

06 | 17

EILDIENST

Aachen
Bielefeld
Bocholt
Bochum
Bonn
Bottrop
Castrop-Rauxel
Dortmund
Duisburg
Düren
Düsseldorf
Essen
Gelsenkirchen
Gladbeck
Hagen
Hamm
Herford
Herne
Iserlohn
Krefeld
Köln
Leverkusen
Lüdenscheid
Marl
Minden
Mönchengladbach
Mülheim an der Ruhr
Münster
Nettetal
Neuss
Oberhausen
Recklinghausen
Remscheid
Siegen
Solingen
Viersen
Willich
Witten
Wuppertal

Inhalt

2-9 Im Fokus

- Helmut Dedy: Luftreinhaltepläne für NRW einheitlich planen
- Luftreinhalteplanung in Nordrhein-Westfalen
- Aktuelle Finanzlage der Kommunen in Nordrhein-Westfalen
- Erster Landeskulturbericht Nordrhein-Westfalen wird Grundlage für die kulturpolitische Strategie des Landes
- Kongress Kommunale Wirtschaftsförderung in Münster: Wirtschaft und Wirtschaftsförderung 2017–2022

10 Aus den Städten

- Fahrradklimatest: Münster hat immer noch die Nase vorn

11 Gern gesehen

- Wittringen: Ein Naherholungsgebiet der Extraklasse in Gladbeck

11-13 Fachinformationen

14-15 Kaleidoskop

16 Termine

Helmut Dedy: Luftreinhaltepläne für NRW einheitlich planen

In der Diskussion um Diesel-Fahrverbote in Städten ist nach Einschätzung des Städtetages Nordrhein-Westfalen vor allem das Land gefordert. Dazu sagte Geschäftsführer Helmut Dedy der Westdeutschen Allgemeinen Zeitung (WAZ) am 4. Juli 2017:

„Die Städte in NRW wollen Fahrverbote für Dieselfahrzeuge vermeiden. Weil aber immer mehr Dieselaufos auf den Straßen fahren, werden in einigen Städten in NRW die Grenzwerte für Stickoxide immer noch überschritten. Deshalb fordert der Städtetag Nordrhein-Westfalen das Land auf, die Luftreinhaltepläne für NRW weiterzuentwickeln und einheitlich zu planen. Wir wollen die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger schützen. Das hat oberste Priorität. Gleichzeitig wollen wir aber auch die Städte nicht lahmlegen. Mit den bisherigen Anstrengungen haben wir bereits die Feinstaubbelastung in den NRW-Städten dauerhaft gesenkt. Jetzt müssen wir dringend vorankommen, auch die Stickoxide weiter zu reduzieren“, sagte Helmut Dedy, Geschäftsführer des Städtetages NRW, gegenüber der WAZ.

„Als Grundlage für gezielte Gegenmaßnahmen brauchen wir mehr und aktuellere Messergebnisse vom Landesumweltamt. Nur so wissen wir, wo die Stickoxid-Grenzwerte immer wieder zu hoch sind“, so Dedy. In die Berechnungen müssten auch die Emissionen auf Autobahnen, von Schiffen und Diesellokomotiven eingehen. „Um den Ausstoß an Stickoxiden deutlich zu senken, sollten Bund und Land auch umweltfreundliche Antriebe in den Bussen des Öffentlichen Nahverkehrs stärker fördern, zum Beispiel durch Euro 6-Technik. Dann wäre ein Umstieg schneller machbar“, machte Dedy deutlich.

Das Land sei verantwortlich, die Luftreinhaltepläne fortzuschreiben. Das müsse in enger Abstimmung mit den Städten und den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern erfolgen. Bewährt habe sich der einheitliche Luftreinhalteplan Ruhr, der seit zehn Jahren für die betroffenen Städte des Ruhrgebiets aufeinander abgestimmte Maßnahmen vorsieht, die nicht nur lokal sondern regional wirken. „Dieses Verfahren könnte als Blaupause für das ganze Land Nordrhein-Westfalen dienen“, so Dedy. Dabei gehe es beispielsweise um neue Radwege, Förderung der E-Mobilität und verbesserte Verkehrslenkung.

Für den 2. August haben das Bundesverkehrs- und Bundesumweltministerium, die Länder und die Automobilindustrie zu einem sogenannten Diesel-Forum eingeladen. Dazu sagte Städtetagsgeschäftsführer Dedy: „Es ist gut, dass Baden-Württemberg und Bayern, der Bund und die Automobilindustrie inzwischen ernsthaft über das Nachrüsten älterer Fahrzeuge reden. Dafür brauchen wir schnell verbraucherfreundliche Lösungen. Außerdem muss die Automobilindustrie endlich sicherstellen, dass ihre Autos die Abgasgrenzwerte nicht nur auf dem Papier, sondern auch auf der Straße erfüllen. Die Städte befürchten allerdings, dass trotz aller Anstrengungen die Grenzwerte nicht überall kurzfristig eingehalten werden können. Erste Gerichtsurteile verlangen bereits, Fahrverbote für ältere Dieselfahrzeuge zu prüfen. Deshalb fordern die Städte das Land auf, sich dafür einzusetzen schadstoffarme Diesel-Fahrzeuge zu kennzeichnen. Wir brauchen eine blaue Plakette, um Autos auch kontrollieren zu können, falls Fahrverbote nicht überall vermieden werden können.“

Luftreinhalteplanung in Nordrhein-Westfalen

Von Axel Welge

Für viele deutsche Städte sind zur Umsetzung der europäischen Luftqualitätsrichtlinie und des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) Luftreinhaltepläne erarbeitet worden. Die Städte haben gemeinsam mit den zuständigen Behörden der Länder in diesen Luftreinhalteplänen viele Maßnahmen des Verkehrsmanagements (Einführung von Umweltzonen, Lkw-Durchfahrtsverbote) und zahlreiche Angebote zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV sowie des Radverkehrs vorgesehen und durchgeführt. Die Umsetzung dieser Maßnahmen hat die Feinstaubbelastung deutlich gesenkt. Die Immissionsgrenzwerte für Stickstoffdioxid (NO₂), die bereits seit 2010 gelten, werden allerdings in

vielen Städten nach wie vor überschritten. Die wesentliche Ursache für die hohe NO₂-Belastung dürfte in der deutlichen Zunahme von Diesel-Pkw in den letzten 15 Jahren liegen. Sie machen mit 14,5 Millionen Pkw aktuell einen Anteil von ca. 32 Prozent am Gesamtbestand der Pkw aus.

