahrradwege, fehlende Abstellanlagen, große Umwege für Fußgänger, wenn sichere Querungshilfen fehlen – alle diese Mängel mindern nicht nur den Komfort für Zufußgehende und Radfahrende. Sie können auch zu Konflikten und gefährlichen Situationen führen. Um diese Lücken in der Wege- und auch in der Serviceinfrastruktur zu schließen, hat die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen (AGFS NRW) Ende des Jahres 2023 die Umsetzungsinitiative ins Leben gerufen. Kern der Umsetzungsinitiative ist der Gedanke, das Zufußgehen und das Radfahren trotz knapper Ressourcen schnell für viele Menschen erlebbar und attraktiv zu machen. Dabei hat der Lückenschluss vor allem in den hochwertigen Fuß- und Radverkehrsnetzen höchste Priorität. Sofortmaßnahmen und Übergangslösungen sollen kurzfristig zu durchgängigen und sicheren Wegenetzen führen, die von den Verkehrsteilnehmenden gerne und mit einem sicheren Gefühl genutzt werden können. Zugleich möchte die AGFS NRW mit ihrer Umsetzungsinitiative dafür sorgen, dass sich der Geist des „Machens“ in Nordrhein-Westfalens Kommunen fortpflanzt.

Katalog aus Sofortmaßnahmen Die AGFS-Umsetzungsinitiative ist aus zahlreichen Bausteinen aufgebaut. Zentraler Baustein ist ein im Mai 2024 veröffentlichter Leitfaden, in dem eine Ideensammlung aus Sofortmaßnahmen und Übergangslösungen zusammengetragen wurde. Der Leitfaden wird zukünftig weiter fortgeschrieben und die Ideensammlung stetig erweitert. Die Beispielsammlung speist sich dabei zu einem großen Teil aus zahlreichen schon umgesetzten oder geplanten Maßnahmen der AGFS-Mitgliedskommunen. Die Planerinnen und Planer sollen hier Beispiele für Sofortmaßnahmen finden können, die sich schnell und mit den vorhandenen Ressourcen umsetzen lassen. Für Bereiche von Netz-



BILD: AGFS NRW

Der AGFS-Leitfaden liefert Hinweise zu schnell umsetzbaren Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr



Der Leitfaden kann in der jeweils aktuellen Fassung von den Seiten der AGFS NRW heruntergeladen werden

www.agfs-nrw.de/fachthemen/umsetzungsinitiative/leitfaden-sofortmassnahmen



lücken, an denen schwierige Planungen notwendig bleiben, werden Beispiele für Übergangslösungen bereitgestellt, die einen verkehrssicheren und vorübergehenden Lückenschluss ermöglichen.

Kommunal vernetzt Zusätzlich setzt die AGFS NRW im Rahmen ihrer Umsetzungsinitiative auf intensive Kommunikation und Vernetzung zum Thema schnelle Maßnahmenumsetzung. So fand Ende Februar 2024 eine AGFS-Fachtagung für Planerinnen und Planer statt, bei dem verschiedenen Städte und Kommunen sowie der Landesbetrieb Straßen.NRW konkrete Maßnahmen von Lückenschlüssen in Fuß- und Radverkehrsnetzen vorgestellt und diskutiert haben. Und der diesjährige AGFS-Kongress im Mai 2024, der ebenfalls Teil der Initiative war, adressierte vor allem die strategische Ebene in der kommunalen Politik und Verwaltung und hat dort für neuen Schwung bei der Mobilitätswende geworben.

Auch zukünftig wird das zentrale Thema der Umsetzungsinitiative einen hohen Stellenwert in der kommunalen Planung einnehmen, denn rund 95 Prozent der befragten Besucherinnen und Besucher der AGFS-Fachtagung haben angegeben, dass das Thema „Lückenschlüsse“ zukünftig eine große Rolle in ihrer Kommune spielen wird.

Fröhlicher Auftakt des "Stadtradelns": Grillfest auf der Europawiese im Stadtpark



BILD: MÜNSTERLÄNDISCHE VOLKSZEITUNG RHEINE

Rheine: Radfahren als nachhaltiges Stadtkonzept

In den vergangenen Jahren belegte die Stadt Rheine beim bundesweiten Wettbewerb „Stadtradeln“ wiederholt vorderste Plätze. Die Gründe dafür sind vielfältig. Vor allem in der Kommunalpolitik ist Radfahren ein wichtiges Thema.



DER AUTOR

Michael Wolters ist Mobilitätsmanager der Stadt Rheine im Fachbereich Mobilitäts- und Verkehrsplanung

Radfahren genießt in der Stadt Rheine einen hohen Stellenwert. Die Daten der aktuellen Mobilitätsbefragung des Jahres 2022 bestätigen, dass der Radverkehr in der Bevölkerung als klimafreundliches und gesundes Verkehrsmittel ein hohes Potenzial besitzt und Ausdruck einer zukunftsorientierten und nachhaltigen Mobilitätsentwicklung in der Stadt Rheine ist. Mit einem Anteil von aktuell 31 Prozent Radverkehr am gesamten Verkehrsaufkommen (Modal Split) (2012, 27 Prozent) steht Rheine, im bundesweiten Vergleich, überdurchschnittlich gut da.

Gründe für den hohen Radverkehrsanteil sind sicherlich in den topographischen Verhältnissen der in die Radregion Münsterland eingebetteten Stadt und dem traditionell fahrradaffinen Mobilitätsverhalten seiner Bürgerinnen und Bürger zu suchen. Der Anstieg des Radverkehrsanteils in den vergangenen Jahren ist jedoch nicht zuletzt auch auf kluge Entscheidungen der Lokalpolitik und stringentes Handeln der Verwaltung zurückzuführen.

Konzept Radverkehr Durch die Erstellung, Verabschiedung und Umsetzung eines Radverkehrskonzepts im Jahr 2020 sollen verkehrsbedingte Treibhausgasemissionen in der Stadt Rheine weiter reduziert und eine bedarfsorientierte und langfristige Stärkung und Förderung des Radverkehrs im Alltag bewirkt werden. Neben der Verabschiedung des Radverkehrskonzeptes legte der Rat der Stadt Rheine als Ergebnis eines dialogorientierten Bürgerbeteiligungsprozesses, strategische Ziele für das Jahr 2030 fest:

- Stärkung des Umweltverbundes – Ziel: mehr als 60 Prozent im Modal Split
- Steigerung des Radverkehrs – Ziel: mindestens 40 Prozent im Modal Split

Die Grundsatzbeschlüsse, die strategischen Ziele und die aus dem Radverkehrskonzept abgeleiteten in infrastrukturellen Maßnahmen zur Verbesserung der Wegeinfrastruktur und der Optimierung des Radroutennetzes, die im Fachbereich Mobilitäts- und Ver-



BILD: STADT RHEINE

Das "Stadtradeln" ist fester Bestandteil der Stadt Rheine



BILD: STADT RHEINE

Preisverleihung „Stadtradeln“ 2023

kehrsplanung nicht nur aufgestellt, sondern auch ausführungsreif durchgeplant werden, bilden die Grundlage für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung in Rheine. Darüber hinaus tragen flankierende „weiche“ Maßnahmen, die vorrangig Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeiten zur Förderung des Radverkehrs und der Verkehrssicherheit beinhalten, maßgeblich zum Erfolg des „Stadtradeln“ in Rheine bei. Stadtradeln in Rheine geht über den Aktionszeitraum hinaus und wird als Bestandteil der Verkehrswende betrachtet.

Menschen begeistern Verhaltensänderung ist ein Prozess. Das gilt auch für die Verkehrswende mit einem Weniger an Autoverkehr hin zu einem Mehr an klimaschonendem Rad- und Fußverkehr. Nachhaltigkeitsthemen wie Klimaschutz, Klimaanpassung oder Umweltschutz, wirken jedoch oftmals abstrakt, weil Alltagsthemen für die Menschen greifbarer sind als ferne Orte oder Zukunftsszenarien.

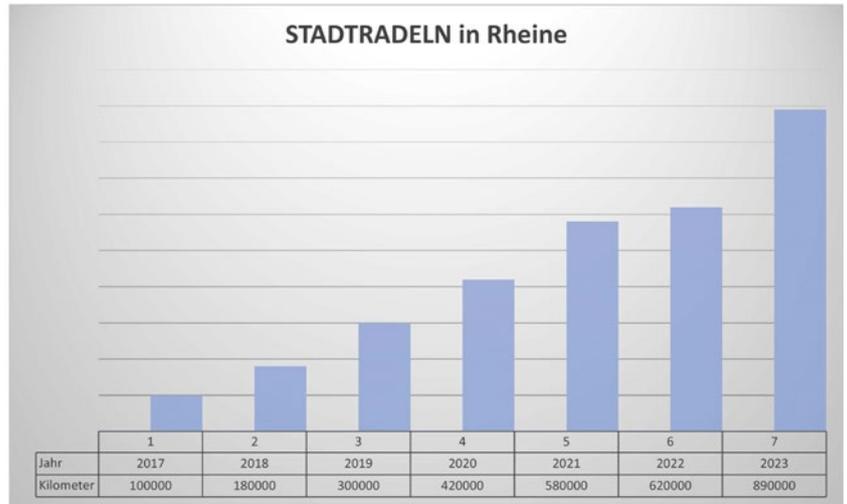
Das Mobilitätsmanagement der Stadt Rheine achtet daher darauf, Radverkehrsthemen für die Menschen in Rheine anschaulich zu kommunizieren. Kampagnen zur Öffentlichkeitsarbeit müssen eine lokale Relevanz schaffen und die Menschen in ihrer Lebenswelt abholen. Da bekannt ist, dass Kommunikation viel besser funktioniert, wenn Menschen unterbewusst von Gefühlen wie Freude und Spaß emotional berührt werden, steht zum Beispiel bei der sehr erfolgreichen Kommunikation der Kampagne „Stadtradeln“ der Spaß und die Freude am Radfahren in und um Rheine herum im Mittelpunkt.

