

DEMO

05/06 2019

VORWÄRTS-KOMMUNAL ■ DAS SOZIALDEMOKRATISCHE MAGAZIN FÜR KOMMUNALPOLITIK

KOMMUNALER FREMDENVERKEHR

Leuchttürme des Tourismus

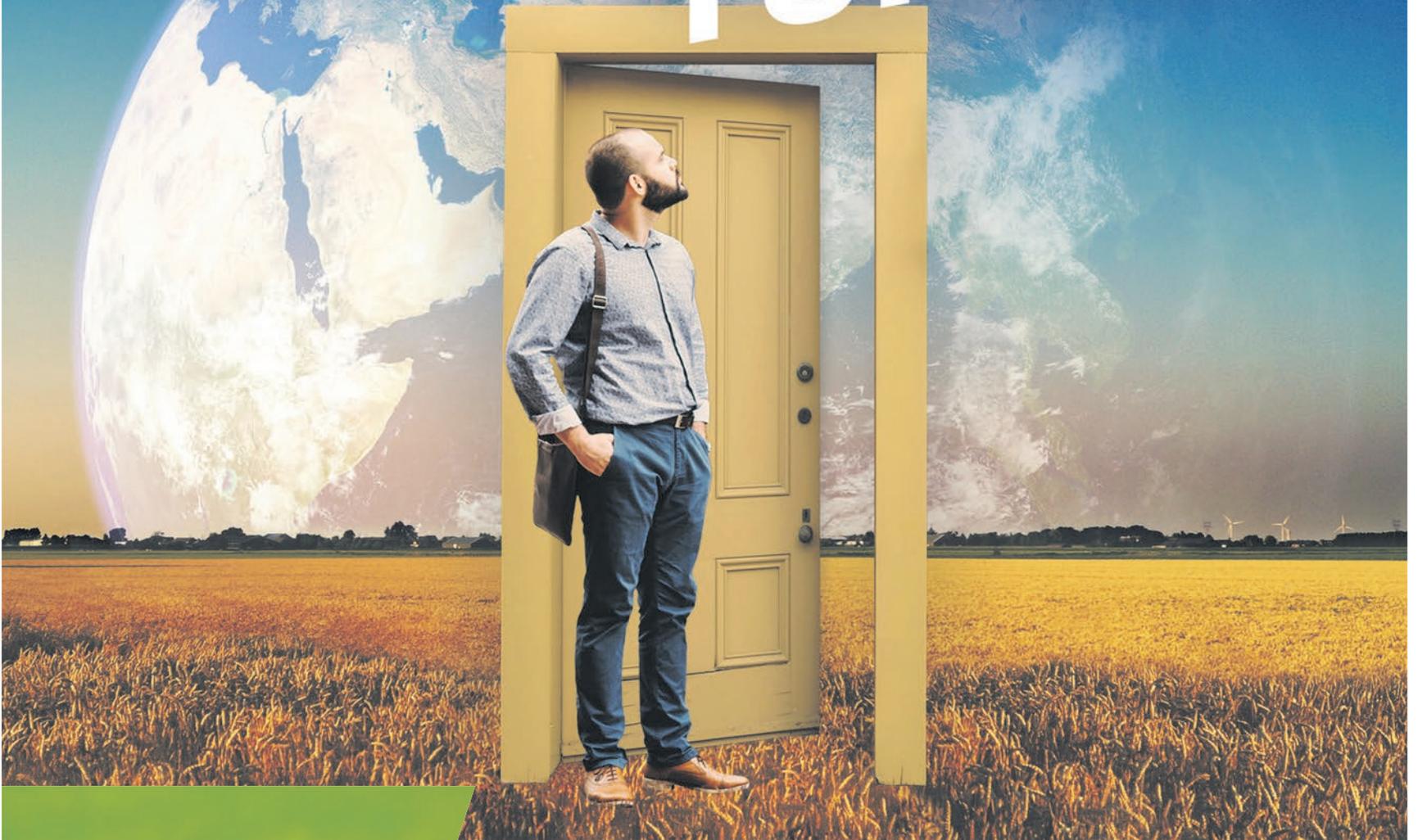
Nachhaltigkeit und Kultur ziehen zunehmend Gäste an



Niedersachsen
Landes-SGK
Extra

Heftmitte

KOMMUNALE ENTWICKLUNGSPOLITIK ÖFFNET TÜREN



Machen Sie mit uns die ersten Schritte

Kommunen, die sich ihrer globalen Verantwortung stellen, sind Vorbild für ihre Bürgerinnen und Bürger. Mit nachhaltigen Projekten bereichern sie die Menschen lokal um das Wissen der Einen Welt. Fachliche und finanzielle Unterstützung bei der Umsetzung erhalten Sie von der Servicestelle Kommunen in der Einen Welt.

Wir beraten Sie · Telefon: 0228 20 717-670 · www.kommunal-global-engagiert.de

**ENGAGEMENT
GLOBAL**
Service für Entwicklungsinitiativen



mit ihrer

SERVICESTELLE
KOMMUNEN IN DER EINEN WELT

Im Auftrag des



Bundesministerium für
wirtschaftliche Zusammenarbeit
und Entwicklung



Liebe Leserin, lieber Leser,

Tourismus ist in Deutschland zu einem echten Wirtschaftsfaktor für Städte, Gemeinden und Landkreise geworden. Und dieser wird immer mehr entdeckt. Selbst in industriegeprägten Regionen wie dem Ruhrgebiet haben sich dank eines gelungenen Strukturwandels Industrie-Denkmäler zu touristischen Hot Spots entwickelt. Gepaart mit guten Kulturangeboten ist das Ruhrgebiet ein attraktiver Anziehungspunkt geworden.

Es ist auch ein gutes Beispiel dafür, dass die Kommunen das Besondere und Einzigartige in ihrer Region entdecken müssen, um erfolgreich Besucherinnen und Besucher anzuziehen. Das verlangt von den Verantwortlichen vor Ort den richtigen Blick für die Eigenart und den Mut, diese herauszustellen. In sehr vielen Kommunen und Regionen gelingt das gut. Was im Ruhrgebiet die Industriedenkmäler oder in Rheinhessen der Weinanbau sind, sind – wie Sie in diesem Heft lesen können – beispielsweise im Osten vielerorts die wunderbaren alten Städte, die sich in Brandenburg etwa in der Arbeitsgemeinschaft „Historische Stadtkerne im Land Brandenburg“ zusammengeschlossen haben. Gemeinsam lässt sich das Besondere eben besser vermarkten als allein.

Glück haben die, die in einer so schönen Natur leben, dass die Neugier der Menschen den örtlichen Tourismus von ganz alleine ankurbelt. Doch auch hier bedarf es verantwortungsbewusster Kommunalen, um den Wirtschaftszweig nicht nur in eine gewinnbringende, sondern auch in eine nachhaltige Richtung zu lenken. In Mecklenburg-Vorpommern scheint man heute mehr Wert auf qualitativen Fremdenverkehr zu legen als in früheren Jahren in der Alpenregion. Dort hat die Berglandschaft durch zu viel ungebremsten Reiseverkehr deutlich gelitten.

Gerade im Rahmen der berechtigten Diskussionen zum Erhalt unseres Klimas wollen immer mehr Menschen ihren Urlaub umweltgerecht und nachhaltig verbringen. Kluge Kommunalpolitikerinnen und -politiker können diese Chance für sich und ihre Region nutzen. Urlaub in Deutschland ist wieder „in“, wenn die Tourismusangebote qualitativ wertvoll und umweltverträglich sind. Herzlich,

Karin Nink

Karin Nink, Chefredakteurin

Titel

Tourismus in den Kommunen

- 4 **„Wir wollen mehr Qualität und Nachhaltigkeit“** | Interview mit Landrat Stefan Kerth
- 6 **Auf den Spuren der Moderne** | 100 Jahre Bauhaus-Gründung: Wie viele Kommunen das Jubiläum als Impuls für den Tourismus und die Entwicklung der Stadt nutzen
- 8 **Damit Touristen keine Mieter verdrängen** | Kommunen wehren sich gegen illegale Ferienwohnungen
- 9 **Industriekultur mit Aussicht** | Wie wichtig Industriekultur und deren Erhalt sind, zeigt das Beispiel Duisburg
- 10 **Heilbronner Image blüht auf** | Innovatives Konzept der Stadt zur Bundesgartenschau 2019
- 11 **Weinkultur und Wanderwege** | In Rheinhessen arbeiten 3.500 Winzer und sind ein bedeutender Tourismus- und Wirtschaftsfaktor
- 12 **Altstadt entdecken** | Die Arbeitsgemeinschaft „Historische Stadtkerne im Land Brandenburg“ nutzt das Fontanejahr, um Touristen in die Region zu locken
- 13 **Aufs Rad gesetzt** | Glücksstadt will eine beliebte Radreiseregion werden
- 14 **Viele Haufen** | Das Wattenmeer ist Naturlandschaft und Anziehungspunkt für Tausende Touristen



Report

Neue Mobilität in Stadt und Land

- 20 **In Zukunft anders mobil** | Hagen: Strategie für die Mobilitätswende
- 22 **Nahverkehrstarif im Kontext der Mobilitätswende** | ÖPNV stärker in den Fokus rücken
- 24 **Elektromobile Zukunft mitgeplant** | Das neue Wohngebiet „Das Dörnberg“ in Regensburg
- 25 **Innovative Logistik für lebenswerte Städte** | Handel, Zustelldienste und Kommunen müssen zusammenarbeiten
- 26 **Die Initiative Ladezone** | Ein neues Schild soll bei Problemen des Lieferverkehrs in Innenstädten Abhilfe schaffen
- 28 **Umverteilung jetzt oder das Ende des Wachstums** | Der Platz auf den Straßen muss neu verteilt werden



- 15 **Serie Friedliche Revolution** | Katalysator für die Wende 1989
- 17 **News** | Ergebnisse der Kommunalwahlen am 26. Mai 2019
- 18 **News** | Städtetag 2019: Im Zeichen des Zusammenhalts
- 19 **News** | Interview mit Burkhard Jung, dem neuen Präsidenten des Deutschen Städtetags
- 29 **Bücher | Wahlen**
- 30 **Das Letzte | Vorschau | Impressum**

„Wir wollen mehr Qualität und Nachhaltigkeit“

Mecklenburg-Vorpommern ist das beliebteste Tourismusziel der Deutschen. Im Landkreis Vorpommern-Rügen mit 1.000 Kilometern Küste ist das ein wichtiger Schwerpunkt für die Bevölkerung. Ein Gespräch mit Landrat Stefan Kerth (SPD)

Interview Karin Billanitsch

Tourismus
in den
Kommunen

Mecklenburg-Vorpommern hat Bayern als beliebtestes Reiseziel überholt. Welche touristischen Trends geben Ihrem Landkreis – Vorpommern-Rügen – ein besonderes Profil?

Natürlich der Naturtourismus, weil bei uns zwei Drittel der Landkreisfläche unter Naturschutz stehen. Und auch der Gesundheitstourismus ist ein wichtiges Thema.

Und der maritime Tourismus? Man denkt an Sonne und Ostseesand ...

... daran denken wir auch ständig. Aber im Ernst: Das ist für uns so selbstverständlich, dass wir das nicht jeden Tag präsent haben. Aber natürlich sind Wassersport und Wassertourismus bei uns auch Riesenthemen. Wir haben ein gut funktionierendes Netz kleinerer Häfen für die Sportschifffahrt. Und um die Insel Rügen haben wir grandiose Wasserlandschaften, innerhalb der Insel die Bodden- und Gewässer. Darüber könnte man stundenlang erzählen, das würde den Rahmen sprengen. Wir haben gerade vor kurzem gegenüber dem Seeheilbad Zingst, an der südlichen Boddenküste, einen weiteren Hafen in Betrieb genommen, diese Entwicklung geht auch noch weiter.

Ich würde gern zu den Zahlen hinter dem Status als beliebtestes Reiseland kommen. Wie wichtig ist der Tourismus als Wirtschaftsfaktor?

Wir haben in Mecklenburg-Vorpommern sechs Landkreise und zwei kreisfreie Städte. Wir haben als Landkreis Vorpommern-Rügen mit 1.000 Kilometern Küstenlänge ein Drittel des gesamten Landestourismusaufkommens, wenn man den Maßstab Übernachtungen ansetzt. Was die Kur- und Erholungsstandorte angeht, liegt die Hälfte davon in unserem Landkreis. Man sieht schon, dass der Tourismus ein Schwerpunkt ist,

wobei der Landkreis selbst so groß ist, dass die südlichen Gebiete nicht alle touristische Schwerpunkte sind.

Trägt der Tourismus zum Wirtschaftswachstum bei und sichert er Arbeitsplätze?

Auf jeden Fall. Es ist ein absolut wichtiger Wirtschaftsfaktor. Die Beschäftigung im Gastgewerbe ist zum Beispiel gestiegen. Aber natürlich sagen mir alle Bürgermeister – ich war bis vor kurzem selbst Bürgermeister in einer kleinen Stadt – man müsse auch andere Gewerbe entwickeln. Der Tourismus steht ja auch insgesamt nicht in dem Ruf, die größte Wertschöpfung zu erzielen. Wir sind sehr glücklich mit der tollen touristischen Entwicklung, sehen aber auch viel Potenzial in anderen wirtschaftlichen Bereichen, die wir gern heben würden, auch um die saisonalen Schwankungen zu verringern.

Zum Beispiel?

Beispielsweise gibt es viel Potenzial, touristische Angebote mit solchen aus dem Bereich Gesundheitswirtschaft zu kombinieren, ich denke an Vorsorge- und Rehakliniken. Auf Rügen sollen in Göhren südlich von Binz neue Kurkliniken entstehen.

Gibt es eine Förderstrategie für die Region?

Stumpfe Bettenförderung zur Ankurbelung der Branche, wie das Anfang der 90er Jahre war, gibt es seit vielen Jahren nicht mehr. Das war damals richtig. Mittlerweile wird man vom Land mit offenen Armen empfangen, wenn man tragfähige Ideen vorlegt, wenn man zum Beispiel glaubhaft machen kann, etwas Saisonverlängerndes hinzubekommen. Dann findet man im zuständigen Ministerium immer eine Unterstützung.

Sie haben eingangs auch den Naturtourismus genannt. Wie sieht es mit Förderung in diesem Bereich aus?

So detailliert kann ich das gar nicht sagen. Es gibt mit Blick auf den Natur- und Gesundheitstourismus Beispiele wie die Förderung der Radweg-Infrastruktur. Da sind Fördermittel geflossen. Beim Beispiel Bau von neuen Kliniken in Göhren habe ich nicht im Kopf, ob da auch Förderungen im Spiel sind. Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass von der Infrastruktur, die für Tourismus entsteht, auch die Bevölkerung etwas hat.

Gibt es noch andere Infrastrukturprojekte, die die Lebensqualität der Bevölkerung verbessern?

Als ich in Göhren beim Spatenstich für eine Klinik war, da habe ich mit den Investoren zum Beispiel auch darüber gesprochen, inwieweit die Ärzte, die dort arbeiten werden, auch Leute in der Region versorgen könnten. Das sehe ich als Landrat als wichtige Aufgabe an, insofern haben Sie mit der Frage ins Schwarze ge-

ZUR PERSON

Stefan Kerth wurde 1973 in Parchim geboren. Aufgewachsen ist er in Schwerin. Nach der mittleren Reife begann Kerth 1989 eine Ausbildung als Augenoptiker und schloss diese mit dem Gesellenbrief ab. Nach der Wende holte er das Abitur nach und begann, Rechtswissenschaften in Rostock zu studieren. Er promovierte und legte das 2. Staatsexamen ab. Kerth arbeitete im Landtag von Mecklenburg-Vorpommern als Referent sowie als Lehrbeauftragter im Bereich Öffentliches Recht an der Hochschule in Wismar. Seit März 2007 war er bis 2018 Bürgermeister der Stadt Barth. Seit Oktober 2018 ist er gewählter Landrat des Landkreises Vorpommern-Rügen. Seit 2009 sitzt er im Kreistag, seit 2011 ist er Fraktionsvorsitzender der SPD-Kreistagsfraktion. Schon als Student trat er in die SPD ein. Er ist bis heute langjähriges Vorstandsmitglied der Sozialdemokratischen Gemeinschaft für Kommunalpolitik e.V. (SGK). Kerth hat zwei Töchter und einen Sohn. Er ist leidenschaftlicher Wassersportler. (KB)



Setzt auf Breitbandausbau: Landrat Stefan Kerth

treffen. Auch im Bereich Verkehr hat uns das Thema in den vergangenen Jahren bewegt und wir haben schon einiges erreicht: Mit Gästekarten kann man auf Rügen oder Fischland-Darß den öffentlichen Nahverkehr nutzen, und bekommt so eine bessere Auslastung und Anbindung, von der auch Einheimische profitieren. Es ist die Königsdisziplin für Landkreise, das zu verbinden.

Denken Sie auch über mehr Einsatz von E-Mobilität nach?

Selbstverständlich. Wir haben als Landkreis für das Projekt „Land(auf)Schwung“ gerade einen Fördermittelbescheid des Bundes weiterleiten dürfen. Die Gemeinde Ummanz, eine Teilregion der Insel Rügen, ist E-Mobility-Modellregion. Es geht darum, die Mobilität der Bürger durch ergänzende Angebote zum ÖPNV zu erhöhen.

Wie steht es mit dem Internetausbau oder freiem WLAN? Touristen lieben zwar einen Urlaub in schöner Natur, wollen aber oft nicht vom Internet abgehängt sein.

Gemeindliche WLAN-Hotspots liegen in der Verantwortung der Kommunen, im Einzelnen kann ich Ihnen nicht sagen, wie es hier von Ahrenshoop bis Zingst aussieht. Ich vermute, wir werden nicht Vorreiter sein. Wo wir aber Vorreiter sind: Der Landkreis ist auf dem Wege, bis zum Jahr 2020 die engste Glasfaser-Breitbandanbindung Deutschlands – in ländlichen Regionen wohl gemerkt – zu haben. Die Glasfaser-Infrastruktur, die hier entsteht, macht unsere Region auch attraktiv für Zuzügler. Das ist ein Trend, den wir seit einigen Jahren im Kleinen sehen – und der stärker wird: Wir sehen uns ganz klar auch als Zuzugsregion. Das ist auch ein Synergieeffekt beim Ausbau dieser Infrastruktur.

Und wie sieht es mit dem Wohnungsmarkt aus?

Wer jetzt hofft, er kommt und findet 200 lieblos gemähte Ostseegrundstücke, die nur darauf warten, entdeckt zu werden, der wird enttäuscht sein. Der Immobilien-Run hat in den vergangenen Jahren schon stattgefunden. Aber in dem Bereich, wo es ein bisschen ruhiger wird – ich wohne selbst in der Stadt Barth, 12 km von der Ostsee entfernt – in der sogenannten zweiten Reihe, die eine sehr hohe Lebensqualität bietet, haben wir Angebote, wo man zugreifen kann.

Gibt es Probleme etwa wegen Wohnungsknappheit, weil reguläre Woh-



Natur- und Gesundheitstourismus sind zwei Trends, die viel Potenzial haben. In Göhren auf der Insel Rügen sollen neuen Kurkliniken entstehen.

nungen dem Markt entzogen sind, wegen Ferienvermietung?

Was das Thema Wohnraum angeht, sind natürlich auch die Kommunen in der Verantwortung. Das spezielle Thema, dass in und nahe der Ostseebäder diese Verknappung stattfindet, ist mit der Niedrigzinsphase verknüpft. Die Menschen investieren derzeit viel in Betongold. Das führt dazu, dass viele Immobilien vom Wohnungsmarkt gehen und nicht mehr zur Verfügung stehen. Die Landesregierung plant, hier etwas anzuschieben und neue Anreize für sozialen Wohnungsbau zu setzen. Die Umsetzung wird sicher zu Entlastungen führen.

Sehen Sie Akzeptanzprobleme bei der Bevölkerung wegen des Tourismusbooms?

Grundsätzlich Nein. Aber es sagen uns alle: Wir wollen nicht mehr Betten, nicht unbedingt mehr Gäste, sondern mehr Qualität, Saisonverlängerung und Nachhaltigkeit.

Welche Rahmenbedingungen für den Tourismus könnten seitens der Landesregierung noch verbessert werden?

Weil mein fachlicher Querschnitt als Landrat weit über den Tourismus hinausgeht, weiß ich nicht, wie andere Bundesländer das handhaben. Ich nehme aber zur Kenntnis, wenn Touristiker mir sagen, dass andere Bundesländer Ministerien haben, die ausschließlich mit Tourismus beschäftigt sind oder stärkere Touris-



Stumpfe Bettenförderung zur Ankurbelung der Branche gibt es seit vielen Jahren nicht mehr.

Stefan Kerth

mus-Abteilungen haben. Da teile ich die Einschätzung, man müsse, weil wir auf Platz 1 in Deutschland sind, das Thema landesweit weiter unterfüttern.

