DEMO-ONLINE.DE

70. JG | A02125 EINZELPREIS **6,00 €**

DEMO

01/02 **2018**

VORWÄRTS-KOMMUNAL ■ DAS SOZIALDEMOKRATISCHE MAGAZIN FÜR KOMMUNALPOLITIK

INNENSTÄDTE UND ORTSKERNE

Nachhaltig erneuern

Wie Kommunen ihre Zentren wiederbeleben, stärken und schützen

Niedersachsen
Landes-SGK
Extra
Heftmitte

FOTO: PURE-LIFE-PICTURES/STOCK.ADOBE.COM

DEMO
KOMMUNALKONGRESS

Treffpunkt
sozialdemokratischer
Kommunalpolitik

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

Jetzt anmelden!

»DER KOMMUNALE WEG NACH VORNE«

13. DEMO-Kommunalkongress

Berlin | 21. – 22. Juni 2018

Gemeindezentrum Schöneberg | Hauptstraße 125A | 10827 Berlin-Schöneberg

Es erwarten Sie hochrangige Referenten aus Bund, Ländern und Kommunen, u.a.

ANDREA NAHLES
Vorsitzende der Bundestagsfraktion der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands

THORSTEN SCHÄFER-GÜMBEL
Stellvertretender Vorsitzender der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands

THEMENSCHWERPUNKTE

DEMOKRATIE UND ZUSAMMENHALT

- Nachhaltige Wohnungspolitik in Städten und Gemeinden
- Bildung und Teilhabe
- Bürgerbeteiligung in der repräsentativen Demokratie

TECHNOLOGISCHER WANDEL UND FORTSCHRITT

- Smart City und Digitale Dörfer
- Arbeit 4.0 in den Kommunen
- Neue Mobilität für Stadt und Land

STRUKTUREN UND VERANTWORTUNG

- Kommunen, die Länder und der Bund
- Kommunen und Regionen in Europa
- Kommunen in der Einen Welt

Kooperationspartner:

INNOVATORS CLUB

Sozialdemokratische Kommunal Akademie

SPE-FRAKTION
Europäischer Ausschuss der Regionen

Europäischer Ausschuss der Regionen

INHALT 3

Liebe Leserin, lieber Leser,

die Innenstadt ist das Herzstück aller Städte und Gemeinden. Wenn sie verödet, verlieren die Orte ihren Charme und ihre Attraktivität. Das schadet der gesamten Stadt: Der Ruf leidet und die Einnahmen der Stadtkasse werden entsprechend geringer.

Dass trostlose Innenstädte aber kein unabwendbares Schicksal sind, zeigen verschiedene Beispiele in der aktuellen DEMO. Gerade kleine und mittlere Städte, in denen sich die Menschen untereinander kennen, finden unbürokratische und häufig nicht extrem teure Lösungen. Städte wie Wittlich an der Mosel zeigen: Es ist vielversprechend, das Problem anzugehen und mit etwas Fantasie und Kreativität der Notlage ein Ende zu bereiten. Oder eine Stadt – wie zum Beispiel Kiel – orientiert sich an ihrer Besonderheit, um so ihre Anziehungskraft wieder zu steigern. Zugegeben: Kleine Gemeinden können häufig flexibler reagieren als große Städte, aber auch für diese finden sich Wege, die Innenstadt attraktiver zu machen, wie etwa in Bochum oder in Mainz.

Um Kommunen voranzubringen, braucht es aber auch immer wieder Menschen, die lokale Politik gestalten wollen. Das Frauenwahlrecht wird in diesem Jahr 100 Jahre alt und wir nehmen dieses Jubiläum zum Anlass, in der DEMO Kommunalpolitikerinnen vorzustellen, die sich aktuell engagieren und dies auch in früheren Zeiten taten. Diese Serie startet mit Monika Müller, der Pforzheimer Bürgermeisterin, die ab März in der Autostadt Wolfsburg das Sozialdezernat übernehmen wird. Sie kann wie alle anderen Kommunalpolitikerinnen und -politiker auf mehr finanzielle Hilfe vom Bund setzen – dank des Verhandlungsgeschicks der sozialdemokratischen Unterhändler bei den Koalitionsverhandlungen, die am 06. Februar in Berlin zu Ende gegangen sind. Eine gute Perspektive für sozialdemokratische Kommunalpolitik – vorausgesetzt die Mitglieder stimmen dem Koalitionsvertrag zu.

Herzlich

Karin Nink, Chefredakteurin

Fotos: Dirk Bleicker, Stadt Pfaffenhofen an der Ilm; Stadt Wittlich; Paul-Georg Meister/pixelio.de; ESWE Verkehrsgesellschaft mbH

Titel
Innenstädte und Ortskerne

4 **Keine Käseglocke über der Innenstadt** | Gespräch mit Thomas Herker, Pfaffenhofen an der Ilm
6 **Blinde Schaufenster adé** | Kampf gegen das Ladensterben im Zentrum: Zwei Berichte aus Wittlich und Kiel
8 **Mainzer Zentrenkonzept** | Die Regelung verbietet die Ansiedlung bestimmter Artikelanbieter in Randlagen
9 **Probierräume schaffen** | Zwischennutzung als Instrument der Stadtentwicklung
10 **Wie ein Ortskern geplant wird** | Ein Werkstattbericht aus Tornesch
11 **Itzehoe fährt gegen den Trend** | Warum in der Kreisstadt Autos in der Fußgängerzone fahren
12 **Parkplatzsuche per App und mehr Parkscheinautomaten** | Bochum regelt das Parken nachhaltig neu
13 **Hannover liefert** | Oberbürgermeister Schostok will mit einem neuen Logistik-Konzept die Innenstadt entlasten
14 **Der Wert des Alten** | Gespräch mit Steffen Skudelny, Deutsche Stiftung Denkmalschutz

Report
Wasser, Energie, Umwelt

20 **„Die Wasserwirtschaft steht vor neuen Herausforderungen"** | Interview mit Carsten Specht, OOWV
22 **„Die da in Brüssel"** | Mit dem Ausschuss der Regionen (AdR) haben Kommunen eine starke Stimme
24 **Für bessere Luft und weniger Lärm** | Wiesbaden will Deutschlands erste Stadt mit emmissionsfreiem ÖPNV werden
26 **Nicht alles auf eine Karte setzen** | Bei der Energiewende sollte mehr Technologieoffenheit und Wettbewerb gewagt werden.

16 **Serie 100 Jahre Frauenwahlrecht** | Das eigene Rollenverständnis leben
17 **SPD-Bundestagsfraktion** | Strukturschwache Regionen deutschlandweit im Fokus
18 **News** | Drei Fragen an Frank Baranowski, Vorsitzender der Bundes-SGK
19 **News** | Ein neuer Zusammenhalt für unser Land – Bewertung des Koalitionsvertrages aus kommunaler Sicht
29 **Bücher | Wahlen | Termine**
30 **Das Letzte | Vorschau | Impressum**

Keine Käseglocke über der Innenstadt

Wie kann eine lebendige Innenstadt auf nachhaltigem Weg erreicht werden? Über Veranstaltungen, Einzelhandels- und Verkehrskonzepte sprach die DEMO mit dem 1. Bürgermeister der bayerischen Stadt Pfaffenhofen an der Ilm, Thomas Herker

Interview Karin Billanitsch

Innenstädte und Ortskerne in den Kommunen

2017 fand in Pfaffenhofen an der Ilm eine Gartenschau statt. Das Veranstaltungsgelände selbst liegt etwas außerhalb; hat das Ereignis auch auf die Innenstadt gewirkt?
Die kleine Landesgartenschau war eines der wichtigen Ereignisse in 2017. Sie ist zwar von der Fläche her nicht vergleichbar mit den großen Formaten – dennoch haben wir knapp sieben Hektar dauerhafte neue Grünanlagen durch die Gartenschau bekommen. Die Flächen selbst sind – vom Zentrum der Innenstadt aus gesehen – 200, 500 beziehungsweise 700 Meter entfernt, also in fußläufigen Entfernungen. Das Konzept war, nicht nur die Landesgartenschau selbst zu bewerben und zu bespielen, sondern eng mit der Innenstadt zu verflechten.

Wie wurde das erreicht?
Es gab ausgewiesene Rundwege durch die Innenstadt, künstlerische und kulturelle Angebote, die Gewerbetreibenden haben sich beteiligt, es gab einen Innenstadt-Express mit einer kleinen Elektrobahn. Wir haben versucht, die Innenstadt zu einem Teil der Gartenschau zu machen. Es ist uns gelungen, einen Großteil der mehr als 330.000 Besucher in die Innenstadt zu locken.

Haben Sie dadurch eine messbare Umsatzsteigerung erzielen können?
Die Gewerbetreibenden in der Innenstadt haben viele Angebote zur Gartenschau gemacht. Wer in den Handel hineinhört, erfährt, dass es spürbare Steigerungen beim Umsatz gab: etwa beim Umsatz von Sonnenschutz, Sonnenbrillen, Rucksäcke, Schuhen oder Textilien. Auch die Gastronomie war sehr gut besucht – also ein deutlicher Mehrwert durch die Gartenschau. Konkrete Zahlen zur Umsatzsteigerung in der gesamten Innenstadt haben wir nicht erhoben.

Welche Stadtentwicklungsmaßnahmen wurden im Vorfeld der Gartenschau ergriffen?
Die Gartenschau ist nur ein Mosaikstein von zehn Jahren intensiver Stadtentwicklung. Ziel ist eine Aufwertung der Innenstadt. Wir haben 2008 begonnen, den Hauptplatz der Stadt neu zu gestalten und mit einer neuen Oberfläche zu versehen. Er ist einer der größten Plätze, die Oberbayern zu bieten hat, mit mehr als 11.000 Quadratmetern Platzfläche im Herzen der Stadt. Wir haben teilweise Durchfahrten durch die Innenstadt gesperrt und eine Fußgängerzone eingerichtet. Das Ganze basiert auf einem Stadtentwicklungskonzept, dass wir in der Folge mit den Bürgern zusammen fortgeschrieben haben. Mittlerweile ist die Innenstadt bis auf ein kleines Quartier komplett saniert. Auch zur Gartenschau selbst gab es vielfältige Beteiligungsmöglichkeiten, für Bürger, für Institutionen, Vereine und auch Gewerbetreibende. Das ist ein ganzes Potpourri von Maßnahmen – dahinter steht letztendlich ein sich laufend erneuernder und ergänzender Planungsprozess.

Will Durchgangsverkehr aus der Innenstadt verlagern: Bürgermeister Thomas Herker

FOTO: STADT PFAFFENHOFEN AN DER ILM

Sie haben den Hauptplatz im Herzen der Stadt angesprochen. Es ist ein neues Verkehrskonzept geplant. Unnötiger Durchgangsverkehr soll aus der Innenstadt herausgehalten werden. Wie wollen Sie das erreichen?
Generell muss man den Bogen etwas größer spannen. Wir sind gerade dabei, in einem sehr breiten Prozess mit vielfältigen Einbindungsformaten einen neuen Flächennutzungsplan aufzustellen. Er beschreibt, wie sich die Stadt in den nächsten 15 Jahren entwickeln soll. Dazu haben wir auch den Verkehrsentwicklungsplan intensiv betrachtet und mit Verkehrsmodellen und Haushaltsbefragungen gefüttert – und Prognosen angestellt.

Skizzieren Sie bitte die Grundzüge.
Pfaffenhofen ist heute eine Kleinstadt mit 26.000 Einwohnern. Im vorigen Jahr haben wir eineinhalb Prozent Bevölkerungswachstum realisiert. Aufgrund der Nähe zu den Ballungsräumen Augsburg und München und zur Industriestadt Ingolstadt im Norden liegen wir wohl gut und werden weiterwachsen. Wir haben heute auf 1.000 Einwohner mehr als 800 Kraftfahrzeuge (Kfz). Das ist eine der höchsten Kfz-Dichten in Deutschland. Der Pfaffenhofener fährt sehr gerne auch kürzeste Strecken bis 3 Kilometer mit 1,1 Personen belegt mit dem PKW. Es ist nicht ungewöhnlich, dass selbst der Weg zum Bäcker, zum Semmeln holen – 500 Meter – mit dem eigenen Auto zurückgelegt wird. Es ist absehbar, dass jedes Jahr 300 neue Kfz auf unsere Straßen kommen. Das Problem: Die Stadt selbst ist historisch gewachsen, der Verkehrsraum lässt sich nicht beliebig erweitern.

ZUR PERSON

Thomas Herker, wurde 1978 in Pfaffenhofen a.d.Ilm geboren und verbrachte seine Schulzeit in Pfaffenhofen und Ingolstadt.

Nach einer kaufmännischen Ausbildung zum Kaufmann im Groß- und Außenhandel studierte Herker Betriebswirtschaftslehre mit dem Schwerpunkt Organisation und Steuern. Er ist bereits seit 1999 Mitglied der SPD. Bis zum Jahr 2008 arbeitete er als Angestellter im Organisationsmanagement der BayWa AG.

Zum Bürgermeister der Stadt Pfaffenhofen a.d.Ilm wurde er 2008 gewählt, seit 2014 läuft seine zweite Amtszeit. In den Jahren 2011-2014 amtierte er als SPD-Landesvorstandsmitglied, er ist in der SGK Bayern im erweiterten Landesvorstand und seit 2014 im Vorstand des Bayerischen Städtetags. *(KB)*

Die gute Stube der Stadt Pfaffenhofen an der Ilm: der Hauptplatz. Seit vielen Jahren diskutiert die Bürgerschaft über seine Gestaltung.

Dazu kommt: Wir haben uns sehr ambitionierte Klimaschutzziele gegeben, das heißt, wir wollen Mobilitätsströme gestalten und lenken. Und auf der anderen Seite gibt es natürlich auch – gerade wenn ich es auf den Handel herunterbreche – die großen Megatrends hin zum Onlinehandel und die Frage, wie sich lokaler Einzelhandel behaupten kann. Dies alles zusammen betrachtet, hat sich die Stadtpolitik mehrheitlich dafür entschieden, jetzt auch unangenehme Entscheidungen zu treffen. Es ist immer unangenehm, wenn man den Menschen gewohnte Wege verbaut. Aber ich glaube, gewisse bauliche Maßnahmen, um Verkehrsströme zu lenken, bleiben uns nicht erspart. Da sind wir mit der Bürgerschaft aber noch intensiv in der Diskussion.

Was heißt das konkret?

Im Kern wollen wir den Verkehr, der die Innenstadt nur als Durchgang benutzt, nach außen verlagern. Wir haben allein 6.000 Kfz, die mitten durch die Stadt fahren, weil es der kürzeste Weg ist. Die Auslagerung des Verkehrs wird uns nur gelingen, wenn wir schon weiter draußen Ableitungen neu gestalten und durch Verkehrsberuhigung die Durchgangsgeschwindigkeit verlangsamen. Wir planen, den Schwerverkehr untertags aus der Stadt herauszulegen und die Radinfrastruktur auszubauen.

2018 werden wir auch eine komplette Neukonzeption des Stadtbus-Systems angehen. Es soll 2020 installiert werden. Das Netz ist zwar heute schon flächendeckend, aber so hoch die Kfz-Dichte ist, so unterausgelastet ist das ÖPNV-System in der Stadt. Es soll vor allem auf den Strecken von 0 bis 3 Kilometern attraktive Angebote geben, denn dort liegt das größte Verlagerungspotenzial. Ein letzter Schritt könnte das Durchfahrtsverbot über den Hauptplatz der Stadt sein, allerdings erst dann, wenn die Verlagerung des Verkehrs ins Umfeld gegriffen hat.

Ist auch ein neuer autofreier Bereich geplant?

In Pfaffenhofen diskutiert man seit 30 Jahren über die gute Stube der Stadt. Der Hauptplatz ist das Aushängeschild. Man hat über Tiefgaragen diskutiert, über Verkehrskonzepte. Man sagt, zwei Bürgermeister wären über Verkehrsdiskussionen gestolpert.

Kurz nach Beginn meiner Amtszeit haben wir einen Durchgang am Hauptplatz geschlossen, um eine kleine Fußgängerzone einzurichten. Das hat damals zu Proteststürmen geführt. 30 Gewerbetreibende haben mich in meinem Büro aufgesucht, und mir erklärt, ich wäre der Totengräber der Innenstadt.

Im Nachgang ist festzustellen, dass die Anlieger an der Fußgängerzone deutliche Umsatzsteigerungen verzeichnet haben. Heute stellt diese Entscheidung keiner mehr in Frage. Jetzt sprechen wir darüber, ob wir die Fußgängerzone ein Stück ausweiten, den ruhenden Verkehr etwas verlagern, ein paar Stellplätze an der Oberfläche einsparen, um wie gesagt, den Durchgangsverkehr herauszunehmen. Das wird hitzig diskutiert. Manchmal glaubt man, das Wohl und Wehe der Gewerbetreibenden hängt immer noch am einzelnen Stellplatz unmittelbar vor der Haustüre. Ich glaube nicht, dass das entscheidend ist.

„Es ist absehbar, dass jedes Jahr 300 neue Kraftfahrzeuge auf unsere Straßen kommen.

Thomas Herker,
1. Bürgermeister

Sondern?

Ich glaube, für eine funktionierende Innenstadt ist das Gesamtsortiment entscheidend, die Art und Weise, wie sich die Unternehmen präsentieren, ob die Bürger eine ansprechende Einkaufsatmosphäre vorfinden und ein Dienstleistungsangebot, dass auch mit Online-Händlern konkurrieren kann. Dazu gehört die Aufenthaltsqualität auf dem Platz ebenso wie die Möglichkeit, zentrumsnah zu parken. Aber ich glaube, mit dem vorliegenden Konzept sperrt man niemanden aus der Innenstadt aus. Trotzdem könnte es uns gelingen, mit einer Ausweitung des Kfz-freien Raums jetzt die Qualität auf dem Hauptplatz zu steigern. Aber, wie gesagt, da sind wir mitten in der Diskussion.

Eine lebendige Innenstadt ist nicht selbstverständlich, sondern ein Dauerthema in Kommunen. Was tut Pfaffenhofen, um Leerstände und Ladensterben zu verhindern?

Ich bin jetzt im zehnten Jahr Bürgermeister, und vor zehn Jahren hatten wir ungefähr in jeder vierten Ladenfläche Leerstand. Mittlerweile gibt es keinen einzigen Leerstand mehr, es sei denn, die Eigentümer haben keinerlei Verwertungsinteresse.

Was haben Sie dafür getan, dass der Leerstand verschwunden ist?

Man muss voranschicken, dass wir in einer wirtschaftlich prosperierenden Gegend leben und verkehrstechnisch optimal angebunden sind. Das sind keine schlechten Grundvoraussetzungen. Bis vor zehn Jahren gab es 20 Jahre Stillstand. Man versuchte, alles zu unterbinden, was sich in der Innenstadt ändern könnte. Mein Vorgänger hat von der „Käseglocke über der Innenstadt" gesprochen. Die Käseglocke haben wir entfernt. Mit einer eigenen städtischen Wirtschaftsförderung, die wir vor zehn Jahren gegründet haben und einem aktiven Leerstands-Management haben wir versucht, Leerstände bewusst zu belegen. Wir haben Förderprogramme für junge Existenzgründer seitens der Kommune aufgelegt, sind in intensivem Kontakt mit den örtlichen Wirtschaftsverbänden. Wir holen Unternehmen nach Pfaffenhofen, und zwar solche, die dem Bestand guttun. Die kleinen inhabergeführten Läden profitieren von der bewusst gesteuerten Ansiedlung dieser Magnetbetriebe. Sie sehen: Da steckt sehr viel drin. Man braucht eine gesunde Basis und ein gesundes Bewusstsein der Politik, Entwicklungen auch anzuschieben.

FOTO: JAKOBARTWORK / ATTRIBUTION-SHAREALIKE 4.0 INTERNATIONAL (CC BY-SA 4.0) VIA CREATIVECOMMONS.ORG

Blinde Schaufenster adé

Das beschauliche Wittlich in Rheinland-Pfalz bekämpft das Ladensterben im Zentrum, die Stadt Kiel will das Herz der Innenstadt attraktiver machen. Zwei Berichte

Autorinnen Maicke Mackerodt und Susanne Dohrn

Wittlich: Alwin sorgt für Aufschwung

Stirbt der Einzelhandel, veröden die Innenstädte. In Wittlich in Rheinland-Pfalz stemmt man sich mit vereinten Kräften erfolgreich gegen diesen Trend. Das Zauberwort heißt Alwin. Dahinter steckt eine Gemeinschaftsinitiative für Gründer, Vermieter und Expansionswillige, die die Leerstände in der Altstadt bereits sichtbar reduziert hat.