Aktive Ansprache Menschen, die Freude und Spaß am Radfahren haben sind die besten Multiplikatoren. In den ersten Jahren der Kampagne wurden seitens des Mobilitätsmanagement gezielt und aktiv Personen, Institutionen, Vereine, Firmen und wichtige Multiplikatoren angesprochen, eingebunden und beteiligt, die bereits regelmäßig mit dem Rad unterwegs sind, Radtouren organisieren oder von denen bekannt ist, dass eine Affinität zum Radfahren besteht. Hervorzuheben sind an dieser Stelle natürlich (Rad)Sportvereine, der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) mit dem ehrenamtlichen Fahrradbeauftragten der Stadt als große Stütze der Kampagne, aber auch Kirchengruppen, Schulen, der Städtepartnerschaftsverein oder der Seniorenbeirat. Die aktive Akquise von Teilnehmern wurde ausgedehnt auf Firmen, bei deren Aktionen oftmals die Mitarbeitergesundheit thematisiert wurde. Unerlässlich für die Entwicklung der Kampagne ist jedoch eine kontinuierliche und kreative Öffentlichkeitsarbeit durch den lokalen Organisator unter Zuhilfenahme sämtlicher Kommunikationskanäle der Stadt sowie eine vertrauensvolle und gute Zusammenarbeit mit der örtlichen Presse, mit deren Hilfe Aktionen wie beispielsweise selbst entwickelte Routen, Stempelaktionen, Selfie-Aufnahmen an Zielorten, die witzigsten Teamnamen oder Gewinnspiele veröffentlicht, mitgetragen und sogar weiterentwickelt wurden.

Weitere Erfolgsfaktoren Eine gute Entscheidung war es zudem, den Starttermin für das „Stadtradeln“ festzulegen und die Aktion immer am gleichen Tag zu beginnen. Der Auftakt in Rheine erfolgt seit Jahren immer an Christi Himmelfahrt. Mittlerweile hat sich der Termin etabliert und ist in vielen Veranstaltungskalendern von Firmen, Vereinen und Gruppen vermerkt. Jedes Jahr findet der Wettbewerb im Rahmen des traditionellen und sehr gut besuchten Grillfests im Stadtpark statt und hat sich als fester Programmpunkt der familienfreundlichen Veranstaltung entwickelt. Aber auch gerade nach innen, sprich

innerhalb der Stadtverwaltung und der Kommunalpolitik, ist Kommunikation für den Radverkehr ein unerlässlich wichtiges Thema. Die Verantwortlichen auf kommunaler Ebene haben es schließlich in der Hand, die Weichen für notwendige Veränderungen im Planen und Handeln der Verwaltung zu stellen.

Fahrradfreundliche Stadt Öffentlichkeitswirksame und imagefördernde Maßnahmen tragen maßgeblich dazu bei, das Thema Radverkehr innerhalb der Stadtgesellschaft positiv zu besetzen und ein zustimmendes Grundrauschen zu erzeugen. Vor allem die öffentlichkeitswirksame Auszeichnung zur „Fußgänger- und Fahrradfreundlichen Stadt“ im September 2022 und der damit verbundene Beitritt zur Arbeitsgemeinschaft fahrrad- und fußgängerfreundlicher Städte (AGFS) hat das Image der Stadt nochmals verfestigt und wurde von den Verantwortlichen in Politik und Verwaltung begrüßt und gewürdigt. Nicht zuletzt gewährt diese Auszeichnung nun einen exklusiven Zugriff auf För-



GRAFIK: STADT RHEINE

dermittel für Öffentlichkeitsarbeit - nicht ganz unwichtig in Zeiten leerer Kassen – und zur Fortsetzung der erfolgreichen Arbeit für das „Stadtradeln“ in Rheine.

Entwicklung des „Stadtradeln“ in Rheine seit 2017

Städte und Gemeinden in wachsender Finanznot

Seite an Seite haben Städte- und Gemeindebund NRW und der Städtetag NRW im Rahmen der Landespressekonferenz auf die prekäre Finanzlage der Kommunalfinanzen hingewiesen. Der Auftritt der Verbandsspitzen Prof. Dr. Christoph Landscheidt, Präsident des StGB NRW und Bürgermeister der Stadt Kamp-Lintfort sowie Thomas Eiskirch, Vorsitzender des Städtetags NRW und Oberbürgermeister der Stadt Bochum stieß bei den Medienvertretern auf großes Interesse.

Im Fokus der Ausführungen standen die Ergebnisse der ersten gemeinsamen Umfrage unter allen Städten und Gemeinden in NRW: Ausnahmslos steuern Haushalte in die Krise. Fast alle Städte und Gemeinden bewerten die Aussichten bis 2028 als schlecht oder sehr schlecht, nicht eine einzige Kommune blickt mit Optimismus auf die kommenden Jahre.

„Die Ergebnisse der Umfrage sind ein Alarmsignal. Kaum eine Stadt oder Gemeinde wird in den nächsten fünf Jahren noch

einen ausgeglichenen Haushalt schaffen. Wir fahren auf Verschleiß, die letzten Rücklagen schmelzen dahin. Weitere Städte und Gemeinden werden in die Überschuldung rutschen. Die Lage ist dramatisch. Investitionen in Schulen, Kitas oder Verkehr, die wir so dringend brauchen, sind kaum noch möglich. Die Auswirkungen spüren die Menschen vor Ort, wenn an allem geknappst werden muss. Das Land darf davor nicht die Augen verschließen“, warnten Landscheidt und Eiskirch.

Städte und Gemeinden sind chronisch unterfinanziert. Seit Jahren steigen die Ausgaben stärker als ihre Einnahmen. Allein die Sozialausgaben der Kommunen haben in den vergangenen fünf Jahren um 4,5 Milliarden Euro zugelegt und sich seit 2009 sogar verdoppelt auf 24 Milliarden Euro im vergangenen Jahr. Hinzu kommen Schäden durch die bilanzielle Isolation von Mehrbelastungen durch Corona und Ukraine-Krieg von 6,5 Milliarden Euro, welche die kommunalen Handlungsspielräume auf Jahrzehnte einschränken.

„Was wir brauchen, ist eine Verbesserung der kommunalen Finanzausstattung. Dafür muss das Land die Zuweisungen im Gemeindefinanzausgleich erhöhen und den Verbundsatz endlich wieder anheben, im ersten Schritt auf zunächst 25 Prozent. Das ist längst überfällig. Der Verbundsatz ist seit Jahrzehnten zu gering. Mittelfristig muss er auf ein Niveau wie in früheren Jahren steigen, mit dem die Kommunen ihre Aufgaben in vollem Umfang erfüllen können. Außerdem erwarten wir, dass konsequent das Prinzip „Wer bestellt, bezahlt“ eingehalten wird. Konnexität muss für alle zusätzlichen Aufgaben gelten, die das Land uns auf die Schultern packt. Und wir brauchen bürokratiearme und praktikable Gesetze, damit wir wieder mehr Handlungsspielraum erhalten“, forderten Eiskirch und Landscheidt.





BILD: STADT COESFELD



BILD: REGIONALVERKEHR MÜNSTERLAND GMBH



BILD: MICHAEL C. MOELLER

Vier Jahre lang haben der Kreis Coesfeld und die Gemeinde Senden neue Möglichkeiten erprobt, den öffentlichen Nahverkehr attraktiver zu gestalten. Alternative zum Bus: Das Komm-Mit-Shuttle in Senden und der Expressbus X90

Bürgerlabor Mobiles Münsterland: Viel bewegt und viel gelernt

Nach rund vier Jahren Projektlaufzeit endet das Bürgerlabor Mobiles Münsterland (BüLaMo). Grund genug für die Projektbeteiligten aus der Gemeinde Senden und dem Kreis Coesfeld, Bilanz zu ziehen.

Von Bürgermeister Sebastian Täger, Gemeinde Senden

Vor rund vier Jahren, im August 2020, durften wir hier in Senden vor dem Rathaus den Start des Projekts Bürgerlabor Mobiles Münsterland (BüLaMo) feiern.

Der Kernbaustein - die Expressbuslinie X90 – nahm zu diesem Zeitpunkt den Betrieb auf. Seitdem liegt eine spannende und zum Teil auch herausfordernde Zeit hinter uns. Und ich kann nur sagen: Der Aufwand hat sich gelohnt: Das Angebot wurde und wird sehr gut angenommen.

Wir freuen uns, dass hier in Senden im Rahmen des BüLaMo viele Möglichkeiten erprobt wurden, um insbesondere den öffentlichen Personennahverkehr attraktiver zu gestalten. Unser Ziel war es, mehr Bürgerinnen und Bürger dazu zu bewegen, den ÖPNV als Alternative zum eigenen Auto zu nutzen. Denn uns in Senden liegt das Thema alternative Mobilität sehr am Herzen. Insbesondere das hervorragende Angebot der Schnellbuslinien X90 und S90 hat sich fest etabliert und wird sehr geschätzt. Rund 3.650 Fahrgäste nutzen pro Werktag die Schnellbuslinien, was die Straßen im Kreis Coesfeld und Münster um mehr als 3.000 Autofahrten täglich entlastet und somit einen erheblichen Beitrag zum Klimaschutz leistet.

Auch durch den Bau von zusätzlichen überdachten und abschließbaren Fahrradabstellanlagen

Von Kreisdirektor Dr. Linus Tepe und Mathias Raabe, Fachdienstleiter Mobilität und Kreisentwicklung, Kreis Coesfeld

In den vergangenen vier Jahren ist viel Zeit in dieses Projekt investiert worden. Zeit, die sich, wenn wir uns die Erkenntnisse und Ergebnisse anschauen, für die Weiterentwicklung der vernetzten Mobilität im ländlichen Raum wirklich gelohnt hat. Durch die direkte Linienführung und enge Taktung des Flaggschiffs – des ExpressBus X90 – konnten rund 16 Prozent mehr Fahrgäste in die Busse gelockt werden. Ein beachtliches Ergebnis, wenn man bedenkt, dass zum Projektstart im August 2020 noch strenge Einschränkungen durch die Corona-Pandemie galten. Auch nach Ende der Förderung werden wir in den Hauptverkehrszeiten einen Viertelstunden-Takt ab Senden und in den Nebenverkehrszeiten einen 20-Minuten-Takt ab Lüdinghausen haben – das ist Metropolqualität im ländlichen Raum!

Eine wichtige Rolle spielte im gesamten Projektverlauf der Austausch und das Voneinander-Lernen. Hierzu wurden jährlich zwei „Labor-Berichte“ durchgeführt, zu denen Mobilitätsexpertinnen und -experten des ganzen Münsterlandes und darüber hinaus zusammenkamen, um über Themenworkshops und fachliche Inputs miteinander ins Gespräch zu kommen. Der finale Abschluss-Laborbericht fand am 31. August in der Sendener Steverhalle statt. Der Zweckverband Mobilität Münsterland (ZVM) griff hier die Ergebnis-



wird über den BüLaMo-Projektzeitraum hinaus auf eine weitere Stärkung der Schnellbusachse hingewirkt.