Vertragsverletzungsverfahren der EU-Kommission

Die Europäische Kommission hat deshalb im Juni 2015 ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland zu den Grenzwertüberschreitungen von NO₂ eingeleitet. Dieses Verfahren bezieht sich

deutschlandweit auf 28 Gebiete, in denen zwischen 2010 und 2013 der Jahresmittelwert, in drei Fällen auch der Stundenmittelwert, überschritten wurde. Nach Ansicht der EU-Kommission reichen die in diesen Gebieten ergriffenen Maßnahmen nicht aus, um die Dauer der Überschreitungen dieser Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten. Auch für andere Mitgliedstaaten, wie Frankreich, Großbritannien und Spanien wurden entsprechende Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet. Am 15. Februar 2017 forderte die Kommission die Bundesregierung erneut auf, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um den NO₂-Grenzwert einzuhalten. Nach Auswertung der Stellungnahme der Bundesregierung wird die Kommission entscheiden, ob sie Klage vor dem Europäischen Gerichtshof gegen Deutschland erhebt.

Die EU-Kommission kritisierte insbesondere, dass in den meisten betroffenen Gebieten die Grenzwerte für NO₂ erst im Jahr 2020 oder später eingehalten werden. Damit würde der Grenzwert um zehn oder mehr Jahre nach Ablauf der Frist noch immer überschritten. Nach Auffassung der Kommission reduziere sich – angesichts der Dauer der Nichteinhaltung der Grenzwerte – der Ermessensspielraum der zuständigen Behörden deutlich. Deshalb sollten auch ordnungsrechtliche Maßnahmen sowie weitere Zufahrtsbeschränkungen für Fahrzeuge in Betracht gezogen werden.

Rechtsprechung der Verwaltungsgerichte

Handlungsdruck besteht auch aufgrund einer sich wandelnden Rechtsprechung der Verwaltungsgerichte. Während den Behörden in früheren Entscheidungen ein breiterer Gestaltungsspielraum zugebilligt wurde, wird nun zunehmend betont, dass die Behörden verpflichtet seien, die erforderlichen Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung der zulässigen Immissionsgrenzwerte vorzusehen. Das bloße Aufstellen eines Luftreinhalteplans reicht nach Auffassung einiger Gerichte hierfür jedenfalls nicht aus. Vielmehr wird explizit gefordert, Fahrverbote für stark emittierende Diesel-Pkw für die betroffenen Gebiete zu prüfen (VG Düsseldorf vom 13. September 2016, Bayerischer Verwaltungsgerichtshof vom 27. Februar 2017).

Fortschreibung der Luftreinhalteplanung in Nordrhein-Westfalen

In Nordrhein-Westfalen waren im Jahr 2015 insgesamt elf Gebiete mit 29 Städten von NO₂-Grenzwertüberschreitungen betroffen. Eine Fortschreibung der Luftreinhalteplanung in Nordrhein-Westfalen ist angesichts der aktuellen Lage noch in diesem Jahr dringend erforderlich. Die Geschäftsstelle hat gemeinsam mit einigen Umweltdezernenten/innen und Amtsleiter/innen der betroffenen Städte in Nordrhein-Westfalen das nachfol-

gende „10-Punkte-Programm“ zur Fortschreibung der Luftreinhalteplanung in Nordrhein-Westfalen erarbeitet:

1. Landeseinheitliche Luftreinhalteplanung

Für das Ruhrgebiet sind vor rund zehn Jahren gemeinsam mit dem Regionalverband Ruhr (RVR), dem Städtetag, dem Umweltministerium sowie den betroffenen Städten aufeinander abgestimmte „Teilpläne“ erarbeitet worden, die eine einheitliche Luftreinhalteplanung für die betroffenen Städte im Ruhrgebiet vorsahen. Dieses Verfahren hat sich grundsätzlich bewährt. Deshalb sollte ein ähnliches Verfahren (enge Abstimmung zwischen den Bezirksregierungen und den Städten) möglichst für das ganze Land Nordrhein-Westfalen gewählt werden. Die Belastung durch NO₂ ist in allen Ballungsräumen dieses Landes messbar und sollte deshalb landesweit einheitlich mit ähnlichen Maßnahmen reduziert werden.

2. Verbesserung der Dienstleistungen des Landesumweltamtes (LANUV)

Die Städte beklagen vielerorts, dass das LANUV aus Kapazitätsgründen häufig nicht in der Lage ist, aktuelle Messungen und Grundlagenberechnungen für die betroffenen Städte zur Verfügung zu stellen, und auch sonst keine fachliche Beratung leisten kann. Aus kommunaler Sicht muss dieser Service deutlich verbessert werden, sodass Maßnahmen vor Ort besser planbar sind.

Aufgabe des LANUV sollte es ebenfalls sein, den Wirkungsgrad der einzelnen Maßnahmen praxisnah zu ermitteln und den Bezirksregierungen/Städten für ihre Luftreinhaltepläne zur Verfügung zu stellen.

3. Breite Akteursbeteiligung

Die Städte halten eine breite Beteiligung der betroffenen Akteure (Bürgerschaft, IHK, Handwerk, Umweltverbände etc.) zur Erstellung der Luftreinhaltepläne für unerlässlich. Planungsrechtliche und ordnungsrechtliche Maßnahmen sollten breit abgestimmt werden. In diesem Zusammenhang muss deutlich gemacht werden, dass der Gesundheitsschutz der Bürgerinnen und Bürger in unseren Städten oberste Priorität genießt. Zudem handelt es sich bei der Verbesserung der Luftqualität um eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe, bei der alle betroffenen Kreise die (Mit-)Verantwortung tragen.

4. Einbeziehung der Autobahnen in die Luftreinhalteplanung

Aus der Sicht der Städte sind in den Ballungsräu-

men die Autobahnen in die Luftreinhaltepläne einzubeziehen, da gerade dort die Emissionen hoch sind.

5. Schiffsverkehr und Diesellokomotiven einbeziehen

Aus Sicht der Städte ist es ebenfalls notwendig, die Emissionen aus dem Schiffsverkehr sowie in Einzelfällen auch die von Diesellokomotiven in die weiteren Luftreinhalteberechnungen einzubeziehen und geeignete Minderungsmaßnahmen zu entwickeln.