Mit meiner eigenen Meinungsbildung dazu bin ich noch nicht fertig: Wenn wir zum Beispiel einen gut finanzierten Landestourismusverband haben, der möglicherweise viel Personal vorhält, das in anderen Bundesländern an anderer Stelle in Ministerialabteilungen angesiedelt ist – wäre das auch ein Weg. Insgesamt aber denke ich, sind wir nicht schlecht aufgestellt.

Wie sieht die Zusammenarbeit der beteiligten Akteure aus?

Wir haben die Besonderheit, dass es 2011 eine Kreisgebietsreform gab. Vorher war die Insel Rügen ein Landkreis, ebenso der Landkreis Nord-Vorpommern, und die Hansestadt Stralsund war kreisfrei. Nicht alle Strukturen, die es gab, haben fusioniert. Wir haben den Touristikverband auf der Insel Rügen mit sehr vielen Kommunen. Es gibt den Tourismusverband Fischland-Darß-Zingst, die Vogelparkregion Recknitztal, und noch weitere regionale Verbände. Wir kooperieren natürlich, etwa beim Marketing. Ich hole regelmäßig die Touristiker an einen Tisch, und es gibt noch den Landestourismusverband. Wir sprechen nicht nur, sondern wir geben auch finanzielle Unterstützung für die Verbände, damit sie ihre Arbeit machen können.



Eröffnung des neuen Bauhaus-Museums in Weimar

Auf den Spuren der Moderne

Vor 100 Jahren wurde das Bauhaus gegründet. Viele Kommunen nutzen das Jubiläum als Impuls für den Tourismus und für die Entwicklung ihrer Stadt

Autoren Carl-Friedrich Höck, Maicke Mackerodt

In der kleinen Stadt Weimar wurden vor 100 Jahren zwei Dinge neu gedacht: der Staat und die Kunst. Während im Nationaltheater Abgeordnete aus ganz Deutschland über die Verfassung für die neue Republik berieten, gründete Walter Gropius im April 1919 das „Staatliche Bauhaus“. Eine Kunstschule, an der sich zahlreiche Vordenker der Klassischen Moderne versammelten. Gropius wollte die Unterscheidung zwischen Kunst und Handwerk aufheben. „Das Endziel aller bildnerischen Tätigkeit ist der Bau“, heißt es im Gründungsmanifest der Schule. Das Bauhaus revolutionierte das Industrie- und Grafikdesign und prägte auch die Architektur. „Neues Bauen“ heißt die Stilrichtung, mit welcher der Wohnungsbau rationalisiert wurde.

Kulturstiftung fördert Bauhaus-Jahr

Spuren des Bauhauses finden sich heute in ganz Deutschland (und auch in aller Welt). Und so hat das Bauhaus nach der Kunst und der Architektur noch einem weiteren Gebiet seinen Stempel aufgedrückt: dem Tourismus.

Zum 100. Jubiläum wird das Bauhaus-Jubiläum nämlich zur Klammer für ein

deutschlandweites Kulturprogramm. Im Mittelpunkt stehen die drei Wirkungsstätten des Bauhauses: Weimar, Dessau und Berlin. In allen drei Orten werden (beziehungsweise wurden) 2019 neue Bauhaus-Museen eröffnet. Doch das ist längst nicht alles. Im Vorfeld des Jubiläums haben sich elf Bundesländer, unterstützt vom Bund, zu einem „Bauhaus-Verbund“ zusammengeschlossen. Die Kulturstiftung des Bundes hat den Ländern jeweils 150.000 Euro bereitgestellt, um ihre eigene „Bauhaus-Geschichte“ mit Ausstellungen zu präsentieren.

Insgesamt hat die Kulturstiftung des Bundes sogar 17,2 Millionen Euro für das Jubiläum „Bauhaus 2019“ zur Verfügung gestellt, teilt eine Sprecherin der Stiftung mit. „Ein für uns sehr wichtiger Bestandteil sind die Bauhaus-Agenten“, unterstreicht sie. Diese sollen neue Formate entwickeln, um das Thema Bauhaus in den drei Museen in Weimar, Dessau und Berlin sowie an den umliegenden Schulen zu vermitteln. Zudem richtete die Kulturstiftung 2016 einen „Fonds Bauhaus heute“ ein. Mit insgesamt 4,2 Millionen Euro wurden Projekte gefördert, die die zeitgenössische Relevanz des Bauhauses auf-



Von Peter Keler entworfene Bauhaus-Wiege, zu sehen in Weimar



Sven Steinbrück, SPD-Politiker aus Weimar

zeigen. Unter anderem floss das Geld an ein Tanztheater in Berlin, eine Fotografie-Ausstellung in Hamburg oder ein Kulturfestival rund um die ehemalige Weberei „Pausa“ im schwäbischen Mössingen.

Deutschlandweit: Grand Tour

Ein weiterer Höhepunkt des Jubiläums: Anfang Mai startete die „Grand Tour der Moderne“. Hierfür hat eine Jury 100 Orte und Bauwerke in ganz Deutschland ausgewählt. Sie sollen beispielhaft zeigen, wie die Architektur sich in den vergangenen 100 Jahren entwickelt hat. Kernstück des Projektes sei die Website grandtourdermoderne.de, sagt Projektleiterin Antje Horn. Dort werden die Orte mit Fotos und kurzen Texten vorgestellt. Die Website gebe Reiseempfehlungen, man biete aber selbst keine Reisen zur Buchung an, betont Horn. Bewusst seien nicht nur große Städte, sondern auch Objekte in der Peripherie ausgewählt worden. Ein Kriterium war dabei laut Horn wichtig: „Wir wollen die Leute animieren, dort hinzufahren und die Orte zu erleben – dazu müssen diese gut erschlossen sein.“

Schirmherrin der Grand Tour der Moderne ist Kulturstaatsministerin Monika Grütters. Sie hat das Projekt mit einer Million Euro gefördert. Die Länder Sachsen-Anhalt und Thüringen beteiligen sich mit jeweils 54.000 Euro an der Finanzierung. Ausgegeben wird das Geld für die Website und ihre Redaktion, aber auch für begleitende Öffentlichkeitsarbeit, etwa auf Tourismusmessen. Zudem werden ein Kinderbuch („Alles Bauhaus?“) und ein Reisebuch („Bauhaus – 100 Orte der Moderne“) publiziert.

Weimar: doppeltes Jubiläum

Die Stadt Weimar rechnet für 2019 und die folgenden Jahre mit steigenden Besucherzahlen. Denn das Bauhaus-Jubiläum hat ihr drei neue Attraktionen beschert: das Bauhaus-Museum, die Dauerausstellung „Van de Velde, Nietzsche und die Moderne um 1900“ im Neuen Museum sowie das neu als Museum eröffnete „Haus Am Horn“. Außerdem gibt es in Weimar ja noch ein zweites Jubiläum zu feiern: Die Weimarer Reichsverfassung wird ebenfalls 100. Aus diesem Anlass entsteht gerade ein „Haus der Weimarer Republik“, das im Sommer erstmals seine Türen öffnen wird. Besucher anlocken dürfte auch das umfangreiche Kultur-

programm zum Bauhausjahr in Weimar und Umgebung – gefördert vom Land Thüringen und von den jeweiligen Kommunen. Laut der städtischen Marketinggesellschaft Weimar GmbH ist das Jahr vielversprechend angelaufen. „Die Stadt war mit der Eröffnung des Bauhaus-Museums vor allem an den Wochenenden, aber auch in der Woche (insbesondere in den Osterferien) sehr gut bis ausgebucht“, teilt eine Sprecherin mit. Auch die Vorbuchungszahlen für die kommenden Monate ließen eine überdurchschnittliche Auslastung erwarten.

Weimar sei stark touristisch geprägt, sagt der SPD-Politiker Sven Steinbrück, Vorsitzender des Bau- und Umweltausschusses der Stadt. Fast 400.000 Gäste übernachten jährlich in der thüringischen Stadt; die Zahl der Tagestouristen liegt bei fast vier Millionen. Davon profitieren auch die etwa 65.000 Einwohner, ist Steinbrück überzeugt. Denn dank der Touristen könne die Stadt sich ein umfangreiches Kulturprogramm und eine vielfältige Gastronomie leisten. „In einer vergleichbar großen Stadt ist sonst nur die Hälfte los. Das ist ein großer Wert.“

Das neue Bauhaus-Museum habe man bewusst nicht in der bei Touristen beliebten Innenstadt, sondern etwas weiter nördlich errichtet, erklärt der Sozialdemokrat. Dort entstehe ein „Quartier der Moderne“ mit verschiedenen Ausstellungen, die sich mit dem 20. Jahrhundert befassen. So entzerre man die Touristenströme etwas. Das neue Bauhaus-Museum (Baukosten: 27 Millionen Euro) bezeichnet Steinbrück als „Geschenk von Bund und Land“. Die Stadt Weimar habe rund zehn Millionen investiert, etwa in die Umfeldgestaltung und die Erweiterung des angrenzenden Parks.

Dessau: politische Heimat

Der Veranstaltungskalender zum Jubiläumsjahr ist auch in Dessau vollgepackt. Hierhin siedelte das Bauhaus 1925 um und hier wirkte es die längste Zeit. Die sozialdemokratisch geprägte Stadt stand den neuen Ideen damals aufgeschlossener gegenüber als die neue konservativ-nationalistische Regierung in Thüringen. Dass Politik, Kunst und Unternehmertum zusammenwirkten, daran erinnert auch Robert Hartmann, der Vorsitzende des SPD-Stadtverbandes Dessau-Roßlau: „Darauf sind wir als örtliche SPD stolz“.

Für Dessau markiert das Jahr 2019 nur den Auftakt des Jubiläums, obwohl auch hier im September ein neues Bauhaus-

Museum eröffnet. Denn erst im Jahr 2025 ist der Umzug nach Dessau ein Jahrhundert her. Und 2026 gilt es, den 100. Jahrestag des berühmten Dessauer Bauhaus-Gebäudes zu feiern. Es gehört zum Weltkulturerbe der Unesco.

Robert Hartmann hofft, dass das Jubiläum eine positive Stimmung erzeugt. „Wir wünschen uns eine hochwertige Gastgeberkultur, gute Umsätze im Gastgewerbe und einen Schub für unsere Stadt, sie als Wohn- und Investitionsort wahrzunehmen.“

Krefeld: Bauhaus-Stadt im Westen

Krefeld gilt eigentlich eher als Stadt der Arbeit und des Sportes. Was die wenigsten wissen: Keine andere Stadt im Westen ist so eng mit dem Bauhaus verbunden wie die niederrheinische Seidenstadt. Es war ein Glücksfall, dass die beiden Krefelder Seidenfabrikanten Josef Esters und Hermann Lange Ende der 1920er Jahre den Stararchitekten Ludwig Mies van der Rohe verpflichteten, für sie je eine Privatvilla zu bauen. Haus Lange und Haus Esters, zwei avantgardistische Gebäude aus ineinandergeschobenen Quadern, gelten heute weltweit als Ikonen modernen Bauens.

Die Seidenbarone waren von Mies' Baukunst so angetan, dass sie ihn beauftragten, auch das Gelände ihrer vereinigten Seidenfabrik (Verseidag) in Krefeld neu zu gestalten. Bis 1935 errichtete der Star-Architekt das strahlendweiße sogenannte HE-Gebäude (HE steht für



Diese Krefelder Stärke wollen wir deutlicher auf die Landkarte bringen.

Frank Meyer,
Oberbürgermeister von
Krefeld



Das Bauhaus-Gebäude in Dessau gehört zum Weltkulturerbe.

Herrenfutter), mit gerasterten Fensterbändern und angrenzender Färberei. Sie bilden heute den Kern für den „Mies van der Rohe Business Park“ an der Girmesgath, einen IT-Campus, der – denkmalgerecht – gut zur Hälfte fertiggestellt ist. Etwa 3,5 Millionen Euro sollen bis zum Herbst investiert werden. Touristen können die einzigen Industriebauten, die der letzte Bauhaus-Direktor jemals entworfen hat, in Krefeld inspizieren. Ab 15. Mai 2019 wird hier die Schau „Mies im Westen“ gezeigt.

„Krefeld ist die Bauhausstadt in Nordrhein-Westfalen“, sagt Oberbürgermeister Frank Meyer (SPD). „Hier lebten und wirkten Ludwig Mies van der Rohe, Lily Reich, Johannes Itten, Georg Muche und rund 25 weitere Vertreter der Bewegung. Diese Krefelder Stärke wollen wir deutlicher auf die Landkarte bringen.“

Gemeinsam mit acht Landschafts- und Tourismusverbänden startet der Tourismus NRW e. V. im Bauhaus-Jahr das erste Förderprojekt für Kulturtourismus in den Regionen. Ziel des Innovationsprogramms KulturReiseLand NRW: ungenutzte touristische Potenziale weiterzuentwickeln, Kulturhighlights abseits der urbanen Zentren zu vermarkten und Akteure besser zu vernetzen. 46 Reiseziele und versteckte Schätze stehen in der neuen Kampagne #kulturland auf der Website www.dein-NRW.de/kulturland, mit eigenem Handbuch für die Reiseindustrie und einer Sonderausgabe des NRW-Reisemagazins.

Mehr Informationen
grandtourdermoderne.de



Das Haus Esters in Krefeld entstand als Privatgebäude. Heute nutzen die Kunstmuseen Krefeld es für Ausstellungen.



Nicht für jede Ferienwohnung gibt der Staat grünes Licht. Denn was als Wohnraum gedacht ist, soll nicht gewerblich genutzt werden.

Damit Touristen keine Mieter verdrängen

Kommunen wehren sich gegen illegale Ferienwohnungen

Autor Carl-Friedrich Hoeck

Mit Ferienwohnungen lässt sich viel Geld verdienen. Ein Beispiel: In Berlin-Schöneberg wird eine stark nachgefragte 38-Quadratmeter-Wohnung für mehr als 100 Euro pro Nacht vermietet, zuzüglich Gebühren. Auf den Monat hochgerechnet können so Einnahmen von mehr als 3.000 Euro erzielt werden. Auf dem Wohnungsmarkt werden vergleichbare Immobilien für rund 15 Euro pro Quadratmeter angeboten – das macht 570 Euro im Monat. Nicht wenige Eigentümer geraten bei solchen Zahlen in Versuchung, ihre Wohnung lieber an Feriengäste zu vermieten als an dauerhafte Bewohner. Online-Portale wie Airbnb machen es einfach.

Die Politik sieht Handlungsbedarf

Wo Wohnraum ohnehin knapp ist, wird der Mangel so verschärft. Und das gilt längst nicht mehr nur für Großstädte wie Berlin oder Hamburg. In Niedersachsen hat der Landtag vor wenigen Wochen ein Gesetz beschlossen, das der sogenannten Zweckentfremdung von Wohnungen einen Riegel vorschieben soll. Neben den urbanen Ballungszentren sei die Wohnsituation vor allem auf den ostfriesischen Inseln angespannt, erklärt der SPD-Landtagsabgeordnete Dirk Adomat den Handlungsbedarf.

„

Wir unternehmen seitens des Sozialreferates alles, um gegen die Zweckentfremdung von Wohnraum vorzugehen.

Dorothee Schiwy (SPD), Münchens Sozialreferentin



Dorothee Schiwy

Das Gesetz begrenzt in angespannten Wohnlagen das kommerzielle Vermieten von Wohnungen ohne Genehmigung auf zwölf Wochen pro Jahr. Für Adomat ein notwendiger Schritt. Das Gesetz gebe den Kommunen „Instrumente an die Hand, um zu verhindern, dass Wohnraum uneingeschränkt beziehungsweise frei seinem eigentlichen Zweck, dem Wohnen, entzogen wird“, sagt er.

Anderswo gibt es das schon lange. In München gilt seit 1972 ein Zweckentfremdungsverbot. Das heißt: Ohne eine Genehmigung der Stadt darf Wohnraum nicht für andere Zwecke genutzt werden, etwa gewerblich als Ferienwohnung oder auch als Arztpraxis. Ebenso genehmigungspflichtig ist es, die Wohnung länger als drei Monate leer stehen zu lassen oder sie abzureißen.

Weil sich Vermieter an diese Regeln nicht immer halten, hat der Stadtrat eine Sondereinheit eingesetzt. Sieben Vollzeitstellen leistet sich die Stadt allein, um illegale Ferienwohnungen aufzuspüren. „Das ist ein Herantasten“, sagt Hedwig Thomalla, Sprecherin des Münchner Sozialreferats. Mit der Zeit habe man zunehmend Erfahrung entwickelt, welche Nachweise man braucht, um notfalls auch vor Gericht zu bestehen. Zunächst suchten die Mitarbeiter der Stadt selbst

auf den Ferienwohnungs-Portalen nach Verdachtsfällen. Mittlerweile gehen sie fast nur noch Hinweisen aus der Bevölkerung nach. Eine Anfang 2018 gestartete Onlineplattform ermöglicht es den Münchnern, den städtischen Kontrolleuren einfach und anonym Tipps zu geben.

In weniger als einem Jahr gingen mehr als 1.000 Meldungen auf mögliche Zweckentfremdung beim Sozialreferat ein. Ein Anzeichen dafür, dass sich viele Anwohnende durch illegale Ferienwohnungen gestört fühlen. Die Sprecherin des Sozialreferats berichtet von Beschwerden, weil die Feriengäste oft spät nach Hause kämen und weniger Rücksicht auf Nachbarn nähmen. Neben Lärm sei auch Müll ein Thema.

Viele Wohnungen wieder vermietet

„Im Lauf der Jahre hatten wir deutliche Erfolge“, sagt Thomalla zu der Frage, wie erfolgreich das Zweckentfremdungsverbot durchgesetzt wird. Im Jahr 2013 konnte die Stadt 159 Wohnungen wieder dem Mietmarkt zuführen. Im vergangenen Jahr waren es schon 370 Wohnungen. Grundlage dafür ist – wie auch in Niedersachsen – ein Landesgesetz gegen Zweckentfremdung. Es wurde in Bayern erst im Sommer 2017 verschärft. Seitdem können deutlich höhere Bußgelder verhängt werden, nämlich bis zu 500.000 Euro. Die Münchner Sozialreferentin Dorothee Schiwy (SPD) wünscht sich noch mehr: Eine Registrierungspflicht für sämtliche Ferienwohnungen und eine Handhabe, um Zweckentfremdung notfalls auch per Räumung beenden zu können.

Auch in Berlin wurde vor fünf Jahren ein Gesetz gegen Zweckentfremdung eingeführt. Im vergangenen Jahr wurde es nochmals verschärft, seitdem darf auch eine Nebenwohnung nur maximal 90 Tage im Jahr vermietet werden. Zudem hat Berlin eine Registriernummer eingeführt, die angeben muss, wer über ein Portal wie Airbnb eine Ferienwohnung anbietet. „Leider weisen viele Anzeigen trotz gesetzlicher Verpflichtung noch keine Registriernummer auf“, räumt die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung in einer Pressemitteilung ein. Senatorin Katrin Lompscher (Die Linke) sieht in dem Zweckentfremdungsverbot dennoch ein wichtiges Instrument, um Wohnraum zu schützen. Seit 2014 seien in Berlin etwa 9.300 zweckentfremdete Wohnungen wieder ihrem ursprünglichen Zweck zugeführt worden.

Weitere Informationen

muenchen.de/zweckentfremdung

Industriekultur mit Aussicht

Wie wichtig stillgelegte Industriestandorte und deren Erhalt für das Ruhrgebiet sind, zeigt das Beispiel Duisburg

Autorin Silke Hoock



Tiger & Turtle, ein begehrtes Kunstwerk auf der Heinrich-Hildebrand-Höhe in Duisburg, bietet Besuchern eine gute Rundum-Sicht.

Wer das Ruhrgebiet und seine ehemaligen Industriestandorte kennenlernen will, der kommt an der Route der Industriekultur nicht vorbei. Sie erschließt auf einer 400 Kilometer langen Straßenroute und in einem radtouristischen Netz von 1.250 Kilometern Länge das industriekulturelle Erbe dieser Region. Zu sehen gibt es auf der Route des Regionalverbands Ruhr 25 bedeutende Industriedenkmäler wie den Landschaftspark Duisburg-Nord, das Gasometer Oberhausen, das Welterbe Zollverein in Essen, die Jahrhunderthalle Bochum oder die Kokerei Hansa in Dortmund sowie 17 Aussichtspunkte und 13 Arbeiter-Siedlungen.

Wie wichtig stillgelegte Industriestandorte und deren Erhalt für die Städte sind, lässt sich am Beispiel Duisburgs ablesen. Die Stadt wirbt massiv für ihre „Schätze“ und es lohnt sich, wie Oberbürgermeister Sören Link (SPD) erklärt: „Unsere Industriekultur begeistert. Jährlich strömen Millionen Menschen nach Duisburg, um den Landschaftspark Duisburg Nord, den Innenhafen, oder die Landmarke Tiger & Turtle zu erleben.“ Diese Orte locken die Menschen aus der ganzen Welt – nicht nur wegen ihrer imposanten

Optik. Vielmehr finden hier Klavierfestivals und Rocknächte, Sportwettbewerbe, Kulturspektakel und ausgefallene Messen statt. Es kommen Fotografen und Naturfreunde, Familien und Firmenangestellte. Für den britischen „Guardian“ zählt der Landschaftspark Duisburg Nord, der in diesem Jahr sein 25-jähriges Bestehen feiert und pro Jahr eine Millionen Besucherinnen und Besucher fasziniert, sogar zu den zehn schönsten Parks der Welt. In zwei Jahrzehnten wandelte sich ein stillgelegtes Hüttenwerk zu einer Großstadtoase. „Industriekultur ist inzwischen der Kern unserer touristischen Vermarktung“, sagt Sören Link. Die Übernachtungszahlen in Duisburg seien nicht zuletzt auch deshalb in den vergangenen drei Jahren um mehr als 20 Prozent auf 565.000 im Jahr 2018 gestiegen.