Weitere Angebote Mit dem Car-Sharing-Angebot in den Wohnquartieren besteht die Möglichkeit, ergänzende Sharing-Systeme in direkter Wohnortnähe der potenziellen Nutzenden zu erproben und somit weitere Bausteine im Sinne der Verkehrswende anzubieten.

Allerdings darf man bei diesen Angeboten den Kosten-Nutzen-Faktor nicht außer Acht lassen: Auf der einen Seite wird die Finanzlage in den Kommunen nicht einfacher. Auf der anderen Seite wollen wir natürlich mit einem guten ÖPNV Menschen dazu bewegen, ihr Auto stehen zu lassen und damit zur erforderlichen Verkehrswende im Sinne des Klimaschutzes beizutragen. Dabei ist auch zu hinterfragen, welche Angebote entscheidend zu einer Verkehrswende beitragen und somit dringend erhaltenswert sind.

Im „Labor“ konnten auch neue Angebote wie das „kommit!-Shuttle“ erprobt werden. Grundsätzlich wird das komfortable Angebot gut nachgefragt. Es wurden Bedarfe aufgedeckt und generiert. Für Senden muss die Tragfähigkeit eines derartigen On-Demand-Angebotes dennoch hinterfragt werden. Ohne Förderung ist ein rein kommerzielles Shuttle für Kommunen nicht zu stemmen. Aber wir als Gemeinde nehmen rund 200.000 Euro jährlich in die Hand, um in Kombination mit dem Bürgerbus eine stündliche durchgehende Ortslinie, die alle Gemeindeteile erschließt, zu schaffen. Die Grundlage der Planung waren dabei die Daten, die wir durch die Nutzenden des „kommit!-Shuttles“ generiert haben

Mit dem BüLaMo-Projekt haben wir uns auf den Weg gemacht, die Verkehrswende im ländlichen Raum anzugehen. Erste Erfolge sind zu verzeichnen. Es gilt nun, am Ball zu bleiben, auch oder gerade vor dem Hintergrund der sich erschwerenden Rahmenbedingungen.

se des BüLaMo auf und diskutierte im Workshop „Zusammen weitergedacht – Der Masterplan Mobilität für das Münsterland“ mit den Teilnehmenden, welche Elemente sich im Sinne des Transfergedankens auch dort wiederfinden könnten. Die Universität RWTH Aachen berichtete über die Ergebnisse der im Projekt erprobten KI-gesteuerten Verkehrsdetektion und Beschleunigungsmaßnahmen im ÖPNV. In weiteren Workshops ging es um Hochleistungs-ÖPNV im ländlichen Raum durch Express-Bus-Angebote, Markenbildung und Marketing im ÖPNV, erfolgreiche Bürgerbeteiligung bei Mobilitätsprojekten und die Weiterentwicklung der „MaaS-App kommt!“.

Konfigurator für Mobilstationen Ein besonderes Highlight: die (Muster-)Mobilstation am künftigen Haltepunkt „Senden-Huxburg“. Diese vom Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) geförderte Mobilstation wurde in Modulbauweise aus upgecyclten Seefrachtcontainern errichtet und steht für den Vernetzungsgedanken: Konkret werden an der Huxburg Expressbus, Bürgerbus, Radabstellanlagen und Car-Sharing miteinander kombiniert. Ein weiterer Clou: Die Station wurde durch ein 3D-Tool entwickelt. Es bedarf dann keiner Begleitung durch einen Fachplaner oder Architekten und entlastet Personal und Finanzen gleichermaßen. Wichtig war uns von Anfang an das Prinzip „Einer für alle“, damit auch andere Aufgabenträger und Kommunen von unseren Erfahrungen profitieren können. Auch nach Ende der Förderung werden, neben der X90, etliche Bausteine des BüLaMo weiter fortgeführt: So wird es an sechs Standorten in Senden weiterhin ein Quartiers-Carsharing geben. Die Digitalisierung der Bürgerbusse mit Umstellung auf ein On-Demand-System wird weiter vorangetrieben und auch die Entwicklung einer „MaaS-App“ steht auf der Agenda. Für einen Austausch zu den verschiedenen Themen stehen wir zur Verfügung, interessierte Kommunen lassen wir gerne an unseren Erfahrungen teilhaben.

Weitere Informationen:
www.muensterland-kommit.de




25 Jahre Bürgermeister – wir gratulieren!

Fünf Interviews und fünf Fragen anlässlich des 25-jährigen Dienstjubiläums.



1. Frage: Was treibt Sie seit 25 Jahren an, Bürgermeister zu sein?

2. Frage: Was hat sich seit 1999 am meisten verändert?

3. Frage: Welches Ereignis im Bürgermeisterleben bleibt für Sie unvergessen?

4. Frage: Welche Eigenschaften muss ein Bürgermeister haben, um erfolgreich zu sein?

5. Frage: Treten Sie 2025 wieder an?

Hubert Erichlandwehr

25 Jahre Bürgermeister der Stadt Schloß Holte-Stukenbrock



1 Ich habe große Freude daran, mit den Menschen gemeinsam unsere Heimat zu gestalten und die positive Entwicklung unserer Stadt voranzutreiben. Ich führe gerne Gespräche mit den Bürgern und tausche mich mit ihnen aus – sei es im Karneval, auf den Schützen- und Heimatfesten, in der Bürgerstunde im Rathaus oder bei spontanen Begegnungen.

2 Die sozialen Medien haben den Umgang miteinander verändert. Was man sich nie getraut hätte, von Angesicht zu Angesicht zu sagen, wird in den sozialen Medien – oft anonym – ungeniert verbreitet. Wir müssen dieser bedenklichen Entwicklung mit einer Verbesserung der Medienkompetenz begegnen.

3 Unvergessen bleibt sicherlich ein Fax, das mich kurz nach Amtseintritt erreichte. Die Bezirksregierung teilte

darin mit, dass wir ein Gymnasium errichten dürfen. Politik und Verwaltung hatten jahrelang dafür gekämpft. Gut erinnern kann ich mich auch an das Kostüm, das mir die „Weiber“ beim Stukenbrocker Karneval „verpasst haben“. So wurde ich zu Mister 2000 im Glitzeranzug.

4 Er muss Menschen lieben, optimistisch durchs Leben gehen, sich selber treu bleiben und Vertreter unterschiedlicher Auffassungen durch geschickte Moderation zu einem Kompromiss führen können.

5 Ich habe bereits im Mai verkündet, dass ich 2025 nicht mehr für das Amt des Bürgermeisters der Stadt Schloß Holte-Stukenbrock antreten werde. Die Entscheidung ist mir nicht leichtgefallen. Dennoch bin ich überzeugt, dass es gut ist, wenn nach so vielen Jahren eine andere Person mit neuem Blick und neuen Ideen übernimmt.

Dr. Eckhard Ruthemeyer

25 Jahre Bürgermeister der Stadt Soest



1 Zusammen mit den Menschen die Lebensqualität unserer Stadt Jahr für Jahr zu verbessern.

2 Die sozialen Medien haben die Erwartungshaltung deutlich verändert.

3 Die Freude und das Glücksgefühl bei meiner ersten Wahl 1999.

4 Er muss in der Lage sein, auf außerordentliche Herausforderungen schnell und flexibel zu reagieren, im

besten Fall mit einem Lösungsangebot. Außerdem braucht es ein Grundmaß an Leidenschaft, ein solches Amt kann man nur mit Leben füllen, wenn man sich mit Haut und Haar darauf einlässt. Und: Ohne familiären Rückhalt wird es schwierig.

5 Bei der Kommunalwahl 2025 werde ich nicht mehr kandidieren. Die Entscheidung war nicht einfach, aber selbstbestimmt. Ich halte es für den richtigen Zeitpunkt und kann zufrieden auf eine spannende und sehr erfolgreiche Zeit zurückblicken. Zu der Entscheidung beigetragen haben die düsteren Aussichten bei den Kommunal Finanzen und die Gewissheit, kaum noch gestalten zu können.

Prof. Dr. Christoph Landscheidt

25 Jahre Bürgermeister der Stadt Kamp-Lintfort



wegten Bergleute. Weitere Höhepunkte waren für mich die Gründung der Hochschule-Rhein-Wahl, der Startschuss für den Stadttumbau mit der Sprengung der „weißen Riesen“, eines Hochhaus-Blocks, und der Zuschlag für die Landesgartenschau 2020.

1 Es ist für mich immer wieder motivierend zu sehen, welchen Wandel unsere Stadt vollzogen hat und wie viele Menschen dabei mitgewirkt haben. Zusammen haben wir es geschafft, Kamp-Lintfort aus seinem „Dornröschenschlaf“ zu wecken und zu einer modernen und lebenswerten Stadt für alle Alters- und Gesellschaftsschichten zu entwickeln. So etwas mitzugestalten, macht mir große Freude.

2 Aus meiner Sicht das Stadtbild, allein durch die vielen Freizeit-, Sport- und Kulturangebote. Neben dem geschichtsträchtigen Kloster Kamp gibt es mittlerweile viele weitere Sehenswürdigkeiten und Angebote, zum Beispiel den Zechenpark mit dem Kalisto und dem Schirrhof für kulturelle Veranstaltungen. Auch der für 2026 avisierte Bahnanschluss wird ein Meilenstein.

3 Dazu zählt sicherlich die Schließung der Zeche nach mehr als 100 Jahren Bergbau, allein wegen der vielen sichtlich be-

4 Ganz allgemein, glaube ich, dass sich die Führungsaufgabe des Bürgermeisters von anderen kaum unterscheidet. Das Entscheidende ist, dass man Menschen für sich und seine Pläne und Ziele gewinnt, in der Verwaltung, im Stadtrat und in der Bürgerschaft. Im Grunde ist es ganz einfach und doch so schwer: Sagen, was man tut und tun, was man sagt!

5 Die Tätigkeit macht mir nach wie vor Freude, obwohl insbesondere in den letzten Jahren die finanzielle Situation der Städte und Gemeinden immer schlechter, ja dramatischer geworden ist und es immer schwieriger wird, die Aufgaben vor Ort angemessen zu erfüllen. Mit anderen Worten: Ich weiß es noch nicht, werde es aber bald entscheiden.