6. Rechtsgrundlagen für die Kennzeichnung von Fahrzeugen

Bislang ist strittig, ob der Erlass von Fahrverboten in den von NO_2 -Grenzwertüberschreitungen betroffenen Gebieten bereits heute auf der Grundlage der Straßenverkehrsordnung zulässig ist. Zur Klärung dieser rechtlichen Frage hat das Land NRW im November 2016 die sogenannte „Sprungrevision“ beim Bundesverwaltungsgericht gegen das o. a. Urteil des VG Düsseldorf eingelegt. Bisher wurden die Umweltzonen in Deutschland auf der Grundlage der sogenannten Kennzeichnungsverordnung (35. BImSchV) eingerichtet. Diese Verordnung erlaubt jedoch derzeit nicht, die Zufahrt in die Umweltzonen auf die saubersten Dieselfahrzeuge auf dem Markt zu beschränken. Deshalb ist eine entsprechende Erweiterung der Kennzeichnungsverordnung auf der Bundesebene aus Sicht der Städte dringend erforderlich. Sie muss die Einführung einer Plakette für besonders emissionsarme Dieselfahrzeuge vorsehen. Die zuständigen Behörden der Länder und die Städte können dann in den Luftreinhalteplänen begrenzte Fahrverbote für stark emittierende Dieselfahrzeuge definieren. Gleichzeitig sind – wie bei der Einführung der Umweltzonen – Ausnahmeregelungen für bestimmte Verkehre zu erarbeiten.

7. Forderung an die Automobilindustrie

Die Automobilindustrie muss möglichst kurzfristig Klarheit darüber schaffen, welche Dieselfahrzeuge die geltenden Emissionswerte tatsächlich auch im Straßenverkehr einhalten. Verschiedene Studien, die in der Öffentlichkeit bekannt geworden sind, zeigen nämlich, dass selbst die für Euro 6-Diesel-PKW erwartete deutliche Emissionsminderung gegenüber der Abgasstufe Euro 5 fraglich ist.

8. Technische Maßnahmen

Weiter stehen der Bund und das Land Nordrhein-Westfalen in der Pflicht, die Anreize für die Nachrüstung mit Filtersystemen, die den Stickoxidausstoß bereits zugelassener Fahrzeuge reduzieren, in der neuen Legislaturperiode deutlich zu verbessern.

Schließlich ist die massive Förderung alternativer Antriebstechnologien und von Euro 6-Bussen des kommunalen ÖPNV unabdingbar.

9. Steuerliche Rahmenbedingungen/Dienstwagenprivileg/Sonderprogramm ÖPNV/Radverkehr

Bund und Länder sollten dringend eine umweltgerechte Kraftstoffbesteuerung (Anhebung des Mineralölsteuersatzes für Dieselmotoren) prüfen. Zudem sollte die Gewährung finanzielle Privilegien für die Anschaffung und Nutzung von Dienstwagen zukünftig ausschließlich für verbrauchs- und abgasarme Fahrzeuge möglich sein.

Die zusätzlichen Einnahmen sollten für Maßnahmen des öffentlichen Personennahverkehrs und eine Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur verwandt werden. Angeregt wird in diesem Zusammenhang ein Sonderprogramm des Bundes/des Landes für einen massiven Ausbau des ÖPNV und des Radverkehrs in Deutschland. Nur wenn die Angebotspolitik in den Städten weiterhin deutlich verbessert wird, wird eine Reduzierung des PKW-Verkehrs und damit der Luftbelastung in den Städten möglich sein.

10. Vorbildfunktion des Landes

Das Land NRW hat seine Vorbildfunktion deutlicher wahrzunehmen. Dies bedeutet, dass sämtliche Landeseinrichtungen – insbesondere in den Großstädten und Ballungsräumen – durch konsequentes Parkraummanagement, den Bau von Radabstellanlagen und die Einführung des Jobtickets/Mobilitätstickets beispielgebend für eine Mobilitätsoffensive zur Stärkung des Umweltverbundes sein sollten.

Der Vorstand des Städtetages hat sich in seiner 314. Sitzung am 21. Juni 2017 auf dieser Basis mit der Fortschreibung der Luftreinhalteplanung beschäftigt und hierzu den folgenden Beschluss gefasst:

1. Der Vorstand begrüßt, dass die kommunalen Anstrengungen zur Verbesserung der Luftqualität die Feinstaubbelastung in den nordrhein-westfälischen Städten spürbar gesenkt haben. Allerdings werden in einigen Städten die Immissionsgrenzwerte für Stickstoffdioxid (NO_2), die bereits seit dem 1. Januar 2010 gelten, nach wie vor überschritten.
2. Vor diesem Hintergrund hält der Vorstand eine Fortschreibung der Luftreinhaltepläne in Nordrhein-Westfalen für dringend erforderlich. Folgende Punkte sollten hierbei Berücksichtigung finden:
 - landeseinheitliche Luftreinhalteplanung,
 - Verbesserung der Dienstleistungen des Landesumweltamtes,

- breite Akteursbeteiligung (Bürgerschaft, IHK, Handwerk, Umweltverbände etc.) bei der Fortschreibung der Luftreinhaltepläne,
- Einbeziehung der Autobahnen in die Luftreinhalteplanung,
- Einbeziehung der Emissionen aus dem Schiffsverkehr auch die von Diesellokomotiven in die Luftreinhalteplanung,
- Parkraummanagement, Bau von Radabstellanlagen und Einführung des Jobtickets/Mobilitätstickets zur Stärkung des Umweltverbundes bei allen Landeseinrichtungen (Vorbildfunktion des Landes),
- Landesinitiative zur Schaffung von Rechtsgrundlagen für die Kennzeichnung von Fahrzeugen,
- Schaffung von Anreizen für die Nachrüstung be-

- reits zugelassener Fahrzeuge mit Filtersystemen,
- massive Förderung alternativer Antriebstechnologien, der Anschaffung von Euro 6-Bussen für den kommunalen ÖPNV sowie des Radverkehrs.

3. Der Vorstand fordert die Automobilindustrie auf, möglichst bald Dieselfahrzeuge auf den Markt zu bringen, die geltende Emissionswerte tatsächlich auch im Straßenverkehr einhalten und Dieselfahrzeuge mit Euro 5-Standard auf Euro 6 nachzurüsten.

Der Städtetag wird diesen Beschluss an die neue Landesregierung herantragen.