Besucher der sogenannten Ankerpunkte der Route sorgen für Millionenumsätze und Arbeitsplätze. Das ergab auch eine Studie aus dem Jahr 2018 des Instituts dwif-Consulting aus München, die der Regionalverband Ruhr (RVR) in Auftrag gegeben hatte. Ziel der Untersuchung war es, die ökonomische Bedeutung der Ankerpunkte für die Metropole Ruhr zu beziffern und den

jährlichen Aufwendungen für Sicherung und Instandhaltung gegenüberzustellen. Demnach besuchten 2017 mehr als sieben Millionen Menschen die 25 Highlights der Route der Industriekultur und erzeugten einen Bruttoumsatz von rund 285 Millionen Euro. Der Tourismus zur Route der Industriekultur löste Beschäftigungseffekte von mindestens 6.150 Arbeitsplätzen aus.

Meilensteine der Entwicklung

Doch wann gingen die Städte des Ruhrgebiets wie Duisburg, Gelsenkirchen, Oberhausen oder Dortmund dazu über, die verwaisten Industrieanlagen als Tourismusmagnete zu begreifen? Ein wichtiger Impuls ging 1989 von der Internationalen Bauausstellung Emscher Park, kurz IBA, aus. „Damals machte man sich zum ersten Mal ernsthaft Gedanken darüber, welche Chancen der Strukturwandel in unserer Region bietet. Die Umwandlung von ehemaligen Industriegeländen in Parks mit Freizeitcharakter war seinerzeit eine revolutionäre Idee, die in Duisburg mit dem Landschaftspark Duisburg Nord mustergültig umgesetzt wurde“, erklärt Duisburgs OB Sören Link. Das Jahr 2010, als erstmals eine ganze Region – Ruhr – den Titel „Kulturhauptstadt Europas“ trug, bezeichnet er als einen weiteren Meilenstein.

Im Rahmen des Trägerschaftsvertrags zwischen Land NRW und RVR werden jährlich 9,5 Millionen Euro in die Sicherung und Instandsetzung der Großstandorte der Route investiert. Diesem Aufwand, darüber gibt die dwif-Consulting-Studie ebenfalls Auskunft, standen 2017 Einnahmen aus dem Tourismus von mehr als dem Doppelten gegenüber: Aus dem generierten Bruttoumsatz von 285,2 Millionen flossen Einnahmen in Höhe von 26,9 Millionen Euro in die Steuertöpfe des Bundes, des Landes und der Kommunen zurück. Von den 7,26 Millionen Besucherinnen und Besuchern der Route der Industriekultur waren 2017 über die Hälfte Tagesreisende, etwa ein Drittel Einheimische und knapp 17 Prozent Übernachtungsgäste.

Neben den Ankerpunkten selbst profitieren insbesondere Gastgewerbe, Einzelhandel und Dienstleistungen von den Bereichen Unterhaltung, Freizeit, Sport sowie der Öffentliche Personennahverkehr und das Taxigewerbe von den Ausgaben der Besucher.



Die Skulptur ist eine Arbeit der Künstler Heike Mutter und Ulrich Genth.

„

Industriekultur ist inzwischen der Kern unserer touristischen Vermarktung.

Sören Link (SPD),
Oberbürgermeister
in Duisburg

Weitere Informationen

ruhr-tourismus.de/de/industriekulturruhr/route-der-industriekultur.html
landschaftspark.de/



Schöner Wohnen auf einem Gartenschaugelände inmitten zahlloser Blumen: Für 700 Heilbronner ist das bereits Realität geworden.

Heilbronner Image blüht auf

Bei der Organisation der Bundesgartenschau 2019 macht die Stadt mit einem innovativen Konzept von sich reden

Autor Uwe Roth

Schöner Wohnen auf einem Gartenschaugelände inmitten zahlloser Blumen und 1.000 junger Bäume: Für 700 Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt Heilbronn, 50 Kilometer nördlich von Stuttgart, ist das Realität geworden. Noch bis 6. Oktober müssen sie über den Sommer mit den Besucherscharen der Bundesgartenschau (BUGA) vor ihren Balkonen und Terrassen zurechtkommen. Danach haben sie ihr grünes Wohnviertel in bester Innenstadtlage weitgehend für sich. Drei Wochen nach Eröffnung am 17. April waren trotz kühlen Wetters knapp 285.000 Gäste auf das 40 Hektar große Gelände am Neckar gekommen.

Das Ensemble aus 22 Gebäuden mit 374 Wohnungen sowie einer Jugendherberge mit 180 Betten ist auf dem BUGA-Gelände der erste Bauabschnitt des neuen Stadtquartiers Neckarbogen. Eine Blumenschau mit einer Bauausstellung zu kombinieren, das ist innovativ in der rund 70-jährigen Geschichte der BUGA. „Das neue Format ist durchaus ein Experiment“, sagt SPD-Oberbürgermeister Harry Mergel. „Aber es hat sich schon eines gezeigt: Es zieht die Aufmerksamkeit auf sich.“ Bislang sei die Resonanz durchweg positiv gewesen.

”

Das neue Format ist durchaus ein Experiment.

Harry Mergel (SPD),
Oberbürgermeister
von Heilbronn



Die BUGA Heilbronn bringt Besucher in die Stadt.

Heilbronn mit seinen 125.000 Einwohnerinnen und Einwohnern hat ein Imageproblem. Im Zweiten Weltkrieg ist die Kernstadt weitgehend zerstört worden. Architektonische Bausünden bis in die 1970er Jahre prägen in Teilen das Stadtbild. An Geld mangelt es der Kommune nicht. Rund 200 Millionen Euro wurden in die Gartenschau investiert. 61 Millionen Euro kamen vom Land Baden-Württemberg. Drei Viertel der Mittel gaben die Planer aus, um die Stadt dauerhaft zu verändern. Sie verlegten eine Bundesstraße, die bereits lange im Stadtbild störte, um Platz für die BUGA zu schaffen.

„Heilbronn war bisher als wenig attraktiv verkannt“, findet der OB. Nun mache die Stadt „von sich reden als innovativ, mutig und zukunftsfähig“. Der Imagewandel habe die Bürgerinnen und Bürger und den Gemeinderat erreicht: „In der Stadtgesellschaft ist eine Veränderung eingetreten. Die Heilbronner sind wieder stolz auf ihre Stadt.“ Eine ausgewiesene Touristenstadt werde Heilbronn durch die BUGA zwar nicht, weiß Mergel. Die Gäste sollen aber den Eindruck mit nach Hause nehmen: „Heilbronn ist eine Klasse Stadt. Wiederkommen lohnt sich.“

Am Ende sollen im Stadtquartier Neckarbogen 3.500 Menschen wohnen. Trotz der 1A-Lage gibt es günstige Woh-

nungen. Gebaut werden sie vom kommunalen Unternehmen Stadtsiedlung. „Es hat sich dazu verpflichtet, ungefähr die Hälfte seiner Wohnungen als geförderte Wohnungen anzubieten.“ Im Frühjahr 2018 habe der Gemeinderat einen „Baupolitischen Beschluss“ gefasst. Demnach werden bei jeder Aufstellung eines Bebauungsplanes mit mehr als zwölf Wohneinheiten Vorgaben für den Anteil geförderter Wohnungen festgelegt.

Wie nachhaltig positiv eine BUGA wirkt, darüber kann in Heilbronn nur spekuliert werden. In Schwerin hingegen zieht man zehn Jahre danach eine positive Bilanz. „Die BUGA 2009 war nicht nur ein Besuchermagnet, sondern auch ein finanzieller Erfolg“, teilt eine Sprecherin von Oberbürgermeister Rico Badenschier (SPD) mit. 1,83 Millionen Menschen besuchten die Schau. 320.000 davon waren Busreisende. Der erwirtschaftete Überschuss habe bei fünf Millionen Euro gelegen. Der reine Überschuss betrug vier Millionen Euro. Davon seien 1,5 Millionen Euro in eine Bürgerstiftung geflossen, die Projekte in Sport, Kultur, Bildung und der Jugendarbeit unterstütze.

Schwerin: „Neues Wir-Gefühl“

Es wurden nach ihren Angaben mehr als 47 Millionen Euro in die Schau investiert. In Schwerin (rund 100.000 Einwohner) und dem Umland seien Investitionen von 350 Millionen Euro ausgelöst worden. Die Gästezahl sei in der Hauptstadt von Mecklenburg-Vorpommern um rund 50 Prozent angewachsen. OB Badenschier stellt fest: „Die BUGA war das größte Stadtentwicklungsvorhaben in der Geschichte der Landeshauptstadt.“ Mit ihr seien viele Investitionen in Angriff genommen worden, die ohne sie nicht so schnell möglich gewesen wären. „Wir haben die Lebensqualität in der Stadt durch die BUGA schon jetzt nachhaltig gesteigert.“ Schwerin nutze das Großereignis konsequent als Instrument der Stadtentwicklung und darüber hinaus der Wirtschafts- und Tourismusförderung.

Dass eine solche Großveranstaltung, die eine jahrelange Vorbereitung und kommunalpolitische Beschlüsse benötigt und manchmal die Geduld der Bürgerinnen und Bürger strapaziert, die Stadtgesellschaft positiv verändert, betätigt der Schweriner Oberbürgermeister: „Ein neues Wir-Gefühl ist entstanden: Die Schweriner haben ihre Sache als Gastgeber und Multiplikatoren gut gemacht.“ Sie hätten Gäste geworben und an den Erfolg geglaubt. Voller Stolz seien „sie selbst zu den besten Botschaftern ihrer Stadt geworden“.

In Rheinhessen locken Weinkultur und Wanderwege

Mehr als 3.500 Winzer arbeiten in Deutschlands größtem Anbaugebiet und sind ein bedeutender Wirtschaftsfaktor

Autorin Irmela Heß

Wer das Kapitel „Tourismus/Weinerlebnis“ auf der Homepage der Stadt Mainz anklickt, erhält 236 Ergebnisse. Die Auswahl an Veranstaltungen mit und über Wein ist nahezu unüberschaubar: Weinsalon und Weinmarathon, Weinprobier- und Weinführungen, Weinexpress für Studierende, Weinbörse, Weinmarkt, dazu Weinstuben und Weinfeste – und nicht zuletzt das Mainzer Marktfrühstück, das sich parallel zum samstäglichen Markttreiben im Schatten des Domes zum Treffpunkt für Tausende Schoppen- und Schorleliebhaber entwickelt hat. An allen Ecken und Enden spüren Einheimische und Fremde: Mainz ist nicht nur Gutenbergstadt, sondern auch Weinhauptstadt. Und das offiziell: Seit 2008 gehört die Stadt gemeinsam mit dem Anbaugebiet Rheinhessen zu den Great Wine Capitals, einem weltweiten Netzwerk zehn bedeutender Weinmetropolen, die international bekannte und renommierte Weinregionen vertreten.

912 Millionen Euro Bruttoumsatz

Mit 26.500 Hektar Rebfläche ist Rheinhessen Deutschlands größtes Weinanbaugebiet: Zwischen Bingen, Mainz und Worms gibt es mehr als 3.500 Winzerbetriebe. Seit rund 2.000 Jahren wird hier Wein angebaut, aber erst seit rund zwei Jahrzehnten wird intensiv über seine Vermarktung im Tourismussektor nachgedacht. Während Mainz auch mit steinernen Zeugen der Römerzeit, mit Original-Gutenberg-Bibeln, als Wissenschafts- und Sportstadt punkten kann, hat Rheinhessen neben Weinen Kulturlandschaft und Natur zu bieten – zum Wandern und Radfahren. Die Gästezahlen steigen seit Jahren an. Wurden 2009 noch 1,3 Millionen Übernachtungen in Rheinhessen gezählt, waren es 2017 knapp 1,7 Millionen.

Der jährliche Bruttoumsatz im Tourismus liegt bei rund 912 Millionen Euro, meldet die Rheinhessen-Touristik GmbH. Laut Landesstatistik bindet die Branche

Tourismusstrategie 2025

Rund 200 Millionen Aufenthaltstage von Gästen, rund 150.000 Arbeitsplätze und ein Bruttoumsatz von über sieben Milliarden Euro jährlich: Der Tourismus ist eine bedeutende Branche in Rheinland-Pfalz. Das rheinland-pfälzische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau erarbeitet seit 2008 gemeinsam mit Partnerorganisationen Tourismusstrategien, die jüngste stellte Wirtschaftsminister Dr. Volker Wissing (FDP) im Herbst 2018 vor.

Ziele unter anderem: Rheinland-Pfalz soll zur Marke werden, das Gastgewerbe gezielt unterstützt und Familienunternehmen sollen gestärkt werden. Dazu haben die Industrie- und Handelskammern im Land Anfang Mai ein Netzwerk gegründet, das engagierte Familien-

unternehmer zunächst vor allem aus dem Hotel- und Gaststätten-gewerbe zusammenbringen soll, die gemeinsam das Land als Tourismusstandort weiterentwickeln wollen.

Um lokale Tourismus-Projekte anzustoßen, hatte Wissing einen Wettbewerb für Kommunen ausgerufen: Die Gewinner – 13 Städte und Gemeinden – erhalten jetzt insgesamt fast zwei Millionen Euro, um zum Beispiel die Nibelungen (Worms), das Leben in einer Dorfgemeinschaft (Schönborn; VG Rockenhäusen) oder die Geschichte der Stadt (Trier) den Besuchern näherbringen. Auch fördert die Landesregierung die Einrichtung von Besucherzentren und Lehrpfaden, Beschilderungen und Ausweisungen von Wanderstrecken und Radwegen.

rund 13.500 Arbeitsplätze und sichert weitere 6.500 indirekt ab. Denn schließlich brauchen die Winzer neben Arbeitskräften auch Traktoren und Maschinen für die Arbeit im Weinberg sowie unter anderem Pumpen, Tanks, Filter, Flaschen, Verschlüsse und Kartons aus der Zulieferindustrie.

Im Gegensatz zu früher gilt der Wein heute auch bei jungen Leuten als „in“. Viele Weingüter in Mainz und Rheinhessen wurden von einer jungen Generation übernommen, die ihre Weine kreativ mit modernen Namen und Etiketten vermarktet. Und das nicht nur in Straußwirtschaften und Vinotheken vor Ort: 20 Prozent der rheinhessischen Weine werden in alle Teile Deutschlands verschickt. „Der Wein, der originär zur Identität und zur Kultur der Landeshauptstadt beiträgt, wird heute wieder stark als Markenzeichen wahrgenommen“, bestätigt der Mainzer Oberbürgermeister Michael Ebling (SPD). „Die weintouristischen Erlebnisangebote, die Innovationskraft und Dynamik der Winzerinnen und Winzer sowie die Gastfreundlichkeit der Menschen führen dazu, dass zusätzliche Gäste kommen und länger bleiben.“

Viele neuen Veranstaltungsformate mit und über Wein sind den „Mainzer Winzern“ zu verdanken: Im Jahr 2004 wurde der Verein offiziell mit 25 Mitgliedern gegründet, nachdem mehrere engagierte Winzer als Interessengemeinschaft bereits fünf Jahre lang das städtische Leben mit Weinkultur bereichert hatten. Sie waren es auch, die etwa das erste Marktfrühstück veranstalteten – unter dem Mainzer Motto: „Weck, Worscht und Woi“.



Panoramablick von einem Weinberg in Rheinhessen über den Rhein: Weine, Kulturlandschaft und Natur ziehen Millionen Gäste an.

Das beschauliche Beeskow gehörte zu den Orten, die Theodor Fontane während seiner Wanderungen durch die Mark Brandenburg besuchte. In seinem Tagebuch soll der Dichter notiert haben: „Beeskow ist nicht so schlimm, wie es klingt.“ Er hatte dorthin familiäre Bezüge, die Familie seiner Frau Emilie lebte dort. Nicht nur Beeskow, ganz Brandenburg bereitet sich touristisch auf das Jubiläum des Jahres vor, den 200. Geburtstag von Theodor Fontane. Das Motto „fontane. 200/Spuren“ bestimmte den Auftritt des „Kulturlandes“ Brandenburg auf der diesjährigen Internationalen Tourismus-Börse (ITB) in Berlin. Das Fontanejahr ist ein guter Anlass für einzelne Kommunen, Besucher anzulocken und ihre Vorzüge zu präsentieren.

So hat zum Beispiel die Arbeitsgemeinschaft „Historische Stadtkerne im Land Brandenburg“ einen eigenen Stand auf der ITB aufgebaut: Eine Radkarte zeigt, wo man auf Fontanes Spuren von Ort zu Ort radeln, Punkte sammeln und am Gewinnspiel „Stadtwärts! Zu Gast in der Mark“ teilnehmen kann. Beeskow ist eine der 31 Kommunen, die das städtebauliche und kulturgeschichtliche Erbe in ihren Stadtkernen „pflegen, für künftige Generationen bewahren und behutsam erneuern wollen“, wie es in einer Broschüre heißt. Mit dabei sind Altlandsberg, Angermünde, Bad Belzig, Beelitz, Brandenburg an der Havel, Jüterbog, Kremmen, Luckau, Lübbenau Nauen, Perleberg, Potsdam, Templin, Werder und Ziesar, um einige zu nennen. Beeskows Bürgermeister Frank Steffen (SPD) ist Vorstandsvorsitzender der Arbeitsgemeinschaft.

Drohender Verfall wurde gestoppt

Den Schulterschluss der Ost-Städte gibt es seit 1992, nach einem Vorbild in Nordrhein-Westfalen. „Die AG historische Stadtkerne wurde ursprünglich gegründet, um Städten, die durch ihre historische Bausubstanz den Anspruch haben, im Denkmalschutz in der Städtebauförderung besonders gefördert zu werden, eine Stimme zu verschaffen. Das war



Zwei Fachwerkhäuser in der schön restaurierten Altstadt von Beeskow.



Reiseberichte, unter anderem von Theodor Fontane, haben seinerzeit das Interesse bei den Menschen geweckt, ihre Heimat kennenzulernen. So fanden Fremde auch den Weg nach Beeskow mit seiner mittelalterlichen Buranlage.

Altstadt entdecken

Die Arbeitsgemeinschaft „Historische Stadtkerne im Land Brandenburg“ nutzt das Fontanejahr, um Reisende für die Region zu interessieren

Autorin Karin Billanitsch

der Start“, sagt Steffen. Das habe sich bemerkbar gemacht: „Alle haben umfangreiche Fördermittel aus diesem Programm bekommen.“ Es ist gelungen, den drohenden Verfall der historischen Bausubstanz Ende der 80er Jahre des letzten Jahrhunderts zu stoppen, viele Gebäude, Straßen, Plätze und Grünanlagen wiederherzustellen.

Das Bund-Länder-Programm „Städtebaulicher Denkmalschutz“ fördert Mitglieder mit einer Quote von 80 Prozent, gemeinsam mit dem Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg. Seit dem Beginn des Programms im Jahr 1991 bis zum Jahr 2017 wurden nach Angaben der Arbeitsgemeinschaft 784 Millionen Euro für städtebaulichen Denkmalschutz zur Verfügung gestellt. Die Geschäfte führt



Wir koordinieren die gemeinsame touristische Vermarktung der Stadtkerne.

Frank Steffen (SPD), Bürgermeister von Beeskow und Vorstandsvorsitzender der Arbeitsgemeinschaft „Historische Stadtkerne im Land Brandenburg“

die complan Kommunalberatung GmbH in Potsdam. „Wir sind für den Bereich Produktentwicklung da, um das Profil der historischen Stadtkerne in den ländlichen Räumen weiter herauszuarbeiten“, sagt Birgit Würdemann von der complan Kommunalberatung. Ein Erfolg sei zum Beispiel das Open-Air-Sommertheater, wo eine freie Theatergruppe in 31 Städte auf Tour geht. Würdemanns Hauptansprechpartner sind die Bürgermeisterinnen und -meister, die dann auch den dahinterstehenden Akteurinnen und Akteuren alles Wichtige weitergeben könnten. Es besteht Kontakt zu den Bauämtern, den regionalen Touristikbüros und manchmal auch zu den Kulturabteilungen. „Das ist von Stadt zu Stadt unterschiedlich“, sagt Würdemann.