Dr. Hans-Peter Schick

25 Jahre Bürgermeister der Stadt Mechernich



1 Mich motiviert vor allem der intensive Austausch mit den Bürgerinnen und Bürgern. Mit ihnen die eigene Heimatstadt weiterzuentwickeln, macht mir große Freude. Erfolg lässt sich direkt anhand von umgesetzten Maßnahmen erkennen. Zudem spornt mich immer wieder positives, aber auch kritisches Feedback aus der Bürgerschaft an.

2 Da hat sich einiges verändert. Leider nimmt das ehrenamtliche Engagement auch auf dem Land ab. Ich habe den Eindruck, dass die Gesellschaft egoistischer, ruppiger und intoleranter geworden ist. Gleichzeitig sind die Ansprüche an den Staat gestiegen. Zudem wird die Bürokratie immer umfangreicher, das

macht schnelle Entscheidungen sehr viel schwieriger.

3 Unvergesslich ist definitiv die Spannung an den Wahlabenden, die Aufregung und das Mitfiebern, bis man weiß, ob sich der Einsatz gelohnt hat.

4 Ein Bürgermeister sollte verlässlich und gradlinig sein sowie Rückgrat zeigen. Es ist wichtig, klare Ansagen zu machen und auch mal Tacheles zu reden. Er sollte zudem wissen, was die Menschen vor Ort umtreibt und in der Lage sein, ihre Sprache zu sprechen und verstehen. Zudem hilft es ungemein, eine verständnisvolle Ehefrau an seiner Seite zu haben.

5 Mit dieser Entscheidung lasse ich mir noch etwas Zeit.

Robert Wenking

25 Jahre Bürgermeister der Stadt Horstmar



1 Die besondere Freude an der Mitgestaltung der Stadtentwicklung meines Geburtsortes Horstmar zusammen mit Leer sowie die Leidenschaft, gemeinsam mit Rat, Ausschüssen und Mitarbeitenden an der Verbesserung des direkten Lebensumfeldes der Bürger und Bürgerinnen verantwortlich mitwirken zu dürfen.

2 Digitalisierung und KI zählen vermutlich zu den größten Veränderungen seit der industriellen Revolution. Bei allen Risiken, die es zu begrenzen gilt, müssen wir die Chancen wahrnehmen. Große Sorgen macht mir, was sich in all den Jahren nicht verändert hat: Noch immer sind die Kommunen chronisch unterfinanziert. Das geht an den Kern unserer Demokratie.

3 Die „Schneechaostage“ im Jahre 2005 waren sehr herausfordernd für Einsatzkräfte und Bürgerschaft, die Coronazeit sehr belastend, besonders für Kinder und Jugendliche. Zu den positiven Ereignissen zählen die Gründung des Gymnasiums Arnoldinum, dem Lernzentrum Horstmar, dem einzigen Filialstandort eines Gymnasiums in NRW und der heutigen Sekundarschule Horstmar/Schöppingen in 2008 sowie eine Reihe erfolgreicher Gewerbeansiedlungen.

4 Fachkompetenz und diplomatisches Geschick sind sicherlich nicht schädlich für eine erfolgreiche Arbeit. Aber vor allem sollte ein Bürgermeister immer das Verbindende suchen und bestenfalls finden sowie Ehrenamt, Vereine und Verbände fördern und stärken, da sie Stadt- und Dorfgemeinschaft zusammenhalten.

5 Zur Kommunalwahl 2025 werde ich als Kandidat wieder antreten.



BILDER: SEK KORSCHENBROICH

Der SEK Korschenbroich hat rund 135 Quadratmeter Fassadenfläche begrünt

Entsorgungsbetrieb Korschenbroich im grünen Gewand

Um ein deutliches Zeichen gegen den Klimawandel zu setzen und sich für die Zukunft zu wappnen, hat der Entsorgungsbetrieb Korschenbroich (SEK) einige seiner betrieblich genutzten Gebäudeteile mit Pflanzenbeeten begrünt.

Im Zuge des Umdenkens hinsichtlich des Klimawandels hat sich der Städtische Entsorgungsbetrieb Korschenbroich, kurz SEK, auf den Weg zu mehr Klimaresilienz begeben. Dabei hat das Unternehmen das Starkregenmanagement sowie weitere Klimaanpassungsmaßnahmen in den Blick genommen. So wurde im letzten Jahr eine Teilbegrünung der Dachterrasse des Eigenbetriebes mittels Pflanzbeeten umgesetzt. In diesem Jahr setzte der Betrieb die zu 100 Prozent vom Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW geförderte Begrünung der südlichen Fassade der städtischen Liegenschaft in die Tat um.

Städtische Musterbegrünung Im Zuge der Klimaanpassungsstrategie wurde die Begrünung mit unterschiedlichen Elementen geplant, um neben

den wichtigen Umweltaspekten auch ein Musterbeispiel für Bürger und Gewerbetreibende der Stadt als Anschauungsobjekt vorzuweisen.

Wie sich während des Projektes zeigte, ist es ratsam bei Bestandsgebäuden im Vorfeld zunächst Erkundungen über die äußere Wandstruktur einzuholen, damit auch den statischen Belangen Rechnung getragen werden kann. Der SEK hat sogenannte Auszugsversuche, tiefe Bohrungen an verschiedenen, repräsentativen Stellen der Fassade, in Auftrag gegeben, um den tatsächlichen Wandaufbau ermitteln zu können. Zudem wurden sogenannte Abreißversuche für die Verankerung durchgeführt.

Elemente der Begrünung Die Begrünung der insgesamt 135 Quadratmeter Fassadenfläche erfolgte sowohl als wand- als auch als bodengebundene Be-

Thomas Kochs vom Städtischen Entsorgungsbetrieb der Stadt Korschenbroich



DIE AUTOREN



Kristina Rohmann vom Städtischen Entsorgungsbetrieb der Stadt Korschenbroich

grünung. Die bodengebundene Fassadenbegrünung wurde mittels Rankgerüsten, die wandgebundene Begrünung mit an die Wand montierten Elementen, an denen Pflanztaschen befestigt sind, ausgeführt. Bewässert wird das Ganze über ein automatisches Bewässerungskabinett, welches im Keller des Hauses verbaut wurde.

Für die Begrünung kamen heimische, größtenteils dauergrüne Pflanzen zum Einsatz, die im Winter gleichzeitig noch der Isolation dienen, was vor dem Hintergrund der immens steigenden Heizkosten auch zu etwaigen Kosteneinsparungen beim Heizen beiträgt. Insgesamt wurden 3.100 Pflanzen verpflanzt und davon etwa 28 bis 30 Pflanzen pro Quadratmeter in die fassadengebundenen Elemente eingesetzt. Fünf Rankpflanzen sowie 135 Staudenpflanzen sind in das vorm Haus befindliche Beet gepflanzt worden. Jetzt gilt es mit der notwendigen Pflege die bereits in der Projektbeschreibung gesteckten Ziele, welche nachfolgend aufgeführt sind, zu verfolgen.

Vorteile der Pflanzenfassade Die Fassadenbegrünung wirkt wie eine natürliche Klimaanlage und trägt zur Beschattung und einer damit verbundenen Kühlung des Gebäudes bei. Weiterhin agiert die Begrünung wie ein natürlicher Filter, indem sie Schadstoffe und Staub aus der Luft extrahiert, Sauerstoff im Rahmen der Photosynthese bildet und CO2 bindet.

Auch als Habitat für Insekten und Klein(st)lebewesen ist eine solche Fassadenbegrünung nicht außer Acht zu lassen, denn auch im Kleinen sollte man den Klimawandel von allen Seiten betrachten und die für eine ausgeglichene Natur und Umwelt wichtigen Tiere nicht vergessen. Ob man zusätzlich noch ein Bienen- / Insekten-Hotel auf der Terrasse des Gebäudes ansiedelt, bleibt abzuwarten.

Die Begrünung der Fassade, wie auch der Dachterrasse trägt zur einer hohen Biodiversität bei. Auch lässt sich der Anteil an der Verdunstung bei der Jahreswasserbilanz signifikant erhöhen. Vor allem in Gewerbegebieten, wo ein andauernder Lärmpegel herrscht, schluckt eine solche Begrünung durch ihr Blattwerk Schallwellen und trägt zum Lärmschutz bei, was wiederum der Gesundheit der Angestellten zugutekommt.



Für die Begrünung wurden insgesamt 3.100 Pflanzen verpflanzt



Mehr Infos über Nada

Mit

2

die Welt verändern

€

Du & ich lernen mit geflüchteten Kindern im Libanon.



misereor

GEMEINSAM GLOBAL GERECHT

Bau- und Planungsrecht

Raumordnungs- und Planungsrecht, Allgemeines Städtebau-recht, Städtebauliche Sanierung und Entwicklung, Bauordnungsrecht, Bauaufsichtliche Maßnahmen, Baurechtlicher Nachbarschutz, 8. überarbeitete Auflage von Dr. jur. Klaus Rabe, Dipl.-Verwaltungswirt Wolfgang Hanne und Dipl.-Verwaltungswirt Gerhard Wenzel, 554 Seiten, 59 Euro, ISBN: 978-3-555-02314-4, über W. Kohlhammer GmbH Stuttgart

Das Lehrbuch behandelt schwerpunktmäßig die Gesamtsystematik des Bau- und Planungsrechts sowie die Bauleitplanung unter Berücksichtigung des Umweltschutzes. Es erörtert die Zulässigkeit von Bauvorhaben und die Entwicklung des Bauordnungsrechts anhand der Musterbauordnung und spezifischer Bestimmungen in den Landesbauordnungen. Außerdem werden die Eingriffsbefugnisse der Bauaufsicht im ordnungsbehördlichen Verfahren sowie Konflikte und der Nachbarschutz behandelt.