Die Abkürzung Alwin steht für „Aktives Leerstandsmanagement Wittlicher Innenstadt". Das Projekt mit dem eingängigen Namen initiierte vor gut zwei Jahren Katrin Schade von der Stadtverwaltung Wittlich. Alwin bringt Menschen, die gern ein Geschäft eröffnen würden, mit Eigentümern zusammen, deren Ladenlokale leer stehen. Einer der wesentlichen Vorteile in Wittlich: Die Vermieter sind noch keine sogenannten Heuschrecken sondern oft Einheimische, denen die Wiederbelebung der Innenstadt am Herzen liegt. Einigt sich der Vermieter mit einem Gründer wie dem Pizza-Lieferservice, übernehmen die Mieter ganz oder teilweise die Renovierung, zahlen dafür im ersten halben Jahr keine Miete, sondern lediglich die Nebenkosten. Auch im zweiten Halbjahr wird nur eine sehr geringe Miete gezahlt. Nur so kann sich der mittlerweile gut angenommene Pizza-Dienst das Ladenlokal in bester Lage mitten in der Altstadt überhaupt leisten.

Leere Läden, verwaister Marktplatz

Als Katrin Schade vom Fachbereich Wirtschaftsförderung und Stadtmarketing im Oktober 2016 das Projekt startete, waren die Fensterfronten von etwa 30 der 223 Läden in der gesamten Innenstadt verrammelt. Der idyllische Marktplatz der ehemaligen französischen Garnisonsstadt zwischen Trier und Koblenz war verwaist. 15 bis 20 Leerstände sind aktuell in das Projekt Alwin eingebunden. Die Ladengrößen reichen von mehr als 500 Quadratmetern bis zu Läden mit 30 Quadratmetern. Der Stadtmarketing-Expertin gelang es, Verwaltung, Immobilienbesitzer, Einzelhändler, Menschen mit einer Geschäftsidee, Banken vor Ort und örtliche Institutionen erfolgreich zu vernetzen. Jetzt gibt es einen kleinen Wochenmarkt mit regionalen Produkten. In die schöne alte Posthalterei zog eine moderne Brasserie, die von Einheimischen und Fahrradtouristen gut besucht wird. Fünf öffentliche Plätze werden nach und nach umgestaltet, es gibt Hunderte kostengünstige Parkplätze, das lockt viele der 20.000 Einwohner von Wittlich, aber auch Besucher an. Alwin-Bilanz der Stadt nach einem Jahr: Die Leerstandsquote von 12,8 Prozent ist auf acht Prozent gesunken.

Oben: Alwin-Expertin Verena Kartz kennt zu fast jedem Ladenlokal in Wittlich eine Geschichte. Mitte: Fridel Drautzburg verkauft Hüte und Taschen aus Kaffeesäcken. Seine Läden brauchten dank des Synergieeffektes von Alwin keine Förderung. Unten: Der idyllische Marktplatz von Wittlich. Auch hier konnten Läden aktiviert werden.

FOTOS: STADT WITTLICH

Whiskyburg und Zigarren-Lounge

Vor knapp einem halben Jahr übernahm Verena Kartz das Leerstandsprojekt. Bei einem Bummel durch die Wittlicher Innenstadt kennt die gebürtige Eifelerin zu fast jedem Ladenlokal eine Geschichte. Sie weiß, welcher Eigentümer noch zögert, ob er lieber verkauft oder investiert und bei Alwin mitmacht. Zwei befreundete Sammler von Whisky-Sorten aus aller Welt gründeten voriges Jahr die Whiskyburg, bieten Tastings und Raritäten für Liebhaber an. Fridel Drautzburg, bekannt durch die Kultkneipen „Ständige Vertretung" in Bonn und Berlin, hat auch in seine Heimatstadt investiert. Die Schaufenster von „Fridel D.", ganz beklebt mit Schwarz-Weiß-Fotos, sind ein Hingucker, drinnen gibt es Hüte und Taschen aus Kaffeesäcken. „Beide Geschäfte brauchten keine Förderung. Sie haben den Synergie-Effekt von Alwin genutzt", so Verena Kartz

Als nächstes schlendert die Alwin-Expertin vorbei am „Offenen Kanal", einem lokalen TV-Sender, wo donnerstags Gründer ganz unbürokratisch beraten werden. Dann geht es weiter zum Zigarrengeschäft. Zwei Jahre standen die 86 Quadratmeter leer, bis vor gut einem Jahr dort zunächst der erste sogenannte „Pop-up-Shop" eröffnete. Auch das ist Teil von Alwin: „Zum Festpreis für 75 Euro die Woche in einem leeren Geschäft testen, wie ein Produkt ankommt", erklärt Kartz. Das Traditionskaufhaus Bungert vom Wittlicher Stadtrand experimentierte

dort sechs Wochen erfolgreich mit einem Männerladen.

Der Testlauf für das Zigarrengeschäft gelang ebenfalls: Danach wurde sich Christian Baeger mit dem einheimischen Vermieter Helmut Erz einig. Der Alwin-Lotse nutzte die städtischen Fördermittel und renovierte sein Haus komplett. Oben entstanden moderne Wohnungen, das Ladenlokal bekam neue Böden und Fenster. Vor einem halben Jahr eröffnete der 25-jährige Baeger als jüngstes Alwin-Mitglied eine Zigarren-Lounge, von der er immer geträumt hat. In gemütlichen Sesseln beim Kaffee Zigarren aus aller Welt „probieren". „Es kommen viele Holländer und Soldaten von der Airforce, denn ich schließe eine Marktlücke, weil es selbst in Trier kein vergleichbares Geschäft gibt."

E-Commerce trifft besonders den Buch- und Elektrohandel. Claudia Jacoby übernahm 2009 trotzdem die Altstadt-Buchhandlung, in der sie gelernt hat. „Entgegen dem Trend hat sie seitdem „gleichbleibende Umsätze", wie die engagierte Einzelhändlerin glaubhaft versichert. „Die Negativschleife wurde dank Alwin aufgehalten", beobachtet die Buchhändlerin, die Alwin-Leerstandslotsin ist und Gründer unterstützt. „Wir wollen inhabergeführte Läden, die dem Ganzen ein persönliches Gesicht geben." Claudia Jacoby organisiert Büchertische, erlebt sich als Eventmanagerin, die bei Kunden für „Wohlfühlmomente" sorgt.

Mittlerweile ziehen Menschen wegen der günstigen Mieten zurück in die Innenstadt. „Mitten in der Altstadt sind Wohnungen mit Tiefgaragen entstanden", weiß Verena Kartz. Vor ein paar Jahren wohnten 600 Menschen hier, heute sind es fast 1.000. „Es findet ein Umdenken statt, reine Fußgängerzonen sind überholt. Wir haben die Altstadt für den Verkehr geöffnet."

Kiel macht sich hübsch

Wasser fasziniert. Wasser lockt zum Verweilen. In einer Stadt schafft es Weite und mit seinen spiegelnden Oberflächen spannende Perspektivwechsel. Kein Wunder also, wenn die Hafenstadt Kiel das Wasser zurück in die Stadt holen will, aus der es in den vergangenen 150 Jahren sukzessive verbannt wurde. Kleiner-Kiel-Kanal heißt das 12-Millionen-Projekt. Es soll der Innenstadt ein völlig neues Gesicht geben. „Zukunft bauen" nennt das die Stadt. Das Vorhaben stellt auch ein Stück historische Stadtstruktur wieder her.

Noch beherrschen Bagger, Kräne und Baugruben das Bild, aber Ende 2019 soll der neue „Herzmuskel" der Stadt fertiggestellt sein. So nennt Oberbürgermeister Ulf Kämpfer (SPD) den Kleinen-Kiel-Kanal. Das 2.000 Quadratmeter große Gewässer schafft eine optische Verbindung, die quasi im Halbkreis von der Kieler Förde über den Bootshafen bis zum Kleinen Kiel führt, einem wiederum an der Förde gelegenen städtischen Binnengewässer. Auf der ehemals viel befahrenen Straße Holstenbrücke, auf deren Fläche der Kanal verläuft, sollen dann Fußgänger flanieren und unter Bäumen sitzend aufs Wasser schauen können. Der Kleine-Kiel-Kanal soll Kiel wieder zu einer einladenden Landeshauptstadt machen, so der Oberbürgermeister.

Kaufverhalten ändert sich

Das ist auch dringend nötig. Die Innenstadt, im Zweiten Weltkrieg fast völlig zerstört, wurde danach autogerecht wiederaufgebaut. Kiel erhielt 1953 sogar eine der ersten Fußgängerzonen Deutschlands. Was damals fortschrittlich war – breite Straßen, viele Parkplätze und große Kaufhäuser – ist nicht mehr zeitgemäß. Das Kaufverhalten hat sich verändert. Shoppingcenter locken Kunden auf die grüne Wiese und das Internet bringt Waren mit einem Mausklick direkt ins Haus. Ergebnis auch hier: Umsatzrückgänge, Leerstand und verrammelte Schaufenster.

Ihnen hat Kiel den Kampf angesagt und vor einem Jahr die Innenstadtmanagerin Janine-Christine Streu eingestellt. Die 36-Jährige entwickelt zusammen mit potenziellen Interessenten und engagierten Eigentümern kreative Lösungen, wie Zwischennutzungen zu niedrigeren Mieten. So werden in einem Konzept-Store

„Gut investiertes Geld": Kiels Oberbürgermeister Ulf Kämpfer (SPD)

„Da muss ein Umdenken her, nicht nur, was die Bereitschaft für Zwischennutzungen anbelangt, sondern vor allem im Hinblick auf die regulären Mieten.

Janine-Christine Streu, Innenstadtmanagerin in Kiel

Innenstadtmanagerin Janine-Christine Streu entwickelt kreative Lösungen gemeinsam mit potenziellen Interessenten und Eigentümern.

originelle Produkte von 20 unterschiedlichen Händlern aus der Region angeboten – vom Bambusrad bis zu Ostseesalz mit Algen, und für einige Wochen verkaufte eine Korbflechterei aus Kiel ihre Waren in der Fußgängerzone.

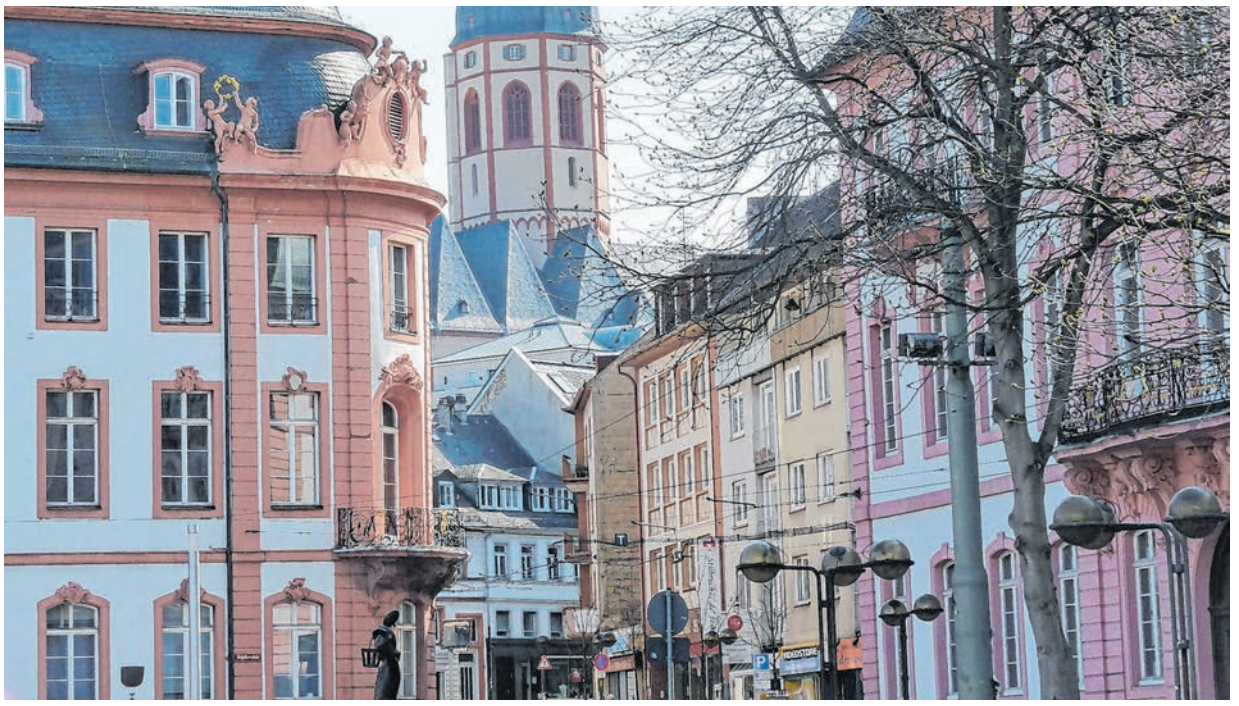
Das ist mühsames Überzeugungswerk. Viele Gebäude in der Innenstadt befinden sich in der Hand von überregionalen Investoren, die für 1.000 Quadratmeter Verkaufsfläche den Aufwand der Zwischenvermietung nicht immer betreiben wollen. „Da muss ein Umdenken her, nicht nur, was die Bereitschaft für Zwischennutzungen anbelangt, sondern vor allem im Hinblick auf die regulären Mieten", sagt Streu. Wo Überzeugen nichts hilft, werden die Schaufenster mit himmelblauen Plakaten verhängt, auf denen ein Schwarm Fische zu sehen ist, und der Slogan „Wir schwärmen für die Kieler Innenstadt" zu lesen ist.

„Wirkt wie eine Initialzündung"

Zwei Drittel der Kosten für den Kleinen-Kiel-Kanal übernehmen Bund und Land, ein Drittel – vier Millionen – die Stadt. Weil die Straße Holstenbrücke ohnehin hätte saniert werden müssen, bleiben für die Stadt zwei Millionen Mehrkosten. „Gut investiertes Geld", ist der Oberbürgermeister Ulf Kämpfer (SPD) überzeugt. Der Kleine-Kiel-Kanal habe wie eine Initialzündung gewirkt und private Investitionen in Millionenhöhe nach sich gezogen. Denn wo Einkaufen zum Erlebnis wird, kommen die Kunden zurück. Und so werden Gebäude modernisiert, in der Innenstadt entstehen fünf neue Hotels, eine Modekette baut ein neues Geschäftshaus, das sich vor allem an eine junge Käuferschaft richtet. In der und um die Innenstadt herum entstehen etwa 2.000 neue Wohnungen sowohl gefördert als auch frei finanziert – für Studierende, Familien, ältere Menschen und all die neuen Arbeitskräfte, die in die Stadt strömen.

„Vor 15 Jahren ging man davon aus, dass im Jahr 2030 in Kiel 170.000 Menschen leben würden. Die jetzige Prognose lautet bis zu 270.000", sagt der Oberbürgermeister. 20.000 neue Jobs sind in Kiel in den vergangenen zehn Jahren entstanden, 5.000 davon in der IT-Branche. Sie machen Kiel für junge Leute interessant und zu einer von 18 deutschen „Schwarmstädten". In die zieht es junge Leute zwischen 20 und 35, von denen viele bleiben und eine Familie gründen werden, wenn es ihnen in Kiel auf die Dauer gefällt. Die „einzigartige Lebensader inmitten der Innenstadt" wird dazu beitragen, davon ist Oberbürgermeister Kämpfer überzeugt.

FOTOS: SUSANNE DOHRN; LANDESHAUPTSTADT KIEL/MARCO KNOPP



Der Handel in der Mainzer Innenstadt soll städtebaulich, funktional und sozial erhalten bleiben, Abwanderung gebremst werden.

Mainzer Zentrenkonzept hilft dem Handel in der Stadt

Seit dem Jahr 2005 verbietet eine Regelung die Ansiedlung bestimmter Artikelanbieter in städtischen Randlagen

Autorin Irmela Heß

Es soll die innerstädtischen Händler vor der großen Konkurrenz am Stadtrand schützen: Seit dem Jahr 2005 gilt in Mainz das sogenannte „Zentrenkonzept", das die Ansiedlung bestimmter Artikelanbieter in gewerblichen Randlagen verbietet. Vom Stadtrat einstimmig beschlossen, wird darüber seit Jahren diskutiert. Argument der Gegner: Die Händler, die sich in Mainz nicht ansiedeln dürfen, nutzen Gewerbeflächen im nahen Umland – und ziehen dadurch ebenfalls Kunden ab. So durfte sich unter anderem der Sportartikelanbieter Decathlon nicht am bevorzugten Standort niederlassen und gründete dann eine neue Filiale in der Nachbarstadt Wiesbaden.

Innenstädte verloren Attraktivität

Das „Zentrenkonzept Einzelhandel", wie es offiziell heißt, sollte einer Entwicklung entgegenwirken, die seit den 70er Jahren nicht nur im Oberzentrum Mainz, sondern in vielen Städten beobachtet wurde: Durch die Entstehung von großen Verbraucher- und Fachmärkten „auf der Grünen Wiese" – wegen der verkehrsgünstigen Lage, den meist günstigeren Bodenpreisen und niedrigeren Investitionskosten – verloren die Innenstädte als Einkaufszonen an Attraktivität und Vielfalt. Weil die Kunden vermehrt zum Einkaufen in die großen Märkte fuhren, machten die Einzelhändler in der Innenstadt weniger Umsatz.

> **„Das Konzept ist immer wieder in die Diskussion geraten, wenn es großflächige Handelsansiedlungen an der Peripherie verhinderte und erschwerte."**
>
> Günter Jertz, Hauptgeschäftsführer der IHK für Rheinhessen

Das Mainzer Zentrenkonzept, entworfen vom Amt für Stadtentwicklung, Statistik und Wahlen in Abstimmung mit dem Stadtplanungsamt, sollte diese Entwicklung stoppen. Das Ziel: Das „Regelungsinstrument zur Eingliederung von Einzelhandelsbetrieben in die städtebauliche Struktur von Mainz" soll die Ansiedlung für Verwaltung, Investoren und Betreiber überschaubar machen und unter anderem Rechtssicherheit bei der Genehmigung einzelner Vorhaben schaffen.

Investitionen lenken

Einzelhandelsinvestitionen sollen in die zentralen Einkaufsbereiche gelenkt werden, außerhalb der Siedlungsgebiete werden keine neuen Standorte entwickelt, die die Zentren gefährden können, die Ansiedlung von Unternehmen mit zentrenrelevanten Sortimenten in Randlagen soll vermieden werden. Zentrenrelevant sind zum Beispiel Uhren, Schmuck, Drogeriewaren, Bücher, Sportartikel, Spielwaren und Lampen. Als nicht zentrenrelevant gelten unter anderem Möbel, Kraftfahrzeuge, Gartenbedarf oder Baustoffe. Wenn ein Unternehmen zentrenrelevante Güter als Randsortiment hat (wenn also ein Baumarkt auch Lampen anbietet), wird die Angebotsfläche für das Randsortiment stark eingeschränkt.

Bei der Stadt Mainz ist man nach wie vor überzeugt, dass das Konzept seinen Zweck erfüllt und Abwanderungstendenzen des Handels in die Außenbereiche bremst. Es sei ein notwendiges und geeignetes Planungsinstrument, mit dem „Innenstädte und zentrale Einkaufsmöglichkeiten in den Stadtteilen städtebaulich, funktional und sozial im Sinne des ‚Europäischen Stadtbildes' erhalten werden können", heißt es aus der Pressestelle.

Gegner: Handel verändert sich

Gegner des Konzepts weisen darauf hin, dass sich der Handel insgesamt verändert – unter anderen mit der Zunahme des Online-Geschäfts, und dass die Liste der zentrenrelevanten Güter noch einmal überarbeitet werden muss. Sie halten es für schädlich, dass sich zum Beispiel der Sportartikelhersteller Decathlon nicht am von ihm gewünschten Platz niederlassen konnte, weil er überwiegend zentrenrelevante Waren anbietet, und dass unter anderem auch ein alteingesessener Caravanhändler seinen Betrieb nicht erweitern durfte, weil er unter anderem mehr Campingausrüstung verkaufen wollte.

Günter Jertz, Hauptgeschäftsführer der Industrie- und Handelskammer (IHK) für Rheinhessen, fordert, das Konzept ständig auf den Prüfstand zu stellen: „Das Konzept ist immer wieder in die Diskussion geraten, wenn es großflächige Handelsansiedlungen an der Peripherie erschwerte oder verhinderte. Doch die Rahmenbedingungen im Handel ändern sich. So beeinflusst aktuell der Online-Handel das Verbraucherverhalten und erbringt Dienstleistungen, mit denen früher nur der stationäre Handel punkten konnte."

Um eine fundierte Grundlage für die künftige Diskussion ums Zentrenkonzept zu haben, hat die IHK eine Studie in Auftrag gegeben, in der die aktuelle Situation und Attraktivität der Einkaufsstadt Mainz untersucht wird. Die Ergebnisse sollen dann auch der Stadtspitze zur Verfügung gestellt werden.