Regelmäßiger Austausch

Die Mitgliedsstädte tauschen sich regelmäßig aus, auch die touristische Vermarktung läuft besser gemeinsam, wie Steffen bestätigt: „Das ist ein Feld, auf dem wir seit circa zehn Jahren zunehmend aktiver werden. Wir koordinieren die gemeinsame touristische Vermarktung der Stadtkerne. In Brandenburg haben wir sechs Radrouten ausgewiesen, die die historischen Stadtkerne verbinden“, erzählt Beeskows Stadtoberhaupt. „Man merkt eben auch, dass Gäste extra in die historischen Stadtkerne kommen, weil sie ihre touristischen Reisen mit dem Kulturerlebnis verbinden wollen.“ Die AG prämiert das „Denkmal des Monats“ und nimmt an den landesweiten „Kulturland-Kampagnen“ teil – womit man wiederum beim Fontanejahr angelangt ist.

Die Stadt Beeskow hat dazu ein Programm mit verschiedenen Partnern geplant, es reicht von Veranstaltungen rund um Fontane in der Bibliothek über spezielle Stadtführungen bis hin zu der Theater-Aufführung des Klassikers „Effi Briest“ auf der Burg Beeskow. Ein besonderer Fokus liegt auf dem historischen Tourismus: „Denn zu Lebzeiten Fontanes kann man das erste Aufkommen von Tourismus bei uns in Beeskow merken, dass die Bürger begannen zu reisen und dass die Menschen in die Stadt gekommen sind, weil sie sie als touristisches Ziel gesehen haben“, erzählt Steffen. Fontane sei einer der ersten Autoren gewesen, die darüber berichtet haben. Sechs grüne Tafeln im Stadtzentrum informieren Reisende über die Anfänge des Tourismus in Beeskow im 19. Jahrhundert.

Interview mit Frank Steffen

demo-online.de
ag-historische-stadtkerne.de

Aufs Rad gesetzt

Wie Glückstadt in drei bis vier Jahren eine beliebte Radreiseregion werden will

Autorin Karin Billanitsch

Glückstadt hat viel zu bieten: einen ungemein positiven Eigenamen, eine dänisch geprägte Geschichte, einen schmucken Hafen, die Elbe als Segelrevier und viele historische Bauten. Doch die bekannten Nordseebäder sind zu weit weg, und Hamburg ist fast schon wieder zu nah, um sich als Langzeit-Urlaubsziel zu etablieren. Entsprechend setzt Glückstadt auf Tages-touristen – und seit Neuestem auch verstärkt auf Radfahrer. Nicht nur die Elbestadt, auch ihre Umgebung ist reizvoll.

Kein Wunder also, dass Glückstadts Politikerinnen und Politiker auf die Karte Radtourismus setzen. Allen voran SPD-Chef Michael Seifert. „Ich bin leidenschaftlicher Radfahrer“, betont der 33-jährige OV-Vorsitzende. Mit Rennrad und Mountainbike erkundet der gebürtige Bamberger regelmäßig seine norddeutsche Wahlheimat. „Ich finde die Idee, dass Glückstadt aufs Rad setzt, richtig“, betont Seifert. Die Region habe ja auch viel zu bieten, vom Moor im Süden über den Elbe-Deich bis hin zu den Binnendünen bei Nordoe. Die Glückstädter SPD habe das Projekt „sinnvoll ergänzt und fachlich begleitet“. So sei beispielsweise die Fahrradstraße im Norden der Stadt auf Initiative der Sozialdemokraten verlängert worden.



Vanessa Klamka (r.) ist Fahrradexpertin der Stadt, Bürgermeisterin Manja Biel eine Verfechterin des touristischen Radkonzeptes.



Glückstadts SPD-Ortschef Michael Seifert ist begeisterter Radfahrer und ausgewiesener Unterstützer des Radprojektes.

Glückstadt soll zur Fahrradhochburg werden. Um das hochgesteckte Ziel auch zu erreichen, wollen Politik und Verwaltung mit den heimischen Gastronomen, Hoteliers und Fahrradhändlern an einem Strang ziehen. „Wir planen langfristig, hoffen in drei bis vier Jahren, Erfolge zu sehen“, zeigt sich Bürgermeisterin Manja Biel optimistisch. Dass das Ziel erreichbar ist, davon ist auch Frank Simoneit, Dozent der Fachhochschule Westküste, überzeugt. Mit seinen Studenten der Fachhochschule war er schon mehrfach in Glückstadt unterwegs und hat verschiedene Konzepte erstellt, um das Potenzial der Elbestadt besser ausnutzen zu können.

Bei Sandra Kirbis und Vanessa Klamka laufen die Fäden zusammen. Kirbis ist Chefin der Glückstadt Destination Management (GDM), der Tourismuszentrale der Stadt. Klamka wurde extra als Radexpertin hinzugezogen. „Simoneit war eigentlich derjenige, der die Kompassnadel in Richtung Radtourismus gelenkt hat“, sagt Kirbis. Nun müssen die Konzepte realisiert werden. Aktuelles Projekt ist eine Radwebsite, die gerade vorgestellt wurde. Fröhliche Farben, amüsante Sprüche und eine direkte Ansprache (es wird geduzt, nicht gesiezt) ziehen sich durch die Seiten und sollen die Radfahrer an-

sprechen. Unter gluecks-routen.de sind die Radtouren, Radfernwege und Service für Fahrer zu finden, mit einem Klick ist die gewünschte Tour abrufbar. Klamka ist selbst alle Törns abgefahren.

Beispielsweise gibt es einen „Storchentörn“ und eine Segeltour mit Rad. Dabei wird jeweils auf den Radroutenplaner Outdooractive verwiesen. Ähnlich ist es bei den durch Glückstadt verlaufenden Radfernwegen wie Mönchsweg und Elberadweg. Im Bereich Service finden die Nutzer ausgewiesene radfreundliche Gastgeber und Gastronomiebetriebe sowie wichtige Hinweise wie Sperrwerkszeiten und Fährbeschreibungen. „Ganz besondere Highlights sind die beiden Blogs Glückstadt-Liebe und Radverliebt“, betont Klamka. Hier können Besucher hautnah die Erlebnisse in der Radreiseregion nachlesen oder Geheimtipps finden.

Weitere Ideen wurden bereits umgesetzt. „Wir haben bei unseren Matjeswochen eine Radmeile organisiert und 2018 zum ersten Mal am „Stadtradeln“ teilgenommen – und gleich kreisweit den dritten Platz belegt.“ In diesem Jahr wolle die Stadt wieder mitmachen – „und natürlich gewinnen“. Gefragt, wo Glückstadt in drei bis vier Jahren auf seinem Weg zur Radmetropole stehen werde, sagt Klamka: „Dann ist Glückstadt eine bekannte und beliebte Radreiseregion – und zwar nachhaltig. Das dafür nötige Potenzial ist vorhanden.“ Arbeit stehe noch zur Genüge an. Angefangen bei der Verbesserung der Radwegequalität über mehr Radständer in der Innenstadt bis hin zu einer neuen Radwanderkarte, die bereits in Arbeit sei.

FOTOS: CARSTEN WITTMACK

Anzeige

KOMMUNALE SOMMERGESPRÄCHE '19

SOZIALER WOHNUNGSBAU | NACHHALTIGER STRUKTURWANDEL | KLIMASCHUTZ VOR ORT

21.–23. AUGUST 2019

Kulturstadt Weimar

www.fuehrungskraefte-forum.de

Eine Veranstaltung des: **Behörden Spiegel**



Die intakte Natur im Nationalpark Wattenmeer ist für den Nordsee-Tourismus von essenzieller Bedeutung.

Viele Haufen

Das Wattenmeer ist Naturlandschaft, Anziehungspunkt für Tausende Touristen und bedeutender Wirtschaftsfaktor

Autor Ulf Buschmann

Sichtlich Spaß hat der Steppke. Bei der Wattwanderung mit Mama und Papa tritt er immer wieder auf die kleinen Sandhaufen. Als Papa ihm erklärt, dass unter eben diesen Würmer sind, bleibt er stehen. „Wirklich?“, fragt er erstaunt. Zufällig kommt ein Wattführer mit einer Gruppe vorbei. „Ja, das stimmt“, erklärt der Mann mit dem langen grauen Bart, „das sind unsere Wattwürmer. Sie fressen sich durch den Boden und graben ihn um. Dadurch wird's da unten sauber“.

Nicht nur der kleine Junge ist fasziniert, auch die Eltern hören interessiert zu. Wie viele Familien machen sie jedes Jahr Urlaub an der Nordsee – mal buchen sie sich entlang der Küste ein, doch viel lieber fahren sie auf eine der ostfriesischen Inseln. Die Urlauber sind einer der wichtigsten Wirtschaftsfaktoren Norddeutschlands. Allein das Statistische Landesamt Niedersachsen zählt rund 14 Millionen gewerbliche Übernachtungen jährlich. Darunter fallen Betriebe mit zehn und mehr Betten. „Wenn wir die Kurkarten zugrunde legen, sind es sogar 24 Millionen Übernachtungen“, sagt Carolin Wolke, Vorstandsmitglied des Tourismusverbandes Nordsee e. V.

Sie beziehungsweise ihr Verband, die Städte und Gemeinden entlang der Küste sowie die Bundesländer Niedersachsen, Hamburg und Schleswig-Holstein mit ihren Nationalparkverwaltungen müssen jahrein und jahraus einen Balanceakt vollziehen: hier der Tourismus, dort die Belange des Naturschutzes. Das, finden

die Akteure, gelingt im Großen und Ganzen recht gut. Gleichwohl geht es nicht ganz konfliktlos ab. So finden zum Beispiel einige Bewohner der ostfriesischen Inseln, die Verwaltung des Nationalparks Niedersächsisches Wattenmeer schränke ihren Bewegungsraum immer mehr ein. Maßnahmen würden ohne Kommunikation nach außen umgesetzt.

Insgesamt jedoch sind die Kritiker in Sachen Naturschutz weitgehend verstummt. Das Wattenmeer als eine der letzten ursprünglichen Naturlandschaften weltweit kann in diesem Jahr sogar so etwas wie einen Geburtstag feiern. Vor zehn Jahren, am 26. Juni 2009, erklärte die UNESCO das Wattenmeer von den Niederlanden bis hinauf nach Dänemark zum Weltkulturerbe. Dies wird an der Küste mit Aktionen und Events gefeiert. Immerhin: Es ist die größte zusammenhängende Wattenmeer-Landschaft der Welt mit mehr als 10.000 verschiedenen Pflanzen- und Tierarten.

Doch die Geschichte des Naturschutzes allein in Niedersachsen reicht noch weiter zurück. Im Jahr 1986 beschloss die damalige Landesregierung, das Wattenmeer zum Nationalpark zu erklären. Sechs Jahre später wurde das Niedersächsische Wattenmeer Biosphärenreservat und 2009 schließlich Weltkulturerbe. Heute umfasst alleine die geschützte Wattenmeerfläche nach Angaben der Nationalparkverwaltung rund 345.000 Hektar. Die landseitige Grenze ist rund 260 Kilometer lang. Damit verfügt das Bundesland über den zweit-

größten deutschen Nationalpark, freut sich die Nationalparkverwaltung.

Inzwischen ziehen alle Akteure an einem Strang: Tourismusverbände auf den Inseln und dem Festland, die Kommunen und nicht zuletzt die Nationalparkverwaltung. Das Bemühen, Tourismus und Naturschutz unter einen Hut zu bekommen, geht sogar über Grenzen hinweg. Nach Angaben von Wolke ist zurzeit eine Trinationale Tourismusstrategie im Rahmen des EU-Interreg-Programms am Entstehen. Daran sind Deutschland, die Niederlande und Dänemark beteiligt. Als Punkte auf der Agenda nennt Wolke das Bemühen um weniger Lichtverschmutzung, die Vermeidung von Plastikgeschirr zum Beispiel bei Events, ein nachhaltiges Eventmanagement und die Entwicklung von nachhaltigen Mobilitätsangeboten.

Qualitatives Wachstum

Es geht darum, das Wattenmeer erlebbar zu machen und den Besuchern zu vermitteln, dass sie sich in einem sensiblen Ökosystem bewegen. Dabei reiche es nicht, nur Schautafeln aufzustellen, erklärt das Nordsee-Vorstandsmitglied: „Das Wattenmeer ist ein Thema als Naturerbe und eine Verpflichtung, der wir uns gerne stellen.“ Es geht bei der Tourismusentwicklung um ein qualitatives Wachstum. Und wie geht es den Einheimischen? Der Großteil geht den Kurs mit, und doch grummelt es hier und da in der Bevölkerung. So ist von den Inseln zu hören, dass die Nationalparkverwaltung teilweise sehr rigorose Maßnahmen durchsetzen würde. Die Menschen, heißt es, fühlten sich nicht mitgenommen. Das jedoch solle nicht sein, erklärte dem gegenüber ein Sprecher der Nationalparkverwaltung im NDR. Auch Niedersachsens Umweltminister Olaf Lies hat sich eingeschaltet und bemüht sich zurzeit, Kritiker und Nationalparkverwaltung zusammenzubringen.

SCHUTZRAUM

345.000

Hektar umfasst die geschützte Wattenmeerfläche in Niedersachsen.

260

Kilometer Länge hat die landseitige Grenze des Weltkulturerbes Wattenmeer.

2009

wurde das Wattenmeer als UNESCO-Weltkulturerbe ausgezeichnet.

QUELLE: NATIONALPARK NIEDERSÄCHSISCHES WATTENMEER

Katalysator für die Wende 1989

Bei den letzten Kommunalwahlen in der DDR nach Einheitslisten der Nationalen Front deckten mutige Bürger den Wahlbetrug der SED-Führung auf

Autorin Karin Billanitsch

Der 7. Mai 1989 ist ein Datum, das als eine der wichtigsten Wegmarken des Revolutionsjahres 1989 gilt. An diesem Tag fand die letzte Kommunalwahl in der DDR nach Einheitslisten der Nationalen Front statt – und zum ersten Mal konnte eine Wahlfälschung in der DDR nachgewiesen werden. Für die SPD-Fraktion ist das Jubiläum Anlass, Zeitzeugen einzuladen und mit Historikern über die Bedeutung der Ereignisse zu diskutieren. „Kommune ist immer ein Ort von Freiheit und Demokratie: Was soll kommunale Selbstverwaltung eigentlich bedeuten, wenn nicht das?“, fragt der SPD-Abgeordnete Bernhard Daldrup, der die Veranstaltung mitorganisiert hat.

Was war damals passiert? Im DDR-Fernsehen verkündete Politbüro-Mitglied und Vorsitzender der Wahlkommission Egon Krenz am späten Abend das amtliche Ergebnis: 98,85 Prozent der Wahlberechtigten hätten mit Ja für die Einheitsliste der nationalen Front gestimmt, 1,15 Prozent Nein-Stimmen. Doch das entpuppte sich als dreiste Lüge: Mutige Bürger beobachteten landesweit die Auszählung und wussten: Es hatte deutlich mehr Nein-Stimmen gegeben, in Wahrheit lag ihr Anteil zwischen sieben und zehn Prozent. „Das kann man natürlich nicht ganz genau beziffern, da es ja keine lückenlose Wahlbeobachtung gegeben hat“, erläutert die Geschichtspräsidentin Daniela Münkel. Aber eines war klar: In fast allen Wahlkreisen wurden mehr Nein-Stimmen abgegeben, als vom DDR-Regime bekannt gegeben worden war.

Große Wut und Empörung

Die Empörung und die Wut der Bürgerinnen und Bürger über den Wahlbetrug war groß. Einer, der damals dabei war und die öffentliche Stimmauszählung mitverfolgte, war Albrecht Schröter, Theologe sowie langjähriger ehemaliger Bürgermeister von Jena und Mitbegründer des „Demokratischen Aufbruchs“. „Im März 1989 gründeten wir – eine kleine Gruppe von Menschen – in ihrer Gemeinde im Jenaer Lutherhaus, einen Arbeitskreis ‚Erneuerung der DDR‘. Er nahm sich als erstes vor, die Wahlen zu beobachten“, so Schröter. Für die DDR sei das ein wichtiger Termin im 40. Jahr ih-

DEMO-SERIE

Die **Friedliche Revolution** setzte 1989 der Herrschaft der SED im Osten Deutschlands ein Ende. Im Jahr darauf folgte die **Deutsche Einheit**. Beide Ereignisse prägen die Bundesrepublik bis heute. Auch auf kommunaler Ebene: In den neuen Bundesländern wurden Politik, Verwaltung und Wirtschaft neu organisiert. Ganze Landstriche erlebten einen Strukturwandel. Die DEMO-Redaktion erinnert mit einer Artikelserie an die Friedliche Revolution und beleuchtet ihre Folgen. CFH

res Bestehens gewesen. „Die DDR stand ja damals im Überbietungszwang: Es musste alles noch besser, noch optimaler sein.“ Bei der Auszählung zuzuhören, war vom DDR-Wahlgesetz erlaubt.

Der Arbeitskreis konnte von 152 Wahllokalen 58 Ergebnisse auszählen. „Hochgerechnet kamen wir auf rund neun Prozent Nein-Stimmen“, führt Schröter aus. „Es war ein toller Abend, eine gute Stimmung, als nacheinander die Boten zurückkamen, bis schließlich Egon Krenz das Ergebnis verkündete. Wir alle dachten, wir sind im falschen Film.“ Es habe sich Erschütterung breitgemacht. Es sei ja klar gewesen, die DDR war in der Krise. „Aber dass man so dreist lügt, das haben wir nicht für möglich gehalten.“ Überall im Land wurden die Ergebnisse kontrolliert, ohne dass man sich abgesprochen hatte.

Christoph Matschie, MdB, der damals auch in Jena lebte, spricht von einem „erheblichen Moment des Mutmachens“,

dass man plötzlich festgestellt habe, dass es Tausende von Menschen sind, die Nein sagen, und das nicht mehr wollen. Er habe damals zum ersten Mal, mit „Nein“ gestimmt. Vorher blieb er aus Protest den Wahlen fern.

Anzeichen für Destabilisierung

Schon vor der Kommunalwahl im Mai gab es Anzeichen dafür, dass die DDR bröckelte. Für den früheren Pfarrer Schröter war die Situation der vielen Ausreisewilligen das Momentum, sich politisch zu engagieren. „Ich habe manchen das Abendmahl gegeben und wusste, am nächsten Tag reisen sie im Zug nach Ungarn und gehen in den Westen. Dabei hätten wir sie sehr gebraucht.“ In der DDR seien zwischen 1984 und 1989 140.000 Menschen durch Flucht oder Ausreiseartrag in den Westen gegangen.

Die Bedeutung der Kommunalwahl für die weiteren Ereignisse des Jahres 1989 ordnet die Historikerin Daniela Münkel ein: „Trotz des ersten großen Erfolges der Oppositionsgruppen war die Bevölkerung im Mai 1989 noch wenig mobilisiert, was nicht zuletzt auch die Teilnehmerzahlen an den Demonstrationen in den Wochen und Monaten nach der Wahl zeigen.“ Die erfolgreiche Wahlkontrolle erwirkte aber nach Münkels Ansicht eine bessere Vernetzung der kritischen Bürgergruppen und habe den Akteurinnen und Akteuren neue Ziele und Selbstbewusstsein gegeben. Münkel: „Die Wahl entwickelte sich zum Symbol der fehlenden Legitimation der SED-Herrschaft. Der 7. Mai war nicht der Beginn der Revolution, aber er beschleunigte die Entwicklung der nächsten Monate.“

Es gab ein großes Bedürfnis, sich darüber auszutauschen, wie es weitergehen soll“, sagt die ehemalige Bundesfamilienministerin Christine Bergmann. Eine Plattform dafür bot im September der Aufruf des Neuen Forums „Die Zeit ist reif – Aufbruch 89“. Binnen kurzer Zeit unterschrieben Zehntausende Bürgerinnen und Bürger. Immer mehr Menschen waren bereit, der SED die Stirn zu bieten. Die Grundlage für die spätere Massenprotestbewegung und das Aufbegehren im Herbst 1989 waren gelegt.



Kommunen als Orte der Demokratie: Mit diesem Motto war die Veranstaltung der SPD-Fraktion bei den Kommunalwahlen 1989 überschrieben: Albrecht Schröter (oben r.), neben ihm Professorin Daniela Münkel sowie Bernhard Daldrup (unten m.)

Den Tourismussektor stärken

Politik und Wirtschaft arbeiten an einer nationalen Strategie

Autorin Gabriele Hiller-Ohm, MdB



Familienurlaub auf Borkum: Was für die einen Erholung bedeutet, schafft für andere eine wirtschaftliche Lebensgrundlage.

Deutschland ist nicht nur ein wichtiger Industriestandort, sondern auch ein sehr attraktives Reiseziel für immer mehr Gäste aus dem In- und Ausland. Seit vielen Jahren hat das positive Image von Urlaub in Deutschland deutlich zugenommen. Bei den Gästeübernachtungen, die im Jahr 2018 bei 477 Millionen lagen, gibt es seit Jahren erhebliche Zuwächse. Davon sind 88 Millionen Übernachtungen von Gästen aus dem Ausland. Weltweit steht Deutschland bei den beliebtesten Reisezielen auf Platz acht. Auch Geschäftsreisen haben eine große Bedeutung für den Tourismusstandort Deutschland, der international auf Platz zwei als Tagungs- und Kongressreiseziel sowie auf Platz eins als Messereiseziel steht.