Axel Welge,
Hauptreferent Städtetag Nordrhein-Westfalen

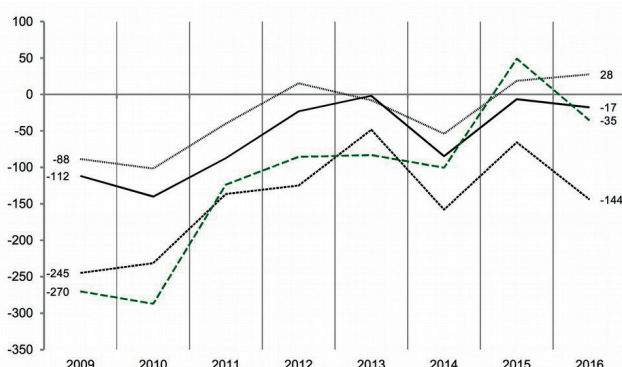
Aktuelle Finanzlage der Kommunen in Nordrhein-Westfalen

Von Benjamin Holler

Finanzmittelsaldo

Das Jahr 2016 haben die nordrhein-westfälischen Kommunen, nach Angaben der an der Finanzrechnung orientierten Kassenstatistik, insgesamt mit einem leichten Defizit in Höhe von -0,3 Millionen Euro abgeschlossen. Dabei konnten die kreisangehörigen Gemeinden mit 0,3 Millionen Euro (28 Euro je Einwohner) einen leichten Haushaltsüberschuss erzielen, während die kreisfreien Städte zusammen ein Defizit von etwa -1,1 Millionen Euro (-144 Euro je Einwohner) verbuchten.

Finanzmittelsaldo; in Euro je Einwohner



Quelle: IT.NRW, Kassenstatistik, eigene Berechnungen.

Besonders auffällig ist die Entwicklung des Finanzmittelsaldos der am Stärkungspakt Stadtfinanzen teilnehmenden Städte und Gemeinden: Sie konnten ihr Defizit von -270 Euro je Einwohner im Jahr 2009 bis 2016 auf -35 Euro je Einwohner reduzieren. Im Jahr 2016 wird diese Entwicklung insbesondere von den pflichtig teil-

nehmenden Kommunen der Stufe 1 geprägt, die in diesem Jahr erstmalig den Haushaltsausgleich erreichen mussten. Diese Kommunen erzielen insgesamt einen Überschuss von 68 Euro je Einwohner.

Entwicklung der Ein- und Auszahlungen

Die gegenüber dem Vorjahr leichte Verschlechterung des Finanzmittelsaldos (-17 Euro je Einwohner) ist maßgeblich geprägt von einer Steigerung fast aller Auszahlungspositionen für Aufgaben der laufenden Verwaltung – besonders aber von den Sozialtransferauszahlungen, die eine Zunahme um 80 Euro je Einwohner (1,4 Milliarden Euro) aufweisen. Darin bilden sich u. a. die vermehrte Aufgabenwahrnehmung im Bereich der Unterbringung, Versorgung und Integration von Migranten und Flüchtlingen, aber auch die übrigen Mehrauszahlungen im Sozialbereich ab. Ebenfalls deutlich gestiegen ist die Investitionstätigkeit der Kommunen: Hier ist eine Zunahme um etwas mehr als 1 Milliarde Euro (61 Euro je Einwohner) zu verzeichnen. Neben der im Rahmen der Flüchtlingsunterbringung notwendigen Investitionstätigkeit dürfte der Anstieg auch auf die beginnende Umsetzung des Kommunalinvestitionsförderungsgesetzes des Bundes zurückzuführen sein.

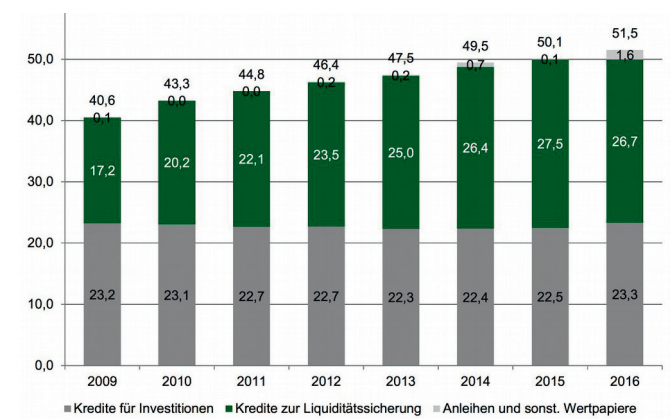
Diese Mehrausgaben werden in Teilen durch die ebenfalls deutlich gestiegenen Zuwendungen und weitere Kostenerstattungen von Land und Bund aufgefangen. Zugleich stützt auch die gute Steuerentwicklung (+1,1 Milliarden Euro) die kommunale Haushaltslage. Insgesamt reicht der Zuwachs bei den Einzahlungen jedoch nicht aus, um die Mehrauszahlungen gegenüber dem Vorjahr vollständig zu decken.

Dabei ist im Blick zu behalten, dass Erstattungsregeln und Förderprogramme seitens des Bundes und des Landes nur für einen begrenzten Zeitraum wirken werden. Auch die derzeit hohen kommunalen Steuereinnahmen unterliegen grundsätzlich dem Risiko einer Umkehr der gesamtwirtschaftlichen Lage. Die kommunalen Sozialausgaben hingegen werden sich mittel- bis langfristig kaum senken lassen. Weitere Veränderungen bei den rechtlichen Rahmenbedingungen (z. B. Bundesteilhabegesetz, Unterhaltsvorschussgesetz) lassen vielmehr zusätzliche Mehrausgaben befürchten. Auch das Niveau der Investitionstätigkeit muss noch gesteigert werden, um den strukturell aufgelaufenen Investitionsrückstand zu begleichen. Die vorsichtige Annäherung an insgesamt ausgeglichene Haushalte in Nordrhein-Westfalen darf daher nicht – fälschlicherweise – als Signal der haushaltspolitischen Entspannung oder gar eines auskömmlich gedeckten Finanzbedarfs der kommunalen Ebene verstanden werden.

Verbindlichkeiten

Dass die kommunale Finanzlage in weiten Teilen Nordrhein-Westfalens immer noch von strukturellen Defiziten geprägt ist, zeigt der weiterhin nur schwach gebremste Anstieg der Kommunalverschuldung. Insgesamt beliefen sich die kommunalen Verbindlichkeiten in Nordrhein-Westfalen zum 31. Dezember 2016 auf 51,5 Milliarden Euro – gegenüber 2015 ein Plus von 1,4 Milliarden Euro.