FOTO: DIETER SCHÜTZ/PIXELIO.DE

Probierräume schaffen

Zwischennutzungen als Instrument der Stadtentwicklung – kleine und mittlere Städte fangen erst an

Autor Ulf Buschmann

In Osterholz-Scharmbeck geschah Ungewöhnliches. In leer stehenden Ladengeschäften gab es besondere Aktionen und die Leute kamen ins Gespräch. So geschah es im vergangenen Frühjahr und Sommer in der niedersächsischen Kreisstadt Osterholz-Scharmbeck. Manuel Warrlich, Lukas Röckl, Jana Wiese, Konstantin Schmunk und Anna Wasmer vom „Zeitraum Kollektiv“ der Universität Bremen hatten die Verantwortlichen in der Verwaltung und den Wirtschaftstreff überredet, das auszuprobieren, was in Großstädten längst üblich ist: Sie hauchten den Immobilien in der Innenstadt für einen begrenzten Zeitraum neues Leben ein.

Kultur in Ladengeschäften

Den Auftakt machte die Aktion „LEGOtopia – Bau Dir Deine Stadt aus LEGO“ im Haus am Markt. Das SOS-Kinderdorf Worpswede lud zum Planen und Gestalten ein. Es folgten Kunstausstellungen, Vorträge und eine Modenschau. Zwischennutzung nennt sich das Ganze. Innerhalb der vergangenen rund zehn Jahre hat sie sich zu einem allseits geachteten Instrument der Stadtentwicklung gemausert. In Ladengeschäften oder auf Industriebrachen zieht zumeist kulturelles Leben ein. Davon profitieren Akteure mehrerer Seiten: Kulturinitiativen und Kulturschaffende finden Raum zur Entfaltung, für Existenzgründer gibt es Flächen oder Räume zu günstigen Konditionen oder im günstigsten Fall zum Nulltarif und die Verantwortlichen in den jeweiligen Kommunen können zeigen: Schaut, wir sind eine vitale Stadt.

Für Osterholz-Scharmbeck war das Projekt „Zwischennutzung“ ein Pilot – der in jeder Hinsicht wertvolle Erfahrungen für die Beteiligten gebracht hat. „Man braucht Ressourcen und Geld“, fasst Warrlich eine Sicht der Bremer Studenten zusammen. Vor allem aber benötigen die Macher einen langen Atem. Der Gewinn einer Zwischennutzung mache sich nicht sofort bemerkbar. „Wer Zwischennutzung macht, muss in größeren Zusammenhängen schauen. So was funktioniert nicht in einem Sommer“, sagt Warrlich.

Genau das sind die Erfahrungen der Bremer Zwischenzeit-Zentrale (ZZZ). Sie sorgt seit einigen Jahren im Auftrag der Wirtschaftsförderungsgesellschaft Bremen (WfB) dafür, bislang noch nicht vermarktete Flächen zu bespielen. „Zwischennutzung ist endlich“, weiß ZZZ-Geschäftsführer Daniel Schnier. Und: „Sie kann von einem Tag bis zu einem Jahr andauern. Es geht darum, Probier- und Begegnungsräume zu schaffen und sich auszuprobieren.“

Bremen beziehungsweise die Zwischenzeit-Zentrale haben diese Möglichkeiten in jüngster Zeit unter anderem auf beziehungsweise in brachliegenden Industrieflächen geschaffen. Die Projekte hießen „Palast der Produktion“ oder auch „Wurstcase“ und fanden bis weit über die Grenzen der Hansestadt hinaus Beachtung. Wohl auch deshalb, weil die Hansestadt dem europaweiten Stadtentwicklungsnetzwerk „Urbact“ angehört, das Erfahrungsaustausch ermöglicht.

Ob dies auch in Osterholz-Scharmbeck funktionieren wird, bezweifelt Innenstadtmanagerin Nicola Illing noch. Klar ist für sie, dass sich die Stadt eine Zwischenzeit-Zentrale oder ähnliches wie Bremen auf keinen Fall leisten könne. „In einer Kleinstadt ist es einfacher, mit den Eigentümern in Kontakt zu kommen“, sagt Illing. Sie ergänzt: „Ich habe eher Probleme, an Zwischennutzer heranzukommen.“

„In einer Kleinstadt ist es einfacher, mit den Eigentümern in Kontakt zu kommen.“

Nicola Illing, Innenstadtmanagerin in Osterholz-Scharmbeck

Die Crux sei, dass etwaige Interessenten mit gewissen Umsatz- und Gewinnerwartungen kämen. Sie ließen sich jedoch bei einem begrenzten Zwischennutzungs-Zeitfenster von in der Regel bis zu einem Jahr nicht erfüllen. Beispiel: In einem Ladengeschäft richtet sich ein Zwischennutzer ein. Er benötigt in der Regel ein halbes bis ganzes Jahr, um nach der Anlaufphase in die Gewinnzone zu kommen. Ist diese erreicht, ist es mit der Zwischennutzung schon wieder vorbei.

Vorerst die Ausnahme

Vor diesem Hintergrund geht Illing davon aus, dass Aktionen in Leerständen wie im Frühjahr und Sommer 2017 erst einmal die Ausnahme bleiben werden – zumal die Stadt über keine personellen Ressourcen verfüge. Soll heißen: Illing ist als sogenannte „Schnittstelle“ die sprichwörtliche Einzelkämpferin. In dieser Funktion berät sie unter anderem die Immobilieneigentümer, wenn es darum geht, neues Leben in Ladengeschäfte und auf Flächen zu bringen. Dies könne natürlich auch eine Zwischennutzung mit diversen Aktionen sein. „Wir sind da ganz offen“, betont Illing.

Mehr Informationen www.demo-online.de

„LEGOtopia“ hieß eine Aktion in 2017, mit der die Stadt Osterholz-Scharmbeck ein Pilotprojekt zur Zwischennutzung auf die Beine stellte.

FOTOS: ULF BUSCHMANN; OSTERHOLZ-SCHARMBECK/PRESSE

Wie ein Ortskern geplant wird

Jahrzehntelang wurden Kommunen immer autogerechter. Wie man trotzdem einen attraktiven Ortsmittelpunkt schafft. Ein Werkstattbericht

Autorin Susanne Dohrn, Ratsfrau in Tornesch und Mitglied im Bau- und Planungsausschuss

Das Zentrum meiner Stadt besteht aus einer Großkreuzung. Dort, wo sich einst die Ortsmitte befand, stauen sich morgens und abends Fahrzeuge aus allen Himmelsrichtungen. Lässt sich hier trotzdem so etwas wie ein lebendiger Ortskern schaffen? Die Suche nach einem Ausweg aus dem Dilemma begann mit einer Umfrage.

Bedarfsermittlung

Anfang 2014 startete der SPD-Ortsverein eine Umfrage. „Liebenswerte Städte haben ein Zentrum. Wir wollen, dass Tornesch auch ein Ortszentrum bekommt und dazu brauchen wir Ihre Meinung. Braucht Tornesch ein solches Zentrum?“, lautete die zugegeben etwas suggestive Formulierung in einem Fragebogen, der zusammen mit der Ortsvereinszeitschrift-Zeitschrift „Unser Tornesch“ verteilt wurde. Ergebnis: Von 93 Einsendern sprachen sich 87 für ein Ortszentrum aus. 77 wünschten sich ein Café oder Restaurant, einen Biergarten oder anderen Ort für Begegnungen im Zentrum, mehr als die Hälfte einen Wochenmarkt und zusätzliche Geschäfte. Repräsentativ war die Umfrage nicht, aber sie brachte den Stein ins Rollen. Schon im Herbst 2014 startete ein Wochenmarkt, der gut angenommen wird.

Der politische Impuls

Im Juni 2014 beantragte die SPD-Fraktion, die Gestaltung des Ortszentrums auf die Tagesordnung des Bauausschusses zu setzen. Daraufhin beschloss der Ausschuss einstimmig, dass ein B-Plan „Ortskern“ aufgestellt werden soll. Um ungewollten Veränderungen entgegenzuwirken, musste außerdem jeder Bauantrag dem Bau- und Planungsausschuss zur Entscheidung vorgelegt werden. Ziel des B-Plans war die Aufwertung des Ortskerns und eine „geordnete Nachverdichung“.

Das Planungsbüro

Ratsmitglieder sind keine Stadtplaner. Deshalb wurde im November 2014 ein externes Büro mit der Planung des Ortskerns beauftragt. Eine frustrierende Zeit begann. Planer und Verwaltung verhandelten hinter verschlossenen Türen. Die Verwaltung ließ sich nicht in die Karten gucken. Es ging nicht voran.

Foto oben: Blick auf den Bahnhofsvorplatz, wie er heute aussieht – von Aufenthaltsqualität keine Spur, dabei hätte der Platz das Potenzial dazu.
Zeichnung unten: der Vorschlag der Planer – nach Norden ein vierstöckiges Gebäude zum Schutz gegen den Straßenlärm, im Erdgeschoss Läden und ein Café

Der Ortskern-Beirat

Die Unzufriedenheit der Stadtvertreter über Intransparenz und Stillstand führte im März 2016 zu dem Beschluss, einen Arbeitskreis aus fünf Vertretern der Parteien SPD (2), CDU (2) und FDP (1), sowie Vertretern der Verwaltung und des Planungsbüros zu gründen. Der konstituierte sich im Juni 2016. Es ging um Fragen wie die Höhe der Gebäude, die Ansiedlung von Geschäften, Grünflächen, Bäume, Bänke und Wegebeziehungen.

MITTELZENTRUM

13.215

Einwohner hat Tornesch, eine Stadt die mitten im Herzen des Kreises Pinneberg liegt, nordwestlich von Hamburg.

QUELLE: WWW.TORNESCH.DE

Der Beschluss

Anfang 2017, nach knapp drei Jahren, war es so weit: Die Planer präsentierten im Bauausschuss ihre Vorstellungen. Unsere Stadt soll einen zentralen Platz am Bahnhof erhalten, mit Läden und Café im Erdgeschoss, sowie einem vierstöckigen Gebäude plus Staffelgeschoss, das den Platz nach Norden und gegen eine viel befahrene Durchgangsstraße abschirmt. Richtung Westen ist ein Wohn- und Geschäftsboulevard mit drei Geschossen geplant und ein breiter Fahrradschnellweg, der in die Nachbarstadt führt und vielleicht irgendwann hilft, den Durchgangsverkehr zu verringern. Parkplätze sollen in Tiefgaragen verlegt werden. Die Vorstellungen wurden einstimmig gebilligt. Der überparteiliche Konsens soll dafür sorgen, dass die Planungen auch bei anderen Mehrheiten im Rat weitergeführt werden.

Ist das alles?

Der Berg kreißte drei Jahre und gebar eine Maus. So kann man es sehen. Auf der anderen Seite gibt es nun konkrete Vorstellungen, mit denen Investoren sich auseinandersetzen müssen. Vermutlich werden sich bald welche finden. Schließlich ist der Bahnhof zu Fuß in wenigen Minuten erreichbar, und die Fahrt in die Hamburger Innenstadt dauert von dort 25 Minuten. Die Aufgabe künftiger Ratsfraktionen wird es sein, dafür zu sorgen, dass das Konzept eingehalten wird und optisch ansprechende Bauten entstehen – vermutlich der schwierigste Teil.

Angesichts der vielfach üblichen renditeoptimierten Bauweise könnte eine Gestaltungssatzung ein nächster Schritt sein. Schließlich ist öffentlicher Raum „erweiterter Wohnraum“ und damit Wohlfühlraum, wie es der Architekt Cornelius Gurlitt 1920 formulierte.

FOTOS: DOHRN; AC PLANERGRUPPE

Mehr Informationen
www.demo-online.de

Itzehoe fährt gegen den Trend

Warum in der Kreisstadt Autos in der Fußgängerzone fahren

Autor Carsten Wittmaack

Die Stadt Itzehoe rühmt sich gern damit, die längste Fußgängerzone an der Westküste Schleswig-Holsteins zu besitzen. Und wirklich: Wer durch die Kreisstadt mit ihren gut 30.000 Einwohnern bummelt, kann den Eindruck gewinnen, dass die Innenstadt eine einzige große Einkaufszone ist. Doch seit einiger Zeit geht der Trend wieder in die entgegengesetzte Richtung: Teile der Fußgängerzone wurden seit 2013 Stück für Stück wieder für den Autoverkehr freigegeben. Der Hauptgrund für dieses ungewöhnliche Konzept: Weil Gewerbetreibende bemängelten, dass Kunden ausblieben, entschloss sich die Stadt zu diesem ungewöhnlichen Schritt. Nach und nach gab sie einzelne Bereiche für den Autoverkehr frei. „Überall in diesem Bereichen darf aber nur Schrittgeschwindigkeit gefahren werden", betont Stadtmanagerin Lydia Keune-Sekula, die den Itzehoer Weg schon 2015 lobte: „Man kann sagen, dass Geschäfte, die – umgangssprachlich ausgedrückt – bereits unter dem Sauerstoffzelt lagen, mittlerweile wieder steigende Umsatzzahlen verbuchen." Ihre aktuelle Zwischenbilanz: „Die Maßnahme hat kurz- und mittelfristig gewirkt."

Lieber attraktiv als lang

Dass die Öffnung bestimmter Straßen im Zentrum sinnvoll sei, unterstrich auch der SPD-Fraktionsvorsitzende Sönke Doll: „Wir brauchen nicht die längste Fußgängerzone, sondern die attraktivste." Statt Autos raus aus der Stadt also wieder Autos rein in die Innenstädte? So einfach will es sich die Stadtmanagerin nicht machen. Ihr Fazit: „Langfristig sehe ich eher gar keinen Verkehr mehr in den Städten." Die E-Mobilität sei dabei nur ein Stichwort. Auch andere Beförderungsmöglichkeiten werden aus Keune-Sekulas Sicht in Zukunft Autos überflüssig machen.

FOTO: WITTMAACK

Am Eingang der Itzehoer Fußgängerzone ist Schrittgeschwindigkeit vorgeschrieben – Fußgänger haben Vorrang.

Doch das sei langfristig gedacht. Für das Hier und Jetzt könne eine Öffnung der Fußgängerzonen im Einzelfall durchaus ein Erfolgsmodell sein. In Itzehoe sei der Leerstand zurückgegangen, und „die Kundenfrequenz hat sich deutlich erhöht", so Keune-Sekula. Und die Anwohner würden sich freuen, dass sie mit ihren Pkw zum Be- und Entladen wieder vor die die eigene Haustür fahren könnten. Auch Itzehoes Bürgermeister Dr. Andreas Koeppen, lobte die Verkehrsbelebung als „weitere Maßnahme aus dem umfangreichen Paket zur Stärkung der Innenstadt".

Weil Autofahrer oft zu schnell in der Innenstadt unterwegs waren, hat die Stadt im Jahr 2017 zusätzliche Verkehrsschilder anbringen lassen. Generell rät Keune-Sekula: Wo es zu eng wird, dass Autos und Fußgänger friedlich miteinander auskommen können, sollte man sich für eine Variante entscheiden: Entweder freier Verkehr oder „echte" Fußgängerzone.

Anzeige

Parkplatzsuche per App und mehr Parkscheinautomaten

Im erweiterten Innenstadtbereich will Bochum das Parken nachhaltig neu regeln – Konzept mit Öffentlichkeitsbeteiligung

Autorin Silke Hoock

Wohnen, Gewerbe, Freizeiteinrichtungen und Arbeitsstätten: Wegen dieser innerstädtisch typischen Mischung mit ihrem begrenzten Angebot an privaten und öffentlichen Stellplätzen, kommt es in Bochum zu Parkraumproblemen. Vor allem der Verkehr durch Parkplatz suchende Autofahrer belastet die Gebiete mit Lärm und Abgasen. Damit aber alle Gruppen genügend Parkraum finden und die Immissionsbelastung durch die Suchenden minimiert wird, wird für den erweiterten Innenstadtbereich das sogenannte „Gesamtkonzept für den ruhenden Verkehr" erarbeitet, das die verschiedenen Nutzungen einbezieht und das Parken nachhaltig neu regeln soll.

„Ziel ist in erster Linie die Stärkung der Wohnfunktion, ohne die Erreichbarkeit für Beschäftigte und Besucher einzuschränken. Es sollen auch die Parksuch- sowie Verdrängungsverkehre vermindert werden. Diese Ziele gehen einher mit den durch den Rat der Stadt Bochum beschlossenen Zielen der ‚Bochum Strategie', die als gesamtstädtischer Handlungsrahmen zu einer positiven sozialen, wirtschaftlichen, demografischen und ökologischen Entwicklung der Stadt wesentlich beiträgt", teilt Stadtsprecher Thomas Sprenger mit. Die Minderung der Luftschadstoffbelastung in den Städten und die Förderung nachhaltiger Mobilität sind ebenfalls formulierte Ziele der 370.000 Einwohner zählenden Stadt im Ruhrgebiet. Grundsätzlich soll dazu die Parkraumbewirtschaftung ausgeweitet werden, etwa durch Einsatz von Parkscheinautomaten, Parkscheiben und Bewohnerparken. Es soll also weniger – wie heute noch weit verbreitet – kostenlose und zeitlich unbegrenzte Parkplätze geben, heißt es in der Vorlage. Drei Tarifzonen soll es geben, in der Innenstadt soll es mit 35 Cent je 15 Minuten teurer als am Innenstadtrand werden (35 Cent je halbe Stunde).

> **„Ziel ist in erster Linie die Stärkung der Wohnfunktion, ohne die Erreichbarkeit für Beschäftigte und Besucher einzuschränken.**
>
> Thomas Sprenger
> Stadtsprecher der Stadt Bochum

Die Vorschläge sind als Entwurf zu verstehen, der im Rahmen einer Öffentlichkeitsbeteiligung im Dialog mit den Bürgern diskutiert und entsprechend den Ergebnissen des Beteiligungsprozesses angepasst werden soll. Für das erste Quartal 2018 ist zum einen eine Online-Beteiligung geplant, die durch ein externes Ingenieurbüro begleitet und ausgewertet wird. Zum anderen soll den Menschen, die über keinen oder nur eingeschränkten Zugang zum Internet verfügen, durch ein persönliches Gespräch eine Möglichkeit zur Beteiligung gegeben werden. Nach der Auswertung der Ergebnisse können die Maßnahmen angepasst und in der zweiten Jahreshälfte 2018 den politischen Gremien als Beschlussvorlage vorgelegt werden. „Sollten sich die Bürgerinnen und Bürger mehrheitlich gegen das Konzept aussprechen, so kann die Politik auch beschließen, das Gesamtkonzept nicht zu verfolgen", so der Stadtsprecher

In der ehemaligen Bergbaustadt ist die Zahl der gebührenpflichtigen Stellplätze im öffentlichen Straßenraum bereits in einem moderaten Umfang gestiegen, indem bisher kostenlose in parkscheinpflichtige Parkplätze umgewandelt wurden – das war als Maßnahme durch das Haushaltssicherungskonzept (HSK) gedeckt.

Regelmäßige Überwachung

Doch es reicht nicht, die Flächen einfach nur als gebührenpflichtig auszuweisen – sie müssen auch kontrolliert werden. „Regelungen für den ruhenden Verkehr bedürfen einer regelmäßigen Überwachung. Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen wie Bewohnerparken und gebührenpflichtiges Parken sind erfahrungsgemäß personalintensiv", heißt es seitens der Stadt. Denn insbesondere, wenn sie Bewohnerparkzonen neu ausweist, haben Bürger aufgrund der „bezahlten Parkberechtigung" auch einen Anspruch auf regelmäßige Kontrolle. Die kalkulierten Einnahmen müssen daher den zu erwartenden Mehrkosten für Personal gegenübergestellt werden.

Dennoch, so stellt Thomas Sprenger klar, sei die Haushaltskonsolidierung nicht Ziel des „Gesamtkonzepts für den ruhenden Verkehr" in der Innenstadt. Vielmehr gehe es in Bochum darum, die Interessen aller in einer Großstadt lebenden Menschen zu berücksichtigen – ohne das Großstadtfeeling einzuschränken. Übrigens: Auf Anregung von SPD und Grünen soll in einem Modellversuch ermittelt werden, ob freie Stellplätze mit Hilfe von Sensoren bestimmt und per App an Verkehrsteilnehmer gesendet werden können. Erfasst werden soll über die Bürgerbeteiligung auch die Nachfrage nach Abstellanlagen für Fahrräder und Motorräder. Bis Ende 2018 soll auch Klarheit darüber herrschen, wie viel mehr Personal für die Parkraumkontrolle nötig ist.

FOTO: HOOCK

Parken nur mit Parkschein: Das wird man künftig in Bochum häufiger sehen. Es soll weniger kostenlose Parkplätze geben.

Stadt, Wirtschaft und Forschung in einem Boot: Vertreter der Projektpartner präsentieren sich zum Start der Initiative im September 2017.