Fast drei Millionen Beschäftigte arbeiten in Deutschland in der Tourismusbranche, was einem Anteil von 6,8 Prozent aller Arbeitsplätze entspricht. Diese Arbeitsplätze sind an den Standort Deutschland gebunden und nicht exportierbar. Als personalintensive Dienstleistungsbranche bietet die Tourismuswirtschaft große Chancen für die Schaffung von Arbeitsplätzen sowie gute Einstiegs- und Aufstiegschancen auch für gering-

qualifizierte Arbeitskräfte. Insbesondere im Gastgewerbe haben bereits viele Geflüchtete Arbeits- und Ausbildungsplätze gefunden.

Vom Tourismus profitieren auch Bereiche wie Verkehr, Einzelhandel, Handwerk, Gesundheit und Kultur. Vor allem für ländliche Räume ist Tourismus oft ein Motor der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung. Die Dörfer, Gemeinden und Kommunen profitieren von der zusätzlichen Kaufkraft. Tourismus kann einen wichtigen Beitrag zur Wertschöpfung vor Ort und somit zum Schutz vor Abwanderung, zur Schaffung von Arbeitsplätzen, sowie zur Sicherung der kommunalen und regionalen Infrastruktur leisten. Die Pflege von Brauchtum und Traditionen, kann Tourismus beflügeln. Der Tourismus kann aber auch dazu beitragen, dass die Traditionen und Brauchtümer nachhaltig geschützt werden können. Auch in den vom Strukturwandel betroffenen Regionen kann der Tourismus dazu beitragen, neue Arbeitsplätze vor Ort zu schaffen sowie Infrastrukturen zu halten und zu erneuern. Schon jetzt finden rund 40 Prozent der Tagesreisen in Deutschland in ländlichen Räumen statt. Immer mehr Menschen suchen kulturelle Reichtümer

oder die naturnahe Erholung, den Gesundheits-, Wellness- und Aktivurlaub in ländlichen Regionen. Da gibt es noch viel Potenzial.

Der Klimawandel, die zunehmende Digitalisierung und der demographische Wandel vor allem in ländlichen Regionen stellen allerdings auch eine expansive Branche wie die Tourismuswirtschaft vor große Herausforderungen. Deshalb muss die touristische Entwicklung in Deutschland nachhaltig gestärkt werden. Gemeinsam mit unserem Koalitionspartner haben wir beschlossen, einen ganzheitlich wirtschaftspolitischen Ansatz in Form einer nationalen Tourismusstrategie zu entwickeln.

Nationale Tourismusstrategie

Ziel ist es, eine bessere Koordination und Vernetzung der Kompetenzen der Länder, des Bundes und der Tourismuswirtschaft zu erreichen, um so die Rahmenbedingungen für den Tourismus in Deutschland weiter zu verbessern. Das Maßnahmenpaket soll eine klare soziale, ökologische und ökonomisch nachhaltige Dimension umfassen. So wird der Tourismussektor für die Zukunft gestärkt. Zentrale Aspekte unseres Positionspapiers sind darüber hinaus die Tourismusförderung, die Fachkräftesicherung und die Verbesserung der Infrastruktur, auch der digitalen. Zusätzlich sind Maßnahmen hinsichtlich der Vereinbarkeit eines fortschrittlichen Verbraucherschutzes, der Entbürokratisierung und der Sicherheit des Reisens Teil des Strategiepapiers. Das Strategiepapier zeigt, wie viele Bereiche des täglichen Lebens auch vom Tourismus mitgestaltet werden und verdeutlicht so nochmals die gesellschaftliche, politische und wirtschaftliche Relevanz der Tourismuswirtschaft.

In einer ersten Stufe hat die Bundesregierung die Eckpunkte für die nationale Tourismusstrategie mit den strategischen Zielen und den Handlungsfeldern vorgelegt. Die darin enthaltenen politischen Ziele sind die Erhöhung der inländischen Wertschöpfung, eine nachhaltige Steigerung der Lebensqualität der in Deutschland lebenden Menschen und einen Beitrag zur internationalen Stabilität zu leisten. Nun beginnt die Phase des Dialogprozesses, in der ein Aktionsplan der Bundesregierung mit konkreten Maßnahmen erstellt werden soll. Alle im Tourismus wirkenden Akteure in Wirtschaft und Politik – auch der Bundesländer – sind eingeladen, sich an diesem Prozess zu beteiligen.



Fast drei Millionen Beschäftigte arbeiten in Deutschland in der Tourismusbranche.

Gabriele Hiller-Ohm,
Sprecherin AG Tourismus der
SPD-Bundestagsfraktion

V.i.S.d.P.:

Carsten Schneider, 1. Parlamentarischer Geschäftsführer,
Platz der Republik 1, 11011 Berlin, Tel.: (030) 227-744 20,
carsten.schneider@spdfraktion.de



Drei Fragen an ...

Frank Baranowski, Vorsitzender der Bundes-SGK

Welchen Stellenwert haben Sicherheit und Ordnung in unseren Städten und Gemeinden für die SPD?

Einen sehr hohen. Die SPD muss wieder stärker als die Partei wahrgenommen werden, die für einen starken Staat mit starken Kommunen steht. Dabei muss das Thema Sauberkeit, Sicherheit und Ordnung im Zentrum stehen. Denn die Menschen wollen in Städten und Gemeinden leben, in denen sie sich sicher fühlen. Sie erwarten einen saubereren öffentlichen Raum, in dem Regeln eingehalten werden. Deutschland ist grundsätzlich ein sicheres Land. Wir alle wissen aber auch: Es gibt durchaus auch „Schmuddelecken“ in unseren Kommunen. Da müssen wir dran. Da darf nichts dem Rotstift zum Opfer fallen!

Wir erleben leider viel zu häufig, dass der Respekt untereinander und die Beachtung von Regeln fehlen. Um nur einige Beispiele zu nennen: das Parken in der zweiten Reihe oder auf Radwegen, das Wegwerfen von Zigarettenkippen oder Kaugummis oder auch das illegale Ablegen von Müll. All das nervt die Menschen – mich übrigens auch. Wir müssen schauen, dass die Werte unseres Miteinanders nicht in eine Abwärtsspirale geraten. Das stellt Sicherheitsbehörden und Kommunalpolitik in einzelnen Stadtteilen vor große Herausforderungen. Leider haben die Neoliberalen in der Vergangenheit mit ihrem Dogma eines schwachen Staates Erfolg gehabt. Das müssen wir ändern und zurückdrehen. Schließlich wohnen unsere Leute nicht in noblen Vorstadt villen in Hamburg, München oder Frankfurt. Wir müssen dabei noch stärker auf unsere Bürgerinnen und Bürger und ihre Ängste und Sorgen hören. Oft nehmen Menschen eine gefühlte Unsicherheit in ihrem Umfeld wahr. Das müssen wir ernst nehmen.

Welche Problemlösungsansätze stehen im Vordergrund? Welche Rolle spielt Prävention?

Mit Blick auf die Sicherheit ist Prävention besonders wichtig – gerade im Zusammenspiel von Polizei und kommunalen Verwaltungen. Zudem müssen wir Perspektiven für die Menschen entwickeln. Es darf keiner zurückgelassen werden. Hier kann eine soziale und innovative Kommunalpolitik viel bewirken.

Was kann Kommunalpolitik tun, um Sicherheit und Ordnung zu gewährleisten?

Prävention ist natürlich nicht alles. Wir zeigen klare Kante gegenüber allen, die sich nicht an unsere Regeln des demokratischen Zusammenlebens halten. Überall dort, wo Sicherheitsprobleme und Regelverstöße auftreten, müssen wir uns ihnen sofort entgegenstellen. Sicherheit ist primär Sache der Polizei und damit Aufgabe der Länder. Kommunen spielen dennoch die zentrale Rolle, weil sie der Ansprechpartner vor Ort sind. Wie in vielen Städten bündeln und koordinieren wir in Gelsenkirchen unsere Kräfte und haben Ordnungspartnerschaften mit der Polizei. Kommunalpolitik selbst kann und muss durch verstärkte Kontrollen und Aktionen mehr Sicherheit, Sauberkeit und Ordnung durchsetzen. Wir dürfen nicht hinnehmen, dass das Fehlverhalten einiger, die illegal Müll entsorgen oder Radwege zuparken, die Lebensqualität vieler beeinträchtigt.

Kommunalwahlen in zehn Bundesländern: So haben die Bürger am 26. Mai 2019 gewählt

Die Volksparteien haben auch bei den Kommunalwahlen Stimmenanteile verloren. Bestes SPD-Ergebnis im Saarland

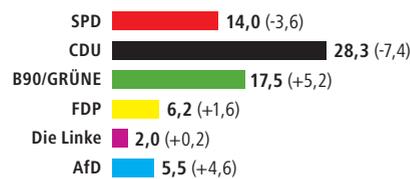
Zeitgleich mit der Europawahl fanden am 26. Mai auch Kommunalwahlen in zehn Bundesländern statt. Trotz Stimmenverlusten schnitt die SPD auf kommunaler Ebene in der Regel erkennbar besser ab als bei der Wahl zum EU-Parlament. So erreichte sie im Saarland bei der Kommunalwahl 30,0 Prozent (Europawahl: 23,1 Prozent) und in Hamburg 24,0 Prozent (Europawahl: 19,8).

Die Kommunalwahlergebnisse der im Bundestag vertretenen Parteien sind unten als Grafik dargestellt. Das Landes-Gesamtergebnis aus Sachsen stand

bei Redaktionsschluss noch nicht fest, da Ergebnisse aus zwei Wahlbezirken ausstanden. Die SPD liegt hier zwischen 15,8 Prozent im Kreis Nordsachsen und 5,0 Prozent im Landkreis Görlitz. Im Bundesland Bremen wurde auch die Bremische Stadtbürgerschaft neu gewählt. Mit 24,9 Prozent erzielte die SPD das zweitbeste Ergebnis nach der CDU (27,2) und vor den Grünen (17,6). In Bremerhaven stellt die SPD mit einem Ergebnis von 24,8 Prozent weiter die stärkste Fraktion in der Stadtverordnetenversammlung, vor der CDU mit 21,4 und den Grünen mit 15,9 Prozent. *CFH*

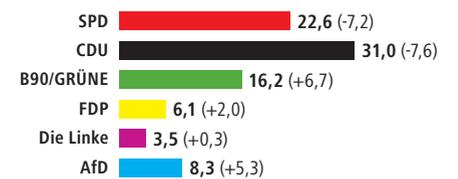
Baden-Württemberg

Kreistage



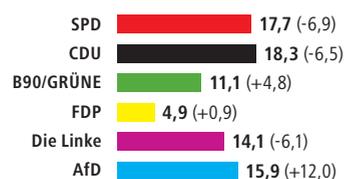
Rheinland-Pfalz

Kreisfreie Städte und Kreistage



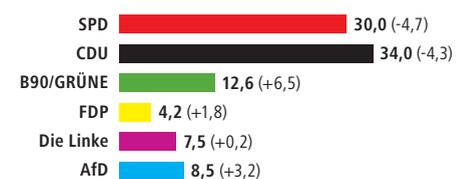
Brandenburg

Kreisfreie Städte und Kreistage



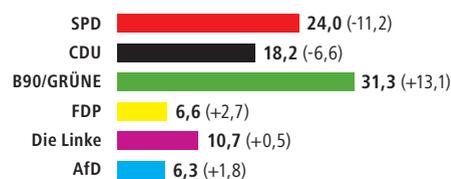
Saarland

Kreistage und Regionalversammlung Saarbrücken



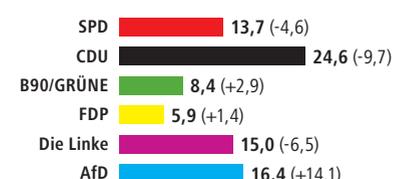
Hamburg

Bezirksversammlungen



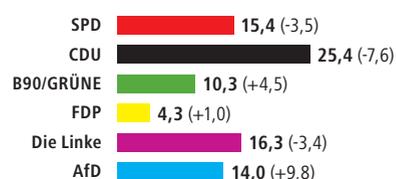
Sachsen-Anhalt

Kreisfreie Städte und Kreistage



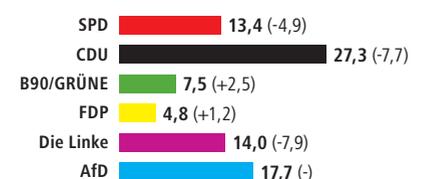
Mecklenburg-Vorpommern

Kreisfreie Städte und Kreistage



Thüringen

Kreisfreie Städte und Kreistage





Links: Auf der Abendveranstaltung der SPD-Gruppe in der Maschinenhalle der Zeche Zollern wird das Steigerlied vorgetragen, Gelsenkirchens OB Frank Baranowski (l.); Mitte: Der gastgebende Bürgermeister Ullrich Sierau und die neue Spitze des Deutschen Städtetags Helmut Dedy, Burkhard Jung, Markus Lewe und Verena Göppert (v.l.); Rechts: Uli Maly wird mit großem Applaus verabschiedet.

Im Zeichen des Zusammenhalts

Die Politik muss vor Ort auf gesellschaftliche Veränderungen Antworten finden. Einen Austausch ermöglichte der Hauptversammlung des Deutschen Städtetags 2019

Autorin Karin Billanitsch

Zünftig eingestimmt auf das umfangreiche Programm des Deutschen Städtetags in Dortmund hat sich die SPD-Gruppe der Kommunalpolitiker: Am Vorabend traf sie sich zu einer Feier auf der Zeche Zollern in der Maschinenhalle. Ein traditionsreicher Ort, wie der Gastgeber, Dortmunds OB Ullrich Sierau anmerkte, echte Kathedrale der Arbeit und zugleich Symbol für den Strukturwandel im Ruhrgebiet. Frank Baranowski, OB von Gelsenkirchen und Vorsitzender der Bundes-SGK, begrüßte ebenfalls die Gäste und ließ es sich nicht nehmen, gemeinsam mit dem Bergmannschor das Steigerlied zu singen.

Am Tag darauf umriss Sierau in seiner Rede vor rund 1.300 Zuhörern, wie sich Dortmund in den vergangenen Jahrzehnten entwickelt hat: Eine Stadt, die nicht mehr von Kohle, Stahl und Bier geprägt ist, sondern sich verändert hat und stolz auf ihre Nachhaltigkeit ist: „Wie Sie alle sicherlich wissen, ist die westfälische Dickschädlichkeit die früheste Form von Nachhaltigkeit“ witzelte der OB. Emscherumbau, soziale Stadtentwicklungsprojekte, Entstehung der Stadtlandschaft „Poenix-

„

Bringen Sie, sooft es geht, die unterschiedlichen Milieus und Gruppen an einen Tisch!

Frank-Walter Steinmeier, Bundespräsident

See“, Investitionen in die alte Hochofenanlage Phoenix West, Ausbau von Wissenschaft und Forschung und viel Kultur nennt er als Beispiele. Mehrere Auszeichnungen gab es, u.a. für innovatives Verwaltungshandeln und die Digitalstrategie.

Transformation und Veränderung: „Das können Städte seit Jahrhunderten“, betonte der Hauptgeschäftsführer des Städtetags Helmut Dedy in seiner Rede. Grundlegende Veränderungen stünden bevor: Wohnen, Verkehr, Handel, Digitalisierung und Plattformökonomie seien Beispiele dafür. „Es ist nicht einfach“, so Dedy, „Zukunft zu gestalten, ist immer Herausforderung“. Und Veränderung schaffe Verunsicherung. Dann gab er sich optimistisch und erinnerte an das Vertrauen, dass Kommunalpolitiker genossen. Außerdem betonte er, dass Städte viel mehr seien, als die Summe ihrer Aufgabenfelder. „Sie sind Orte gelebter Demokratie. Sie schaffen Zusammenhalt.“

Zusammenhalt – das war die themenübergreifende Klammer der Veranstaltung. Gastredner Bundespräsident Frank-Walter Steinmeier griff dies auf: „Der gesellschaftliche Zusammenhalt ist unser gemeinsa-

mes Thema und ein zentrales Anliegen meiner Amtszeit“, betonte er. Er wolle, das „wir miteinander im Gespräch bleiben.“ Er appelliert an die anwesenden Bürgermeisterinnen und Bürgermeister: „Bringen Sie, sooft es geht, die unterschiedlichen Milieus und Gruppen an einen Tisch! Der gesellschaftliche Zusammenhalt beginne zu bröckeln, wenn das Gespräch miteinander nicht mehr funktioniert.“

Viele Veränderungen gab es an der Spitze des Deutschen Städtetags: Neu gewählter Präsident ist Burkhard Jung (SPD), Oberbürgermeister von Leipzig (siehe Interview Seite 19). Er löst Markus Lewe (CDU), OB von Münster ab, der nun Vizepräsident wird. Der Nürnberger Oberbürgermeister Ulrich Maly (SPD) verabschiedete sich als bisheriger Vizepräsident und erntete lang anhaltenden Applaus. Er will bei den Kommunalwahlen 2020 nicht mehr kandidieren. Zum Abschluss beschloss der Städtetag die „Dortmunder Erklärung“ mit zehn Punkten – von Mobilität über Wohnen bis zum Klimaschutz.

Mehr Infos und der Wortlaut der Dortmunder Erklärung unter: demo-online.de

Anzeige

SHOP.SPD.DE
info@imageshop.de
Telefon: 030 / 25993 650

IMAGE
Produkte **SHOP**
SPD

IMMER DAS RICHTIGE ...
AUS EINER HAND

UNSER TIPP!

FÜR EUER SOMMERFEST:
Fahnenkette, Trinkbecher,
Grillzange uvm.

>>> VIELE WEITERE PRODUKTE
UNTER SHOP.SPD.DE



„Brauchen eine Trendumkehr beim Sozialwohnungsbestand“

Die Städte erwarten viel von der Kommission „Gleichwertige Lebensverhältnisse“: Leipzigs OB Burkhard Jung im Gespräch

Interview Karin Billanitsch

Wo wollen Sie als Städtetagspräsident besondere Akzente setzen?

Der Deutsche Städtetag als Stimme der Städte soll laut und vernehmbar zu hören sein. Die kommunale Perspektive ist zwar manchmal für die Bundespolitik unbequem. Aber es ist gut und wichtig, wenn sich Gesetzesvorhaben vorab dem Praxistest stellen und die Kompetenz der Städte mit einfließen kann. Wichtige Themen werden zum Beispiel Wohnen, nachhaltige Mobilität, Klimaschutz und Digitalisierung sein.

Aktuell ist das Thema Wohnungsnot eines der größten Herausforderungen in den Kommunen, vor allem in Ballungsräumen. Was ist zu tun?

Bauen, bauen, bauen und dafür gute Voraussetzungen schaffen. Dafür sind alle Akteure gefragt, die Immobilienwirtschaft genauso wie Bund, Länder und Kommunen. Die Koalition wollte 1,5 Millionen neue Wohnungen in dieser Legislaturperiode erreichen. Im vergangenen Jahr waren es nicht einmal 300.000. Das reicht nicht. Um besonders Menschen mit geringen Einkommen bezahlbaren Wohnraum zur Verfügung zu stellen, ist der soziale Wohnungsbau das wichtigste Instrument. Leider fallen immer noch jedes Jahr mehr Wohnungen aus den Preisbindungen als neue hinzukommen. Wir brauchen eine Trendumkehr beim Bestand an Sozialwohnungen.

Leipzig gehört zwar nicht dazu, aber es gibt Städte, deren Bevölkerung schrumpft. Wie sollen diese Städte mit dieser demografischen Herausforderung umgehen?



Leipzigs Oberbürgermeister Burkhard Jung

ZUR PERSON

Burkhard Jung wurde am 6. Juni für zwei Jahre zum neuen Präsidenten des Deutschen Städtetags gewählt. Er ist 1958 in Siegen geboren und studierte nach dem Abitur ab 1977 in Münster Germanistik und evangelische Theologie.

1991 kam er als Lehrer nach Leipzig. Von 1999 bis 2006 war er Beigeordneter für Jugend, Schule und Sport beziehungsweise Jugend, Soziales, Gesundheit und Schule. Im Jahr 2006 wurde er Oberbürgermeister der Stadt Leipzig, nachdem Wolfgang Tiefensee im Jahr zuvor als Bundesverkehrsminister nach Berlin wechselte.

Jung gehört dem Präsidium des Deutschen Städtetages bereits seit 2007 an. Seit 2013 war er einer der stellvertretenden Präsidenten des kommunalen Spitzenverbandes. (KB)

Es hat immer Wanderungsbewegungen gegeben, von der Stadt aufs Land und umgekehrt, von strukturschwachen hin zu wirtschaftlich prosperierenden Regionen. Rückbau von Wohnungen und Infrastruktur kann notwendig werden, Dienstleistungen der Daseinsvorsorge gilt es zu gewährleisten und das bei oft bei sinkenden Einnahmen. Das ist für jede betroffene Stadt eine Riesenherausforderung. Und da sind wir beim Thema Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse in Deutschland. Dabei geht es um Chancengerechtigkeit. Die Lebenschancen gerade junger Menschen dürfen nicht vom Ort abhängen, in dem sie wohnen. Das ist ein großer Anspruch. Die Städte erwarten deshalb konkrete Ergebnisse von der vom Bund eingesetzten Kommission. Wir brauchen sowohl zielgenaue Hilfen für strukturschwache Städte und Regionen als auch Lösungswege für drückende Altschulden. Und auch die Länder sind in der Verantwortung. Sie müssen dafür sorgen, dass die Städte finanziell so ausgestattet sind, dass sie ihre Aufgaben erfüllen können und die Infrastruktur nicht verfällt.