Az.: 20.3.11

Praxis der Kommunalverwaltung

Landesausgabe Nordrhein-Westfalen, Ratgeber für die tägliche Arbeit aller Kommunalpolitiker und der Bediensteten in Gemeinden, Städten und Landkreisen (Loseblattsammlung inklusive drei Online-Zugänge / auch auf DVD-ROM erhältlich). Hrsg. von: Bender, Bülow, Dedy, Dirnberger, Henneke, Hilligardt, Klang, von Komorowski, Meyer, Schliesky, Schwarting, Schulz, Stubenrauch, Sponer, Weinl, Wellmann, Winkel, Zimmermann. Kommunal- und Schul-VERLAG, Wiesbaden, www.kommunalpraxis.de, E-Mail: vertrieb@ksv-medien.de

Die vorliegenden (nicht einzeln erhältlichen) Lieferungen enthalten:

655. Nachlieferung, Juni 2024, Preis 99 Euro. 4a NW - Kommunalabgabengesetz für das Land NRW (KAG NRW) - Claus Hamacher, M. Jur., Beigeordneter für Finanzen beim StGB NRW, Edgar Lenz, Verwaltungsfachwirt, betriebswirtschaftl. Fachwirt, Komm. Dipl., Stabsstelle Rechtsberatung der Stadt Monheim am Rhein, Dr. jur. Matthias Menzel, Hauptreferent, StGB NRW, Dr. jur. Peter Queitsch, Hauptreferent für Umweltrecht, StGB NRW und Geschäftsführer Kommunal Agentur NRW GmbH, Dr. iur. Jörg Rohde, Richter am Obergerverwaltungsgericht für das Land NRW, Michael Rudersdorf, Ass. jur., Dipl. Verwaltungswirt (FH), Städt. Rechtsrat der Stadt Leverkusen, Dr. jur. M. A. Otmar Schneider, Richter am Obergerverwaltungsgericht für das Land NRW, Frank Stein, Ass. jur., Beigeordneter der Stadt Leverkusen, Roland Thomas, Bürgermeister Bad Salzuflen, Richard Elmenhorst, Fachanwalt für Verwaltungsrecht, Bochum, Dr. iur. Gottfried Wacker, Rechts-/Fachanwalt für Steuerrecht, Geschäftsführer der Steuerberaterkammer Westfalen-Lippe, Münster, Dr. jur. Mike Wienbracke, LL. M. (Edinburgh), Professor für Öffentliches Recht, Fachbereich Wirtschaftsrecht der Westfälischen Hochschule, Recklinghausen, Dozent der FOM Hochschule für Oekonomie und Management, und Carl Georg Müller, Hauptreferent, StGB NRW. Diese Lieferung beinhaltet weitere Überarbeitungen der Kommentierung zu § 3 (Steuern), § 6 (Benutzungsgebühren) - hier ist Carl Georg Müller als neuer Autor hinzugekommen -, § 8 (Beiträge), § 11 (Kurbeiträge und Fremdenverkehrsbeiträge), zum neuen § 12a (zeitliche Grenze für die Festsetzung von Abgaben zum Vor-teilsausgleich), die Bearbeitung der §§ 17 (Abgabenhinterziehung),

20 (leichtfertige Abgabenverkürzung und Abgabengefährdung) und 22a (Einschränkung von Grundrechten) sowie die Überarbeitung des § 26 (Inkrafttreten, Übergangsvorschrift) KAG NRW. - Hinweis: Wegen des hohen Umfangs musste der Beitrag geteilt werden. Mit dieser Lieferung ist der zweite Teil erhältlich (§ 6, von S. 299 bis Seite 810). Teil 3 folgt mit einer der nächsten Nachlieferungen.

656. Nachlieferung, Juni/Juli 2024, Preis 99 Euro. A 20, Gesetz über Ordnungswidrigkeiten. Von Georg Köberl, Ltd. Verwaltungsdirektor a. D., Dr. Elmar Nordhues, Ltd. Verwaltungsdirektor, Abt. Rechtsangelegenheiten und Bußgeldverfahren, Versicherungsamt des Kreisverwaltungsreferats München, Claus-Peter Schwarz, Verwaltungsrat, Leiter der Bußgeldstelle des Kreisverwaltungsreferats München: Diese Fassung bringt die Kommentierung des Ordnungswidrigkeitengesetzes auf den aktuellen Stand. Insbesondere alle bislang ergangenen OWiG-Änderungsgesetze wurden eingearbeitet. Hinweis: Wegen des hohen Umfangs muss der Beitrag geteilt werden. Mit dieser Lieferung ist der erste Teil von der Inhaltsübersicht bis zu Kommentar § 62 erhältlich. Der zweite Teil folgt mit der nächsten Nachlieferung.

K 2a - Allgemeines Gewerberecht/Gewerbeordnung. Begründet von Dr. E. Hoffmann, Ministerialrat, fortgeführt von Josef Walter, Abt. direktor a. D., weiter fortgeführt von Dr. Renate Köhler-Rott, Vors. Richter am Verwaltungsgericht München, neu bearbeitet von Dr. Markus Fisch, Referent für Gewerberecht im Bayerischen Wirtschaftsministerium. Mit dieser Lieferung wurden die §§ 4, 6-6c, 7-11a, 11d, 14, 31, 33a, 33b, 33f, 33g, 34, 34b - 34e, 34g, 34h, 34j, 35, 36, 38, 41, 42a - 44, 48, 52, 55d, 55f, 56, 61a, 70b, 71b, 139b, 144, 146, 147b, 148c, 150a, 150c, 150e, 153c, 157, 161 aktualisiert.

657. Nachlieferung, Juli 2024, Preis 99 Euro. E 1 NW - Der kommunale Finanzausgleich in Nordrhein-Westfalen. Begründet von Dieter Bataille, Dipl. Verwaltungswirt, Oberamtsrat, fortgeführt von Andrea Geisler (geb. Ruß), Dipl. Verwaltungswirtin, Amtsrätin, weiter bearbeitet von Isabel Heuwing (geb. Geisler), Dipl. Verwaltungswirtin, Amtsrätin, weitergeführt von Christoph Hackländer, Dipl. Volks- und Finanzwirt, Regierungsrat, Kommunal-Ministerium NRW: Der Beitrag wurde auf der Grundlage des zum 1. Januar 2024 geänderten Gemeindefinanzierungsgesetzes überarbeitet und aktualisiert. K 9d - Asyl- und Asylverfahrensrecht. Von Iris Stoffl, Regierungsrätin im Familien-Ministerium NRW: Der Beitrag wurde umfassend überarbeitet und an die aktuelle Rechts- sowie politische Lage angepasst. Die Aktualisierung berücksichtigt insbesondere alle sich aus dem Ukrainekrieg ergebenden Entwicklungen. Neu angefügt wurde der neue Anhang 3.

658. Nachlieferung, Juli 2024, Preis 99 Euro. C 2 - Beratungs- und Beschlussfassungsverfahren in der Gemeindevertretung. Begründet von Walter Bogner, Verbandsdirektor des GeSt Rheinland-Pfalz a. D., fortgeführt von Prof. Dr. Frank Bätge, Professor an der Hochschule für Polizei und öff. Verwaltung des Landes NRW, Gerhard Benne-mann, Rechtsanwalt, Magistratsoberrat bei der Stadt Büdingen i. R., Christian Engelhardt, Direktor des Hessischen Landkreistages, Klaus-Michael Glaser, Referent beim StGB Mecklenburg-Vorpom-mern, Stefan Heck, Referent beim GeSt Rheinland-Pfalz und Leiter der Kommunal-Akademie Rheinland-Pfalz, Jürgen Sommer, Ltd. Ver-waltungsdirektor und Fachbereichsleiter, Landkreis Kassel, Prof. Dr. Katrin Stein, Professorin an der Hessischen Hochschule für Polizei und Verwaltung, Marc Ziertmann, Stv. Geschäftsführer, Städtever-band Schleswig-Holstein: Der Beitrag wurde aktualisiert. Er enthält

nun die aktuellen Vorschriften, Rechtsprechung und Literatur für alle Bundesländer.

E 4a NW - Kommunalabgabengesetz für das Land NRW (KAG NRW) - Von Claus Hamacher, M. Jur., Beigeordneter für Finanzen, StGB NRW, Edgar Lenz, Verwaltungsfachwirt, betriebswirtschaftlicher Fachwirt, Komm. Dipl., Stabsstelle Rechtsberatung, Monheim am Rhein, Dr. jur. Matthias Menzel, Hauptreferent, StGB NRW, Dr. jur. Peter Queitsch, Hauptreferent für Umweltrecht, StGB NRW und Geschäftsführer Kommunal Agentur NRW GmbH, Dr. iur. Jörg Rohde, Richter am Oberverwaltungsgericht für das Land NRW, Michael Rundersdorf, Ass. jur., Dipl. Verwaltungswirt (FH), Städt. Rechtsrat Stadt Leverkusen, Dr. jur. M. A. Otmar Schneider, Richter am Oberverwaltungsgericht für das Land NRW, Frank Stein, Ass. jur., Beigeordneter, Stadt Leverkusen, Roland Thomas, Bürgermeister Bad Salzuflen, Richard Elmenhorst, Fachanwalt für Verwaltungsrecht, Bochum, Dr. iur. Gottfried Wacker, Rechtsanwalt/Fachanwalt für Steuerrecht, Geschäftsführer der Steuerberaterkammer Westfalen-Lippe, Münster, Dr. iur. Mike Wienbracke, LL. M. (Edinburgh), Professor für Öffentliches Recht am Fachbereich Wirtschaftsrecht der Westfälischen Hochschule, Recklinghausen, Dozent an der FOM Hochschule für Oekonomie und Management und Carl Georg Müller, Hauptreferent, StGB NRW. Diese Lieferung berücksichtigt insbesondere die Gesetzesänderung vom 5. März 2024 und das damit einhergehende rückwirkende Inkrafttreten der §§ 8 (Beiträge), 8a (Erstattung von Beitragsausfällen für kommunale Straßenausbaumaßnahmen), 25 (Rechts- und Verwaltungsverordnungen) und 26 (Inkrafttreten, Übergangsvorschrift) vom 1.01.2024. Eine aktualisierte Kommentierung des § 8a a. F. wird ergänzend aufgrund der Weitergeltung in bestimmten Fällen beibehalten. Zudem beinhaltet die Lieferung die weitere Überarbeitung der Kommentierung zu § 11 (Kurbeiträge und Fremdenverkehrsbeiträge), zum neuen § 12a (Zeitliche Grenze für die Festsetzung von Abgaben zum Vorteilsausgleich), die Bearbeitung der §§ 17 (Abgabenhinterziehung), 20 (leichtfertige Abgabverkürzung und Abgabengefährdung) sowie die Überarbeitung des § 22a (Einschränkung von Grundrechten) KAG NRW.