Hannover liefert

Versprechen gehalten: Oberbürgermeister Schostok will mit einem neuen Logistik-Konzept die Innenstadt entlasten

Autor Carl-Friedrich Höck

Was für den Einzelnen komfortabel ist, wird für die Städte zum Problem: Mit wenigen Mausklicks lässt sich eine Pizza oder das neue Paar Schuhe an die Haustür bestellen. Die Kehrseite: Der Lieferverkehr nimmt zu, verstopft die Innenstädte, produziert Lärm und belastet die Luft. Das Umweltbundesamt geht davon aus, dass der Güterverkehr deutschlandweit (gemessen in Tonnenkilometern) bis 2030 gegenüber dem Jahr 2010 um 38 Prozent ansteigen wird.

Hannovers Oberbürgermeister Stefan Schostok (SPD) hat das Thema mit seinem Amtsantritt 2013 zur Chefsache erklärt. In einem Interview zur Verkehrspolitik sagte er damals: „Die größte Herausforderung wird der zunehmende Kleinlasten-Verkehr in der City. Dafür brauchen wir ein Konzept."

Dieses liegt nun vor. Ende September 2017 wurde das Projekt „Urbane Logistik" vorgestellt. „Steigende Bevölkerungszahlen, Digitalisierung, Online-Handel und Luftreinhalte-Gebote erfordern neue innovative Lösungen, damit unsere Städte lebenswert bleiben", erklärt Stefan Schostok die Idee. Mit dem zunächst auf drei Jahre angelegten Projekt will sich Hannover als Modellregion etablieren und den Lieferverkehr sauber, leise und effizient machen. Hierfür arbeitet die Stadt mit mehreren Unternehmen zusammen (Volkswagen Nutzfahrzeuge, DHL, Stadtwerke) sowie mit lokalen Forschungseinrichtungen (Leibnitz-Universität und Hochschule Hannover, TU Braunschweig) und dem Land Niedersachsen. Die Stadt investiert zunächst 320.000 Euro in das Projekt, um zusätzliches Personal und Planung zu finanzieren.

Ein Projekt, vier Ziele

Das Vorhaben „Urbane Logistik" ist in vier Teilprojekte untergliedert. Eines davon ist der Aufbau einer wissenschaftlichen Kompetenzregion. Die Projektpartner wollen in Hannover gemeinsam eine Forschungsinfrastruktur rund um das Thema Logistik aufbauen. Unter anderem, indem sie Promotionsstipendien und Forschungsarbeiten zum Thema finanzieren. Das zweite Projekt befasst sich mit dem Erheben und Nutzen von Daten – etwa zum Verkehrsfluss, den Emissionen und den Eigenschaften der Fahrzeugflotten. Das Besondere: Kommune, private Partner und Wissenschaftler führen ihre Daten zu einem gemeinsamen Pool zusammen – anonymisiert natürlich, wie Hannovers Pressestelle auf Nachfrage betont.

Mit diesen Daten, so der Plan, soll das Verkehrsmanagement verbessert werden. Der Bund hat bereits zwei Millionen Euro Fördermittel für ein Forschungsprojekt namens „USEfUL" zugesagt: Es soll eine Software entwickelt werden, die den Wirtschaftsverkehr in unterschiedlichen Räumen der Stadt simuliert und Daten für alternative Logistikkonzepte liefert. Das Tool soll sich auch auf andere Städte anwenden lassen.

Oberbürgermeister Stefan Schostok

„Die größte Herausforderung wird der zunehmende Kleinlasten-Verkehr in der City.

Stefan Schostok in einem Bild-Interview Ende 2013

Das dritte Teilprojekt macht Hannover zu einem Logistik-Vorreiter: Neue Logistikkonzepte sollen in ausgewählten Stadtteilen, die in Kürze bekannt gegeben werden, erprobt und gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern ausgewertet werden. Konkret geht es zum Beispiel darum, Leerfahrten zu vermeiden, indem man den Lieferverkehr mittels digitaler Echtzeit-Daten besser koordiniert („Intelligente Vernetzung"). Auch der Einsatz elektrisch betriebener Lieferfahrzeuge soll getestet werden. Die Stadt und ihre Partner wollen herausfinden: Macht das jeweilige Konzept den Verkehr nachhaltiger und effizienter? Und vor allem: Wird es von der Bevölkerung gut angenommen?

Schließlich – und das ist das vierte Projekt – sollen die kommunalen und gewerblichen Fahrzeugflotten auf alternative Technologien, insbesondere Elektromobilität, umgestellt werden. Damit soll auch die Entwicklung neuer Fahrzeuge gefördert werden. Enercity zum Beispiel – so der Name der Stadtwerke Hannover – will die CO_2-Emmissionen seiner Flotte bis 2035 um 80 Prozent reduzieren.

Auch abseits dieses Projektes setzen die Stadtwerke auf Elektromobilität, wie Sprecher Carlo Kallen auf Nachfrage erklärt: „Mit rund 600 öffentlich zugänglichen Ladepunkten im Großraum Hannover wird Enercity die größte Ladesäulendichte je Einwohner Deutschlands erzielen." Zehn Millionen Euro werde man hierfür in den kommenden drei Jahren investieren.

Weitere Informationen
www.urbane-logistik-hannover.de

FOTOS: LHH/VVWN/H.SCHEFFEN; LHH/H. SCHEFFEN

Der Wert des Alten

Gespräch mit Steffen Skudelny, Deutsche Stiftung Denkmalschutz

Interview Carl-Friedrich Höck

Dr. Steffen Skudelny: „Alte Bausubstanz ist unglaublich haltbar, wenn sie gepflegt wird."

Herr Skudelny, was ist der Unterschied zwischen einem alten Gebäude und einem denkmalschutzwürdigen Baudenkmal?

Bei einem alten Gebäude spielt nur der Zeitverlauf eine Rolle, nicht aber die Aussagekraft oder Qualität eines Gebäudes. Denkmalgeschützte Bauten müssen bestimmte Kriterien erfüllen, die ihren Niederschlag auch in den Denkmalschutzgesetzen der Länder gefunden haben. In der Regel haben sie eine historische Bedeutung und stehen zum Beispiel für eine Epoche der Technik- oder Gesellschaftsgeschichte. Ein zusätzlicher Aspekt ist oft auch der Seltenheitswert. Wenn ein Gebäudetyp oder eine Form nicht mehr häufig vorkommt, kann man sie auch unter Denkmalschutz stellen.

> **„Historische Städte, die intakt sind, haben eine unglaubliche Anziehungskraft."**
>
> Steffen Skudelny, Vorstand Deutsche Stiftung Denkmalschutz

Welchen Wert haben Altbauten für die Entwicklung von Innenstädten? Lässt sich das in Geld bemessen?

Historische Städte, die intakt sind, haben eine unglaubliche Anziehungskraft für den Tourismus. Quedlinburg zum Beispiel ist vorsichtig wiederhergerichtet worden, nun ist der Tourismus dort der größte Wirtschaftsfaktor. Einen großen Wert hat auch die Identität der Bürger mit ihrer Stadt. Das Heimatgefühl ist stark mit der Altbausubstanz und den gewachsenen Strukturen verbunden. Dies schafft Alleinstellungsmerkmale anderen Städten gegenüber. Moderne Architektur ist dagegen globaler, also weniger regional geprägt. Hinzu kommt: Alte Bausubstanz ist unglaublich haltbar, wenn sie gepflegt wird. Sie ist also nachhaltig und ressourcenschonend. Damit ist Denkmalerhaltung auf lange Sicht auch viel preiswerter, als wenn man alle 40 bis 50 Jahre neue Bausubstanz errichtet. Und wenn ich die Energiebilanz eines Gebäudes berechne, muss ich die gesamte Lebensdauer betrachten, inklusive des Energieaufwandes für Produktion und Entsorgung. Das wird in der Klima-Debatte oft übersehen.

Mit Plaketten wie dieser werden in vielen Bundesländern Baudenkmäler gekennzeichnet.

Saniert und unsaniert: zwei Hausfassaden in Berlin-Mitte (Archivbild von 2006)

Langfristig zu planen, fällt oft schwer. In Leipzig zum Beispiel wurden in den frühen 2000er Jahren noch Gründerzeithäuser abgerissen, weil das Geld für die Instandsetzung fehlte. Was kann eine Kommune trotz Leerstand und leerer Kassen in so einer Situation unternehmen?

Unsere Stiftung will ja genau in solchen Situationen beispielgebend fördern. Wir verschenken Zuschüsse an Privateigentümer oder Vereine, die ihre Substanz retten wollen. In Städten wie Görlitz, Quedlinburg oder Stolberg war unsere Stiftung sehr aktiv. Dort erkennen Sie: Wenn angefangen wird, Merkpunkte in der Struktur herzurichten, steigert dies die Attraktivität und zieht Wohnbevölkerung und Besucher an. Die Projekte finden Nachahmer, und es bilden sich Kompetenzgruppen mit Architekten und Handwerkern, die wissen, wie man das Alte wiederherrichtet.

Derzeit konzentriert sich die öffentliche Hand sehr darauf, Neubauten zu fördern. Leider wird die Altbausubstanz manchmal vernachlässigt. Auch hier muss man investieren, was nicht heißen muss, alles gleich komplett zu sanieren. Leipzig ist ein gutes Beispiel: Es kann auch sinnvoll sein, eine Bausubstanz nur im Stillstand zu managen. Also zu sagen: Wir halten die Dächer instand und legen so lange Ziegel nach, bis wir wissen, was die Zukunft bringen wird. Heute sind Altbauten in Leipzig sehr gefragt.

Kennen Sie originelle Konzepte, mit denen Kommunen ihre historischen Ortskerne erhalten?

Die Stadt Hachenburg im Westerwald – die relativ klein ist – hat die Devise ausgegeben: Wir wollen keine Neubauten am Stadtrand, solange nicht alle Innenstadtbauten genutzt sind. Die Folge dieser Politik ist eine schöne, lebendige und gut strukturierte Innenstadt mit nur kleinen Neubau- und Gewerbegebieten am Stadtrand. So etwas kann ein gutes Modell sein. Es gibt viele Kommunen, die sagen: Wir müssen unsere Stadt von innen denken, ihre Proportionen und Parzellen erhalten. Etwa Schweinsdorf in Mittelfranken, dort hat man es ähnlich gemacht wie in Hachenburg. Und es gibt Netzwerke für den ländlichen Raum, beispielsweise in Hessen. Dort gibt es zielgerichtete Initiativen zum Austausch von Anregungen und positiven Beispielen der Dorferneuerung. Und in Brandenburg haben sich Städte mit historischen Stadtkernen vernetzt. Sie tauschen sich aus zu Förderprogrammen und Belebungsmöglichkeiten, haben auch Tourismusrouten ausgearbeitet und sich so verbunden. In Miltenberg oder Hiddenhausen gibt es Förderprogramme für Menschen, die leer stehende Gebäude in der Altstadt beziehen. Viele Städte, die das Thema ernsthaft diskutieren, erzielen auch gute Ergebnisse.

Das komplette Interview lesen Sie auf
demo-online.de

FOTOS: DEUTSCHE STIFTUNG DENKMALSCHUTZ; THOMAS KOEHLER UND MICHAEL GOTTSCHALK/PHOTOTHEK.NET

ANZEIGE

Bezahlbare Wohnungen für das Rhein-Main-Gebiet

Hanaus größte Kaserne wird zum nachhaltigen Stadtquartier

Wenn es eine inoffizielle Hauptstadt der Konversion in Deutschland gäbe, dann hätte Hanau beste Chancen, diesen Titel zu bekommen. Rund 300 Hektar ehemaliger militärisch genutzter Flächen sind in den letzten zehn Jahren in neue Wohn- und Gewerbegebiete umgewandelt worden. Ein Erfolg, der untrennbar mit dem Wirken von Oberbürgermeister Claus Kaminsky (SPD) verbunden ist. Hanau hat als eigenständiger Wirtschafts- und Wohnstandort massiv an Profil gewonnen. Die Zahlen sprechen eine deutliche Sprache: Die Bevölkerungszahl steigt seit Jahren, und die Zahl der sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze nimmt kontinuierlich zu.

Foto: DSK

Das fast 50 Hektar große Gelände der ehemaligen Pioneer-Kaserne in Hanau ist die derzeit größten wohnungswirtschaftliche Entwicklungsmaßnahme im Rhein-Main-Gebiet.

Um dieser Entwicklung Rechnung zu tragen, hat sich Hanau entschlossen, die letzte große ehemalige Kasernenfläche, die für Wohnungsbau geeignet ist, in Angriff zu nehmen. In der DSK | BIG-Gruppe hat sie dafür einen geeigneter Partner mit hoher Expertise gefunden, um das fast 50 Hektar große Gelände der ehemaligen Pioneer-Kaserne zu einem nachhaltigen Stadtquartier zu entwickeln. In einer gemeinsamen Projektgesellschaft, der LEG Hessen-Hanau, arbeitet man gemeinsam an einer qualitätsvollen und zügigen Umsetzung. Die Stadt kann sich sicher sein, dass ihre Ziele der Stadtentwicklung erreicht werden und hat Teil am wirtschaftlichen Erfolg der Maßnahme. Ein zukunftsweisendes Modell für eine öffentlich-private Kooperation – partnerschaftlich und auf Augenhöhe.

Dabei geht es nicht nur darum, über 1.500 Wohnungen für mehr als 5.000 Menschen zu schaffen. Bei der derzeit größten wohnungswirtschaftlichen Entwicklungsmaßnahme im Rhein-Main-Gebiet ist das Ziel, ein durch und durch innovatives, nachhaltiges Quartier zu schaffen. Für den Städtebau konnte im Rahmen eines Wettbewerbsverfahrens das international renommierte Planungsbüro Albert Speer und Partner (AS + P) gewonnen werden.

Besonderes Augenmerk liegt auf der Realisierung von Wohnraum für alle Einkommensschichten. Hier werden neue Wege beschritten, um insbesondere einkommensschwächeren Haushalten die Bildung von Wohneigentum zu ermöglichen. Zusammen mit der Sparkasse Hanau wurde von der LEG Hessen-Hanau ein Finanzierungsmodell entwickelt, bei dem die monatliche Belastung der Bewohner der für eine vergleichbare Mietwohnung entspricht. Damit wird einer breiten Bevölkerungsschicht der Kauf einer preiswerten Wohnung ermöglicht. Insgesamt sollen auf diesem Weg gut 370 sanierte Wohnungen, weit unter dem für Hanau üblichen Quadratmeterpreis, angeboten werden. Ein Aspekt, der für die Stadt Hanau und die DSK | BIG-Gruppe besonders wichtig war.

Mit einer Mischung aus Eigentums- und Mietwohnungen, aus Geschoßwohnungsbau sowie Einfamilien-, Reihen- und Doppelhäusern wird der Grundstein für ein vielfältiges, generationenübergreifendes Quartier mit dem Namen Pioneer Park gelegt, dass nicht nur für die Entwicklung in Hanau, sondern für die Wohnraumversorgung im ganzen Rhein-Main-Gebiet von besonderer Bedeutung ist. Die Familienfreundlichkeit ist durch eine neue Grundschule und eine große Zahl an Kinderbetreuungsplätzen gewährleistet. Die ersten Wohnungen sollen schon 2019 fertiggestellt und an die neuen Bewohner übergeben werden.

In dem CO_2-neutralen, energieeffizienten Quartier sollen Elektromobilität in großem Umfang und ein Modellversuch für autonomes Fahren realisiert werden. Außerdem soll das Gelände an die S-Bahn, auf der bestehenden Strecke der Regionalbahn, angebunden werden. Die Versorgung mit Warmwasser und Heizung erfolgt über eine umweltfreundliche Nahwärmeerzeugung.

Für Baugruppen und Wohngemeinschaften werden Grundstücke im Rahmen einer Konzeptvergabe bereitgestellt. Nicht der höchste Preis, sondern die besten Ideen sollen zum Zuge kommen. Ein ehemaliger Kirchenbau der US-amerikanischen Streitkräfte wird kostenlos für Vereins- und Gemeinbedarfszwecke zur Verfügung gestellt. Das Gemeinwohl und eine vernünftige wirtschaftliche Entwicklung stehen nicht im Gegensatz zueinander, wenn sich verantwortungsbewusste Partner wie die Stadt Hanau und die DSK | BIG-Gruppe zusammenfinden.

Die Zukunft der Stadtentwicklung wird in den Metropolen diskutiert. In einer Stadt wie Hanau, wird konkret daran gearbeitet.

DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH & Co. KG
Frankfurter Straße 39
65189 Wiesbaden
Dr. Marc Weinstock
Sprecher der Geschäftsführung
www.dsk-gmbh.de

Das eigene Rollenverständnis leben

In der männlich geprägten Rathauspolitik sollten Frauen sich nicht „überanpassen", sondern ihren eigenen Weg gehen. Kinder und Familie müssen dabei möglich sein

Autorin Monika Müller

Politik in Deutschland ist auch hundert Jahre nach Einführung des Frauenwahlrechts noch immer männlich dominiert – Männer machen von ihrem aktiven Wahlrecht reger Gebrauch als Frauen, sind eher zu Kandidaturen für politische Ämter bereit und besetzten in den Entscheidungsgremien von Bund und Ländern ebenso wie in den Städten und Gemeinden mehrheitlich die vorhandenen Sitze.

Hier sind neben allen Akteuren im Bereich der politischen Bildung – genannt seien beispielsweise Schulen oder Jugendarbeit – vor allem die Parteien und ihre Organisationen gefragt: Aufgabe der Parteien ist es, Frauen und Mädchen frühzeitig an Politik zu binden, ihnen Mentoren oder Mentorinnen zur Seite zu stellen und Verantwortungsübernahme von Frauen nicht nur zuzulassen, sondern einzufordern.

Netzwerke und Austausch

Dazu müssen natürlich die Rahmenbedingungen stimmen. Vereinbarkeit von Familie und Mandat, Abbau der männlich geprägten Repräsentationskultur oder Einführung von Teilzeit oder Jobsharing auch in Führungspositionen sind nur einige Stellschrauben, die es zu bewegen gilt. Netzwerke und Austausch unter Frauen sind zu etablieren und zu unterstützen, auch die Frage von Quotenregelungen ist immer wieder zu prüfen. Frauenförderung sollte als Selbstverständlichkeit und nicht als Randthema begriffen werden.

Entscheidend für die Politik für und von Frauen ist aber vor allem, welches Verständnis Frauen selbst in ein Mandat mitbringen und wie sie dieses Bild dann leben. Allein die Möglichkeit des passiven Frauenwahlrechts – sich also als Frau für ein Amt aufstellen zu lassen – ist für sich genommen noch keine Garantie für eine irgendwie andere, weibliche Prägung von Politik. Vielmehr kommt es darauf an, wie Frauen ihr Amt ausfüllen, welche Schwerpunkte sie setzen und ob sie bereit sind, das Thema „Politik für Frauen und Mädchen" zu besetzen.

100 Jahre Frauenwahlrecht

DEMO-SERIE

Am 30. Januar 1918 trat das Reichswahlgesetz mit dem allgemeinen aktiven und passiven Wahlrecht für Frauen in Kraft. Damit konnten Frauen am 19. Januar 1919 in Deutschland bei der Wahl zur verfassunggebenden Nationalversammlung zum ersten Mal reichsweit wählen und gewählt werden.

Was verbinden Frauen 100 Jahre später mit diesem Erfolg? Wie sind sie in der Politik vertreten? Welche erfolgreichen historischen Vorbilder gibt es? Wie kann gendergerechte Kommunalpolitik aussehen? Was ist die Zukunft der Frauenrechte?

Mit diesen Themen beschäftigt sich die DEMO-Redaktion im laufenden Jahr 2018 in einer Artikel-Serie. *(KB)*

Noch immer ist es gerade in der Kommunalpolitik so, dass Männer meist die entscheidenden Positionen innehaben, während Frauen sich in politischer Verantwortung gerne mit eher weichen Themen beschäftigen oder beschäftigen lassen. Soziales, Jugend oder Bildung werden von Frauen übernommen, die sich dann um den gesellschaftlichen Reparaturbetrieb und Themen wie Kinderarmut, Integration oder Bildungsbenachteiligung kümmern. Themen also, in denen es immer um Defizite geht, die kaum pressewirksame Erfolge versprechen und nie wirklich als „Ziel erreicht" abgehakt werden können.

Monika Müller, Bürgermeisterin in der Stadt Pforzheim, ist zur neuen Sozialdezernentin in Wolfsburg gewählt worden. Mit ihrem Mann und ihren drei Kindern wird die Juristin, Jahrgang 1974, in die Autostadt ziehen.

Hingegen setzen sich Männer auch und gerade auf kommunaler Ebene eher für Themen ein, mit denen Einfluss, zahlreiche Pressefotos und Wählerstimmen zu gewinnen sind: Verkehr, Bauen, Finanzen oder Zukunftsthemen wie Energie und Digitalisierung. Hier lassen sich Leuchttürme feiern und vorzeigen. Spatenstiche oder Einweihungsfeierlichkeiten lassen sich gut öffentlich verkaufen.