Kommunale Verbindlichkeiten; NRW insgesamt, in Milliarden Euro



Quelle: IT.NRW, Kassenstatistik, eigene Berechnungen.

Der Kreditbestand der kommunalen Ebene ist geprägt durch die Verbindlichkeiten zur Liquiditätssicherung (Kassenkredite), die auch 2016 mit 26,7 Milliarden Euro mehr als die Hälfte der Gesamtverschuldung ausmachen. Hinzu kommen die Verbindlichkeiten aus Anleihen und sonstigen Wertpapieren, die Ende 2016 1,6 Milliarden Euro betrugen und zu großen Teilen ebenfalls der Liquiditätssicherung dienen. Auffällig ist 2016 zudem eine leichte Zunahme der in den vergangenen Jahren

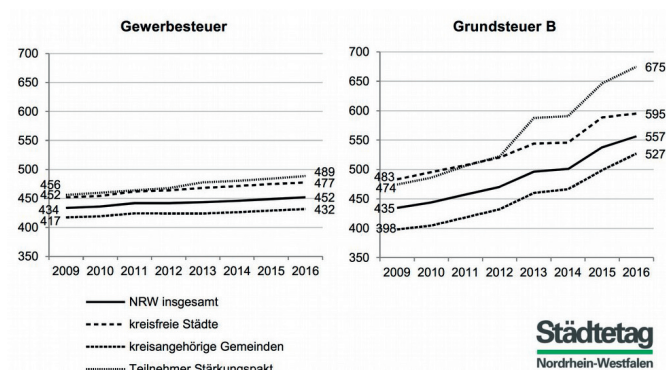
relativ konstanten investiven Verschuldung der Kommunen. Diese Kreditaufnahme ist spiegelbildlich zur erhöhten Investitionstätigkeit zu sehen und dürfte u. a. auf den unvorhergesehenen Investitionsbedarf im Zuge der Flüchtlingsunterbringung zurückzuführen sein.

Die kommunale Schuldenlast ist weiterhin ein besonderes Problem des städtischen Raums: Ein durchschnittlicher Einwohner einer kreisfreien Stadt hat mit 4.030 Euro eine mehr als doppelt so hohe Gesamtschuldenlast zu tragen wie ein Einwohner einer kreisangehörigen Gemeinde (1.935 Euro je Einwohner, inkl. Verschuldung der Kreisverwaltung). Der strukturelle Unterschied wird mit Blick auf die Kredite zur Liquiditätssicherung noch deutlicher: Hier beträgt die Pro-Kopf-Verschuldung in den kreisfreien Städten 2.354 Euro, während der kreisangehörige Raum (Gemeinden und Kreisverwaltungen) nur etwa ein Drittel dieser Kassenkredite zu tragen hat (824 Euro je Einwohner).

Realsteuern

Die Finanzmittelsalden des Jahres 2016 sind u. a. geprägt von der guten Steuerentwicklung. Dies gilt auch für die kommunalen Realsteuern: Die Einzahlungen aus der Grundsteuer B stiegen gegenüber dem Vorjahr um 5,1 Prozent (insgesamt Mehreinnahmen von 171 Millionen Euro). Die Gewerbesteuer verzeichnet einen stärkeren Zuwachs um 6,6 Prozent (+684 Millionen Euro brutto). Diese Realsteuermehreinnahmen können jedoch nicht allein auf die gute gesamtwirtschaftliche Situation zurückgeführt werden, denn sie sind auch Ergebnis der konsolidierungsbedingt erhöhten Realsteuerhebesätze.

Entwicklung der Realsteuerhebesätze



Quelle: IT.NRW, Realsteuervergleich, eigene Berechnungen.

Die Gewerbesteuer ist dabei nur in einzelnen Städten und Gemeinden betroffen, sodass sie im gewichteten Landesdurchschnitt seit 2009 eine nur geringfügige Steigerung um 18 Hebesatzpunkte verzeichnet. Etwas deutlicher fällt die Steigerung bei den Stärkungspaktkommunen aus: Hier beträgt die Zunahme gegenüber dem Jahr 2009 im Durchschnitt 33 Hebesatzpunkte. Damit koppelt sich diese Gruppe auch bei der Gewerbesteuer stärker vom Landesdurchschnitt ab.

Besonders deutlich fällt die Anspannung der Realsteuerhebesätze demgegenüber bei der Grundsteuer B aus: Seit dem Jahr 2009 ist hier landesweit ein durchschnittlicher Zuwachs um 122 Hebesatzpunkte zu verzeichnen. Maßgeblich geprägt wird diese Hebesatzentwicklung durch die am Stärkungspakt Stadtfinanzen teilnehmenden Kommunen, deren durchschnittlicher Grundsteuer B-Hebesatz sich mit 675 Hebesatzpunkten und einer Zunahme um mehr als 200 Punkte seit 2009 deutlich vom Landesdurchschnitt und auch vom Durchschnitt der kreisfreien Städte entkoppelt hat.

Fazit

Der Blick auf die Entwicklung wesentlicher Ein- und Auszahlungsgrößen und die Hebesatzentwicklung in den nordrhein-westfälischen Kommunen zeigt nachdrücklich, dass die kommunale Finanzlage nicht allein mit Blick auf das Erreichen des Haushaltsausgleichs bewertet werden kann. Es gilt zu betrachten, welche Entwicklungen

die Einnahmen- und Ausgabensituation der Kommunen strukturell beeinflussen, welche Auswirkungen die umgesetzten Konsolidierungsmaßnahmen auf das Entwicklungspotenzial der Kommunen haben und welche finanziellen Effekte temporär oder dauerhaft aus kommunalen Ent- und Belastungen durch Land und Bund entstehen. Dass bei der Haushaltsplanung nicht mehr nur über die Höhe des Defizits zu entscheiden ist, sondern das Erreichen des Haushaltsausgleichs inzwischen in einer wachsenden Zahl von Kommunen zur realistischen Zielgröße geworden ist, ist fraglos zu begrüßen.

Die wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen eines strikten Sparkurses in bereits strukturgeschwächten Städten dürfen dabei jedoch nicht außer Acht gelassen werden.

Benjamin Holler
Referent Städtetag Nordrhein-Westfalen

Erster Landeskulturbericht Nordrhein-Westfalen wird Grundlage für die kulturpolitische Strategie des Landes

Von Christina Stausberg

Mit dem Landeskulturbericht Nordrhein-Westfalen 2017 hat die Landesregierung den Auftrag des Kulturfördergesetzes erfüllt und neben dem Kulturförderplan, der bereits Ende 2016 aufgestellt wurde, eine erste Datengrundlage zur Landeskulturpolitik vorgelegt.