659. Nachlieferung, August 2024 Preis 99 Euro. E 4b NW - Gebührengesetz für das Land NRW (GebG NRW) mit der Allgemeinen Verwaltungsgebührenordnung (AVwGebO NRW) - Begründet von Josef Susenberger, Regierungsdirektor a. D., fortgeführt von Jürgen Weißauer, Regierungsdirektor, und Burghard Paulus Lenders, Ministerialrat, Innenministerium NRW, überarbeitet und fortgeführt von Ministerialrat Hans-Peter Kalenberg, Referent, Innenministerium NRW: Die aktuellen Gesetzesänderungen betreffen §§ 1, 2, 3, 6, 8, 9, 11, 14, 18, 23, 25 GebG NRW, wurden eingefügt und kommentiert. Text und Kommentierung zur Allgemeinen Verwaltungsgebührenordnung (AVwGebO NRW) wurden aktualisiert. Die Änderungen zu den Tarifstellen wurden eingearbeitet.

H 5 - Die Sozialversicherung. Von Werner Gerlach, Vorstandsvorsitzender i. R.: Die aktuelle Lieferung ist Teil einer umfassenden Neustrukturierung des Beitrags. Dessen Aufbau wird ab sofort sukzessive vom Autor überarbeitet und der einer klassischen Kommentierung angepasst. Diese Lieferung enthält das Kapitel SGB V in der neuen Gliederung. Das Kapitel zu SGB IV verbleibt vorerst im alten Gewand. Aus diesem Grund erfolgt die Paginierung in den Teilen zu SGB I und V paragrafenweise. Im Übrigen verbleibt sie vorerst durchgehend. Mit dieser Lieferung wurde die Kommentierung

des gesamten SGB V neubearbeitet und an die aktuelle Rechtslage angepasst. Hinweis: Wegen des hohen Umfangs muss der Beitrag zum SGB V geteilt werden. Mit dieser Lieferung ist der erste Teil erhältlich: Inhaltsübersicht, SGB I (Titelblatt) und SGB V (Gesetzestext sowie den Kommentar von § 1 bis § 19).

660. Nachlieferung, August/September 2024, Preis 99 Euro. D 5 – Bundeswaldgesetz. Von Regierungsdirektor Dr. jur. Klaus Thomas: Die Ersetzung des Begriffs der nicht rechtsfähigen Personenvereinigungen durch „sonstige Personenvereinigungen“ in § 42 Abs. 1 BWaldG ist nun in der Kommentierung berücksichtigt.

J 8 - Das Wohngeld nach dem Wohngeldgesetz. Von Dr. Frank Hinrichs, Leiter des Referats Wohnungslosenhilfe, Fachaufsicht Fachstellen Wohnungsnotfälle in der Behörde für Arbeit, Gesundheit, Soziales, Familie und Integration, Hamburg: In den letzten Jahren hat die Bundesregierung umfassende Änderungen im Wohngeldrecht beschlossen. Erstmals legt Hinrichs eine umfassende, brandaktuelle Darstellung zum Wohngeldrecht vor. Sie beinhaltet das WoGG, die WoGV und die WoGVwV 2017.

K 5 – Immissionsschutzrecht. Begründet von Dr. Dieter Engelhardt, Ministerialdirigent a. D., und Christine Hergott, Regierungsdirektorin, fortgeführt von Dr. Dieter Engelhardt, Ministerialdirigent a. D. und Rainer Lehmann, Ministerialrat, weiter fortgeführt von Rainer Lehmann, Ministerialrat, Bayr. Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit, weiter fortgeführt von Dr. Alfred Scheidler, Leitender Regierungsdirektor, Landratsamt Neustadt an der Waldnaab: Der Beitrag wurde aktualisiert und um neue Rechtsprechung ergänzt. Überarbeitet wurden unter anderem die Abschnitte 4.1.6 (Erlöschen der immissionsschutzrechtlichen Genehmigung), 4.1.7 (Mehrstufiges Verwaltungsverfahren und Zulassung vorzeitigen Beginns) und 4.1.8 (Entscheidungen nach Genehmigungserteilung). Neu aufgenommen wurden u.a. der Erlass zum Rechtsschutz von Umweltvereinigungen (4.1.6.4.3) sowie zur Änderungsgenehmigung nach §§ 16, 16a, 16b BImSchG (4.1.8.1.1-4.1.8.1.3). K 9c – Ausländerrecht. Von Iris Stoffl, Regierungsrätin beim Integrations-Ministerium NRW: Die umfassenden Gesetzesreformen seit 2020 wurden grundlegend in den Beitrag eingearbeitet, insbesondere Neuerungen rund um Brexit, ICT Karte, mobile ICT Karte, Chancenaufenthaltsrecht, Niederlassungserlaubnis sowie Fachkräfteeinwanderungsgesetz.

Az. 13.0.1.002/001

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

Begründet von Rechtsanwalt Dr. Hans-Jürgen Schaffland und Dipl.-Kfm. Noeme Wiltfang, bearbeitet von Schaffland, Rechtsanwältin Gabriele Holthaus und Rechtsanwältin Dr. Astrid Schaffland, 2023, Loseblatt-Kommentar, Jahresabonnement 142 Euro. ISBN 978-3-503-17404-1, Datenbank im Jahresabonnement 346,68 Euro inkl. MwSt., ISBN 978-3-503-17483-6, im Jahresabonnement für Bezieher des Loseblattwerkes 104,04 Euro inkl. MwSt., ISBN 978-3-503-17484-3, Erich Schmidt Verlag, Bestellmöglichkeit online unter <http://www.esv.info/9783503174041>, <https://www.datenschutzdigital.de/>

Der Schutz personenbezogener Daten und die Sicherung datenverarbeitender Betriebsprozesse ist ein Schlüsselthema der Digitali-

sierung – doch auch in der jüngsten Krisenlage hat der Datenschutz Unternehmen neu herausgefordert: Welche Risiken bergen zum Beispiel externe Zugriffe aus dem Homeoffice, wie ist mit persönlichen Gesundheitsdaten umzugehen, die das gesamte Unternehmen betreffen? Man schafft Rechtssicherheit in Organisationen, stärkt den Schutzschild gegen Leaks und erhöhte Bußgeld-/Haftungsrisiken. EU-, Bundes- und Landesdatenschutzrecht systematisch integriert findet man insbesondere eine vollständige Kommentierung der DS-GVO und des BDSG für alle typischen Konstellationen in der Praxis, einschlägige Regelungstexte der Landesdatenschutzgesetze sowie vom BDSG tangierter Gesetze.

Diese 5. Lieferung enthält Ergänzungen zu Art. 1 (Gegenstand und Ziele), Art. 2 (Sachlicher Anwendungsbereich), Art. 5 (Grundsätze für die Verarbeitung personenbezogener Daten), Art. 17 (Recht auf Löschung) und Art. 38 (Stellung des Datenschutzbeauftragten) und insbesondere zu Art. 6 (Rechtmäßigkeit der Datenverarbeitung) der zentralen Vorschrift zur Frage: „Dürfen wir diese Daten verarbeiten?“. Ein besonderer Hinweis gilt den eingefügten Kza. 7056 (Checkliste zum Einsatz LLM-basierter Chatbots auf der Basis der KI. Dieses gilt auch für Kza. 7057 (Häufig gestellte Fragen zum E-Rezept, das die Kommunikation zwischen Patienten, Ärzten und Apotheken wesentlich vereinfachen will.) Inhalt der 6. Lieferung: Diese Lieferung enthält ein Update vorwiegend zur DS-GVO. Hervorzuheben sind die Ergänzungen zu Art. 7 (Bedingungen für die Einwilligung), Art. 12 (Transparente Information, Kommunikation und Modalitäten für Ausübung der Rechte betroffener Personen), Art. 13 (Informationspflicht bei Erhebung von Daten bei der betroffenen Person), Art. 14 (Informationspflicht, wenn die Daten bei Dritten erhoben werden) und v. a. zu Art. 15 (Auskunftsrecht betroffene Person). Desweiteren die Ergänzungen zu Art. 32 Rdn. 140a (Generative KI in Form von Chatbots) in Ergänzung zu Art. 32 Anh. 8 (Kurzfassung) und Kz. 7056 (Langfassung: Kz. 7056 (Checkliste zum Einsatz LLM-basierter Chatbots auf der Basis KI) Inhalt der 7. Lieferung: Diese Lieferung enthält Ergänzungen ausschließlich zur DS-GVO: Art. 2 (Sachlicher Anwendungsbereich), Klarstellungen zu Art. 4 (Begriffsbestimmungen), Ergänzungen zu Art. 5 (Grundsätze für die Verarbeitung personenbezogener Daten), zum „Dauerbrenner“ Art. 6 (Rechtmäßigkeit der Datenverarbeitung). Hervorzuheben sind Ergänzungen zu Art. 17 (Recht des Betroffenen auf Löschung seiner Daten) und Art. 83 (Allg. Bedingungen für die Verhängung von Geldbußen) mit Grundsatzentscheidungen des EuGH zur ordnungsgerechten Anwendung dieser Vorschriften in der Praxis. Kurzdarstellung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung zur Änderung des BDSG (abgedruckt unter Kz. „vor 0300/2“).

Az.: 17.1.1

Beamtenrecht Nordrhein-Westfalen

Kommentar begründet von Herbert Korn, fortgeführt von Heinz D. Taday, aktuell bearbeitet von Dr. Ronald Rescher, Ministerialrat im Finanzministerium des Landes NRW. 167. Aktualisierung, Stand März 2024, 350 Seiten, 114,90 Euro. Loseblattausgabe: Grundwerk 3.236 Seiten, in drei Ordnern, 139 Euro bei Fortsetzungsbezug, zzgl. Aktualisierungen (399 Euro bei Einzelbezug). Digitalausgabe: Lizenz für 1-3 Nutzer im Jahresabonnement 349 Euro (inkl. Updates), weitere Preise (Behördenlizenzen, Mehrplatzlizenzen) auf Anfrage. ISBN 978-3-7922-0150-3 (Print), ISBN 978-3-7922-0201-2 (Digital), Verlag W. Reckinger, Siegburg.