Es kommt also darauf an, sich nicht nur wählen zu lassen, sondern auch Erfolg versprechende Themen zu besetzen; um Einfluss innerhalb der Stadtgesellschaft zu erhalten und auch mit Blick auf eine mögliche Wiederwahl. Frauen müssen in politischer Verantwortung mehr Mut auch zur Übernahme von Politikfeldern haben, die eine gewisse Machtoption versprechen und sich nicht stets in die Rolle der „Kümmererin" drängen lassen.

Zugleich ist es aus meiner Sicht für die politische und persönliche Entwicklung wichtig, sein eigenes Rollenverständnis zu leben, auch in der eher männlich geprägten Rathauspolitik. Frauen sollten sich an diese Politik nicht überanpassen und männliche Repräsentationszeiten gar noch übertreffen, sondern ihren eigenen Weg gehen. Kinder und Familie müssen möglich sein – in allen politischen Führungspositionen. Dafür sollten sich weder Männer noch Frauen rechtfertigen müssen und das auch gar nicht erst versuchen.

Frauen Mut machen

„Und was ist mit Ihren drei armen Kindern?" wurde ich zu Beginn meiner Bürgermeisterlaufbahn immer wieder gefragt. Ich habe darauf stets geantwortet, dass ich mich über das Interesse am Wohl meiner Kinder freue, weil es mir auch mehr als alles andere am Herzen liegt. Mehr muss dazu nicht gesagt werden, finde ich.

Politisch interessierten Frauen Mut machen, darum geht es. Dazu gehört auch, ehrlich einzuräumen, dass politische Ämter viel Zeit binden und für die Familie belastend sein können. Aber andererseits eben auch unglaublich bereichern sind, denn nur durch Verantwortungsübernahme können Frauen die Gesellschaft prägen, für ihre Kinder eine gute Zukunft sichern und sich für ihre Ideen einsetzen – und diese auch umsetzen. Frauen haben die Wahl und sollten sie nutzen – auch und in Zukunft noch mehr dafür, sich selbst wählen zu lassen.

FOTO: PRIVAT

SPD BUNDESTAGSFRAKTION

Strukturschwache Regionen deutschlandweit im Fokus

Der Bund will Investitionen in Infrastruktur, Bildung und Innovation sowie Daseinsvorsorge fördern

Autor Bernd Westphal, MdB

Stärkung der wirtschaftspolitischen Förderung der Regionen: Damit will die SPD-Fraktion gutes Leben in Stadt und Land gewährleisten.

Mit dem Koalitionsvertrag der CDU/CSU und der SPD planen wir ein umfangreiches Programm zur Neustrukturierung der regionalen Förderpolitik. Dabei steht die Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" (GRW) in dieser Legislaturperiode weiterhin im Zentrum der Förderung strukturschwacher Gebiete. Mit der GRW finanziert der Bund Investitionen in die Infrastruktur, in Bildung und Innovation sowie in wichtige Bereiche der Daseinsvorsorge. Ziel ist künftig die Entwicklung eines gesamtdeutschen Fördersystems für strukturschwache Regionen, das allen Bundesländern gerecht wird.

Die SPD-Bundestagsfraktion setzt in ihrer Wirtschaftspolitik einen besonderen Schwerpunkt auf die Förderung strukturschwacher Regionen. Denn eine zu große Ungleichheit gefährdet nicht nur den gesellschaftlichen Zusammenhalt, sondern schadet auch der Wirtschaft. Darüber hinaus gibt das Grundgesetz das Ziel von gleichwertigen Lebensverhältnissen in ganz Deutschland vor.

Infolge des bisherigen Finanzausgleichs und die Hilfen aus dem Bundeshaushalt wurden in den vergangenen 20 Jahren das Zusammenwachsen von Ost und West ermöglicht und regionale Disparitäten abgebaut. So klafften z.B. im Jahr 2000 die Arbeitslosenquoten in Ost- und Westdeutschland noch um zehn Prozentpunkte auseinander. Im Jahr 2017 lag die Differenz zwischen Ost (7,6 Prozent) und West (5,3 Prozent) bei nur wenig mehr als zwei Prozentpunkten.

In Zukunft stellen sich uns in der künftigen Ausrichtung vor allem folgende Herausforderungen: erstens die beihilferechtlichen Beschränkungen der EU für die nationale Regionalförderung. Die Fördersätze sind gesunken und die Förderung von Unternehmen mit mehr als 250 Beschäftigten ist nur noch in sehr seltenen Fällen möglich. Zum Zweiten dürften die Mittel aus den europäischen Struktur- und Wachstumsfonds geringer werden und es zudem durch den Brexit zu einer statistischen „Aufwertung" der Wirtschaftskraft unserer Regionen kommen. Zum Dritten wird das Auslaufen des Solidarpaktes II ab 2019 ein neues Fördersystem notwendig machen.

„Die SPD-Bundestagsfraktion setzt in ihrer Wirtschaftspolitik einen besonderen Schwerpunkt auf die Förderung strukturschwacher Regionen."

Bernd Westphal

Zentraler Anker des Fördersystems ist und bleibt die GRW. Die künftige Strukturförderung soll für eine breitere Verwendung geöffnet werden. Neben dem bekannten Instrumentarium müssen Produktivitätssteigerung, Digitalisierung, Fachkräftesicherung, Breitbandversorgung und vor allem die verstärkte Förderung unternehmerischer Aktivitäten in Forschung und Entwicklung in den Vordergrund rücken. Wir wollen die selbsttragenden wirtschaftlichen Kräfte unterstützen und damit die regionalen Stärken optimieren. Das neue Fördersystem soll mit höheren Haushaltsmitteln ausgestattet und mittelfristig verstetigt werden.

Für strukturschwache Regionen in ganz Deutschland, in denen es an unternehmerischer Innovationskraft fehlt, wollen wir aber auch mit einem Rahmenprogramm „Innovation und Strukturwandel" zielgenaue Förderinstrumente entwickeln, z. B. durch das Programm „WIR – Wandel in der Region durch Innovation", sowie weitere Maßnahmen zum Ausbau der Innovationskompetenz an regionalen Hochschulen und Forschungseinrichtungen und zur Vernetzung von Innovationsakteuren vor Ort umsetzen. Dazu gehören auch das Programm „INNO-KOM" und die Innovationsinitiative „Unternehmen Region", deren Erfahrungen wir für das gesamte Bundesgebiet nutzen werden. Das Zentrale Innovationsprogramm Mittelstand (ZIM) wollen wir zugunsten strukturschwacher Regionen stärken.

Mit diesen Instrumenten können wir einen erfolgreichen Strukturwandel voranbringen. Es gilt, die Attraktivität dieser Regionen, insbesondere für gut ausgebildete Arbeitskräfte, deutlich zu steigern. Beispiele aus dem Ruhrgebiet zeigen, dass schon mit Qualifizierung, Weiterbildung oder Umschulung neue Beschäftigungsperspektiven entstehen.

Mit der Stärkung der wirtschaftspolitischen Förderung der Regionen wollen wir gutes Leben in Stadt und Land gewährleisten. Bei den dynamischen Veränderungen und zunehmender Globalisierung ist es Aufgabe der Politik, den Menschen eine verlässliche Perspektive zu geben – egal ob in der Stadt oder auf dem Land.

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

FOTOS: FLORIAN GAERTNER/PHOTOTHEK.NET; SPD-FRAKTION/BENNO KRAEHAHN

Aufruf zum Tag der Städtebauförderung

Am 5. Mai findet der vierte bundesweite „Tag der Städtebauförderung" statt. Kommunen, Vereine und Organisationen sind aufgerufen, sich mit eigenen Aktionen und Veranstaltungen an dem Ereignis zu beteiligen. Diese sollen die Möglichkeit bieten, sich über die Ziele, Projekte und Strategien der Städtebauförderung zu informieren, aber auch zum Diskutieren über die Stadtentwicklung und zum Mitwirken einladen. Anmelden können sich interessierte Kommunen bis zum 31. März 2018. Im vergangenen Jahr gab es Aktionen in mehr als 450 Orten – unter anderem Stadtrundgänge, Straßenfeste oder Podiumsdiskussionen. „Investitionen in unsere Städte und Gemeinden sind immer auch Investitionen in unsere Gesellschaft", betont Bundesbauministerin Barbara Hendricks. Der Aktionstag mache die Erfolge der Städtebauförderung sichtbar. *CFH*

tag-der-staedtebaufoerderung.de

Intensivcoaching für Amtsinhaberinnen

Im Führungsalltag einer Oberbürgermeisterin, Bürgermeisterin, Landrätin oder Dezernentin geht es hektisch zu. Entscheidungen müssen gefällt werden, Repräsentationspflichten sind zu erfüllen, komplexe Verhandlungssituationen zu bewältigen, Personalentscheidungen müssen getroffen und die eigene Wiederwahl muss gesichert werden. Häufig kommen ein angemessenes Nachdenken über das eigene Führungshandeln, strategische Entscheidungen und Konfliktlösungsmechanismen im Rollenkontext zu kurz. Macht macht einsam und die herausgehobene Rolle in der Kommune verbietet es den Amtsinhaberinnen häufig, sich im eigenen Umfeld vertrauensvoll zu beraten. Ein Seminar der Bundes-SGK bietet die Möglichkeit, die fachliche Routine zu unterbrechen und die eigenen Handlungsoptionen in Ruhe zu überdenken. Dies geschieht in Form eines moderierten kollegialen Austausches mit Frauen in vergleichbaren Positionen. Zudem bieten zwei politikerfahrene weibliche Coaches Intensivcoaching für den Führungsalltag an. Das Coaching findet statt vom 27. bis 29. April 2018 in Hannover. *SGK*

bundes-sgk.de

Drei Fragen an ...

Frank Baranowski, Vorsitzender der Bundes-SGK, zu den Koalitionsverhandlungen

Du warst ja auch persönlich an den Koalitionsverhandlungen beteiligt, wie hast Du Deine Teilnahme erlebt?
Es war richtig und gut, dass bei den Koalitionsverhandlungen aktive Kommunalpolitiker beteiligt wurden. An der Handschrift der Ergebnisse der beiden Arbeitsgruppen, an denen Bernhard Daldrup, Michael Ebling, Uli Maly und ich mitwirken konnten, lässt sich das ganz gut ablesen. Deshalb wäre es aus meiner Sicht ausgewogener gewesen, wenn eine kommunale Beteiligung in allen Arbeitsgruppen und der „Großen Runde" sichergestellt worden wäre.

Wie bewertest Du das Ergebnis? Sollten wir dem Koalitionsvertrag als Mitglieder zustimmen?
Es ist zu viel Gutes in dem Vertrag, als dass wir ihn ablehnen könnten. Erstmalig haben wir in einem Koalitionsvertrag auf Bundesebene ein klares Bekenntnis dazu, dass der Bund sich verpflichtet, keine neuen Aufgaben zu definieren, ohne zugleich auch die Finanzierung sicherzustellen. Das wird sich am Beispiel der Ganztagsbetreuung von Kindern im Grundschulalter erweisen müssen. Mit dem hier verankerten Grundsatz ist die Position der Kommunen auf jeden Fall gestärkt.

Um weitere Punkte aufzuzählen: Die Koalitionspartner werden ein gesamtdeutsches Fördersystem zur Stärkung gleichwertiger Lebensverhältnisse schaffen. Das ist eine gute Nachricht für alle strukturschwachen Städte, Gemeinden und Kreise. In diesem Zusammenhang soll auch geklärt werden, wie eine sachgerechte Altschuldenlösung mit Hilfe des Bundes auf den Weg gebracht werden kann. Stark ist auch das Bekenntnis zur kommunalen Daseinsvorsorge und der Sicherung des steuerlichen Querverbundes. Schließlich ist die Schaffung eines sozialen Arbeitsmarktes mit einer vernünftigen finanziellen Ausstattung nach langer Durststrecke festgeschrieben. Wirklich gute Punkte, für die es sich lohnt, dem Vertrag zuzustimmen, ohne dabei gleich in Euphorie zu verfallen.

Wie sollte es jetzt weiter gehen?
Wir müssen die guten Dinge in dem Koalitionsvertrag jetzt auch in gutes Regierungshandeln umsetzen. Deshalb plädiere ich als Vorsitzender der Bundes-SGK dafür, dass die jetzt in Regierungsverantwortung gehenden Genossinnen und Genossen den Dialog mit uns auf Augenhöhe suchen. Denn ob Regierungshandeln erfolgreich ist oder nicht, hängt allzu oft davon ab, wie es kommunal umgesetzt wird. Das wäre zugleich ein wesentlicher praktischer Beitrag zur Erneuerung der Partei.

Wechsel an der Spitze der SGK Brandenburg

Auf ihr Amt als Vorsitzende der SGK Brandenburg verzichtet Ines Hübner nach der Wahl in den Vorstand der Landes-SPD. Das Amt übernimmt kommissarisch der stellvertretende SGK-Vorsitzende in Brandenburg Christian Großmann. Seit dem 1. Januar hat die gelernte Juristin Rachil Rowald die Geschäftsführung der SGK Brandenburg übernommen. „Ich freue mich, dass es der SGK mit Frau Rowald zum ersten Mal gelungen ist, eine engagierte Frau für diese Stelle gewinnen zu können", sagte Großmann. Rowald war Referentin der Landtagsfraktion für Haushalts- und (Kommunal-)finanzpolitik. Ihr Vorgänger Niels Rochlitzer wird künftig das Büro der Potsdamer Wahlkreisabgeordneten Manja Schüle leiten. *KB*

Neue Referentin bei der Bundes-SGK

Tanja Kohnen (38) verstärkt das Team in der Geschäftsstelle der Bundes-SGK in Berlin seit dem 1. Januar 2018 als Referentin für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Umwelt und Digitale Agenda. Zuvor war sie Referentin für Wirtschaft, Energie, Industrie, Mittelstand und Handwerk für die SPD-Fraktion im Landtag Nordrhein-Westfalen und bei der Wirtschaftsförderung metropoleruhr GmbH als stellvertretende Bereichsleiterin und Projektmanagerin tätig. Tanja Kohnen folgt als Referentin auf Frauke Janßen, die seit November 2017 stellvertretende Büroleiterin des Hauptgeschäftsführers des Deutschen Städtetages ist. *SGK*

FOTOS: DIRK BLEICKER; KOHNEN/BUSSMANN

Tanja Kohnen

Im Koalitonsvertrag ist viel Gutes für die Kommunen

Bewertung des Koalitionsvertrages aus kommunaler Sicht

Autoren Frank Baranowski, Bernhard Daldrup, Manfred Sternberg

Ein neuer Zusammenhalt für unser Land", ist der Titel des Koalitionsvertrages und damit wird eine zentrale Aussage getroffen, die sich wie ein roter Faden durch das Vertragswerk zieht.

„Wir wollen, dass Kinder unabhängig vom Elternhaus die gleichen Chancen auf gesellschaftliche Teilhabe erhalten und ihre Fähigkeiten entwickeln können." Die Bildungschancen in Deutschland sollen im gemeinsamen Schulterschluss von Bund und Ländern verbessert werden. Der Bund wird neben dem laufenden Schulsanierungsprogramm in Kinderbetreuung, Ganztagsschulen, die Digitalisierung der Schulen und die Verbesserung der Berufsschulen investieren. Die Bildungsoffensive ist ein Schwerpunkt des Koalitionsvertrages.

Die Frage des Zusammenhalts in unserem Land stellt sich nicht nur bei der Frage der Chancengerechtigkeit für den Einzelnen, sie stellt sich genauso bei der Frage der Chancengerechtigkeit zwischen Städten, Gemeinden und Kreisen, zwischen den verschiedenen Regionen.

„Mit welchen Maßnahmen können gleichwertige Lebensverhältnisse gesichert bzw. wiederhergestellt werden? Gleichgültig, wie genau man die Gleichwertigkeit definiert: Es ist offensichtlich, dass die regionalen Ungleichheiten in Deutschland zunehmen. Daher müssen die Debatten und Antworten zu dieser Frage für die kommende Legislaturperiode zentral sein. Bund und Länder müssen sich den immer weiter wachsenden regionalen Unterschieden entgegenstellen." Mit diesen Worten beginnt der Gemeindefinanzbericht 2017 des Deutschen Städtetages. Der Koalitionsvertrag greift dieses Thema ausführlich auf und betont „Gleichwertige Lebensverhältnisse" zu schaffen. Es wird ein neues gesamtdeutsches Fördersystem für strukturschwache Regionen geben. „Wir wollen, dass die Menschen in allen Regionen einen guten Zugang zu Leistungen der Daseinsvorsorge einschließlich Bildung haben. Sie sollen am Aufbau neuer, moderner Infrastrukturen teilhaben. Wir wollen, dass der Strukturwandel in den Regionen mit hoher Arbeitslosigkeit gelingt und die wirtschaftlichen Unterschiede weiter abgebaut werden. Wir richten deshalb unsere Maßnahmen zweck- und bedarfsgerecht auf ländliche und städtische Räume aus und berücksichtigen dabei die gegenseitigen Wechselbeziehungen."

Und dabei wird deutlich gemacht, dass die Kommunen im Zentrum dieser Aufgabe stehen. „Kommunen sind die Heimat der Menschen und das Fundament des Staates. Der Bund setzt sich intensiv für eine Verbesserung der kommunalen Finanzlage und eine Stärkung der kommunalen Selbstverwaltung ein. … Unser Ziel sind gleichwertige Lebensverhältnisse in handlungs- und leistungsfähigen Kommunen in städtischen und ländlichen Räumen in Ost und West."

Es ist wichtig, dass es uns in den Koalitionsverhandlungen gelungen ist, dass der Bund sich zum ersten Mal zu dem Grundsatz bekennt: „Wer bestellt bezahlt." So heißt es: „Die grundgesetzlich garantierte Selbstverwaltung sichert den Kommunen Handlungsfreiheit. Staatliche Leistungen müssen deshalb auch auf kommunaler Ebene auskömmlich finanziert sein. Es gilt der Grundsatz: Wer eine Leistung veranlasst, muss für ihre Finanzierung aufkommen."

Blick ins Plenum des Bundestags.

„Kommunen sind die Heimat der Menschen und das Fundament des Staates.

Zitiert aus dem Koalitionsvertrag

Die kommunalen Steuerquellen werden mit dem Koalitionsvertrag gesichert: „Wir werden alle bisher kommunal entlastend wirksamen Finanzprogramme fortführen, sicherstellen und zweck- und bedarfsgerecht anpassen. Dazu gehören u. a. die Städtebauförderung sowie die bisherigen Programme im Zusammenhang mit Flucht, Zuwanderung und Integration. Die kommunalen Steuerquellen werden wir sichern. Die Grundsteuer ist eine unverzichtbare Einnahmequelle der Kommunen. Diese wird unter Beachtung der Vorgaben des Bundesverfassungsgerichts, der Sicherung des derzeitigen Aufkommens sowie unter Beibehaltung des kommunalen Hebesatzrechtes neu geregelt. Durch Schaffung einer Grundsteuer C schaffen wir für die Gemeinden die Möglichkeit, die Verfügbarmachung von bebaubaren Grundstücken für Wohnbauzwecke zu verbessern."

Leider ist es uns im Rahmen der Verhandlungen nicht gelungen, dass sich der Bund zu einer weiteren Entlastung der Kommunen bei Sozialausgaben, wie den Kosten der Unterkunft oder der Eingliederungshilfe, verpflichtet hätte. Dieser Punkt muss aus kommunaler Sicht weiterhin auf der Tagesordnung bleiben, wenn wir das strukturelle Grundproblem finanzschwacher Kommunen angehen wollen. Immerhin ist es gelungen, dass der Bund sich mit diesem Koalitionsvertrag dazu verpflichtet auch das Thema der Altschuldenproblematik in den Kommunen aufzugreifen.

Neben diesen hier angeführten Punkten enthält der Vertrag noch wichtige andere für die Kommunen positiv zu bewertende Inhalte: Die Schaffung eines sozialen Arbeitsmarktes mit vier Milliarden Euro, das Bekenntnis zur kommunalen öffentlichen Daseinsvorsorge und zum Querverbund, eine Fortführung der Beteiligung des Bundes an der sozialen Wohnraumförderung über 2019 hinaus, die Fortführung und Dynamisierung des GVFG-Bundesprogramms bis zu eine Milliarde jährlich und die Förderung des Ausbaus der digitalen Infrastruktur mit einem Recht auf Breitband.

Zusammenfassend lässt sich sagen: In diesem Koalitionsvertrag steht zu viel Gutes für die Kommunen, um ihn ablehnen zu können.