Was hat zum Boom in Leipzig beigetragen, und können andere davon lernen?

Wir haben uns nach dem wirtschaftlichen und demografischen Niedergang der 1990er Jahre vor allem auf zwei Dinge konzentriert: die Stadt attraktiv machen für junge, kreative Menschen – etwa, indem wir Brachen und Freiräume, nicht nur bauliche, sondern auch kulturelle, zur Verfügung gestellt haben. Diese Menschen sollten sich bei uns wohlfühlen, das haben wir unterstützt, mit Geld, aber

auch mit einer Einstellung, die den Menschen signalisiert: Ihr seid hier willkommen. Außerdem ist es klassische Wirtschaftsförderung: Ohne Ansiedlungen wie von BMW, Porsche oder DHL wäre der Erfolg deutlich geringer ausgefallen.

Mehr kommunaler Wohnungsbau, mehr Kitaplätze und bessere Qualität in der Bildung, ein gutes Kulturangebot, Integration: Fordern Sie mehr Geld für kommunale Aufgaben vom Bund?

Wenn wir im Städtetag über Geld reden – und das müssen wir häufig machen, dann ist das kein Selbstzweck. Eine vernünftige finanzielle Ausstattung der Städte ist die Voraussetzung dafür, dass wir unsere Aufgaben erfüllen und die Menschen ihre Stadt lebenswert finden. Das betrifft natürlich auch die Aufgaben, die der Bund im Zusammenspiel mit den Ländern immer wieder neu auf die Schultern der Kommunen packt. Aktuelles Beispiel sind die Pläne der Bundesregierung, die Ganztagsbetreuung von Grundschulkindern auszubauen. Das Ziel, jedem Kind die Möglichkeit der Bildung und Betreuung am Nachmittag einzuräumen, unterstützen die Städte ausdrücklich. Aber wenn Bund und Länder sich auf einen Rechtsanspruch für die Ganztagsbetreuung von Schulkindern einigen sollten, darf er nicht zulasten der Kommunen gehen.

Sie haben in Leipzig am 23. Mai zum Geburtstag des Grundgesetzes ein großes Fest gefeiert. Gibt es im Osten noch das Gefühl, zweitrangig zu sein?

Bei den sozioökonomischen Daten hat der Osten stark aufgeholt. Einige Ballungszentren zwischen Ostsee und Erzgebirge können es locker mit westdeutschen Regionen aufnehmen. Aber das ist nur die eine Seite, das Gefühl der Zweitrangigkeit resultiert nur zum Teil aus Einkommen oder Wirtschaftskraft. Mindestens genauso stark ist das Gefühl, ob man ernst genommen wird. Ob die eigene Lebensleistung, die Brüche nach 1989 anerkannt werden. Und das ist oftmals nicht geschehen. Dies nachzuholen, dafür ist es nicht zu spät.

Anzeige

„Überlassen Sie die Besetzung von Führungspositionen nicht dem Zufall...“

– Edmund Mastiaux, Inhaber





Blick über den Hengsteysee nach Hagen, der größten Stadt in Südwestfalen

In Zukunft anders mobil

Hagen entwickelt eine Strategie für die Mobilitätswende

Autor Maximilian Rohs, PwC, Manager Infrastructure & Mobility

Neue Mobilität
in Stadt
und Land

Staus und schlechte Luft – darunter leiden die Menschen in vielen deutschen Städten. Das nordrhein-westfälische Hagen will mit einem „Masterplan nachhaltige Mobilität“ dafür sorgen, dass in Zukunft weniger Autos und mehr umweltfreundliche Alternativen die Menschen bewegen. Das ist auch dringend nötig, denn in Hagen werden die geltenden Grenzwerte für Stickstoff-Dioxid (NO₂) an einigen Messstationen überschritten, was die Umwelt genau wie die Gesundheit der knapp 190.000 Einwohnerinnen und Einwohner belastet.

Zusammen mit der Wirtschaftsprüfungs- und Beratungsgesellschaft PwC, mit lokalen Akteurinnen und Akteuren und mit Hagener Bürgerinnen und Bürgern hat die Stadt den Masterplan entwickelt. Mehr als 50 Maßnahmen sollen die Schadstoffemissionen im Stadtgebiet deutlich reduzieren. „Die Stadt Hagen leitet die Mobilitätswende ein – wir handeln nachhaltig und sind überzeugt, dass wir in Hagen so mehr Lebensqualität für alle schaffen“, sagt Erik O. Schulz, der parteilose Oberbürgermeister.

Allen Verantwortlichen ist klar, dass die Großstadt Hagen kein idyllisches Radfahrerdörfchen werden kann, ein

Verkehrswegenetz mit U-Bahnen ist ebenso unrealistisch. Aber die Stadt kann mit dem erarbeiteten Maßnahmenkatalog dafür sorgen, dass die Straßen freier, der Anteil an Bus- und Bahnfahrten höher und die Fahrten mit dem Fahrrad selbstverständlicher werden. „Das Auto alleine ist keine Antwort mehr auf die Zukunft des Verkehrs von morgen und der damit unweigerlich verbundenen Schadstoffemissionen in unserer Stadt“, sagt Thomas Huyeng, Beigeordneter für Umwelt.

Alternativen zum Auto anbieten

Der Umbau hat bereits begonnen. So gibt es in Hagen schon Fahrradboxen, in denen Räder sicher und witterungsgeschützt verstaut werden können. Außerdem ist die Stadt bereits dabei, die Straßen fahrradfreundlicher zu machen. Zudem soll das ÖPNV-Angebot ausgebaut werden und damit in Zukunft eine attraktive Alternative zum Auto sein. Hagen plant darüber hinaus flexible „Bus on Demand“-Angebote: Die Hagenerinnen und Hagener können bei Bedarf Kleinbusse bestellen, um in größeren Gruppen gemeinsam fahren zu können. So werden Einzelfahrten vermieden. Außerdem will die Stadt ihr Park+Ride-An-

gebot ausbauen und Apps entwickeln, die bei der Parkplatzsuche ebenso helfen wie bei der Nutzung des gesamten ÖPNV-Angebots.

Einen großen Beitrag zum Einsparen von Emissionen leistet die Elektromobilität. Deshalb soll die Hagener Straßenbahn AG zukünftig vermehrt Elektrobusse einsetzen. Die Stadt will mehr öffentliche E-Ladesäulen errichten und damit elektrisch angetriebene PKW attraktiver machen. Außerdem wird Hagen künftig schadstoffarme Reinigungs- und Entsorgungsfahrzeuge einsetzen. Auch E-Bikes und Pedelecs, also Fahrräder, die mit der Unterstützung eines Elektromotors fahren, machen das Radfahren in Hagen für viele attraktiver. Im Sinne der Nachhaltigkeit ist es wichtig, dass der Strom für die neue Elektromobilität aus regenerativen Quellen kommt. Darauf will die Stadt achten.

Die Hälfte aller Wege umweltfreundlich erledigen

Besonders gefördert wird das Radfahren, denn es ist nicht nur gut fürs Klima, sondern auch gut für die Gesundheit. Damit das Rad zur attraktiven Alternative wird, müssen Radwege ausgebaut werden. Dafür soll unter anderem die Zahl der Fahrspuren für Autos verringert werden.

Ziel der Mobilitätswende ist es, dass die Hagener Bürgerinnen und Bürger bis zum Jahr 2035 die Hälfte ihrer Wege umweltfreundlich erledigen, per ÖPNV, Rad oder zu Fuß. Derzeit liegt der Anteil lediglich bei 38 Prozent. Im selben Zeitraum soll demnach der Anteil der Autofahrten von aktuell 62 auf 50 Prozent reduziert werden. Die Stadt plant zudem, den Güterverkehr mit LKW und leichten Nutzfahrzeugen um zehn Prozent zu verringern. Die PwC-Verkehrsexperten sind der Ansicht, dass der Bau der Bahnhofshinterfahung, die Verbesserung der Busflotte, das Lkw-Verbot am Märkischen Ring und die Einbahnstraßenlösung auf dem Innenstadtring die Stickstoffdioxidbelastung unter den Grenzwert drücken werden.

Hagen hat sich viel vorgenommen und setzt nun alles daran, die Verkehrswende zu einem Erfolg zu machen. Dabei geht es um einen Umschwung, der gut fürs Klima und für die Gesundheit ist. Die Anstrengung ist damit auch eine Investition in die Zukunft – in die der Hagenerinnen und Hagener, ihrer Kinder und Enkelkinder.



Maximilian Rohs

hagen.de/web/de/hagen_de/01/0109/010906/01_masterplan_nachhaltige_mobilitaet.html



Breitband- ausbau – aber richtig!

Weil es um Ihre
digitale Zukunft geht.

Die Planung und Umsetzung von Breitbandprojekten ist anspruchsvoll. Unsere Experten bieten Ihnen eine Breitband-Beratung aus einer Hand. Wir optimieren Ihren Förderantrag und entwickeln Lösungen für eine leistungsstarke Breitbandversorgung in Ihrer Region. Nachhaltig und zukunftssicher.

www.pwc.de

Unsere Beratungsschwerpunkte

- Antragsbegleitung für Förderprogramme
- Breitbandstrategie / Masterplan
- GIS-basierte Bestandsanalyse
- Kostenoptimierte Grobnetzplanung (FTTB/H; FTTC)
- Bankfähige Geschäftsmodelle
- Wirtschaftlichkeitsanalyse
- Umfassende Rechtsberatung

Ihr Ansprechpartner

Christoph Fabritius
Tel.: +49 211 981-4742
christoph.fabritius@de.pwc.com





Nahverkehrstarif im Kontext der Mobilitätswende

Der Verkehr in Deutschland steht vor großen Herausforderungen. Um Mobilität auch zukünftig zu sichern, brauchen wir eine Verkehrswende, die den ÖPNV stärker in den Fokus rückt

Autor José Luis Castrillo

Der Verkehr in einem so dicht besiedelten Gebiet wie dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) befindet sich in einem Zeitenwandel: Der Mobilitätsbedarf der Menschen steigt, Innenstädte ächzen unter der Last des Verkehrs und die Politik definiert anspruchsvolle Klima- und Umweltschutzziele. Wir müssen uns diesen Herausforderungen stellen und den Öffentlichen Verkehr stärker in den Fokus rücken. Digitale Technologien bieten zudem die Chance, Bus und Bahn effizienter mit den weiteren Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zu vernetzen und tariflich neue Wege zu gehen. Dabei soll der Nahverkehrstarif einfach strukturiert, preislich attraktiv und intuitiv nutzbar sein, um möglichst vielen Menschen den Zugang zum ÖPNV zu erleichtern. Gleichzeitig muss er einen wesentlichen



José Luis Castrillo ist seit 1. Januar 2014 Vorstand der VRR AöR. Zudem ist er seit 2018 Mitglied des VDV-Präsidiums als stellvertretender Vorsitzender des Verwaltungsrates in der Sparte Verbund- und Aufgabenträgerorganisationen.

Beitrag dazu leisten, den Aufwand der Verkehrsunternehmen zu kompensieren.

Die Fahrgeldeinnahmen sind in den vergangenen Jahren zwar gestiegen, allerdings stagnieren die Fahrgastzahlen und der ÖPNV-Anteil am Modal Split. Um den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen gerecht zu werden und tatsächlich weitere Kunden für den ÖPNV zu gewinnen, müssen Nahverkehrsleistungen und -kapazitäten in allen Bereichen ausgeweitet werden. Dies führt dazu, dass der Aufwand für die Verkehrsunternehmen in den nächsten Jahren eher zu- als abnehmen wird. Entsprechend müssen wir den Nahverkehrstarif so gestalten, dass er einerseits einen wesentlichen Beitrag zur Finanzierung des Gesamtsystems leistet und andererseits für den Fahrgast bezahlbar bleibt. Bereits seit vielen Jahren entwickeln wir

deshalb den bestehenden Nahverkehrstarif strukturell weiter und differenzieren unser Angebot für unterschiedliche Kundengruppen.

Daneben bieten digitale Technologien die Chance, die verschiedenen Verkehrsträger noch effizienter zu verknüpfen und den Fahrgästen einen leichteren Zugang zu diesen Mobilitätsangeboten zu ermöglichen. Durch die Kombination von Information, Tarif, Vertrieb und Mehrwertdiensten in Anwendungen für Smartphones oder Tablets können Fahrgäste einfach und flexibel zwischen den verschiedenen Angeboten und Services wählen. Gemeinsam mit dem NRW-Verkehrsministerium verständigten sich die nordrhein-westfälischen Zweckverbände sowie die Verkehrsverbände und -unternehmen darauf, den digitalen Wandel voranzutreiben. Eine der zen-

tralen Herausforderungen ist es dabei, die verschiedenen Mobilitätsangebote in ein zentrales, digitales Ticketing zu integrieren. Je besser dies gelingt, desto attraktiver werden öffentlichen Mobilitätsangebote für Menschen, bei denen Komfortaspekte im Vordergrund stehen und die bislang noch mit dem Auto unterwegs sind.

Digitaler Zugang zum ÖPNV erfolgreich getestet

Im VRR wurde bereits ein digitaler Zugang zum Öffentlichen Personennahverkehr im Jahr 2018 erfolgreich getestet. Fahrgäste konnten im Rahmen des Praxistests nextTicket einen neuen elektronischen Tarif direkt über ihr Smartphone nutzen. Hierzu benötigten sie keinerlei Ticket- oder Tarifkenntnisse, sondern lediglich die nextTicket-App. Im Vergleich zum bestehenden Flächentarif sind solche Tarifmodelle deutlich leistungsgerechter, denn Kunden zahlen nur das, was sie auch nutzen. Im Fall von nextTicket waren dies die tatsächlich mit Bus und Bahn zurückgelegten Kilometer. Die bekannten Preisstufen spielten insbesondere in der zweiten Testphase keine Rolle mehr. Der Praxistest hat gezeigt, dass Kunden solche digitalen Tarifmodelle akzeptieren und auch bereit sind, ihnen zu vertrauen. In Zeiten stagnierender Fahrgastzahlen ein lohnenswerter Ansatz, um neue Kunden für Bus und Bahn zu begeistern.

Neues Fahrgastinformations- und Ticketsystem

Dem Wunsch der Fahrgäste nach einem unkomplizierten und intuitiven Zugang zum Nahverkehr möchten der VRR und die benachbarten NRW-Zweckverbände auch zukünftig gerecht werden. Sie entwickeln aktuell ein Fahrgastinformations- und Ticketsystem mit Check-in/Be-out-Funktion (CiBo). Das besondere an solchen Systemen ist, dass der Kunde die nötige Hardware, also das eigene Smartphone, mitbringt und die Verbände lediglich die erforderliche Software zur Verfügung stellen. Dies ist für alle Beteiligten gewinnbringend. Für Fahrgäste, weil sie das Zugangsmedium zum ÖPNV ganz selbstverständlich mit sich führen und sich somit spontan für eine Fahrt mit Bus und Bahn entscheiden können. Für Verbände und Verkehrsunternehmen, weil eine aufwendige und wartungsintensive Feld-Infrastruktur nicht zwingend notwendig ist. Denn die genaue Position des Kunden in Bus und Bahn soll in der Regel über sein Mobiltelefon erfasst werden. Nicht zuletzt ist

dies auch volkswirtschaftlich sinnvoll, denn die Branche investiert viele Millionen Euro in konventionelle Vertriebswege – Finanzmittel, die in einem CiBo-System nicht nötig sind.

Das CiBo-System wird so konzipiert, dass es in reguläre oder bestehende Apps integriert werden kann. So sind zukünftig alle Funktionalitäten rund um den ÖPNV über eine Oberfläche verfügbar. Über die CiBo-App kann der Nutzer zukünftig auf das Check-in/Be-out-System zugreifen. Die Applikation erfasst den Kunden während seiner Fahrt und speichert die Fahrtberechtigung. Außerdem bietet sie den Fahrgästen Detailinformationen zu ihrer aktuellen Reise: Sie zeigt den Routenverlauf an sowie alle Reiseparameter. Auch vergangene Reisen werden gespeichert und können jederzeit nachvollzogen werden. Die App wird so programmiert, dass sie möglichst wenig Energie und Daten verbraucht. Dies wird mit entscheidend dafür sein, ob Nahverkehrskunden das System akzeptieren und als Bereicherung ihrer Mobilität empfinden. Je einfacher und komfortabler es für den Kunden wird, desto eher ist er bereit, Bus und Bahn zu nutzen. Das neue digitale Tarif- und Ticketing-System wird parallel zum bestehenden Flächentarif entwickelt und soll diesen perspektivisch ergänzen.

Verkehrsakteure brauchen Schulterschluss mit der Politik

Solche einfachen, transparenten und komfortablen Tarif- und Ticket-Modelle

DER VRR

7,8

Millionen Menschen

40

Eisenbahn- und kommunale Verkehrsunternehmen

282

Millionen Bus- und Zugkilometer jährlich

QUELLE: VRR AÖR

sind es, die Gelegenheitskunden dazu bewegen, öffentliche Verkehrsmittel anstelle des eigenen Pkw zu nutzen. Und ein attraktives öffentliches Verkehrsangebot, das flexibel die unterschiedlichen Verkehrsträger zu einer lückenlosen Tür-zu-Tür-Mobilität kombiniert. Hierin müssen alle Nahverkehrsakteure mit aller Kraft investieren. Dies ist allerdings oftmals leichter gesagt als getan. Da der ÖPNV für kommunale Verkehrsunternehmen teilweise nicht mehr finanzierbar und für den Fahrgast nicht mehr bezahlbar ist, sind neue Ansätze gefragt. Insbesondere dann, wenn von Seiten der Politik Preissenkungen gefordert werden. Wir benötigen eine offene Diskussionskultur und die Bereitschaft aller Akteure, Mobilität neu zu denken und insgesamt weiterzuentwickeln. Und nicht zuletzt brauchen wir einen Schulterschluss mit der Politik, die auf allen Ebenen die nötigen Rand- und Rahmenbedingungen schaffen muss. Bund und Land müssen mit zusätzlichen Mitteln die Finanzierung der Nahverkehrsleistungen dauerhaft sichern und im erforderlichen Maße in Innovationen, Infrastruktur, Fahrzeuge und Betrieb investieren. Inwieweit langfristig der Ausbau des Leistungsangebotes, die Umstellung auf neue Antriebstechnologien und eventuelle Preissenkungen für den Staat finanzierbar sind, wird sich in den nächsten Jahren zeigen.

vrr.de



Mit den Möglichkeiten der digitalen Technologien gelingt es, unterschiedliche Mobilitätsangebote zu vernetzen.



Die ersten Wohnungen im neuen Quartier sind bereits bezogen. Am Ende werden hier rund 5.000 Menschen wohnen.

Elektromobile Zukunft mitgeplant

Im neuen Wohngebiet „Das Dörnberg“ in Regensburg wurde die Verkehrswende gleich mitgedacht

Autor Heinz Wraneschitz

Ein Schwerpunkt beim neuen Wohnbaugesamt „Das Dörnberg“ am früheren Regensburger Rangierbahnhof-Gelände liegt auf zukunftsweisender E-Mobilität. Hier nahe dem Bahnhof, dem Park von Schloss Emmeram, der Donau oder der weitgehend erhaltenen Regensburger Altstadt mit ihren historischen Ensembles und Baudenkmalern – ein UNESCO-Welterbe – ist das eigene Kraftfahrzeug nicht unbedingt das Wichtigste für die „Dörnberger“. Dennoch haben die meisten Familien einen Verbrenner. „Aber das nächste wird ein Elektroauto“, sagt beispielsweise Xavier Gallond, einer der ersten Bewohner.

So traf es sich gut, dass er zur Tiefgarage seiner neuen Wohnung auch eine Wallbox ordern konnte, eine Zuhause-Ladestation für E-Mobile. Denn heute klagen viele Menschen über Schwierigkeiten, nachträglich einen Stromanschluss in eine Garage einer Wohnanlage zu bekommen: Das Wohneigentumsgesetz WEG fordert hierfür bisher einstimmige Beschlüsse der Eigentümerversammlung. Und über Änderungen des WEG im Bundestag wird schon lange diskutiert.

E-Mobilität als Verkaufsargument

„Zukunftsorientiert und wegweisend“ ist das Elektromobilitätskonzept in ei-

nen eigenen Prospekt des Dörnberg beschrieben; laut Michael Schmid ist es tatsächlich „einzigartig, womöglich sogar europaweit“. Der Handlungsbevollmächtigte der Facit GmbH hat die Projektleitung in der Hand.