Regelmäßige kulturpolitische Berichterstattung

Der Landeskulturbericht soll die Transparenz und Zielorientierung in der Landeskulturpolitik verbessern. Er bildet den Auftakt für eine kulturpolitische Berichterstattung des Landes und soll künftig regelmäßig einmal zum Ende jeder Legislaturperiode erarbeitet werden.

Im Landeskulturbericht werden Daten und Informationen zur kulturellen Infrastruktur, zur kulturellen Teilhabe und zur beruflich-sozialen Lage von Künstlerinnen und Künstlern zusammengetragen. Damit soll die Grundlage geschaffen werden, um Daten zur Kultur in NRW künftig kontinuierlich zu erheben und fortzuschreiben. Bei der Erarbeitung des Berichts hat das Land externe wissenschaftliche Expertise einbezogen, insbesondere das Institut für Kulturpolitik der Kulturpolitischen Gesellschaft und den Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen. Wesentliche Informationen wurden durch eine ergänzende Befragung in allen 396 Gemeinden und 31 Kreisen des Landes zur kulturellen Infrastruktur gewonnen. Auch diese soll es künftig regelmäßig geben.

Die Erkenntnisse aus dem Landeskulturbericht sollen in den Kulturförderplan einfließen. Ziel ist es, nicht nur die kulturpolitische Diskussion im Land zu fördern, sondern auch eine Voraussetzung zu schaffen, dass die Kulturförderung von Land und Kommunen künftig stärker ineinandergreift.

Öffentliche Kulturfinanzierung in NRW ist überwiegend kommunal

Der Bericht trägt wichtige Daten zur öffentlichen Kulturfinanzierung in Nordrhein-Westfalen zusammen. Insgesamt fließen 1,8 Milliarden Euro Finanzmittel der öffentlichen Hand in die Kulturförderung, davon knapp 71 Prozent durch Gemeinden und Gemeindeverbände. Betrachtet man nur die Grundmittel für den Kulturbereich – ohne kulturnahe Bereiche – beträgt der kommunale Anteil sogar über 76 Prozent. Nordrhein-Westfalen ist im Vergleich zu anderen Flächenländern damit das Land mit dem weitaus höchsten Kommunalisierungsgrad bei den öffentlichen Ausgaben für Kultur.

Seit 2010 sind die Kulturausgaben insgesamt um gut 6 Prozent angestiegen, wobei es Schwankungen zwischen den Jahren gab. Die Entwicklung erfolgt dabei in den einzelnen Sparten sehr unterschiedlich. Die Landesförderung ist vor allem im Bereich des Denkmalschutzes seit 2011 um mehr als 40 Prozent zurückgegangen.

Im Rahmen der Gemeindebefragung wurde die Finanzierung der kulturellen Infrastruktur als das zentrale Thema für eine verstärkte Zusammenarbeit zwischen

Land und Gemeinden benannt. Die Aufrechterhaltung des kulturellen Angebots ist für die Gemeinden die wichtigste kulturpolitische Herausforderung.

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012 vorl. Ist	2013 vorl. Ist
Baden-Württemberg	57,1	56,8	57,5	60,1	59,9	56,7	55,7	57,4	59,1
Bayern	53,2	53,7	52,4	52,8	51,1	52,6	53,5	55,6	54,4
Brandenburg	55,5	55,6	53,5	55,0	55,9	54,7	56,0	57,8	57,3
Hessen	60,6	61,3	62,4	62,3	64,1	66,0	65,0	66,9	64,6
Mecklenburg-Vorpommern	52,2	56,1	53,7	51,4	51,4	48,1	48,2	57,4	55,5
Niedersachsen	52,9	52,3	52,9	53,5	52,2	53,9	56,4	54,6	54,7
Nordrhein-Westfalen	81,7	80,3	79,1	76,8	76,7	77,0	76,3	78,4	76,3
Rheinland-Pfalz	54,6	54,1	55,0	55,5	51,2	51,6	53,6	56,0	56,3
Saarland	28,1	30,6	39,1	43,7	38,2	32,2	35,5	34,4	38,6
Sachsen	44,3	43,5	43,3	44,3	45,2	43,9	46,6	47,8	51,8
Sachsen-Anhalt	56,9	54,6	49,8	51,0	54,5	51,8	52,0	58,2	58,6
Schleswig-Holstein	49,2	50,6	48,7	53,0	50,9	51,0	50,4	51,0	47,6
Thüringen	43,9	43,5	44,2	46,9	51,3	47,5	48,5	46,9	44,9
Flächenländer insgesamt	59,3	59,0	58,4	58,7	58,6	58,3	58,9	60,5	59,9

Quelle: Kulturfinanzbericht 2016. Hrsg. Statistische Ämter des Bundes und der Länder.

Entwicklung der kulturellen Infrastruktur uneinheitlich

Die kulturelle Infrastruktur ist insgesamt weitgehend konstant geblieben. Sie weist aber regional und lokal deutliche Unterschiede auf. In größeren Städten gab es einige Neugründungen und Erweiterungen, aber auch – wenn gleich in geringerem Umfang – Schließungen und Fusionen von Kultureinrichtungen. Darüber hinaus wird ein Bedeutungszuwachs der Angebote in zivilgesellschaftlicher und privatwirtschaftlicher Trägerschaft festgestellt.

Bedeutung der kulturellen Teilhabe wächst

Von besonderer Bedeutung erscheinen die Erkenntnisse zur kulturellen Teilhabe, die durch den Landeskulturbericht aufgezeigt werden. Generell ist der Anteil der Personen, die ins Theater oder in die Oper gehen rückläufig. Die Wissenschaftler gehen davon aus, dass sich der Rückgang der kulturellen Teilhabe durch einen starken Kohorteneffekt besonders im Hinblick auf die klassischen Angebote von Theatern und Opern weiter fortsetzen wird: Die älteren Teile der Bevölkerung haben ihre Kulturinteressen aus den jüngeren Jahren weitgehend beibehalten, während die nachwachsenden Kohorten ein geringeres kulturelles Engagement aufweisen.

Darüber hinaus zeigt sich eine überproportionale Erosion der kulturellen Partizipation in den höheren Bildungsgruppen. Bildung scheint eine zwar notwendige, aber immer öfter nicht ausreichende Bedingung für kulturelle Partizipation zu sein. Es wird vermutet, dass die Orientierung an eher traditionellen Kunstformen insofern problematisch ist, dass womöglich kulturelle Aktivitäten der jüngeren Generationen – im Sinne eines erweiterten Kulturbegriffs – nicht erfasst werden.