FOTO: XANDER HEINL/PHOTOTHEK

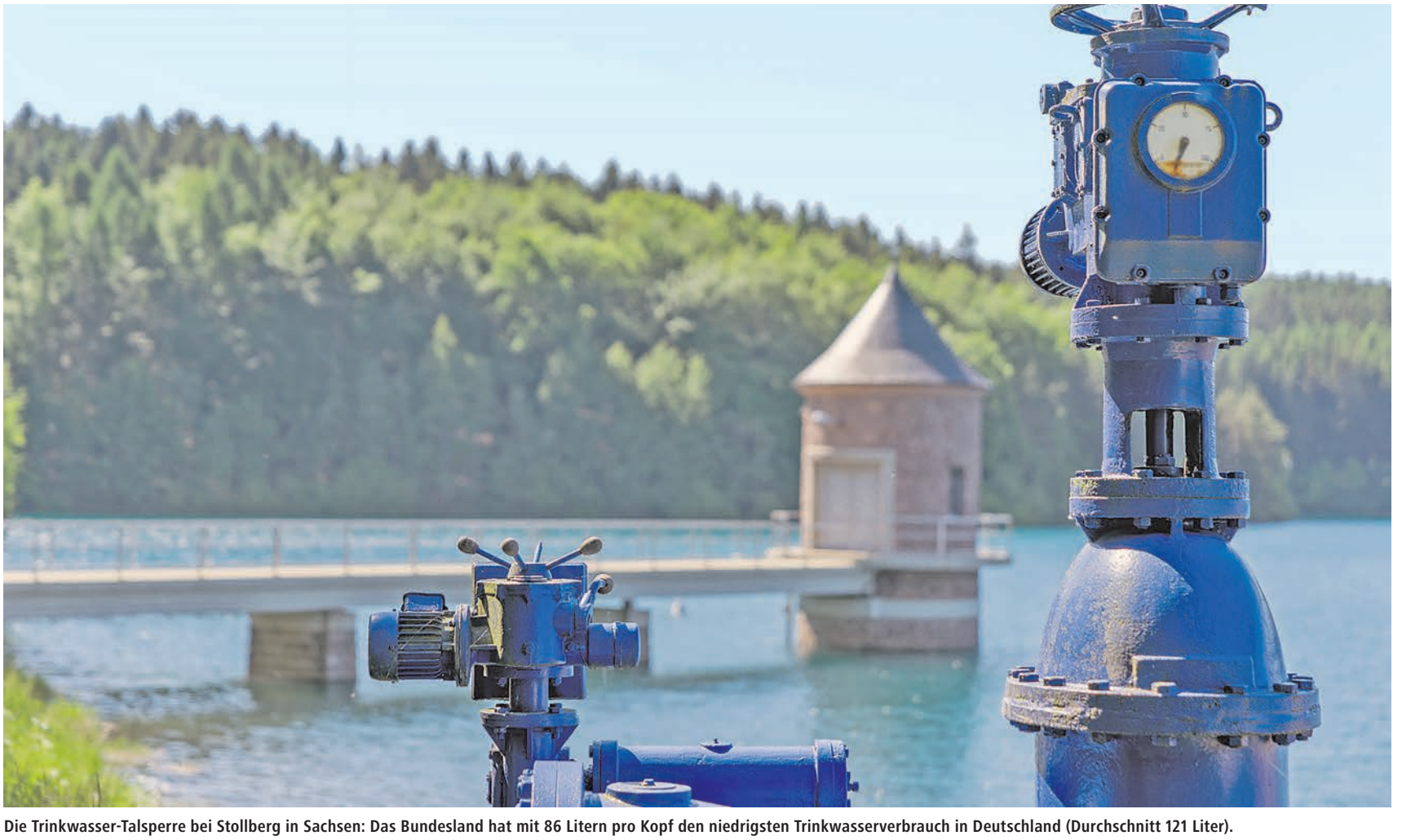
Anzeige

„Überlassen Sie die Besetzung von Führungspositionen nicht dem Zufall …"

– Edmund Mastiaux, Inhaber

zfm

zfm • Seit 25 Jahren Personalberatung für Verwaltungen und kommunale Unternehmen
www.zfm-bonn.de



Die Trinkwasser-Talsperre bei Stollberg in Sachsen: Das Bundesland hat mit 86 Litern pro Kopf den niedrigsten Trinkwasserverbrauch in Deutschland (Durchschnitt 121 Liter).

„Die Wasserwirtschaft steht vor neuen Herausforderungen"

Interview mit Karsten Specht, Sprecher der Geschäftsführung des Oldenburgisch-Ostfriesischen Wasserverbands (OOWV) und seit 1. Januar 2018 neuer VKU-Vizepräsident

Report Wasser, Energie, Umwelt

Herr Specht, die Nachrichten berichten immer wieder: Wir haben deutlich zu viel Nitrat im Boden. Teilweise achtmal so viel, wie zugelassen ist. Wie ernst ist die Lage und was können Kommunale ihren Bürgerinnen und Bürgern sagen?

Zunächst einmal die gute Nachricht: Überall in ganz Deutschland kann man das Wasser aus dem Hahn bedenkenlos trinken. Die Qualität ist auf höchstem Niveau und unterliegt strengen Kontrollen. Trinkwasser ist das am besten kontrollierte Lebensmittel überhaupt. Das wissen auch die Bürgerinnen und Bürger. Aber wie das dauerhaft gesichert werden kann, darüber müssen wir mit der Politik und anderen Gesellschaftsbereichen sprechen.

Besonders in Regionen mit vielen großen Agrarbetrieben gelangt zu viel Nitrat in den Boden und damit auch ins Grundwasser, einer Trinkwasserressource. Das Nitrat herauszufiltern ist sehr aufwendig und kostenintensiv. Kosten, die nicht etwa die Verursacher, sondern letztendlich die Verbraucher tragen. Hier besteht dringend Handlungsbedarf.

Was neben Nitrat setzt dem Wasser außerdem zu?

Nitrat ist nicht das einzige Problem. Auch Rückstände von Medikamenten oder Plastikpartikeln setzen dem Wasser zu. Trinkwasser in vorgeschriebener Qualität zu liefern wird immer aufwendiger.

Wie ließen sich die Probleme lösen?

Beispielsweise sollten Arzneimittelhersteller verpflichtet werden, auf Beipackzetteln darauf hinzuweisen, dass Medikamente nichts im Abwasser verloren haben, also nicht einfach über die Toilette entsorgt werden dürfen. (Alte) Medikamente müssen über den Hausmüll entsorgt oder können in Apotheken abgegeben werden. Generell muss gelten: Wer Wasser verunreinigt, muss auch dafür „gerade stehen". Wir müssen das Verursacherprinzip endlich konsequent umsetzen.

Wie bewerten Sie das kürzlich verabschiedete Düngepaket?

Gerade mit einem Kernstück des Düngepakets, der Stoffstrombilanzverordnung, wird das eigentliche Ziel verfehlt, die Nitrat-Einträge im Boden zu verringern. Die Verordnung bietet jede Menge Schlupflöcher. Im Ergebnis können vor allem große Betriebe jetzt sogar noch mehr düngen als vorher. Wir brauchen endlich ein echtes Steuerungsinstrument für den Schutz des Wassers und gegen steigende Nitratbelastungen. Das aktualisierte Düngerecht, das die Bundesebene vorgibt, bietet den Bundesländern weitere Möglichkeiten, Einträge zu verhindern. Die Länder sind dadurch jetzt in der Pflicht, in belasteten Gebieten beispielsweise Düngeverbote auszuweiten oder Gewässerrandstreifen, auf denen nicht gedüngt werden kann, zu vergrößern. Meine Sorge ist aber, dass die Möglichkeiten nicht voll ausgeschöpft werden.

Wenn wir über Wasser sprechen, sollte es nicht nur um die Qualität, sondern auch um den Zustand der

FOTO: FRANK GÜNTHER/FOTOLIA.DE

Leitungen und Rohre gehen. Herr Specht, sind unsere Wasserleitungen und Abwasserkanäle fit für die Zukunft?

Die kommunalen Unternehmen investieren langfristig und vorausschauend in Infrastrukturen. Die Wartung von Leitungen und Kanälen ist sehr aufwendig, aber nötig – denken wir nur an die riesigen Fettberge in der Londoner Kanalisation im letzten Sommer zurück. So etwas kennen wir hier in Deutschland dank der vorausschauenden Planung und intensiven Wartung kommunaler Unternehmen nicht. Nichtsdestotrotz stellt der demografische Wandel die Wasserinfrastrukturen vor neue Herausforderungen: Wachsenden Städten stehen schrumpfende ländliche Regionen gegenüber.

Sie sprechen den demografischen Wandel an: Wie können wir auch in dünn besiedelten Regionen die Infrastruktur aufrechterhalten?

In schrumpfenden ländlichen Regionen stellt sich zunehmend die Frage, wie die Wasserversorgung und Abwasserentsorgung von immer weniger Köpfen finanziert werden können. Infrastrukturelle Anpassungen wie die Verkleinerung von Leitungen und Kanälen sind sehr kostenintensiv und technisch nur in einem begrenzten Umfang möglich. Einen zentralen Schlüssel zur Bewältigung der demografischen Effekte im ländlichen Raum sehe ich in der interkommunalen Zusammenarbeit. Die Bedingungen dafür müssen aber noch weiter verbessert werden.

FOTO: OOWV

Karsten Specht, VKU-Vizepräsident

WASSERKOSTEN

23

Prozent der Kosten des Wasserversorgers sind mengenabhängig.

77

Prozent sind mengenunabhängige Kosten.

QUELLE: VKU FAKTENCHECK WASSERPREISE UND -GEBÜHREN 2017

Und sind sie auch fit für die zunehmenden Extremwettereignisse, zum Beispiel Starkregen?

Wir sind auf einem guten Weg. Beispielsweise sind unsere Unternehmen dran, intelligente Steuerungssysteme in die Kanäle einzubauen. Aber es braucht mehr: Starkregenereignisse sind nicht allein durch die öffentliche Infrastruktur zu beherrschen. Für einen Überflutungsschutz braucht es in den Kommunen einen Runden Tisch mit allen Akteuren. Zudem braucht es eine gezielte Förderung kommunaler Vorsorgemaßnahmen: Zusammen mit den kommunalen Spitzenverbänden regen wir ein Förderprogramm an, das Maßnahmen für eine wassersensible Umgestaltung von Siedlungsgebieten gezielt unterstützt. Diese Leuchtturmprojekte können genau diese Erkenntnisse liefern, die im Sinne von „lessons learned" in andere und zukünftige Projekte eingebracht werden.

Was wünschen Sie sich als Vertreter der kommunalen Wasserwirtschaft von einer neuen Bundesregierung?

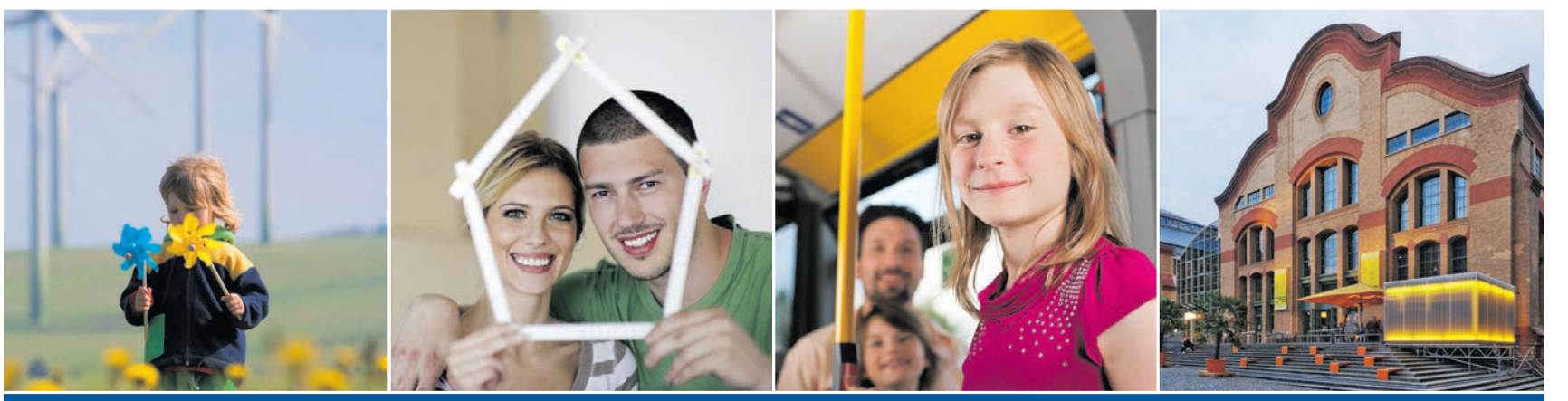
Die neue Bundesregierung muss sich den Gewässerschutz unbedingt auf die Fahne schreiben. Hier wurde in der Vergangenheit einiges verschlafen. In puncto ländliche Räume brauchen wir eine ganzheitliche Strategie. Es sind ja nicht nur die Wasser- und Abwasserleitungen vom demografischen Wandel betroffen. Die Herausforderungen ziehen sich durch ganz unterschiedliche Bereiche, den Breitbandausbau zum Beispiel. Die neue Bundesregierung sollte deswegen ebenso einen Schwerpunkt auf das Thema „Daseinsvorsorge im ländlichen Raum" legen.

Das Interview führte Henning Witzel

Anzeige

darmstadtimherzen.de

HEAG



Energie Immobilien Mobilität

Motivation für die Zukunft

Ob im Bereich Energie, Immobilien oder Öffentlicher Personennahverkehr: Seit einem Jahrhundert prägen die HEAG und ihre Beteiligungen das Darmstädter Stadtleben. Das Ergebnis unserer gemeinsamen Arbeit: Eine kraftvolle Darmstädter Stadtwirtschaft zum Wohle der Darmstädterinnen und Darmstädter. Dies ist uns die schönste Motivation für die Zukunft.

HEAG · Im Carree 1 · 64283 Darmstadt · Tel. 06151 709-2000 · E-Mail: info@heag.de · www.heag.de

„Die da in Brüssel“

Mit dem Ausschuss der Regionen (AdR) haben Kommunen eine starke Stimme in den europäischen Debatten über Vorschriften, Grenzwerte und Fördergelder

Autor André van de Nadort, Bürgermeister der Gemeinde Weststellingwerf, Niederlande, und fachpolitischer Sprecher der SPE-Fraktion im AdR zu Umwelt, Energie und Klima

Die europäische Ebene, oft einfach „Brüssel“ genannt, taucht am Horizont von Kommunalpolitikern häufig erst als Begründung für komplizierte und/oder unliebsame Vorschriften auf, wenn diese von den Verwaltungen und Mandatsträgerinnen vor Ort umgesetzt werden müssen. Da liegt es dann nahe, „auf die da in Brüssel“ zu schimpfen, wenn Vorgaben als impraktikabel oder unverhältnismäßig empfunden werden. Gerade in Bereichen wie Umwelt- oder Klimaschutz bestimmen EU-Richtlinien und -standards (für Wasser oder Luftqualität, für Energieeffizienz oder die Förderung von Erneuerbarer Energie) zum großen Teil den Handlungsspielraum der politischen Entscheidungen in Dörfern, Städten und Regionen. Allerdings entstehen solche Vorgaben immer im Zusammenspiel der EU-Institutionen mit den Regierungen der Mitgliedstaaten und im Ausgleich einer Vielzahl von Interessen.

Aus diesem Grund ist es von größter Bedeutung, dass alle Ebenen mit ihren jeweiligen Verantwortlichkeiten an der Ausarbeitung, der Umsetzung und der Überprüfung von EU-Gesetzgebung beteiligt sind. Vertreterinnen und Vertreter der kommunalen und regionalen Ebene müssen wissen, was auf EU-Ebene diskutiert und vorbereitet wird, und sie müssen ihre Erfahrungen mit den verschiedenen Instrumenten (nicht nur Vorschriften und Grenzwerten, sondern auch mit Fördergeldern) in die Debatten einbringen können. Eine Möglichkeit dazu bietet der Europäische Ausschuss der Regionen (AdR), in dem 350 gewählte Vertreterinnen und Vertreter der verschiedenen Ebenen aus allen EU-Mitgliedstaaten gemeinsam die EU-Gesetzgeber (Rat und Europäisches Parlament) beraten. Im AdR kommen wir in politischen Fraktionen und in sechs thematischen Fachkommissionen zusammen. Als fachpolitischer Sprecher („Koordinator“) der sozialdemokratischen Fraktion im AdR in der Fachkommission Umwelt, Energie, Klima und Raumfahrt (ENVE) versuche ich, zu den anstehenden Themen eine länderübergreifende progressive, sozialdemokratische Position vorzuschlagen, die wir dann in der Fachkommission durchzusetzen versuchen. Die Themenspanne reicht dabei von der Frage, ob die EU-Vorgaben für Naturschutzgebiete (Natura 2000/FFH Richtlinien) ihren Zweck erfüllen oder überarbeitet werden müssen, über die Frage, welche Zielvorgaben in welchem Zeitrahmen für die Vermeidung, Wiederverwertung und das Recycling von Abfällen sowohl in Rovaniemi in Finnland als auch in Thüringen oder in Constanța in Rumänien akzeptabel sind, bis zur der Frage, wie wir Städte, Dörfer und Regionen darin unterstützen können, bei der CO_2-Einsparung voranzukommen und vielleicht sogar ambitionierter zu sein, als manche ihrer nationalen Regierungen.

> **Europas Selbstvertrauen und Wohlstand hängen von der Lebenskraft unserer Städte, Regionen und Kommunen ab.**
>
> EU-Ratspräsident Donald Tusk

Die „Teilzeiteuropäer“

Dazu treffen wir uns fünf Mal im Jahr in Brüssel, um Stellungnahmen zu erarbeiten und abzustimmen, und einmal im Jahr auf Einladung eines der Mitglieder in einer anderen Gegend Europas, denn so bekommen wir ein Gespür für die enormen Unterschiede und die Vielfalt in Europa, aber auch für die politischen Herausforderungen und die vielen großartigen Ideen und Projekte, die Städte oder Kreise, Provinzen, Komitate oder Regionen in der EU entwickeln. Die Erfahrung der praktischen Zusammenarbeit mit Kolleginnen und Kollegen über Sprach- und Kulturgrenzen hinweg ist natürlich nicht immer einfach, aber am Ende immer Bereicherung für uns alle. Die AdR-Mitglieder sind „Teilzeiteuro-

Anzeige

André van de Nadort

FOTO: NUNO RODRIGUES

päer", das heißt, wir arbeiten die meiste Zeit vor Ort direkt für die Menschen, die uns als Bürgermeister, Stadt- oder Regionalparlamentsmitglied oder in die Regionalregierung gewählt haben. Ich selbst bin seit Herbst 2017 Bürgermeister der Gemeinde Weststellingwerf in Friesland in den Niederlanden. Zwei der größten Projekte sind hier die Inbetriebnahme zweier Solarparks mit zusammen 90.000m² Fläche sowie die Arbeit an einem Regenwasserableitungssystem mit biologischer Wasseraufbereitung im Ortsteil Wolvega. Aber natürlich betrifft auch uns, ebenso wie die Kollegen aus Apulien, aus Sevilla oder vom Plattensee, welche Vorgaben die EU zum Beispiel in Zukunft zur Trinkwasserqualität machen wird – ein Thema, zu dem die EU-Kommission vor Kurzem ihre ersten Überlegungen vorgelegt hat. Deshalb ernennt die ENVE-Fachkommission dazu einen Berichterstatter oder eine Berichterstatterin, der mit Hilfe von Experten und im Dialog mit Verbänden und Interessenvertretern sowohl in seinem Land als auch in Brüssel Vorschläge macht, was aus Sicht der kommunalen und regionalen Ebene zu beachten ist: Wie detailliert sollen und können die Vorschläge sein? Sind vorgeschlagene beziehungsweise existierende Grenzwerte zu hoch oder zu niedrig? Welche Vorgaben und Kontrollen, aber auch welche Hilfestellungen und Fristen muss es geben, damit sie eingehalten werden können? Wenn diese Vorschläge dann vom Plenum angenommen sind, geht es darum, sie einerseits in die Öffentlichkeit in unseren jeweiligen Herkunftsländern (mit ihren verschiedenen Sprachen und politischen Debatten) zu tragen, und andererseits die Mitglieder des Europäischen Parlamentes, die EU-Kommission und die Vertreter der Mitgliedstaaten für unsere Anliegen zu sensibilisieren, denn die Gesetzestexte werden am Ende von Parlament und Ministerrat beschlossen. Und natürlich müssen wir Allianzen schmieden und Partner finden, damit in den EU-Vorschriften, trotz der politischen Mehrheiten, die so sind wie sie sind, im Interesse der Bürgerinnen und Bürger und der Umwelt möglichst viel sozialdemokratische Handschrift erkennbar ist.

DER AUSSCHUSS

350

Mitglieder aus den 28 Mitgliedsstaaten der Europäischen Union vertreten im AdR die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften.

24

Mitglieder kommen aus Deutschland. Die SPE-Fraktion im AdR umfasst derzeit

110

ordentliche Mitglieder.