Bauherren von „Das Dörnberg“ sind die Facit-„Mutter“ Haupt-Immobilien-Gruppe aus Grünwald bei München und „Bucher Properties“. Und die haben etwa 2017 entschieden: „Wir wollen uns mit einem E-Mobilitätskonzept von Mitbewerbern abheben. Das werden wir größer aufziehen.“

Parkplatz mit Ladestation

Im Keller unter den ersten fertigen Wohnblocks wird das sofort deutlich: Etwa an jedem vierten Stellplatz hängt eine blaue Wallbox. Fast an allen restlichen nummerierten Parkplätzen ist von einer Kabelpritsche ein weißes Rohr heruntergeführt; darin liegen die Kabel, um später Wallboxen ohne viel Aufwand nachrüsten zu können.

Partner für die E-Mobilität ist der örtliche Versorger Rewag, die Regensburger Energie- und Wasserversorgung AG. Projektentwickler Schmid: „Die betreiben zum Beispiel offensiv E-Carsharing oder Elektroehreräder.“ So sei man schnell auf einen gemeinsamen Nenner

für das E-Mobilitätskonzept gekommen. Die Stadtwerke verlangen für das „Basispaket“, das vorbereitende Kabel bis zum Stellplatz, etwa 1.700 Euro; eine Wallbox kostet um die 2.100 Euro.

Die Rewag stellt auch sicher, dass wirklich irgendwann einmal an jedem Platz ein E-Auto geladen werden kann. „Die einzelne Wallbox ist auf maximal 22 Kilowatt (kW) Ladeleistung ausgelegt. Und es gibt ein aktives Lastmanagement der Rewag in den Trafostationen“, nennt Schmid technische Details. Ein eigener Zähler pro verkabeltem Stellplatz gehört dazu. Und damit weitere Anschlüsse für's E-Mobil-Laden nachgerüstet werden können, gibt es für die Tiefgaragen eigene Eigentümergemeinschaften. So wird ausgeschlossen, dass einzelne Besitzer das Nachrüsten von Steckdosen verhindern könnten.

Dass „Das Dörnberg“ ein lebendiges Quartier wird, das sieht schon, wer durch die ersten, teils bereits bezogenen Blöcke läuft: Farben, Baustile, Stockwerkszahl, alles spannend bunt gemischt. Denn „Jeder Riegel wird unterschiedlich. Es sind Wettbewerbe gelaufen, für jedes Bauvorhaben sind andere Architekten zuständig“, so Schmid.

Günstiger Wohnraum integriert

Immerhin fast 170 öffentlich geförderte Wohnungen werden in der Gesamtanlage integriert. Dazu kommt ein Studentenwohnheim. Man sieht überall Gründächer, aber keine Photovoltaik-Anlagen: Das habe eine Auflage der Baubehörde verhindert, erklärt Michael Schmid. Deshalb kommt der Strom nun aus einem Blockheizkraftwerk, das die Rewag neu errichtet hat. Das liefert auch Fernwärme über je eine Übergabestation in die Wohnungen. Dadurch kann sogar das Brauchwasser per Kraft-Wärme-Kopplung erhitzt werden.

Irgendwann wird „Das Dörnberg“ etwa 5.000 Menschen beherbergen. Auch ein paar zehntausend Quadratmeter Gewerbeflächen werden entstehen oder sind bereits von Händlern belegt, vor allem für die Nahversorgung, Ärzte, Gastronomie oder Banken. Und in einem Punkt haben die Bewohner auf jeden Fall für die Zukunft vorgesorgt: Um die Lademöglichkeit für ihre künftigen E-Mobile brauchen sie sich nicht mehr zu sorgen. Egal, wie lange der Bundestag noch über die Genehmigungsfreiheit für Anschlüsse in Kellern von Eigentumswohnanlagen diskutiert.



Projektleiter Michael Schmid zeigt eine der Wallboxen.

NEUER STADTEIL

1.300

Wohnungen mit einer Gesamtfläche von

250.000

Quadratmetern Wohnfläche entstehen im neuen Regensburger Wohngebiet.

QUELLE: WWW.DAS-DOERNBERG.DE

das-doernberg.de

Innovative Logistik für lebenswerte Städte

Handel, Zustelldienste und Kommunen müssen zusammenarbeiten

Autor Timm Fuchs, Beigeordneter für Verkehr beim Deutschen Städte- und Gemeindebund

Das Bestellen von Waren im Internet erfreut sich ungebremster Beliebtheit. Voraussichtlich wird noch in diesem Jahr die Grenze von vier Milliarden Kurier-, Express- und Paketsendungen (KEP) erreicht werden. Damit hätte sich das Volumen seit dem Jahr 2005 mehr als verdoppelt. Dieses Wachstum stellt viele Städte vor Herausforderungen. Der zunehmende Lieferverkehr mit klassischen Verbrennungsmotoren behindert den Verkehrsfluss, die Emissionen belasten die Luft und damit Mensch und Umwelt. Die Verkehrsflächen innerorts sind begrenzt, es gibt eine starke Nutzungskonkurrenz mit dem Autoverkehr, aber auch mit dem ÖPNV und den Rad- und Fußverkehren, die an Bedeutung zunehmen und künftig mehr Raum einnehmen werden.

Kommunales Gestaltungsrecht

Stellt man dies in einen weiteren Zusammenhang, geht es um die Frage, wie der öffentliche Raum in der Stadt genutzt werden soll. Dies wird mittlerweile nicht mehr nur in Fachzirkeln diskutiert, sondern ist Teil einer gesellschaftspolitischen Debatte geworden. Was bedeutet das für die Organisation des Verkehrs in den Städten? Die Kommunen haben einen Gestaltungsanspruch und ein Gestaltungsrecht und können dies ausüben. Der Gemeingebrauch kann unter bestimmten Bedingungen sogar eingeschränkt werden. Die Frage ist allerdings, ob Beschränkungen und Verbote das Mittel der ersten Wahl sein sollten, um Lieferverkehre stadtverträglich zu gestalten. Viele Städte gehen bereits einen anderen Weg: Sie zeigen in kommunalen Einzelhandels- und Verkehrskonzepten Alternativen auf und erproben innovative Ansätze.

Zusammenarbeit stärken

Zukunftsfähige Logistik für Städte und Gemeinden funktioniert nur im Zusammenwirken von Handel, Zustelldiensten



Immer mehr Paketsendungen werden in Deutschland ausgeliefert.



Zukunftsfähige Logistik für Städte und Gemeinden funktioniert nur im Zusammenwirken von Zustelldiensten und Kommunen.

Dr. Gerd Landsberg, Hauptgeschäftsführer des DStGB

und Kommunen. Daher haben die gemeindlichen Spitzenverbände, der Handelsverband sowie der Bundesverband Paket und Expresslogistik ein gemeinsames Memorandum of Understanding „Gute Logistik für lebenswerte Innenstädte“ beschlossen.

Neue Antriebe und Ladezonen

Einer der Kernpunkte dieses Papiers ist die Vereinbarung, dass die KEP-Dienste ihre Fahrzeuge im Auslieferungsverkehr verstärkt und sukzessive auf alternative Antriebe umstellen, um der Immissionsituation in den Städten Rechnung zu tragen. Auch werden die einzelnen Anbieter der KEP-Dienste ihre Zusammenarbeit ausweiten, was der Verringerung des Verkehrsaufkommens dient. Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Schaffung von privilegierten Ladezonen für städtische Wirtschaftsverkehre. Deren Ausweisung erfordert eine Änderung des Rechtsrahmens. Ob dies in der einzelnen

Stadt zum Einsatz kommen soll, muss freilich vor Ort entschieden werden.

Innovationen fördern und nutzen

Die Digitalisierung eröffnet auch im Bereich der Lieferlogistik weitere Möglichkeiten, durch Innovationen Lieferverkehre effizienter zu gestalten. Leuchtturmprojekte sind derzeit vor allem im europäischen Ausland zu finden. So hat die Stadt Barcelona als Bestandteil der Smart-City-Strategie bereits Ende 2015 eine digitale Buchungsmöglichkeit von Lade- und Lieferzonen eingeführt. Die App „areaDUM“ ermöglicht Transportunternehmen und anderen Nutzern die Buchung und Nutzung von mehr als 10.000 innerstädtischen Ladezonen inklusive Parkplätzen. Die App wird von einem kommunalen Unternehmen betrieben. Dies ist freilich ein Beispiel einer Großstadt mit einer historischen Stadtstruktur, was den Handlungsdruck beschleunigt haben dürfte. Aber auch in Deutschland werden innovative Ansätze erprobt, etwa durch die Entwicklung von Logistikimmobilien und den Einsatz von Logistik-Stationen, so genannten Micro-Hubs, von denen aus die Weiterverteilung auf der letzten Meile mittels umweltfreundlicher Verkehrsträger wie dem Lastenrad erfolgt. Von innovativen Logistik-Lösungen können auch die Menschen in ländlichen Räumen profitieren. So gibt es bereits digitale Vermittlungsplattformen, die dem Prinzip der Postkutsche, Menschen und Waren gemeinsam zu transportieren, zu einer Renaissance verhelfen.

Lösungen mit den Menschen

Im Zusammenhang mit dem Klimaschutz wird derzeit viel über mehr Verantwortung des Einzelnen gesprochen. Dies lässt sich auf die Diskussion um stadtverträgliche Logistik-Lösungen übertragen. Dem Einzelnen muss bewusst werden, wie sich das individuelle Einkaufs- und Bestellverhalten auf Verkehr und Klima in der Stadt auswirkt. Dies gerade vor dem Hintergrund, dass etwa jede sechste Bestellung als Retoure zurückgeht. Vielerorts dürfte diese Diskussion mithin auf einen fruchtbaren Boden fallen, zudem mit dem Trend zur Stärkung der Stadtquartiere und den Leitbildern der „Stadt der kurzen Wege“ und der „Stadt in der Stadt“ Alternativen bereitstehen.

Hinweis Papier Gute Logistik für lebens-

werte Städte: <https://www.dstgb.de/dstgb/Homepage/Aktuelles/Archiv/Archiv%202018/Absichtserklärung%20lebenswerte%20Innenstädte>

Die Initiative Ladezone – mehr als ein neues Schild

Stark zunehmender Lieferverkehr in den Innenstädten bringt zunehmend Probleme. Ein neues Schild soll Abhilfe schaffen

Autor Carsten Hansen, BIEK

Die Verkehrsdichte in den Städten steigt, viele Parkplätze und Ladezonen sind dauerhaft belegt, Staus nehmen zu und Emissionen bleiben hoch. Damit sind weder die Kommunen noch die Betreiber gewerblicher Verkehre zufrieden, denn es werden zum Beispiel die Arbeitsbedingungen der Paketzusteller immer schwieriger. Staus und lange Parkplatzsuchverkehre verzögern die Zustellung und lassen den Stresspegel der Zusteller steigen.

Geregelte Anlieferung

Der Bundesverband Paket und Expresslogistik (BIEK) hat die Initiative „Lieferrn

lieber in der ersten Reihe!“ gestartet, um für die Einführung eines neuen Verkehrszeichens zu werben. Es ist eine blaue Tafel mit integriertem absolutem Haltverbot und einem Piktogramm „Person mit Sackkarre“.

Es gibt zwar schon jetzt Ladezonen in der Straßenverkehrsordnung (StVO), allerdings: Die bestehenden Ladezonen sind keine Hilfe. Eine Untersuchung im Auftrag der IHK Köln hat gezeigt, dass bis zu 80 Prozent der Ladezonen zugeparkt sind und damit nicht mehr für den gewerblichen Lieferverkehr zur Verfügung stehen. Die Beschilderung ist für viele Verkehrsteilnehmer unklar.

Mit der Anordnung von klar geregelten Ladezonen können die Straßenverkehrsbehörden Räume für gewerbliche Be- und Entladevorgänge schaffen, um gewerblichen Nutzern die Teilnahme am ruhenden Verkehr zu ermöglichen. Weitere Vorteile sind, dass bei deutlich weniger Zweite-Reihe-Parken der fließende Verkehr weniger gestört wird und Emissionen sinken, da andere Verkehrsteilnehmer nicht abbremsen und beschleunigen und die Zusteller nicht unnötig lange nach freien Parkplätzen suchen müssen. Gleichzeitig nimmt die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer zu.

Klarheit statt Schilderdschungel

Die neue „Ladezone“ würde die alte Beschilderung ersetzen. Der Schilderwald würde nicht dichter, sondern lichter. Moderne Ladezonen können mit Sensoren verknüpft werden, die Echtzeitdaten produzieren und den Paketdienstfahrzeugen signalisieren, ob sie belegt oder frei sind. Indem mit der StVO einige Bereiche der Straßenräume für bestimmte Nutzungen beschränkt



Mehr gute Ladezonen bedeuten weniger Emissionen, weniger Stau, weniger Stress. Das hilft allen.

Carsten Hansen, Bundesverband Paket und Expresslogistik BIEK

Anzeige

MEINE #zukunfkkommune

KOMMUNALE PRÄSENTIEREN IHRE STADT 2030

Globalisierung, Digitalisierung und demografischer Wandel: Die Kommunen stehen vor großen Herausforderungen. Um vor Ort etwas erfolgreich zu verändern, braucht es Menschen mit guten Ideen.

Wie sieht Deine Kommune in 11 Jahren aus?

Was wird sich verändert haben?

Und was ist Dein Beitrag dazu?

Wir laden Dich ein, auf dem DEMO-Kommunalkongress 2019 am 21./22. November in Berlin ein Zukunftsbild für Deine Stadt, Deine Gemeinde oder Deinen Landkreis vorzustellen.

Aus den Bewerbungen wählen wir die fünf besten aus. Am 22. November 2019 sind unter dem Programmpunkt **MEINE #zukunfkkommune** fünf Redeslots à zehn Minuten eingeplant.

*Jetzt bewerben,
um beim
DEMO-Kongress
dabei zu sein!*

DEMO

KOMMUNALKONGRESS

Treffpunkt
sozialdemokratischer
Kommunalpolitik



Bewerben können sich (Ober-)Bürgermeisterinnen und (Ober-)Bürgermeister, Fraktionsvorsitzende, Stadt- und Gemeinderätinnen und -räte, Dezernentinnen und Dezernenten sowie Bürgermeisterkandidatinnen und -kandidaten.

Kurzbewerbungen
(max. 1 Seite) bitte an:

kommunales@demo-online.de

sind (etwa Taxistände, Busspuren, Anwohnerparkzonen), reagiert sie auf Veränderungen der Gesellschaft. Zunehmende Online-Bestellungen sind so eine Veränderung. Menschen und Unternehmen kaufen nicht mehr nur in Geschäften, sondern lassen sich das Warenangebot nach Hause oder an die Geschäftsadresse liefern. Dafür ist Platz auf der Straße erforderlich, der bisher nicht benötigt wurde. Klar geregelte Ladezonen schaffen diesen Platz auf der Straße für viele gewerbliche Verkehre, darunter die Paketzustellung, Stückgutlogistik, die Belieferung von Supermärkten bis hin zu Möbelspeditionen.

Strategie statt Einzelaktion

Die Initiative Ladezone ist Teil eines Konzepts für die Verbesserung der innerstädtischen Logistik und damit auch der Lebensqualität in den Zentren der Städte. In einem „Memorandum of Understanding“ haben sich Deutscher Städte- und Gemeindebund, Deutscher Städtetag, Handelsverband Deutschland und der Bundesverband Paket



Klar geregelte Ladezonen schaffen Platz auf der Straße.

und Expresslogistik verständigt, eine ganze Reihe von Maßnahmen zu prüfen (siehe S. 25). Dazu zählt der noch schnellere Umstieg auf elektrische Antriebe bei Lieferfahrzeugen ebenso wie die Veränderung logistischer Prozesse, bei denen kleine Depots in den Städten (Mikro-Depots) eingerichtet werden, von denen aus dann mit Lastenrädern oder anderen elektrischen Fahrzeugen die „letzte Meile“ emissionsfrei bewältigt wird. Mit der gemeinsamen Nut-

LIEFERUNGEN

3,5

Milliarden Kurier-, Express- und Paketsendungen (KEP) gab es 2018 in Deutschland.

QUELLE: KE-CONSULT, KEP-MARKT IN DEUTSCHLAND

zung von Flächen praktizieren die Paketdienste auch Kooperation, die einen Mehrwert für die Unternehmen und die Stadt bedeutet.

Verbesserungen konkret angehen

Die Paketdienste haben an vielen Stellen schon „geliefert“, wie Beispiele in zahlreichen Städten zeigen. So sind die Paketdienste der Wirtschaftszweig mit der größten Elektrofahrzeugflotte in Deutschland. Dabei hat sich gezeigt, dass die engagierte Mitwirkung der Städte ein Erfolgsfaktor für die Umsetzung innovativer Maßnahmen wie Mikro-Depots ist. Mit aktiver Unterstützung der Paketdienste können Städte ein echtes Plus an Aufenthaltsqualität erreichen.

Jetzt ist die Zeit, dass die kommunale Ebene und die Paketdienste gemeinsam für eine Ergänzung der StVO eintreten, die von den verkehrspolitischen Sprechern der Bundestagsfraktionen von CDU/CSU, SPD, den Grünen und der FDP schon positiv bewertet wurde.

biek.de

Anzeige

**Wetter kannst du
nicht ändern.
Stadtklima
schon!**

In 3 Klicks zum passenden
Förderprogramm:
gruen-in-die-stadt.de

GRÜN
IN DIE STADT


Ihre Experten für
Garten & Landschaft



Nur mit einer Umverteilung des öffentlichen Straßenraums weg vom Auto kann urbaner Verkehr in Zukunft funktionieren.

Umverteilung jetzt – oder das Ende des Wachstums

Der Platz auf den Straßen muss neu verteilt werden, um den Verkehrskollaps zu verhindern

Autor Till Rasch

Einhundervierundfünfzig Stunden standen Autofahrer im vergangenen Jahr in Berlin im Stau. Zu den Stoßzeiten sind auch Bahnen und Busse so voll, dass sie keine verlockende Option sind. Staus zu Stoßzeiten, fehlende Parkplätze, schlechte Luftqualität, überlasteter Nahverkehr und zunehmender Lieferverkehr: Es gilt den drohenden Verkehrskollaps zu verhindern oder wenigstens einzudämmen, der schon heute die Großstädte und Metropolen in aller Welt mehr und mehr lähmt.

Die Dänische Hauptstadt Kopenhagen, Mekka für Mobilitätsforscher und Stadtplaner, hat darum schon vor gut zwanzig Jahren begonnen den Verkehr der Zukunft mehr aus Sicht der Radfahrer zu denken. Im Ergebnis müssen sich Autofahrer von alten Gewohnheiten verabschieden. Noch nehmen zu viele das Auto auf dem kostenlosen Parkplatz vor der Haustür als ein Grundrecht wahr. Sollen Parkplätze für Radwege weichen, wehren sich viele vehement gegen die Veränderung.

Die Debatte um den Platz in der Stadt wird immer sehr emotional geführt, dabei ist es eine ganz einfache Rechnung: Alle rund 1,2 Millionen Berliner Pkw hintereinander an der Straße geparkt würden eine Strecke von über 7.200 Kilometern erge-

ben. Das Berliner Straßennetz ist aber nur 5.452 Kilometer lang. Dazu kommt, dass jedes Jahr immer mehr Menschen in die Ballungszentren ziehen und viele bringen ihre Autos mit. Allein in Berlin – der Stadt mit dem niedrigsten Autobesitz pro Kopf bundesweit – wurden 2018 rund 8.000 zusätzliche Pkw zugelassen, für die weit über 100.000 Quadratmeter Stellfläche nötig sind. Platz, den es in den wachsenden Städten eigentlich nicht gibt.

Auch in Deutschland wollen immer mehr Kommunen die wachsenden Verkehrsprobleme in den Griff bekommen und das geht nur durch Umverteilung des öffentlichen Raums und eine Förderung des Radverkehrs.

Fahrradhauptstadt Bremen

Nicht Münster, sondern Bremen ist Deutschlands inoffizielle Fahrradhauptstadt. Nirgendwo sonst fahren so viele Menschen mit ihrem Rad zur Arbeit, zur Uni oder zum Einkaufen. Die Bremer legen nach neuesten Studien im Alltag ein Viertel aller Wege mit dem Rad zurück. Und es werden ständig mehr. Nur in Kopenhagen und Amsterdam ist das Rad ein selbstverständlicheres Verkehrsmittel. Dadurch ergibt sich eine zusätzliche Dynamik. Denn die Menschen sind so viel mit dem Rad unterwegs, weil sie dadurch schneller

sind als mit dem Auto. In Bremen wurde in den vergangenen Jahren viel getan. Neue Fahrradstraßen sind Bestandteile wichtiger Radverkehrsverbindungen und ermöglichen eine Bündelung des Radverkehrs. Quer durch die ganze Stadt sind Radschnellwege geplant. Im Sommer soll ein Teil der Alten Neustadt, rund um die Hochschule, zu einem „Fahrradmodellquartier“ umgebaut sein. Hier soll man eine Idee davon bekommen, wie urbaner Verkehr aussehen kann, wenn Autos immer unwichtiger werden.