Mit der 167. Aktualisierung (Stand März 2024) werden die aktuelle Rechtsprechung und neue Vorschriften berücksichtigt. Sie umfasst

u. a. die Novellen des LBG NRW vom 19. Dezember 2023 und des BeamtStG vom 20. Dezember 2023. Im Kommentarteil werden die Paragraphen 33 (Dienstunfähigkeit, Antragsruhestand), 92 (Dienstliche Beurteilung, Dienstzeugnis) und 103 (Verwaltungsrechtsweg, Vorverfahren, Beschwerden) überarbeitet. Im Teil D (Verwaltungsvorschriften) sind als Neuregelungen u. a. die Richtlinie Innenrevisionen, die Richtlinien zur Durchführung der Rehabilitation und Teilhabe von Menschen mit Behinderungen (SGB IX) im öffentlichen Dienst im Land NRW und der Runderlass zur Durchführung des Landespersonalvertretungsgesetzes enthalten. Außerdem werden das Stichwortverzeichnis und die Urteilssammlung aktualisiert.

14.0.1

Handbuch Bevölkerungsschutz

Grundlagen, Recht, Praxis, Freudenberg / v. Lewinski. Handbuch, Buch. Hardcover (Leinen), 2024, LXXIII, 1225 S., C.H.BECK Verlag, ISBN 978-3-406-80741-1 Format (B x L): 16 x 24 cm, Gewicht: 1.726 g, 199 Euro inkl. MwSt.

Eine umfassende Darstellung vermittelt Kenntnisse über Schnittstellen und Ansätze der Zusammenarbeit, ganzheitliche Perspektiven und Berücksichtigung internationaler Dimensionen. Das neue Handbuch richtet sich vornehmlich an Praktiker des Bevölkerungsschutzes und bietet schnellen Zugriff auf die wichtigen Vorgaben bei Katastrophen und im Zivilschutz. Neben Grundlagen und Rechtsnormen wird die Rechtslage vom Völker- bis zum Kommunalrecht dargestellt. Der zentrale Teil des Werkes beschreibt aus unterschiedlichen Perspektiven (»Bedrohungsszenarien«, »Akteure«, »Instrumente«, »Sektoren«) die verschiedenen Parameter aus Praktikerperspektive.

15.2.12-006/001

Verwaltungsgerichtsordnung: VwGO

Kopp/Schenke, 30. neu bearbeitete Auflage, 2024, XXXIV, 2.259 Seiten, Hardcover (Leinen) 75 Euro, ISBN 978-3-406-82006-9, C.H.BECK Dieser erfolgreiche Handkommentar gibt zuverlässige und wissenschaftlich genaue Antworten auf alle verwaltungsprozessualen Fragen. Er ist eng mit dem Parallelwerk Kopp/Ramsauer, VwVfG, abgestimmt. So werden z.B. - speziell für Referendarinnen und Referendare wichtig - unterschiedliche Auffassungen beider Werke zu gleichen Sachfragen klar gekennzeichnet.

Auf die Entwicklungen des Europäischen Gemeinschaftsrechts wird in den Erläuterungen ein besonderes Augenmerk gelegt. Vorteile auf einen Blick: Standardwerk für alle Prozessbeteiligten und in der Ausbildung, hohe Aktualität durch jährliche Erscheinungsweise, Preis-Leistungs-Verhältnis. Zur Neuauflage: Kommentiert wurden mehrere Gesetzesänderungen seit der Voraufgabe: - Art. 11 G zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich und zur Umsetzung der RL (EU) 2021/1187 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes v. 22. Dezember 2023, Art. 2 Abs. 4 Fünftes G zur Änderung verwaltungsverfahrensrechtlicher Vorschriften sowie zur Änderung des SGB VI v. 4. Dezember 2023, Art. 19 Verbandsklagenrichtlinienumsetzungsg v. 8. Oktober 2023.

Ebenfalls berücksichtigt ist die aktuelle Rechtsprechung und Literatur, z.B. zum einstweiligen Rechtsschutz und zum Revisionsrecht.

11.2.-001/001

Vergabe der Durchführung von Wochenmärkten

Die Stadt Solingen darf die Durchführung ihrer Wochenmärkte in Solingen-Mitte, Solingen-Wald und Solingen-Ohligs künftig im Rahmen eines noch abzuschließenden Durchführungsvertrags an eine lokale Bewerberin vergeben.

OVG NRW, Urteil vom 24.05.2024
- Az.: 4 A 2508/22 -

Die Stadt Solingen führte ihre Wochenmärkte bis 2014 selbst durch. Um deutliche Gebührenanhebungen zu vermeiden, beschloss der Rat der Stadt bereits im Jahr 2014, die öffentlich-rechtliche Trägerschaft aufzugeben und die Märkte in eine privatrechtliche Organisationsform zu verlagern. Hierdurch sollten die Wochenmärkte als Einrichtung gesichert und Belastungen für die Händler minimiert werden. Nach mehreren gescheiterten Vergabeverfahren veröffentlichte die Stadt im Juli 2020 eine erneute öffentliche Ausschreibung einer Dienstleistungskonzession über die Durchführung der Wochenmärkte. Die Ausschreibung sah unter anderem vor, dass mit dem ausgewählten Bewerber ein Durchführungsvertrag abgeschlossen werden und Marktfestsetzungen zu seinen Gunsten erfolgen sollten. Auf die Ausschreibung bewarben sich eine lokale Bewerberin und die Klägerin, eine deutschlandweit tätige Veranstalterin von Wochenmärkten. In der Bewerbung der Klägerin auf die Ausschreibung befand sich auch ein Antrag auf gewerberechtliche Festsetzung der Wochenmärkte. Ende des Jahres 2020 reklamierte die Klägerin eine fiktive Marktfestsetzung für sich, weil die Stadt über ihren Antrag auf Marktfestsetzung nicht innerhalb von drei Monaten entschieden hatte. Im Januar 2021 teilte die Stadt der Klägerin mit, dass sie sich im Rahmen einer Auswahlentscheidung zugunsten der lokalen Bewerberin entschieden habe.

Im Mai 2021 untersagte das Verwaltungsgericht Düsseldorf der Stadt in einem Eilverfahren, der lokalen Bewerberin den Zuschlag für die Durchführung der Märkte zu erteilen. Im Hauptsacheverfahren wies das Verwaltungsgericht die Klage später ab. Das Oberverwaltungsgericht (OVG) NRW hat nun auch die Berufung der Klägerin zurückgewiesen.

Für die Klägerin bestehe zunächst keine fiktive Marktfestsetzung. Ihr Antrag auf Marktfestsetzung sei von vornherein nicht vollständig und nicht geeignet gewesen, eine fiktive Erlaubniserteilung herbeizuführen. Aus ihrem Antrag ginge nicht hervor, dass der Marktdurchführung durch die Klägerin keine sonstigen rechtlichen Hindernisse mehr entgegenstanden. Der Antrag bezog sich nicht auf eine Fläche, über die die Klägerin verfügen durfte. Sie war vielmehr Gegenstand der Ausschreibung einer Dienstleistungskonzession. Die Einführung der Genehmigungsfiktion für Marktfestsetzungen diene lediglich der

Umsetzung der verpflichtenden Bestimmungen der Dienstleistungsrichtlinie über Genehmigungsregelungen und sollte hierüber nicht hinausgehen. Eine solche unionsrechtliche Pflicht bestehe jedenfalls nicht bezogen auf Marktfestsetzungsanträge, die sich auf Märkte beziehen, welche wie in Solingen als öffentliche Einrichtungen - auch im Konzessionsmodell - betrieben werden sollen, und über deren Flächen der Antragsteller etwa wegen einer fehlenden Sondernutzungserlaubnis nicht verfügen kann. Eine weitergehende Regelung sei weder beabsichtigt noch sei der Bundesgesetzgeber wegen seiner insoweit nur noch nachwirkenden Gesetzgebungskompetenz hierzu befugt gewesen, nachdem das Marktrecht in die Gesetzgebungskompetenz der Länder übergegangen war.

Die von der Klägerin hilfsweise gerügte Auswahlentscheidung zugunsten der lokalen Bewerberin sei ebenfalls in der Sache nicht zu beanstanden. Die Stadt habe die Vergabe der Wochenmärkte im Einklang mit bundes- und unionsrechtlichen Vorgaben fair und transparent öffentlich ausgeschrieben. Die ausgewählte lokale Bewerberin habe sie unter Wahrung ihres Auswahlermessens frei von durchgreifenden Bewertungsmängeln ausgewählt. Im Rahmen der noch ausstehenden Verhandlungsergebnisse bestehe noch Raum dafür, dass sich die Beklagte Durchgriffsrechte vorbehält, um ihren öffentlich-rechtlichen Bindungen zur Durchführung von Wochenmärkten entsprechen zu können. Der Senat hat wegen grundsätzlicher Bedeutung die Revision zum Bundesverwaltungsgericht zugelassen.

Mit Urteil vom selben Tag hat der 4. Senat des OVG NRW in einem anderen Verfahren die Berufung der Klägerin zurückgewiesen, mit der sie sich gegen die Entscheidung der Stadt Velbert wandte, ihre Wochenmärkte künftig wieder in kommunaler Eigenverantwortung zu betreiben (4 A 954/23; I. Instanz, VG Düsseldorf – 3 K 8457/21). Diese Entscheidung der Stadt steht dem Begehren der Klägerin entgegen, die Wochenmärkte zu ihren Gunsten festzusetzen.

Der Senat hat in diesem Verfahren die Revision nicht zugelassen; hiergegen kann Beschwerde zum Bundesverwaltungsgericht eingelegt werden.



GERICHT
IN KÜRZE

zusammengestellt
von Hauptreferent
Carl Georg Müller
StGB NRW

Prozessionsweg in Telgte ist ein Denkmal

Ein etwa ein Kilometer langer Abschnitt des historischen Prozessionsweges zur Marienkapelle in Telgte wurde als Denkmal bestätigt.

OVG NRW, Urteil vom 01.07.2024
- Az.: 10 A 1487/22 -

Menschen auf der Flucht.
Sie können das Blatt wenden.