QUELLE: ADR

Mehr http://pes.cor.europa.eu

IMPRESSUM

ASK. Agentur für Sales und Kommunikation GmbH,
Gewerbehof Bülowbogen,Hof D, Eingang D1,
Bülowstraße 66, 10783 Berlin
Tel. (030) 740 73 16-00, Fax (030) 740 73 16-75
E-Mail: info@ask.de

Projektleitung/Anzeigen:
Henning Witzel, Tel. (030) 740 73 16-36

Redaktion: Carl-Friedrich Höck

Layout: Heidemarie Lehmann

Litho: Satzstudio Neue Westfälische, Bielefeld

Druck: J.D. Küster Nachf. + Pressedruck GmbH & Co. KG,
Industriestraße 20, 33689 Bielefeld

Anzeige

EnBW

Anzeigen-Sonderveröffentlichung 01-02/2018

Für bessere Luft und weniger Lärm

Wiesbaden will Deutschlands erste Stadt mit emissionsfreiem Öffentlichen Personennahverkehr werden

Autorin Irmela Heß

Wiesbaden hat ein hoch gestecktes Ziel: Schon 2022, so wurde verkündet, will die Stadt die erste in Deutschland mit emissionsfreiem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sein. Neben einem neuen Radverleihsystem und einem Carsharing-Angebot sollen bis dahin zwei große Projekte gestemmt werden: der Ersatz der Dieselbusse durch Elektrobusse und der Bau einer neuen Straßenbahnlinie.

Wie das funktionieren kann, hat die Nachbarstadt Mainz vorgemacht: Seit Herbst 2016 fährt dort die neue „Mainzelbahn" – nach zweieinhalb Jahren Bauzeit und dem Einsatz von 90 Millionen Euro (einen großen Teil davon von Bund und Land). Bereits nach einem Jahr waren die Fahrgastzahlen höher als erwartet, und die Stadt steht heute mit einem ÖPNV-Anteil von 22 Prozent am gesamten Verkehrsaufkommen deutlich besser da als andere Städte. Im Unterschied zu Wiesbaden – hier liegt der ÖPNV-Anteil bei 15,9 Prozent – gab es aber in Mainz auch schon vor der neuen Linie ein funktionierendes Straßenbahnnetz. In Wiesbaden dagegen hatte man sich bereits in den 50er Jahren des vergangenen Jahrhunderts dafür entschieden, nicht mehr in das marode Schienennetz zu investieren. 1958 rollte die letzte Tram. Versuche einer Wiedereinführung scheiterten.

DIE „CITY-BAHN"

2022

soll die neue „City-Bahn" zwischen Mainz-Hauptbahnhof und der Hochschule RheinMain in Wiebaden verkehren. Bis zu 98.000 Fahrgäste werden erwartet.

98.000

Menschen soll sie in Zukunft täglich transportieren, rund 200.000 Menschen erhalten Zugang zur Straßenbahn.

QUELLE: WWW.CITYBAHN-VERBINDET.DE

Saubere Straßenbahn einführen

Doch die Umweltbelastung durch Stickoxide ist nach und nach gestiegen, die Grenzwerte für Luftreinhaltung werden häufig überschritten, weshalb unter anderem Wiesbaden wie auch Frankfurt oder Mainz von der Deutschen Umwelthilfe und dem ökologischen Verkehrsclub Deutschland (VCD) verklagt werden – was zu durch das Bundesverwaltungsgericht angeordneten Fahrverboten für Dieselfahrzeuge führen könnte. Mit dem Mainzer Liniennetz als Anknüpfungspunkt möchte deshalb auch Wiesbaden die Straßenbahn wieder einführen – als sauberes Verkehrsmittel, das dazu beiträgt, die hohen Schadstoff- und Lärmbelastungen in einer Stadt zu senken, in der Einwohnerzahl und Verkehr von Jahr zu Jahr steigen. Zurzeit wird mit Hochdruck an der Planung für die neue „CityBahn" gearbeitet. Noch stehen weder Streckenführung noch Haltestellen fest, aber wenn es nach den Beteiligten geht, soll sie schon 2022 zwischen Mainz Hauptbahnhof und der Hochschule RheinMain in Wiesbaden verkehren, ab 2024 dann auf der gesamten Strecke mit täglich bis zu 98.000 Menschen. Wenn sich der Rheingau-Taunus-Kreis beteiligt, sind dann 38,6 Kilometer Schienen verlegt, 3,9 Kilometer davon auf Mainzer Seite. Die Wartung der neuen Bahnen übernimmt zunächst das Mainzer Straßenbahndepot.

Eine Kosten-Nutzen-Untersuchung hat ergeben, dass das Projekt volkswirtschaftlich sinnvoll und damit förderungswürdig ist. Hessen will 27,5 Prozent, der Bund 60 Prozent der Kosten übernehmen, die auf 305 Millionen Euro geschätzt werden. Zur besseren Zusammenarbeit haben die Verkehrsunternehmen der Nachbarstädte – ESWE Verehr und Mainzer Mobilität – eine neue Gesellschaft gegründet: die City-Bahn GmbH. Über ein Online-Portal und vier Info-Messen werden die Bürger in die Planung eingebunden. Aber nicht allen gefällt das Projekt: Mitte 2017 haben Gegner eine Bürgerinitiative gegründet.

Abschaffung von 245 Dieselbussen

Das zweite umweltfreundliche ÖPNV-Großprojekt, das zur Luftverbesserung beitragen soll, ist die Abschaffung der 245 Dieselbusse der ESWE Verkehr. 2016 beförderten sie erstmals mehr als 55 Millionen Fahrgäste. Bis 2022 sollen sie durch 221 neue umweltfreundliche Elektrobusse ersetzt werden – ab 2019 werden pro Jahr 55 neue Fahrzeuge gekauft, so der Plan. Die Fahrstrecken in der Innenstadt sollen später von den E-Bussen übernommen werden, die im ESWE-Busdepot aufgeladen werden. Ladesäulen in der City sind derzeit nicht geplant. Zusätzlich kommen vier Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb auf Linien mit großen Distanzen zum Einsatz. Eine Investition in die Zukunft, wie die Stadt mitteilt: Kostet ein Dieselbus rund 250.000 Euro, rechnet man für die Anschaffung eines Elektrobusses mit rund 500.000 Euro. Auch hier werden Fördergelder von Land und Bund erwartet. Welche Firma die E-Busse liefert und wie teuer das Busprojekt genau wird, steht noch nicht fest: Zurzeit läuft die europaweite Ausschreibung. Der Auftrag soll im April vergeben werden.

Wiesbaden hat die Vision eines emissionsfreien ÖPNV. Dazu soll die Dieselbusflotte bis 2022 durch umweltfreundliche Modelle ersetzt werden.

FOTO: ESWE VERKEHRSGESELLSCHAFT MBH

Mehr Informationen www.eswe-verkehr.de, www.citybahn-verbindet.de

ENERGIE UND SERVICE VOR ORT

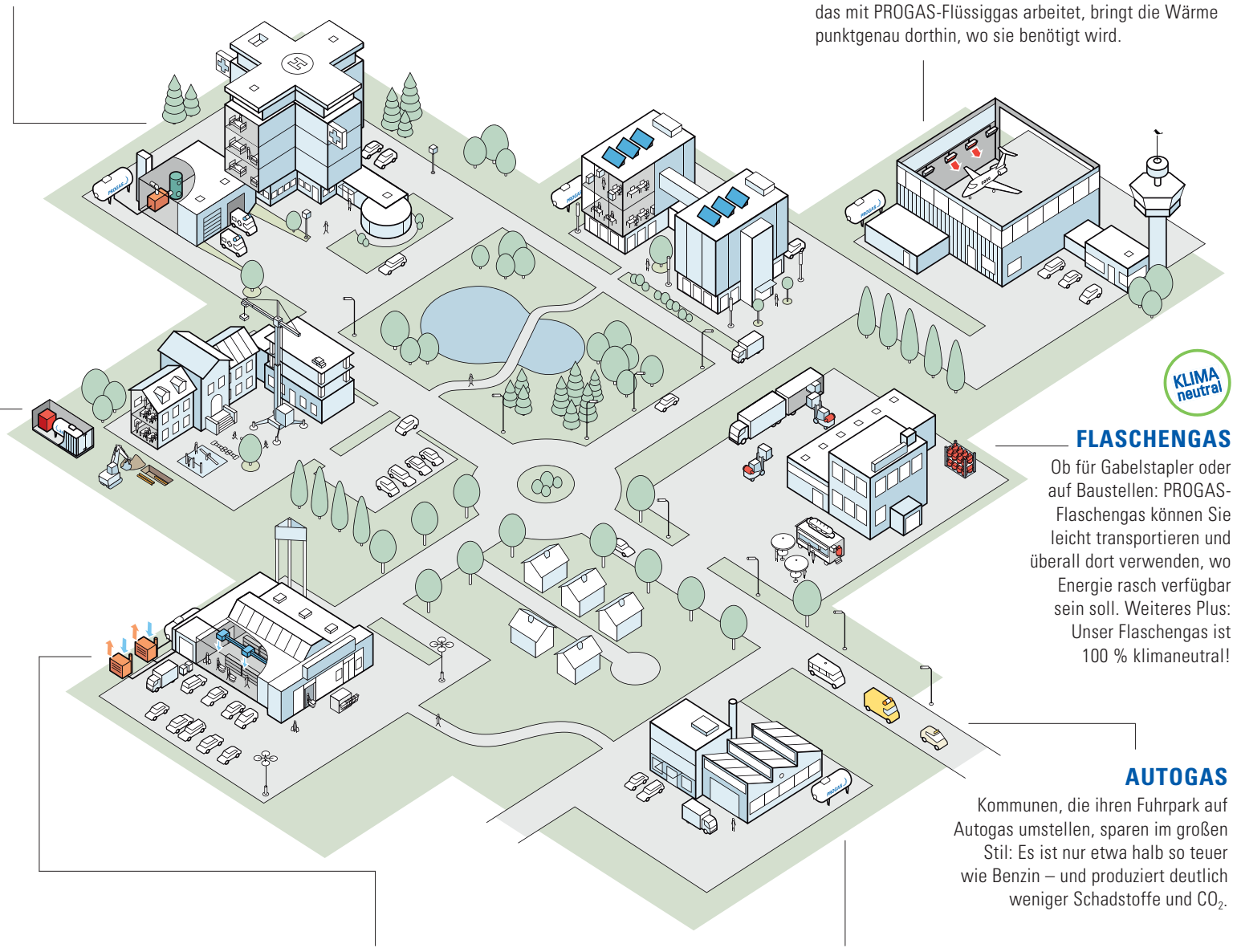
PROGAS-Flüssiggas ist so vielfältig wie Energieanwendungen in kommunalen Einrichtungen und Betrieben. Profitieren Sie von unserer mobilen Energie, unserem Know-how und unserer Servicestärke!

KRAFT-WÄRME-KOPPLUNG

Ein Blockheizkraftwerk (BHKW) produziert Strom und Wärme unabhängig und hoch effizient. Eine interessante Option für Krankenhäuser, Gemeindeverwaltungen und Schulen.

HALLENHEIZUNG

Flugzeughangars oder Läger lassen sich nicht wirtschaftlich komplett beheizen. Ein dezentrales Heizsystem, das mit PROGAS-Flüssiggas arbeitet, bringt die Wärme punktgenau dorthin, wo sie benötigt wird.



KLIMA neutral

FLASCHENGAS

Ob für Gabelstapler oder auf Baustellen: PROGAS-Flaschengas können Sie leicht transportieren und überall dort verwenden, wo Energie rasch verfügbar sein soll. Weiteres Plus: Unser Flaschengas ist 100 % klimaneutral!

AUTOGAS

Kommunen, die ihren Fuhrpark auf Autogas umstellen, sparen im großen Stil: Es ist nur etwa halb so teuer wie Benzin – und produziert deutlich weniger Schadstoffe und CO_2.

MOBILE ENERGIEZENTRALE

Die PROGAS Power Station ist unser mobiler Energieservice – völlig ortsunabhängig, flexibel und kurzfristig verfügbar. Perfekt für Festzelte und den Umbau städtischer Gebäude.

GASWÄRMEPUMPE

Gaswärmepumpen erreichen eine fantastische Effizienz von mehr als 230 Prozent und können nicht nur heizen, sondern auch klimatisieren – interessant zum Beispiel für Bibliotheken und Veranstaltungsräume.

FLÜSSIGGASHEIZUNG

Mit dem Alleskönner Flüssiggas lässt sich kochen, Warmwasser bereiten und äußerst effizient heizen: Der Wirkungsgrad moderner Brennwerttechnik liegt mit ca. 102 Prozent deutlich höher als bei einer Ölheizung.

Zahlreiche Städte und Gemeinden in ganz Deutschland vertrauen bereits auf unsere Expertise in Sachen Energie. Testen Sie uns jetzt! Wir beraten Sie gerne.

Tel.: 0231 5498-170 • info@progas.de • www.progas.de

PROGAS

Ein Freund fürs Leben.

Anzeigen-Sonderveröffentlichung 01-02/2018

Nicht alles auf eine Karte setzen

Bei der Verkehrswende sollten mehr Technologieoffenheit und Wettbewerb gewagt werden

Autor Dr. Constantin H. Alsheimer, Mainova AG, Frankfurt am Main

Power-to-Gas: Erdgas-Autos können künftig auch mit synthetisch erzeugtem Gas fahren.

Im Zuge des Dieselskandals ist in Deutschland eine Debatte über die Zukunft des Verkehrssektors entbrannt. Klar ist, dass eine substanzielle Reduktion der verkehrsbedingten CO_2-Emissionen nur durch eine Abkehr von klassischen Benzin- und Dieselmotoren erreicht werden kann. Vor diesem Hintergrund gewinnt das Konzept einer Vollelektrifizierung des Straßenverkehrs zunehmend Anhänger. Doch eine voreilige Festlegung auf E-Mobilität als einzige Option für die Verkehrswende und – damit verbunden – auf eine bestimmte Art der Kopplung von Elektrizitäts- und Mobilitätssektor ist sowohl aus Klimaschutzgründen als auch aus volkswirtschaftlichen Erwägungen problematisch.

Kriterium Klimaschutz

Stellt man allein auf den CO_2-Ausstoß pro gefahrenem Kilometer ab, dann fällt die Klimabilanz von Elektroautos heute in der Regel besser aus als die vergleichbarer Modelle mit den emissionsärmsten Diesel- oder Benzinmotoren neuester Bauart. Da allerdings jedes Elektroauto eine enorme CO_2-Hypothek aus der Werkshalle mit auf die Straße bringt, ist bei einer Gesamtbetrachtung die ökologische Vorteilhaftigkeit des Elektroautos unter den gegenwärtigen Bedingungen in vielen Anwendungsfällen immer noch fraglich.

Laut einer Meta-Studie des IVL Swedish Environmental Research Institute im Auftrag des schwedischen Staates werden für die Herstellung von Lithium-Ionen-Akkus gegenwärtig rund 350 bis 650 Megajoule Energie pro kWh Akku-Speicherkapazität benötigt. Die Studie betrachtet die gesamte Herstellungskette und legt dann die nationalen Strommixe der Hauptproduktionsstandorte zugrunde. Das schwedische Institut kommt so auf Treibhausgas-Emissionen von aktuell rund 150 bis 200 Kilogramm CO_2-Äquivalente pro kWh Akku-Speicherkapazität.

Bezogen auf einen VW e-Golf (2014er Modell) bedeutet das: Allein bei der Erzeugung des 24,2-kWh-großen Akkus, der eine Reichweite von etwa 130 km ermöglicht, entstehen ungefähr so viele CO_2-Emissionen, wie das Dieselmodell VW Golf 1.6 TDI BlueMotion gemäß ADAC-Test auf 30.000 bis 40.000 km insgesamt ausstößt. Eine grundlegende Verbesserung der Klimabilanz von Elektrofahrzeugen wäre nur erreichbar, wenn der zur Herstellung und zum Betrieb der Fahrzeuge erforderliche Strom weniger CO_2-Emissionen verursachen würde, als dies gegenwärtig der Fall ist. Dies gilt erst recht, wenn der Trend zu höheren Akku-Ladekapazitäten anhält.

Dr. Constantin H. Alsheimer

„Eine Vollelektrifizierung des Verkehrssektors ist keineswegs zwingend.

Lässt sich unter ökologischen Gesichtspunkten aktuell also keine allgemeine Empfehlung für eine bestimmte Antriebsart aussprechen? Doch – und zwar für Erdgas-Autos! Sie sind die bessere Alternative. Legt man die spezifischen CO_2-Emissionen des deutschen Strommix von 2015 zugrunde (534 g CO_2 kWh), wies der gasbetriebene VW Golf 1.4 TGI Blue Motion im ADAC-Test mit 98 g CO_2 pro gefahrenem Kilometer praktisch denselben Wert auf wie der e-Golf (97 g CO_2 pro km). Zugleich aber verursacht die Herstellung von Erdgas-Autos deutlich weniger CO_2-Emissionen als die Herstellung vergleichbarer Elektrofahrzeuge mit ihrem Energiemehraufwand für die Produktion des Fahrzeugakkus.

Mit einer deutlichen Ausweitung des Anteils an Erdgas-Autos könnten schon heute substanzielle CO_2-Einsparungen im deutschen Verkehrssektor realisiert werden. Gemäß einer Studie des Energiewirtschaftlichen Institutes an der Uni Köln (EWI) ließe sich mit einem Anteil von 50 Prozent Erdgasfahrzeugen an der deutschen PKW-Flotte eine Reduktion der CO_2-Emissionen des PKW-Sektors um rund 20 Prozent erzielen. Außerdem könnten mit Erdgas-Autos auch die Stickoxidemissionen deutlich gesenkt werden.

Kriterium Wirtschaftlichkeit

Die Anhänger einer Vollelektrifizierung des Verkehrssektors wenden dagegen ein, dass mit Blick auf die Treibhausgas-Reduktionsziele für 2050 nur eine vollständige Dekarbonisierung des Verkehrssektors in Frage käme. Diese vollumfängliche Dekarbonisierung aber ließe sich nur durch die vollständige Transformation des Mobilitätssektors hin zur Elektromobilität realisieren, und dafür müsse diese Transformation durch strukturpolitische staatliche Vorgaben so schnell wie möglich und unwiderruflich eingeleitet werden.

Tatsächlich aber kommen auch andere Wege für die Dekarbonisierung des Verkehrssektors in Betracht. Und es spricht einiges dafür, dass diese Alternativen volkswirtschaftlich effizienter sein könnten. Namentlich bietet die Power-to-Gas-Technologie die Möglichkeit, Wasserstoff oder auch synthetisches Methan aus Erneuerbarem Strom zu erzeugen. Bei einem Mobilitätssystem, das auf Power-to-Gas aufbaut, fallen zwar beim Syntheseprozess Wandlungsverluste an.

FOTOS: YURI BIZGAIMER/STOCK.ADOBE.COM, MAINOVA AG

Lesen Sie weiter auf Seite 28

VKU
VERBAND KOMMUNALER UNTERNEHMEN e.V.

DIE KOMMUNALEN UNTERNEHMEN

Weiter von Seite 26

Dafür entfallen aber die hohen Kosten, die – bewegt man sich im Szenario einer vollständigen Dekarbonisierung des Stromsektors – durch die zusätzlichen Erneuerbaren-Anlagen verursacht werden, die den gigantischen zusätzlichen Energiebedarf für die Akku-Produktion von Millionen Elektroautos abdecken müssten.

Außerdem kann eine Verkehrswende auf Basis der Power-to-Gas-Technologie die hohen Kosten vermeiden helfen, die bei einer Vollelektrisierung des Straßenverkehrs in Gestalt hoher zusätzlicher Infrastrukturkosten anfallen. Allein für den in Frankfurt erforderlichen Ausbau des Stromverteilnetzes würden im Falle einer Vollelektrisierung des PKW-Sektors schnell Kosten im Milliardenbereich entstehen. Hinzu kämen noch die Kosten für die Ladevorrichtungen. Eine Vollelektrifizierung des Verkehrssektors würde damit letztlich ganz Deutschland vor außerordentliche finanzielle und auch städtebauliche Herausforderungen stellen.

Technologieoffen und wettbewerblich

Fest steht: Elektromobilität kann für bestimmte Anwendungssegmente – z.B. beim Kurzstreckenverkehr im urbanen Raum – schon bald ökologisch sinnvoll und wirtschaftlich sein. Deshalb engagiert sich Mainova bereits seit 2010 im Bereich E-Mobilität im Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main. Substanzielle Klimaschutzeffekte werden sich mit E-Mobilität aber nur dann erzielen lassen, wenn es gelingt, die deutsche Stromerzeugung erheblich zu dekarbonisieren. Ein Ausstieg aus der Braunkohle, die allein für 50 Prozent der CO_2-Emissionen des deutschen Stromsektors und für rund 20 Prozent aller deutschen CO_2-Emissionen verantwortlich ist, ist dafür die zentrale Voraussetzung.

Was für die große Masse des straßengebundenen Verkehrs langfristig der bessere Umsetzungspfad ist, kann heute niemand mit Sicherheit für 30 Jahre im Voraus sagen. Viel spricht für Gas – auch, dass damit jetzt schon substanzielle Treibhausgas-Einsparungen und eine erhebliche Linderung der Stickoxid-Problematik in den Innenstädten realisiert werden können. Andererseits ist mit technischen Fortschritten bei der Akku-Technologie zu rechnen, die die energetische Effizienz des Herstellungsprozesses verbessern werden.