Überall sind Radständer. Kreuzungsmündungen wurden umgebaut, damit parkende Autos die Sicht nicht mehr versperren und die Gehsteige sind abgesenkt. Am Rand des Viertels gibt es sogenannte „Mobilpunkte“, an denen zwei, drei oder mehr Autos von Carsharing-Anbietern stehen. Dennoch steigt die Zahl der Autos in Bremen weiter, haben all die Anstrengungen nicht dazu geführt, dass die Zahl der Autos in der Hansestadt sinkt.

In Berlin hat der rot-rot-grüne Senat im Juni 2018 ein Mobilitätsgesetz beschlossen, mit dem mehr Rad- und weniger Autoverkehr für die Hauptstadt erreicht werden soll. Überall in Berlin nimmt der Radverkehr stetig zu, wobei die bestehende Radinfrastruktur an ihre Kapazitätsgrenzen stößt. Der Ausbau und die Anpassung an die steigenden Bedarfe sind dringend nötig. Nach fast einem Jahr gibt es erste Erfolge. Die ersten Straßenumbauten mit geschützten Radstreifen sind fertiggestellt.

Aber bis zur Verkehrswende ist es immer noch ein weiter Weg. Die wenigen hundert Meter neue, moderne Radwege sind noch die Ausnahme. Um das Tempo zu steigern, müssen die Prozesse in der Verwaltung beschleunigt werden, denn noch dauert es mehrere Jahre um einen neuen Radweg oder eine Fahrradstraße zu planen und umzusetzen.

Ein Leitbild fehlt

Wie die Stadt der Zukunft aussehen soll, wissen zurzeit weder die Bewohner noch die Stadt- und Verkehrsplaner in den Verwaltungen oder die Vertreter der Kommunalpolitik. Oft fehlt ein Leitbild, eine klare Vision für die nachhaltige Stadt von morgen. Das macht es auch für viele Autofahrer schwierig, umzudenken.

Es wird ein Lernprozess für alle Beteiligten werden. Werden Flächen fairer verteilt, verändert sich auch die Haltung aller Verkehrsteilnehmer. In Kopenhagen ist das längst geschehen. Potenzielle Konflikte zwischen Radfahrern, Autofahrerinnen und Fußgängern sind durch die Infrastruktur entschärft worden.

”

Wir müssen zu anderen Formen der städtischen Mobilität kommen. Wenn wir darin gut sind, könnten wir die Ideen exportieren.

Prof. Helmut Holzapfel,
Zentrum für Mobilitätskultur,
Kassel

Bürgerdialog lohnt sich

Studie: Beteiligung erhöht die Demokratie-Zufriedenheit

Mehr Bürgerbeteiligung wird häufig als Rezept gegen Politikverdrossenheit empfohlen. Aber wirkt diese Medizin wirklich? Oder verstärkt der Ruf nach mehr Beteiligung sogar das Misstrauen gegenüber dem Modell der repräsentativen Demokratie und den Politikern? Sabine Wagner kommt in ihrer staats- und wirtschaftswissenschaftlichen Promotion zu einem interessanten Ergebnis: In Gemeinden, in denen dialogorientierte oder direktdemokratische Beteiligungsverfahren intensiv genutzt werden, beurteilen die Bürgerinnen und Bürger auch die repräsentative Demokratie positiver. Für ihre Studie hat Wagner die Beteiligungsverfahren in sechs deutschen Gemeinden verglichen und Bürger sowie Entscheidungsträger aus Politik und Verwaltung befragt. Zudem hat sie ein „lokales Demokratiebarometer“ entwickelt – ein Erhebungsinstrument, um die lokale Demokratiequalität von Gemeinden messen und vergleichen zu können. Am besten

wurde die lokale Demokratiequalität in Kommunen bewertet, die auf dialogorientierte Verfahren setzen. Auf Platz zwei folgen die eher direktdemokratisch geprägten Gemeinden. Wo die Einwohnerschaft eine durchschnittliche Altersstruktur aufweist, sind die Menschen zufriedener mit der lokalen Demokratie als in überalterten Gemeinden. Und finanzstarke Kommunen schneiden besser ab als finanzschwache. CFH



Sabine Wagner:
Lokales Demokratie-Update.
Wirkung dialogorientierter und direktdemokratischer Bürgerbeteiligung
Springer VS 2019, 340 Seiten, 54,99 Euro, ISBN 978-3-658-25080-5

Ordnung in das Viele bringen

Der Oeckl trotz dem Zeitalter der Digitalisierung

Der dicke Oeckl trotz als papierenes Nachschlagewerk im Ziegelsteinformat in Zeiten der Digitalisierung von Datenbanken dem Trend zur Verlagerung ins Internet. Lange Jahre vor dem „www“ war er unentbehrlich für jene, die wichtige Ansprechpartner in Behörden, Verbänden oder Gewerkschaften suchten. Damals war es viel schwerer, Kontakte zu finden. Die Idee entstand kurz nach dem Zweiten Weltkrieg. 45.700 Ansprechpartner listet der Oeckl in der neuen Auflage 2019 auf. Braucht das heute noch jemand? Einer der Gründe, warum es sich lohnt, ihn zur Hand zu nehmen, ist der Überblick über die Neueinträge, die zugleich wichtige Ereignisse des Vorjahres spiegeln. So fand die Kommission für Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung, kurz Kohlekommission, ebenso Eingang wie Bürgerbewegungen außerhalb von Parteien. Ein Beispiel ist die Bürgerbewegung Finanzwende e.V., die Teil des internationalen Finance-Watch-Netzwerkes wird. Um die

Struktur zu verstehen, muss man sich allerdings darin vertiefen, lernen, mit dem Band umzugehen. Vielleicht wäre man manchmal mit dem Internet schneller. Dort findet man indes oft nur, wonach man gefragt hat. Aber wer sich einen Überblick verschaffen und Zusammenhänge erkennen will, ist mit dem Oeckl gut bedient. Ordnung ist die Verbindung des Vielen nach einer Regel, wusste schon Immanuel Kant. KB



Begründet von Professor Dr. Oeckl
OECKL,
Handbuch des öffentlichen Lebens,
Deutschland 2019
Festland Verlag Bonn, 2019, 1.814 Seiten, 147,66 Euro, ISBN 978-3-87224-159-7

Wahlen

Parallel zur Europawahl am 26. Mai wurden auch zahlreiche Landräte und Oberbürgermeister neu gewählt.

In mehreren sächsischen Städten hatte die SPD keine Kandidierenden ins Rennen geschickt. Dort wurden gewählt: **Kerstin Körner** (CDU) in Dippoldiswalde, **Sven Liebhauser** (CDU) in Döbeln und **Sören Kristensen** (Unabhängige Liste) in Werdau.

In Rheinland-Pfalz gelang dem sozialdemokratischen Oberbürgermeister von Ingelheim **Ralf Claus** die Wiederwahl. Mit 55,6 Prozent der Stimmen setzte er sich gegen Herausforderin Eveline Breyer von der CDU durch. Im Landkreis Altenkirchen wurde Christdemokrat **Peter Enders** zum neuen Landrat gewählt. Auf ihn entfielen 54,9 Prozent der Stimmen, SPD-Kandidat Andreas Hundhausen erhielt 45,1 Prozent.

Im Saarland konnten sich zwei Sozialdemokraten im ersten Wahlgang erfolgreich behaupten: **Patrik Lauer** bleibt Landrat in Saarlouis (61,1 Prozent) und **Peter Gillo** Direktor des Regionalverbands Saarbrücken (60,3 Prozent). Im Landkreis Merzig-Wadern bleibt **Daniela Schlegel-Friedrich** (CDU) Landrätin. Für sie stimmten 62,6 Prozent der Wähler, SPD-Kandidat Stefan Krutten erreichte 37,4 Prozent.

In Niedersachsen hat der Sozialdemokrat **Uwe Santjer** die OB-Wahl in Cuxhaven gewonnen (51,0 Prozent im ersten Wahlgang). In Gifhorn bleibt der CDU-Politiker **Matthias Nerlich** Bürgermeister (60,1 Prozent). Die Stadt Nordhorn wird weiterhin von **Thomas Berling** (SPD) regiert. Der amtierende Bürgermeister kam bereits im ersten Wahlgang auf 55,3 Prozent der Stimmen. In Niedersachsen wurden auch die Landräte von zwölf Landkreisen neu bestimmt – in neun Kreisen fiel die Entscheidung schon im ersten Wahlgang. Im Folgenden die Wahlsieger. Aurich: **Olaf Meinen** (parteilos, unterstützt von der CDU) mit 53,5 Prozent. Cuxhaven: **Kai-Uwe Bielefeld** (parteilos) mit 63,5 Prozent. Diepholz: **Cord Bockhop** (CDU, unterstützt von der SPD) mit 89,9 Prozent. Emsland: **Marc André Burgdorf** (CDU) mit 59,4 Prozent. Friesland: **Sven Ambrosy**

(SPD) mit 78,9 Prozent. Holzminden: **Michael Schünemann** (parteilos) mit 59,5 Prozent. Nienburg/Weser: **Detlev Kohlmeier** (parteiloser Einzelbewerber, unterstützt von der SPD) mit 81,4 Prozent. Uelzen: **Heiko Blume** (CDU) mit 69,0 Prozent. Verden: **Peter Bohlmann** (SPD) mit 72,6 Prozent. Bereits am 26. Mai konnten die Bürger von Wilhelmshaven per Stichwahl entscheiden, wer neuer Oberbürgermeister wird. In einem knappen Rennen musste sich SPD-Kandidat Niels Weller letztlich mit 46,4 Prozent gegenüber Einzelbewerber **Carsten Feist** (53,6 Prozent) geschlagen geben. In Nürtingen standen am 5. Mai vier parteilose Kandidaten zur Wahl. Sieger und somit neuer Oberbürgermeister ist **Johannes Fridrich** (55,0 Prozent). In Wiesbaden, Rostock und Ellwangen wurde ebenfalls gewählt. Die Entscheidung fiel hier jedoch erst in der Stich- beziehungsweise Neuwahl am 16. Juni (nach Redaktionsschluss dieser Seite). Gleiches gilt für die Städte Görlitz, Aue-Bad Schlema, Lehrte, Neustadt am Rübenberge und Stade sowie für die Landkreise Alzey-Worms, Grafschaft Bentheim, Lüneburg und Osnabrück. Bereits am Pfingstsonntag wurden die Stichwahlen in den saarländischen Städten Saarbrücken, Neunkirchen und Sankt Ingbert abgehalten. Dabei fiel das Saarbrücker Rathaus nach mehr als 40 Jahren wieder an die CDU. Deren Kandidat **Uwe Conradt** setzte sich mit 50,3 Prozent extrem knapp gegen die sozialdemokratische Amtsinhaberin Charlotte Britz (49,7 Prozent) durch – am Ende machten 275 Stimmen den Unterschied. Britz war seit 2004 Oberbürgermeisterin der Landeshauptstadt und ist seit 2015 stellvertretende Präsidentin des Deutschen Städtetages. Besser lief es für die SPD in Neunkirchen. Hier stimmten in der Stichwahl 57,6 Prozent für den Sozialdemokraten **Jörg Aumann**, sein Herausforderer Dirk Käsbach vereinte 46,8 Prozent der Stimmen auf sich. Aumann tritt somit die Nachfolge seines Parteigenossen Jürgen Fried an. In St. Ingbert ist der CDU-Kandidat **Ulli Meyer** als Sieger aus der Stichwahl hervorgegangen. Mit 55,3 Prozent setzte er sich gegen den parteilosen Amtsinhaber Hans Wagner durch. CFH

Kauen, bis der Arzt kommt

Niemand hat gern einen klebrigen Kaugummi am Schuh – die Städte kämpfen verzagt gegen die ausgelutschten Gummis

Autorin Karin Billanitsch



Die Berliner „Gum Wall“ am Potsdamer Platz

Das Thema liegt auf der Straße: Der Kaugummi wird 150 Jahre alt. Zwar ist bekannt, dass die Menschen schon seit der Steinzeit gern auf Kügelchen aus Baumharz kauten. Auch bei Mayas und Azteken hatte das sogenannte „Chictli“-Kauen Tradition. Der Durchbruch für den Kaugummi kam indes, als Thomas Adams 1869 das erste Patent zur Herstellung von „Chicle“, wie die Kugeln in einer Variante des Nahuatl-Wortes genannt wurden, anmeldete. William Wrigley sollte es später gelingen, zum erfolgreichsten Kaugummi-Magnaten der Welt zu werden.

Seitdem kaut die Menschheit begeistert darauf herum. Noch bis vor

wenigen Jahren gab es Kaugummi-Automaten an jeder Straßenecke in Deutschland.

Doch dann, wenn er irgendwann ausgelutscht ist, fangen die Probleme an: Wohin mit dem Gummi? Viel zu selten wird er in den nächsten Mülleimer verfrachtet; statt dessen wird munter ausgespuckt, plattgetreten oder geklebt. Bewohnerinnen und Bewohner einer jeden Großstadt kennen das Pflaster-Problem. 30 bis 50 Kaugummis pro Quadratmeter kleben in der Düsseldorfer Altstadt zum Beispiel am Boden, schätzt ein Sprecher der Abfallwirtschaftsbetriebe. Rund drei Euro kostet es, einen einzigen Kaugummi zu entfernen.

Singapur hat schon vor Jahren durchgegriffen: Kaugummi zu kauen oder auf die Straße zu spucken wird dort mit so saftigen Strafen belegt, dass selbst dem eingefleischtesten Chewinggum-Fan der Appetit vergeht. Nicht einmal eingeführt oder verkauft werden darf dort die klebrige Masse. In Singapur gibt es Kaugummi laut einem Reiseführer nur auf Rezept.

Die „Gum Wall“ soll es richten

Mittlerweile riskieren Spuck-Sünder auch hierzulande etwas höhere Bußgelder. Mannheim hat deutlich erhöht, auf bis zu 100 Euro. 35 Euro müssen Verursacher in Düsseldorf blechen, nicht weit entfernt in der Domstadt Köln kann es bis 75 Euro kosten. Mit dieser im Vergleich zu Singapur verzagten Strategie dürfte der Gummi-Seuche nur schwer beizukommen sein.

Die Ludwigshafener haben sich daher etwas Besonderes einfallen lassen gegen den Gummi unterm Schuh: eine „Gum Wall“. Die Kaugummi-Kauer sollen die Reste an kleinen Papier tafeln aufkleben, die an Straßenbahnhaltstellen aufgestellt sind. Abends wird das Papier entfernt. Eine „Gum Wall“, die haben wir auch, denken sich derweil die Berliner, und inspirierte Touristen und kleben aufgestellte Mauerreste am Potsdamer Platz zu. Leider erscheint niemand, um die ekligen Reste zu entfernen. Statt dessen wird gekaut, bis der Arzt kommt.

DEMO 07-08/2019
erscheint am 19. Juli 2019

mit folgenden Themen:

Gesundheit ist ein hohes Gut. Gesund werden und bleiben, also eine gute Vorsorge und Versorgung, sind wichtige Herausforderungen kommunaler Politik. Diese gestaltet einen gesunden Lebensraum für Bürgerinnen und Bürger maßgeblich mit. Der Report widmet sich dem Thema **Finanzierung, Planung, Beratung – Kommunen und ihre Partner.**



Impressum

Demokratische Gemeinde,
Fachorgan der Sozialdemokratischen
Gemeinschaft für Kommunalpolitik
(Bundes-SGK)
Stresemannstraße 30, 10963 Berlin
Postfach 61 03 22, 10925 Berlin
Telefon: (030) 255 94-200
Telefax: (030) 255 94-290
E-Mail: redaktion@demo-online.de
Internet: www.demo-online.de

Herausgeber:

Frank Baranowski, Vorsitzender der Bundes-SGK

Redaktion: Karin Nink (Chefredakteurin),
Karin Billanitsch (Leitende Redakteurin),
Carl-Friedrich Höck (Redakteur)
Telefon: (030) 255 94-355

Produktionsleitung: Dagmar Günther

Layout/Sekretariat: Heidemarie Lehmann
Telefon: (030) 255 94-200

Verlag: Berliner vorwärts Verlagsgesellschaft mbH,
Stresemannstraße 30, 10963 Berlin, Postfach
61 03 22, 10925 Berlin
Telefon: (030) 255 94-100
Telefax: (030) 255 94-192

Geschäftsführung: Karin Nink,
Kerstin Thomberg

Anzeigen/Vertrieb: ASK. Agentur für
Sales und Kommunikation GmbH,
Gewerbehof Bülowbogen, Hof D, Eingang D1,
Bülowstraße 66, 10783 Berlin
Telefon: (030) 740 73 16-00
Telefax: (030) 740 73 16-20

Anzeigen: Henning Witzel
(Verkauf/Projektleitung)
Telefon: (030) 740 73 16-36

Gültige Anzeigen-Preisliste: Nr. 36 vom
1. Januar 2019

Vertrieb: Stefanie Martin
Telefon: (030) 740 73 16-61

Die DEMO erscheint mit sechs regulären
Ausgaben im Jahr und zusätzlich mit vier DEMO
Sonderheften/Impulse

Abonnementverwaltung:
IPS Datenservice GmbH,
Carl-Zeiss-Str. 5, 53340 Meckenheim
Telefon: (02225) 70 85-366
Telefax: (02225) 70 85-399
E-Mail: abo-vorwaerts@ips-d.de

Einzelverkaufspreis: 6 €

Jahres-Abonnement: 60 € (inkl. Versand
und 7 % MwSt.); für Schüler und Studenten
(Nachweis erforderlich) 40 €

Jahres-Abonnement (Ausland): 60 €
zzgl. Versandkosten

Die Abonnements verlängern sich jeweils
um ein Jahr, sofern nicht spätestens drei Monate
vor Ablauf schriftlich gekündigt wird.

Bei Nichterscheinen der Zeitung oder Nicht-
lieferung ohne Verschulden des Verlages
und im Falle höherer Gewalt besteht kein
Anspruch auf Leistung, Schadenersatz oder
auf Minderung des Bezugspreises.
Für unverlangt eingesandte Manuskripte
und Fotos wird keine Haftung übernommen.
Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit
Quellenangabe. Die Zeitung und alle in ihr
enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind
urheberrechtlich geschützt.

Litho: Satzstudio Neue Westfälische GmbH & Co KG
Titel: metagate Berlin GmbH

Druck: J.D. Küster Nachf. + Pressedruck GmbH
& Co. KG, Industriestraße 20, 33689 Bielefeld,
Telefon: (05205) 14 700
Telefax: (05205) 14 704
E-Mail: kontakt@kuester-pressedruck.de



Zugleich Versandanschrift für
Beilagen und Beihefter mit Zusatz
„Warenannahme“.



Wir machen Inhalte
zu Botschaften.

**Projekte mit den Bürger_innen
gemeinsam entwickeln und umsetzen.**

**Wir bieten beteiligungsorientierte
Veranstaltungen und Kommunikations-
konzepte aus einer Hand.**



BERATUNG

Kommunikations- und
Beteiligungskonzepte,
Strategieentwicklung



VERANSTALTUNGEN

Open Space,
Zukunftswerkstätten,
Bürgerdialoge



REDAKTION

Broschüren, Magazine,
Flyer, Beiträge für Print
und Online

ASK.Berlin

Die Agentur mit der
sozialdemokratischen DNA:
verlässlich, kompetent, bodenständig.

Kontakt

Thomas Mühlnickel · Geschäftsführer
muehlnickel@ask-berlin.de

Dennis Eighteen · Leiter Verkauf und Kommunikation
eighteen@ask-berlin.de

030 / 740 731-600

www.ask-berlin.de

Ein Unternehmen der Berliner vorwärts Verlagsgesellschaft mbH
ASK Agentur für Sales und Kommunikation GmbH · Bülowstraße 66 · 10783 Berlin

DEMO

KOMMUNALKONGRESS

Treffpunkt
sozialdemokratischer
Kommunalpolitik



Infos und Anmeldung unter:
www.demo-kommunalkongress.de

Jetzt
anmelden!

»KOMMUNE – KONKRET – GESTALTEN«

14. DEMO-Kommunalkongress Berlin | 21. – 22. November 2019

Gemeindezentrum Schöneberg | Hauptstraße 125A | 10827 Berlin-Schöneberg

Freuen Sie sich auf interessante Reden
und Impulse u.a. von:



FRANZISKA GIFFEY
Bundesministerin
für Familie, Senioren,
Frauen und Jugend



MICHAEL LUDWIG
Landeshauptmann und
Bürgermeister von Wien

THEMENSCHWERPUNKTE

WACHSTUM UND WOHLSTAND

- Starke Kommunale Unternehmen
- Wohnen als Soziale Frage
- Digitale Zukunft gestalten

SCHUTZ UND TEILHABE

- Gute Kitas
- Öffentliche Sicherheit
- Bürgerfreundliche Kommune

KOOPERATION UND VERANTWORTUNG

- Nachhaltigkeitsziele umsetzen
- Europäische Integration
- Kommunale Partnerschaften