Spenden unter: [caritas-international.de](https://www.caritas-international.de)
Spendenkonto: IBAN DE88 6602 0500 0202 0202 02




caritas international
DAS HILFSWERK DER DEUTSCHEN CARITAS

Die Bezirksregierung Münster hatte im Januar 2020 veranlasst, dass der im 17. Jahrhundert errichtete Prozessionsweg zwischen Münster und Telgte in einem bestimmten Abschnitt auf Telgter Stadtgebiet als Baudenkmal in die Denkmalliste der Stadt Telgte eingetragen wird. Dagegen klagte der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen unter Hinweis auf den beabsichtigten vierspurigen Ausbau der B 51 zwischen Münster und Telgte, der die Inanspruchnahme der Grundstücke des Prozessionsweges bedinge. Er machte geltend, der Prozessionsweg sei nur noch teilweise vorhanden, werde längst nicht mehr genutzt und es lägen auch keine Gründe für seine Erhaltung vor. Die Klage hatte beim Verwaltungsgericht Münster überwiegend keinen Erfolg. Die dagegen eingelegte Berufung des Klägers wies das OVG NRW jetzt zurück. Die Klage sei zulässig, auch wenn zwei Behörden des Landes Nordrhein-Westfalen miteinander streiten, das Land also gleichzeitig Kläger und Beklagter ist. Denn der Landesbetrieb Straßenbau handle im Wege der Auftragsverwaltung für den Bund, der auch Eigentümer der von der Unterschutzstellung betroffenen Grundstücke ist, und untersteht dessen Weisungen.

Der Prozessionsweg, laut Denkmaleintragung bestehend aus der Wegetrasse, den säumenden Lindenreihen sowie im strittigen Abschnitt zwei Stationen (Doppelbildstöcke), sei ein Denkmal. Es bestehe ein öffentliches Interesse an seiner Erhaltung. Nach den fachkundigen Stellungnahmen des beigeladenen Landschaftsverbands Westfalen-Lippe habe er die erforderliche Bedeutung im Sinne des Denkmalschutzgesetzes. Fürstbischof Christoph Bernhard von Galen wollte nach dem 30-jährigen Krieg das religiöse Leben in seinem Bistum fördern und die Volksfrömmigkeit wiederbeleben, unter anderem durch Wallfahrten vom Bischofssitz Münster nach Telgte. Hierzu ließ er in Telgte die Marienkapelle errichten und 1658 bis 1663 den Wallfahrtsweg mit doppelseitigen Bildstöcken anlegen. Der Prozessionsweg dokumentiere außerdem den historischen Entwicklungsprozess der Stadt Telgte, die zum Hauptwallfahrtsort Westfalens geworden ist und auch dadurch wirtschaftlich aufgeblüht ist. Dass es vielerorts Prozessionswege gegeben habe oder noch gebe, steht der Denkmaleintragung nicht entgegen. Die besondere geschichtliche Bedeutung könne auch der hier nur unter Schutz gestellte Abschnitt für sich beanspruchen, bei dem es sich um die Originaltrasse handelt und auf dem die beiden Doppelbildstöcke an ihrem ursprünglichen Ort stehen.

Dass der Wegabschnitt mitten in der Landschaft liegt und nicht an das Ziel des Prozessionswegs in Telgte angebunden ist, ändere nichts am geschichtlichen Aussagewert. Der Prozessionsweg sei als solcher durch die beiden inmitten des Weges, nicht am Wegrand stehenden Doppelbildstöcke und ihre auf den Pilger bezogenen Inschriften erkennbar. Er bleibe trotz der Lücken in der Wegetrasse und den nur noch teilweise vorhandenen Lindenreihen ein erhaltungsfähiges Original. In beide Richtungen bestehen Sichtachsen zu den Bildstöcken, die als Flucht- und Orientierungspunkte eine Verbindung herstellen können. Dass der Prozessionsweg seit Jahrzehnten nicht mehr genutzt wird, die betroffenen Kirchengemeinden schon 1984 ihr Einverständnis zu einer Verlegung erklärt haben und die mit dem Pilgern typischerweise verbundene kontemplative Stimmung angesichts der nahen, stark befahrenen Bundesstraße schwerlich erzeugt werden kann, stelle die besondere geschichtliche Bedeutung nicht in Frage. Für die Erhaltung dieses Abschnitts des Prozessionsweges lägen auch wissenschaftliche, nämlich religionshistorische sowie volkskundliche Gründe vor.

Der Senat hat die Revision nicht zugelassen. Dagegen kann Beschwerde zum Bundesverwaltungsgericht eingelegt werden.

Kein verkaufsoffener Sonntag anlässlich der „ProWein 2024“

Das OVG NRW hat auf Antrag der Gewerkschaft ver.di die Ladenöffnungsfreigabe für Sonntag, den 10. März 2024, anlässlich der Messe „ProWein 2024“ in Düsseldorf außer Vollzug gesetzt.

OVG NRW, Beschluss vom 06.03.2024

- Az.: 4 B 206/24.NE -

Durch ordnungsbehördliche Verordnung der Stadt Düsseldorf vom 11. Januar 2024 hatte der Rat der Stadt unter anderem in den gesamten Düsseldorfer Stadtteilen Stadtmitte, Altstadt und Carlstadt und im Stadtteil Kaiserswerth für Sonntag, den 10. März 2024 von 13 Uhr bis 18 Uhr eine Öffnung von Verkaufsstätten gestattet. In der nach höchstrichterlicher Rechtsprechung gebotenen Prognose, ob die Zahl der von der Veranstaltung selbst angezogenen Besucher größer sein werde als die Zahl derjenigen, die allein wegen einer Ladenöffnung am selben Tag - ohne die Veranstaltung - kämen, hat der Rat angenommen, 60.000 zu erwartende Messebesucher stünden 31.200 Handelskunden gegenüber. Dabei ist er hinsichtlich der Handelskunden von 61.000 in der Innenstadt an einem „normalen“ Samstag im März gezählten Passanten ausgegangen und hat diese Zahl um bloße Innenstadtbesucher und „Doppelzählungen“ bereinigt.

Diese Annahmen sind nach der Entscheidung des OVG NRW jedoch im Ergebnis unschlüssig. Bezüglich der Zahl der in die Prognose einzustellenden Messeteilnehmer fehle es schon an einer Abschätzung, wie viele von ihnen im Zeitraum der streitgegenständlichen Verkaufsstellenöffnung beziehungsweise allein am Messesonntag erwartet werden. Einen entsprechenden Prognosemangel habe der Senat bereits bezogen auf die Messe „Beauty“ in Düsseldorf im Jahr 2020 beanstandet und auch in der Entscheidung zur Messe „Interpack 2017“ auf den einzelnen Messetag abgestellt. Die in der Prognose berücksichtigten Zahlen trügen weder den in diesen Entscheidungen angelegten rechtlichen Maßstäben noch den höchstrichterlich klargestellten Anforderungen an eine vertretbare Prognose aus den Jahren 2020 und 2022 Rechnung. Der Ansatz der Gesamtzahl von 60.000 erwarteten Messebesuchern sei auch deshalb nicht rechtlich vertretbar, weil tatsächlich allein am Messesonntag mit dieser Besucherzahl gerechnet werden könnte. Hiervon könne angesichts der Besucherzählungen bei der letztjährigen „ProWein 2023“ nicht ausgegangen werden. Seinerzeit waren am Messesonntag lediglich 18.228 Besucher der Messe gezählt worden, die insgesamt an allen drei Messetagen 49.304 Besucher aufwies. Angesichts dessen kann offenbleiben, ob die Antragsgegnerin darüber hinaus nachvollziehbare Argumente vorbringen könnte, die erklären, warum sie bei der Abschätzung der im Jahr 2024 erwarteten Handelskunden auf Passantenzählungen vom 16. März 2019 (etwa 61.000) zurückgegriffen habe als auf deutlich höhere Ergebnisse aus dem Vorjahr (18. März 2023) sowie auf andere bisherige Annahmen.

Der Beschluss ist unanfechtbar.



STÄDTE- UND GEMEINDERAT

Die Fachzeitschrift für Kommunal- und Landespolitik in Nordrhein-Westfalen

Herausgeber Städte- und Gemeindebund
Nordrhein-Westfalen
Kaiserswerther Straße 199-201
40474 Düsseldorf
Telefon 02 11/45 87-1
Fax 02 11/45 87-287
www.kommunen.nrw

**Hauptschrift-
leitung** Hauptgeschäftsführer
Christof Sommer

Redaktion Kim Eberhardt, Gudrun Heyder,
Philipp Stempel
Telefon 0211/4587-230
philipp.stempel@kommunen.nrw

**Abonnement-
Verwaltung** Verena Kroh
Telefon 02 11/91 49-5 87
v.kroh@krammerinnovation.de

**Anzeigen-
abwicklung** Krammer Verlag Düsseldorf AG
Goethestraße 75 40237 Düsseldorf
Marc Timar • m.timar@krammerag.de
Telefon 02 11/91 49-4 33 Fax -4 50

Layout KNM / Krammerinnovation
www.krammerinnovation.de

Druck D+L Druck + Logistik
Schlavenhorst 10, 46395 Bocholt
Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier

Die Zeitschrift erscheint seit 2024 alle zwei Monate mit Doppelnummern. Der Zugang zu E-Paper und PDF ist im Mitgliederbereich der Webseite des Städte- und Gemeindebundes NRW kommunen.nrw hinterlegt. Frei zugänglich sind Inhalte vier Monate nach ihrer Veröffentlichung. Die mit dem Namen des Verfassers/der Verfasserin veröffentlichten Beiträge geben dessen/deren persönliche Meinung wieder. Nachdruck oder elektronische Wiedergabe nur mit Genehmigung der Schriftleitung.

ISSN 0342-6106



Themenschwerpunkt November/
Dezember 2024:
Fachkräftemangel

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



SPENDEN SIE GEBORGENHEIT FÜR SCHUTZLOSE MENSCHEN

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

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



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

www.aerzte-ohne-grenzen.de/spenden



**MEDECINS SANS FRONTIERES
ÄRZTE OHNE GRENZEN e.V.**

Träger des Friedensnobelpreises



Ihre kommunalen Fragen. Unsere gemeinsamen Antworten.

Wir unterstützen als kommunales Beratungsunternehmen die nordrhein-westfälischen Städte und Gemeinden bei ihrer wirtschaftlichen und umweltorientierten Aufgabenwahrnehmung. Als Radar und Plattform für die stetig neuen Herausforderungen der Kommunen begegnen wir diesen mit nachhaltigen, qualitativ hochwertigen Handlungsempfehlungen und Lösungen.



Wir sind flexibel, motiviert, verlässlich, kompetent und erfahren.
Wir sind für Kommunen da!

www.KommunalAgentur.NRW

Kontaktieren Sie uns!

Ihre Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner für unterschiedliche Fachbereiche finden Sie unter:
www.KommunalAgentur.NRW/die-agentur/team



Das Dienstleistungsunternehmen des
Städte- und Gemeindebundes NRW