Menschen mit Migrationshintergrund sind im Publikum öffentlicher Kultureinrichtungen unterrepräsentiert. Hier spielt das fehlende Kulturangebot mit Bezug zu den Herkunftsländern der eingewanderten Menschen eine Rolle.

Produktionsbedingungen in Kunst und Kultur verbesserungswürdig

Insgesamt arbeiten in Nordrhein-Westfalen 190.000 Menschen in Kulturberufen, das entspricht rund 2 Prozent aller Erwerbstätigen und liegt deutlich über den bisherigen Annahmen. Der Anteil der selbstständigen Erwerbstätigen in Kulturberufen liegt dabei deutlich über ihrem Anteil insgesamt. Insbesondere die wirtschaftliche Situation der Selbstständigen erscheint in vielen Fällen als nicht existenzsichernd. Insgesamt er-

scheint eine bessere statistische Erfassung der Kunst- und Kulturberufe erforderlich, da die vorliegenden Daten aus der Künstlersozialkasse den realen Markt nicht widerspiegeln. Das Thema „fair fördern“ wird vor diesem Hintergrund in Zukunft voraussichtlich weiter an Bedeutung gewinnen.

Grundlage für die Weiterentwicklung der Landeskulturpolitik

Der Bericht liefert einen ersten Überblick über die Lage der Kultur in Nordrhein-Westfalen und stellt soweit wie möglich Transparenz zu den Strukturen und Finanzen in den behandelten Themenfeldern her. Insofern liefert er eine Ausgangsgrundlage für die Überlegungen zur Weiterentwicklung der Kulturpolitik im Land.

An einigen Stellen scheint aber auch noch weiterer Erkenntnisbedarf zu bestehen, so z. B. im Hinblick auf die kulturelle Infrastruktur in den nicht öffentlichen Sektoren oder zu tiefer gehenden Analysen im Bereich der kulturellen Teilhabe. Insgesamt erscheint der Landeskulturbericht als erster Schritt einer kulturpolitischen Forschung in NRW, der der Fortführung und Weiterentwicklung bedarf.

Der Bericht hat die im Ländervergleich unterdurchschnittliche Förderung der Kultur durch das Land NRW zum wiederholten Male deutlich gemacht. Gegenüber der neuen Landesregierung hat der Städtetag NRW daher erneut gefordert, dass sich das Land stärker finanziell in der Kultur engagiert. Mit der im Koalitionsvertrag verankerten Anhebung der Fördermittel um 50 Prozent bis zum Jahr 2022 – d. h. insgesamt um 100 Millionen Euro – ist dafür ein erster Schritt gemacht.

Entscheidend wird die konkrete Ausgestaltung der Kulturförderung sein, die der Städtetag NRW intensiv begleiten wird. Darüber hinaus sollte die Kulturpolitik einen ihrer Bedeutung entsprechenden Stellenwert bei der Bildung der neuen Landesregierung erhalten.

Christina Stausberg,
Hauptreferentin Städtetag Nordrhein-Westfalen



Den Landeskulturbericht finden Sie unter:
<https://www.mfkjks.nrw/landeskulturbericht>

Kongress Kommunale Wirtschaftsförderung in Münster: Wirtschaft und Wirtschaftsförderung 2017–2022

Zum diesjährigen Kongress Kommunale Wirtschaftsförderung NRW haben sich unlängst in Münster rund 100 Wirtschaftsförderer der Städte, Kreise und Gemeinden aus NRW getroffen. Im Focus stand die Frage: Was braucht NRW jetzt – Wirtschaft und Wirtschaftsförderung 2017–2022.

Die kommunalen Wirtschaftsförderer der Städte, Gemeinden und Kreise haben insbesondere die Bedeutung wirtschaftlichen Handelns für NRW hervorgehoben: „Wirtschaftsfreundlichkeit sollte in noch stärkerem Maße auf allen Ebenen staatlichen Handelns als Querschnittsaufgabe angesehen werden und wichtiges Kriterium bei allen politischen Entscheidungen in Nordrhein-Westfalen sein“, forderte Hans-Jürgen Petrauschke, Vorstandsvorsitzender der Kommunalen Wirtschaftsförderung NRW und Landrat des Rhein-Kreises Neuss. „Eine günstige wirtschaftliche Entwicklung ist Voraussetzung dafür, dass Städte, Kreise und Gemeinden an Attraktivität gewinnen, soziale Problemlagen verringert werden und die Finanzkraft der Kommunen steigt. Den Kommunen und ihren Einwohnern geht es nur gut, wenn es auch der örtlichen Wirtschaft gut geht“, so Petrauschke.

Weitere wichtige Forderungen der kommunalen Wirtschaftsförderer sind die Überprüfung des Instrumenta-

riums im Planungsrecht, in der Verkehrspolitik und bei Entscheidungen über den Ausbau von Breitband-Infrastrukturen im Hinblick auf ihre Wirtschaftsfreundlichkeit. Zudem forderten die kommunalen Wirtschaftsförderer das Land auf, einen möglichst flächendeckenden Ausbau der Glasfasernetze bis zum Jahr 2026 sicherzustellen und die planungsrechtlichen Rahmenbedingungen zu verbessern, damit Städte, Kreise und Gemeinden auch in den nächsten Jahren genügend Gewerbeflächen für ansiedlungsinteressierte Unternehmen bereitstellen können.

Arndt Kirchhoff, Präsident von Unternehmer.NRW, machte in seinem Vortrag deutlich, wie dringend Nordrhein-Westfalen nach Auffassung der NRW-Unternehmensverbände eine überzeugende wirtschaftspolitische Agenda benötigt. Ziel der neuen Landesregierung müsse sein, Nordrhein-Westfalen im Wettbewerb der Wirtschaftsstandorte wieder nach vorn zu bringen, sagte Kirchhoff. Dafür erforderlich seien insbesondere ein sofortiger Regulierungsstopp, ein nachhaltiges Entbürokratisierungskonzept, massive Investitionen in die digitale und die Verkehrsinfrastruktur sowie eine Qualitätsoffensive in der Bildungspolitik. Diese Signale müssten nun kommen, um echte Aufbruchsstimmung in der Wirtschaft zu erzeugen, so Kirchhoff.