Letztlich ist die Zweckmäßigkeit einer Vollelektrisierung des Verkehrssektors unter ökonomischen und Klimaschutzaspekten keineswegs zwingend und es besteht deshalb auch kein Bedarf, durch voreilige strukturpolitische Festlegungen auf einen bestimmten Pfad der Sektorkopplung unwiderruflich Tatsachen zu schaffen, die man einige Jahre später womöglich bitter bereut.

Bei der Verkehrswende sollte deshalb nicht alles auf eine Karte gesetzt werden. Stattdessen bedarf es eines Ordnungsrahmens, der Technologieoffenheit und Wettbewerb ermöglicht. Die effizientesten Klimaschutzlösungen sollen sich am Markt durchsetzen können. Dazu müssen die jeweiligen CO_2-Fußabdrücke der verschiedenen Mobilitätskonzepte diskriminierungsfrei, das heißt möglichst vollständig abgebildet werden. Eine Privilegierung von bestimmten Antriebskonzepten, sei es durch willkürliche Zwangsquoten, sei es durch sachlich nicht gerechtfertigte Gutschriften auf die Flottendurchschnittswerte für Verbrauch und CO_2-Ausstoß, gilt es zu vermeiden.

Auf jeden Fall darf die Möglichkeit einer Kopplung von Strom- und Verkehrssektor über die Power-to-Gas-Technologie nicht von vorneherein verbaut werden. Gas und die leistungsfähige deutsche Gasinfrastruktur in Verbindung mit Power-to-Gas sind eine wichtige Lösungsoption für die Dekarbonisierung des Verkehrssektors – auf Basis von gasbetriebenen Fahrzeugen und perspektivisch nicht zuletzt auch auf Basis von Brennstoffzellenantrieben.

Heutige Elektroautos bringen noch eine enorme CO_2-Hypothek aus der Werkhalle mit auf die Straße.

FOTO: ANDREA LEHMKUHL/STOCK.ADOBE.COM

FAHRZEUGE

62.600.000

Kraftfahrzeuge waren zum 1. Januar 2017 in Deutschland zugelassen.

93.766

der zugelassenen Fahrzeuge waren Erdgasfahrzeuge.

34.022

zugelassene Elektrofahrzeuge gab es 2017 in Deutschland

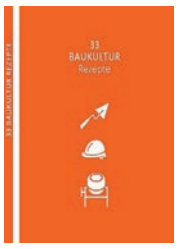
QUELLE: WWW.STATISTA.DE, KRFAFTFAHRT-BUNDESAMT

Anzeige

Humorvolles Methodenbuch

Das BBSR veröffentlicht Rezepte für gute Baukultur

Nicht nur die Kommunen treiben die Debatten um gutes Planen und Bauen voran. Auch zahlreiche bürgerschaftliche Initiativen engagieren sich für Baukultur. Das Forschungsprojekt „Baukultur konkret“ hat sich von 2014 bis 2017 einige von ihnen angesehen. Es ermöglichte den Initiativen sich zu vernetzen und auszutauschen. Ein Resultat ist das Buch „33 Baukultur-Rezepte“, das vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) herausgegeben wurde. „Wir wollen zeigen, wie mit vielen Köchinnen und Köchen, mal mehr, mal weniger Zutaten, gemeinschaftlichem Engagement und kollektiver Begeisterung Baukultur entstehen kann“, schreiben die Autoren. Der Clou: Die verschiedenen methodischen Ansätze werden tatsächlich in Rezeptform erklärt. Die Beschreibung für eine Kunst-Installation im öffentlichen Raum klingt dann so: „Eigentümer leicht anschwitzen und mit der Baukulturinitiative zu einer geschmeidigen



Masse verarbeiten“. Die Methoden sind eingeteilt in Vorspeisen (die Interesse für das Thema wecken), Hauptgerichte (wie Beratungen, Projekte und Workshops) sowie Nachspeisen (beispielsweise Evaluierungen, Ausstellungen, Broschüren). Das liest sich unterhaltsamer als ein klassischer Forschungsbericht und macht vor allem neugierig. Wer auf den detaillierten Bericht nicht verzichten möchte, findet ihn ergänzend auf der Internetseite des BBSR. *CFH*

BBSR (Hrsg.):
33 Baukultur-Rezepte
2017, 88 Seiten, kostenfrei via karin.hartmann@bbr.bund.de oder als PDF auf bbsr.bund.de, ISBN 978-3-87994-211-4

Handreichung zum Insolvenzrecht

Ein Überblick aus kommunaler Perspektive

Eines vorweg: Wer sich das Buch „Beteiligung der Kommune am Insolvenzverfahren“ zulegen will, sollte bereits über juristisches Grundwissen verfügen und sich mit Begriffen wie „Massekostenbeitrag“ oder „Fiskusprivileg“ auskennen. Doch auf die meisten kommunalen Praktiker, an die sich das Werk richtet, dürfte dies ohnehin zutreffen. Und darum geht es: Kommunen können auf unterschiedliche Weise an einem Insolvenzverfahren beteiligt sein, sei es als Schuldner oder Gläubiger. Deshalb sollten sich die zuständigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit den geltenden Bestimmungen und Vorschriften auskennen. Etwa, wenn es um Probleme der Insolvenzanfechtung geht oder um Fälle, in denen ein Schuldner-Unternehmen seinen Sitz im Ausland hat. Das Recht wurde in den vergangenen 20 Jahren vielfach mit neuen Gesetzen reformiert und konkretisiert. Jens Schmittmann – Rechtsanwalt, Steuerberater und Professor an der

FOM-Hochschule Essen – verschafft mit seinem Buch einen Überblick über die aktuelle Rechtslage. Dabei ist die Darstellung entsprechend den verschiedenen Phasen eines Insolvenzverfahrens untergliedert, geht aber auch auf die Besonderheiten einer Gemeinde als Vertragspartnerin oder Verfahrensbeteiligte ein. Eine aktuelle Insolvenzordnung im Anhang und ein Stichwortverzeichnis runden die Handreichung ab. *CFH*

Jens M. Schmittmann:
Beteiligung der Kommune am Insolvenzverfahren
Kommunal- und Schul-Verlag,
2. Aufl. 2018, 242 Seiten, 19,90 Euro,
ISBN 978-3-8293-1359-9

Wahlen

Böblingen bekommt einen neuen Oberbürgermeister. Amtsinhaber Wolfgang Lützner von der CDU unterlag in der Wahl am 4. Februar mit 28,2 Prozent gegen den Grünen **Stefan Belz**, der es auf Anhieb auf 51,3 Prozent der Wählerstimmen brachte.
Die Stadt Backnang dagegen wird auch weiterhin vom Amtsinhaber regiert. Oberbürgermeister **Frank Nopper**, CDU, gelang am 4. Februar mit 87,1 Prozent der Stimmen die Wiederwahl. Die schaffte auch der CDU-Landrat **Ulrich Krebs** eine Woche zuvor bei der Landratswahl im Hochtaunus-Kreis, mit einem Ergebnis von 57,3 Prozent. Zu allen drei Wahlen hatte die SPD keinen Kandidaten ins Rennen geschickt. Anders in der Stadt Lindau am Bodensee: Hier trat der SPD-Oberbürgermeister **Gerhard Ecker** am 21. Januar erneut an und sicherte sich mit 55,1 Prozent eine weitere Amtszeit. Zeitgleich wurde in Winnenden **Hartmut Holzwarth**, CDU, von den Wählern im OB-Amt bestätigt – mit einem Ergebnis von 91,4 Prozent, das angesichts fehlender Gegenkandidaten kaum überrascht.
Da verlief die Landratswahl im Saale-Orla-Kreis spannender. Doch trotz Unterstützung von Grünen und Linken unterlag die SPD-Kandidatin Regine Kanis im Duell dem Amtsinhaber **Thomas Fügmann**, CDU, letztlich deutlich: mit 37,4 zu 62,6 Prozent. Bei der OB-Wahl in Laupheim hat sich mit **Gerold Rechle** (58,5 Prozent) ein Einzelbewerber durchgesetzt. Ein Kopf-an-Kopf-Rennen zwischen zwei CDU-Mitgliedern bekam die Öffentlichkeit in Bretten geboten: Am Ende siegte Bürgermeister **Martin Wolff** mit nur zwölf Stimmen Vorsprung vor Aaron Treut – beide hatten je 36 Prozent der Wähler für sich gewinnen können.

Termine

5. Fachkonferenz „Elektromobilität vor Ort“
26.02.2018, Leipzig
dstgb.de/veranstaltungen

5. Integrationskonferenz des Deutschen Städtetages
21.03.2018, Stuttgart
staedtetag.de

Bundeskongress Offline-Strategien für die Innenstadt der Zukunft
10.04.2018, Bochum
offline-strategien.de

10. Speyerer Tage zu kommunalen Infrastrukturen: Großveranstaltungen im öffentlichen (Straßen-)Raum
19.04.2018 – 20.04.2018
uni-speyer.de

5. Kommunaler IT-Sicherheitskongress
23.04.2018 – 24.04.2018, Berlin
landkreistag.de/termine-25

Seminarangebot „Intensivcoaching für Amtsinhaberinnen“
27.04.2018 – 29.04.2018, Hannover
bundes-sgk.de

VKU-Forum Energiewende 2018
17.05.2018 – 18.05.2018, Erfurt
vku-akademie.de

Seminar „Geschäftsführung von Rats- und Kreistagsfraktionen“
25.05.2018 – 26.05.2018, Springe
bundes-sgk.de

13. DEMO-Kommunalkongress
21.06.2018 – 22.06.2018, Berlin
demo-kommunalkongress.de

Kommunalwahl-Camp der Bundes-SGK
31.08.2018 – 02.09.2018, Springe
bundes-sgk.de

VKU-Stadtwerkekongress 2018
18.09.2018 – 19.09.2018, Köln
vku-akademie.de

Seminar „Mein Weg zur Bürgermeisterin – Frauen ins Rathaus“
12.10.2018 – 13.10.2018, Springe
bundes-sgk.de

Delegiertenversammlung der Bundes-SGK
23.11.2018 – 24.11.2018, Kassel
bundes-sgk.de

Ein Service zum Nachschlagen: Das Inhaltsverzeichnis aller Artikel, die 2017 in der DEMO und im DEMO-Sonderheft erschienen sind, finden Leser unter: **demo-online.de/inhalt2017**.

Weiterführende Informationen zu den Artikeln, Links und Exklusiv-Artikel zum Titelschwerpunkt finden Leser unter: **demo-online.de/info-ortskerne**

„Ich muss noch lernen“

Berlins Verwaltung setzt einen virtuellen Assistenten für Fragen der Einwohner ein – der Chatbot im DEMO-Test

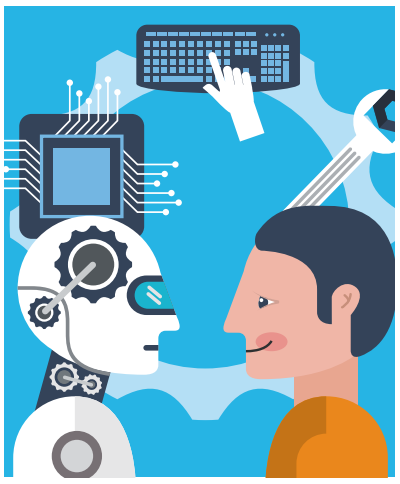
Autorin Karin Billanitsch

Die persönliche Musikliste abspielen, die Frage nach dem Wetter beantworten, auf Zuruf Kontakte nennen – virtuelle Assistenten wie Apples Siri oder Amazons Alexa ziehen in den Alltag von immer mehr Menschen ein. Ganz im Trend hat die Berliner Verwaltung einen Chatbot installiert, der Fragen zu Verwaltungsangelegenheiten beantwortet. Allerdings nicht per Spracherkennung, sondern im schriftlichen Dialog.

Der Chatbot der Berliner Verwaltung stellt sich dienstbeflissen und freundlich vor: „Hallo! Ich bin ein virtueller Bürger-Service-Assistent und beantworte gerne Ihre Fragen zu ausgewählten Dienstleistungen der Berliner Verwaltung! Ich bemühe mich sehr, trotzdem bin ich nur ein Computerprogramm, das noch lernen muss.“

Aha, der ViBüSeAss – wie er an dieser Stelle etwas sperrig abgekürzt wird – muss noch lernen, aber wir wollen mal sehen, was er schon weiß. Die erste Frage jedenfalls meistert er mit Bravour: Auf „Austritt aus der evangelischen Kirche wo?“ findet er folgende Dienstleistung: „Kirchenaustritt erklären“, bietet elf Standorte an und geizt nicht mit allgemeinen Informationen.

Also wird ein zweites Anliegen in das Fenster getippt: Wer ist Michael Müller? Die Frage nach dem Regierenden Bürgermeister verwirrt den ViBüSeAss prompt: „Ich bin mir nicht ganz sicher. Haben Sie eine Folgefrage zu Kirchenaustritt oder möchten Sie das Thema wechseln?“ Ja, das ist Themawechsel! Daraufhin teilt er mit: „Ich habe die passende Dienstleistung nicht gefunden.“ Stattdessen fordert er den User auf, aus folgenden Dienstleistungen zu wählen: Entsorgung von illegalem Sperrmüll, Gewerbemüll oder Problemstoffen, wildem Müll, Hausmüll oder Autowracks. Das passt alles nicht und deshalb die Antwort: „Die gesuchte Dienstleistung ist nicht dabei.“



Fragen zu Verwaltungsangelegenheiten können Berliner Bürgerinnen und Bürger jetzt an ein Computerprogramm stellen.

Gegencheck mit Siri: Hey, Siri, wer ist Michael Müller? Siri liefert einen Abriss über Gerd Müllers Fußball-Leben. Liegt das womöglich an der undeutlichen Aussprache der Fragestellerin? Auch ein zweiter Versuch scheitert.

Weiter im Text mit dem ViBüSeAss: „Was ist der Sinn des Lebens?“ Das ist zugegebenermaßen weniger eine Verwaltungs- als eine grundsätzliche Angelegenheit, über die viele Bürgerinnen und Bürger lange grübeln – der virtuelle Assistent aber nicht: Schnell stellt er eine Auswahl an Dienstleistungen zusammen: von der Beantragung begleitender Hilfen im Arbeitsleben für Schwerbehinderte bis hin zur Eingliederungshilfe für schwerbehinderte Menschen. Dieses Ergebnis ist interessant, dennoch heißt es wieder: „Die gesuchte Dienstleistung ist nicht dabei.“ Apples Siri hingegen gibt ehrlich zu: „Da bin ich überfordert.“

Letzter Versuch: „Wie ist das Wetter?“ Siri informiert souverän über die herrschenden ungemütlichen zwei bis vier Grad Celsius in der Hauptstadt. Der ViBüSeAss muss passen: „Leider habe ich keinen Zugriff auf die Wetterdatenbank. Ich weiß nur so viel: Wenn man seinen Teller leer isst, gibt es gutes Wetter.“

https://va.service.berlin.de/va/

DEMO 03-04/2018
erscheint am 23. März 2018

mit folgenden Themen:

Kinder und Jugendliche für Politik begeistern, ihre Beteiligung zulassen und fördern – damit wird sich das Titelthema der neuen DEMO beschäftigen.

Im Report wird sich alles rund um das Thema **Verwaltungsmodernisierung** drehen.

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

Geschäftsführer: 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. 35 vom 1. Januar 2018

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 Nichtlieferung 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“.

Mitteilung nach § 7a Berliner Pressegesetz: Alleinige Gesellschafterin der Berliner vorwärts Verlagsgesellschaft mbH ist die Deutsche Druck- und Verlagsgesellschaft mbH, Berlin, deren Gesellschafter sind Dietmar Nietan, Berlin, als Treuhänder für den Treugeber Parteivorstand der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands (SPD) mit 94,67 Prozent und die Solidarität Verwaltungs- und Treuhandgesellschaft mbH, Berlin, als Treuhänderin für den Treugeber Parteivorstand der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands (SPD) mit 5,33 Prozent.

FOTOS: GSTUDIO GROUP/STOCK.ADOBE.COM; DIETER SCHÜTZ/PIXELIO.DE

JETZT BEWERBEN!

Ausschreibung

DEMO-Kommunalfuchs 2018

Bereits zum 13. Mal werden die DEMO-Kommunalfüchse für herausragende kommunalpolitische Leistungen verliehen.

Gesucht werden Beispiele für herausragendes kommunalpolitisches Wirken, eine vorbildliche kommunalpolitische Strategie oder besonderes Engagement in der Kommunalpolitik.

Drei Preisträger werden von unserer **Jury unter Vorsitz von Thorsten Schäfer-Gümbel** Ende Mai unter allen Bewerbungen ausgewählt.

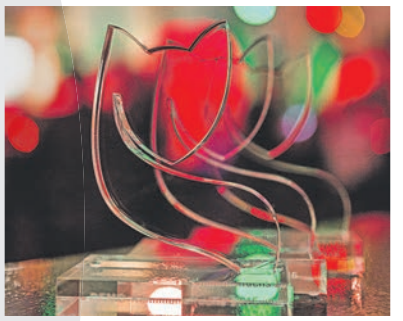
Die Auszeichnungen werden im Rahmen der Abendveranstaltung des DEMO-Kommunalkongresses am 21. Juni 2018 in Berlin verliehen.

Kandidatenvorschläge oder Eigenbewerbungen mit einer kurzen Projektbeschreibung (bitte max. zwei DIN A4-Seiten) sowie eventuell weitere relevante Unterlagen bitte bis zum **22. Mai 2018** an

DEMO – Demokratische Gemeinde
DEMO Kommunalfuchs
ASK Berlin
Bülowstraße 66
10783 Berlin

Mail: witzel@demo-online.de

DEMO Kommunalfuchs



AUSWAHL BISHERIGER PREISTRÄGERINNEN UND PREISTRÄGER

- Hans-Jochen Vogel, München/Berlin
- Unterstützerkreis Rosengarten, Vellmar
- Inklusionsbeirat der Stadt Heilbronn
- SPÖ Jugend Murrtal/Österreich
- Dagmar Mühlenfeld, Mülheim an der Ruhr
- Jürgen Dupper, Oberbürgermeister Passau
- Familienkonzept der Landeshauptstadt Hannover
- Klaus Wowereit, Berlin
- SPD Kommunalakademie
- Michael C. Busch, Landrat Coburg
- Bernd Scheelen
- Christian Ude, München
- Norbert Raulin, Bürgermeister Strasburg (Uckermark)
- SPD-Gemeinderatsfraktion Heidenrod
- EAF Berlin e.V.
- Monika Kuban, Deutscher Städtetag
- Gemeinde Hüllhorst
- Buch-Projekt „Wirbel im Rathaus (WiR)“
- Georg Kronawitter, München
- SPD-Ratsfraktion Gladbeck
- Rainer Dambach, Bürgermeister Pasewalk
- Mentoringprojekt „Mehr Frauen in die kommunalen Parlamente“ in RLP
- Rosemarie Wilcken, Wismar
- Gemeinde Nalbach
- SPD Gemeinderatsfraktion Mannheim
- „Häkelclub 590“ Hamm
- Gerhard Widder, Mannheim
- Landeshauptstadt Erfurt
- SPD Main-Kinzig-Kreis
- PlaNet Jugend, Gemeinde Aichwald
- Willi Polte, Magdeburg
- Gemeinde Alheim
- Junior SGK Baden Württemberg
- Kids Projekt Osnabrück
- Schwalm-Eder-Kreis gegen Gewalt
- Axel Endlein, Northeim
- Arno S. Hamburger
- Michael Adam, Bürgermeister Bodenmais
- Landkreis Mainz-Bingen
- Gemeinde Hiddenhausen
- Josef Krings, Duisburg
- Hartwig Reimann, Schwabach
- SPD-Ratsfraktion Nürnberg
- Manfred Schaub, Bürgermeister Baunatal
- Jusos Aachen
- AG 60plus SPD Linz am Rhein
- Herbert Schmalstieg, Hannover
- Jusos Dresden
- SPD Wiesloch
- Landeshauptstadt Potsdam

…und 2018 Du?

Breitbandausbau – 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
Dr. Sven-Joachim Otto
Tel. +49 211 981-2739
sven-joachim.otto@de.pwc.com

pwc

© 2018 PricewaterhouseCoopers Legal Aktiengesellschaft Rechtsanwaltsgesellschaft. Alle Rechte vorbehalten.
„PwC Legal" bezeichnet in diesem Dokument die PricewaterhouseCoopers Legal Aktiengesellschaft Rechtsanwaltsgesellschaft, die zum Netzwerk der PricewaterhouseCoopers International Limited (PwCIL) gehört. Jede der Mitgliedsgesellschaften der PwCIL ist eine rechtlich selbstständige Gesellschaft.