Fahrradklimatest: Münster hat immer noch die Nase vorn

Münster gilt weiterhin als fahrradfreundlichste Großstadt in Deutschland. Die Stadt wurde mit einer Durchschnittsnote von 3,07 in der Gruppe der Städte mit mehr als 200.000 Einwohnern knapper Gesamtsieger. Münster hatte auch schon in vorherigen Tests gewonnen - zuletzt in den Jahren 2012 und 2014. In der Stadt herrscht ein Radverkehrsanteil von 40 Prozent. Es gibt Radwege an fast allen Straßen, Radparkhäuser am Bahnhof und in der Innenstadt, Abbiegespuren und Ampeln für die Radler, gesondert ausgewiesene Fahrradstraßen und die „Promenade“, ein sechs Kilometer langer Ring um den Innenstadtkern für Biker und Jogger.

Münsterland auch fahrradfreundlich

Bei den Städten mit weniger als 50.000 Einwohnern gingen alle Auszeichnungen ebenfalls in das Münsterland (Reken, Wettringen, Heek). Den drei kleineren Städten wurde mit Bewertungen von 1,86 bis 2,11 ein ausgezeichnetes Fahrradklima bescheinigt.

Weitere NRW-Städte vorbildlich

Insgesamt gingen elf der 24 bundesweiten Auszeichnungen nach NRW, u.a. ein zweiter Platz nach Hamm und ein dritter Platz nach Wesel; Wuppertal, Iserlohn und Gevelsberg wurden als „Aufholer“ ausgezeichnet.

Testbedingungen

Die Ergebnisse des ADFC-Fahrradklimatests 2016 wurden im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ermittelt: Mehr als 120.000 Bundesbürgerinnen und -bürger bewerteten dafür im Herbst 2016 insgesamt 539 Städte und Gemeinden. Danach sind in vier Größenklassen (> 200.000, > 100.000, > bzw. < 50.000 Einwohner) Münster, Göttingen, Bocholt und Reken die jeweiligen Gewinner. Ausgezeichnet wurden auch die „Aufholerstädte“ mit der besten Entwicklung: Bochum, Pforzheim, Marburg und Baunatal.

Insgesamt erhielten 24 Städte in zwei Kategorien und vier Größenklassen Auszeichnungen aus der Hand von

Staatssekretär Enak Ferlemann im BMVI: „Mit dem Fahrradklima-Test wollen wir den Städten und Kommunen ein Instrument an die Hand geben, das ihnen hilft, das Fahrradklima vor Ort besser einzuschätzen und Erkenntnisse für ihre Fördermaßnahmen zu gewinnen.“

Hintergründe

Der Fahrradklima-Test wird vom BMVI mit Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) gefördert. Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e.V. (ADFC) führt das Projekt alle zwei Jahre durch. Der Deutsche Städtetag hat den Test in seinem Mitgliedsbereich bekannt gemacht und für eine Teilnahme gewonnen.

Obwohl viele Städte ihr Fahrradklima in den vergangenen Jahren verbessern konnten, sind die Radfahrenden längst nicht überall zufrieden: Hohes Diebstahlrisiko, Falschparker auf Radwegen und die schlechte Führung des Radverkehrs an Baustellen sind häufig genannte Probleme. Auch das subjektive „Sicherheitsgefühl“ auf der Straße spielt weiter eine große Rolle für zurückhaltende Bewertungen, gerade in den Großstädten.

Interaktive Karte

Wie die Städte im Einzelnen abgeschnitten haben, verrät eine interaktive Karte. Für jede bewertete Stadt lässt sich dort eine pdf-Datei herunterladen. Die Karte zeigt die wichtigsten Daten auf einer Übersichtsseite, alle anderen Ergebnisse im Anhang der jeweiligen Datei. Zudem gibt es Auswertungen nach Stadtgrößenklassen und Bundesländern. Auch ein Vergleich mit 2014 ist auf der interaktiven Karte möglich.



Das Städte-Ranking, die interaktive Karte und viele weitere Informationen finden Sie im Internet unter:
<http://www.fahrradklima-test.de>

Wittringen: Ein Naherholungsgebiet der Extraklasse in Gladbeck

Von Bürgermeister Ulrich Roland, Gladbeck



Park von oben (Foto: Hans Blossey/Stadt Gladbeck)

Stadtplanung in unseren Rathäusern bedeutet auch, Visionen für die Ewigkeit zu schaffen. Das ist unseren Stadtvätern mit dem Naherholungsgebiet Wittringen eindrucksvoll gelungen. In den 20er-Jahren kamen die Planer zu der Überzeugung: Wer im Bergbau hart „unter Tage“ arbeitet, der braucht Abwechslung und Erholung „über Tage“.

Mit Wittringen entstand ein Naherholungsgebiet der Extraklasse. Bis heute konnte das Areal nahezu in seiner Ursprungsform erhalten werden. Neben den rund 100 Hektar Grünflächen gehören zu dem großen Areal



Heißluftballons (Foto: Stefan Majek/Stadt Gladbeck)

ein Wasserschloss mit Gastronomie und Trauzimmer, unser Museum, ein Stadion, ein im Winter überdachtes Freibad, eine Tennisanlage, eine in den Morgen- und Abendstunden beleuchtete Marathonbahn, ein Ballonstartplatz, eine Vogelinsel sowie Grill- und Spielplätze. Wittringen ist nicht nur die „Gute Stube“ unserer Stadt, sondern auch ein Ort, an dem sich alle Gladbecker wohlfühlen – ob Familien, Sportler oder Naturliebhaber. Im vergangenen September feierten wir hier übrigens mit 33.000 Besuchern das Sommer Open Air-Konzert „WDR 2 für eine Stadt“ – ein unvergesslicher Tag in unserer Stadtgeschichte.

Fachinformationen

Neues Planungskonzept für überörtliche Hilfe im Brandschutz und für Hilfeleistung durch Feuerwehren

Unter Federführung der Bezirksregierung Arnsberg hat eine Arbeitsgruppe, in der u.a. Fachleute der kreisangehörigen Gemeinden, der Kreise und der kreisfreien Städte mitgewirkt haben, in mehreren Sitzungen das Konzept für die vorgeplante überörtliche Hilfe im Brandschutz und der Hilfeleistung durch Feuerwehren im Land Nordrhein-Westfalen überarbeitet und modernisiert. Die Ergebnisse wurden anschließend noch einmal in einer Besprechung zwischen den kommunalen Spitzenverbänden und dem Ministerium des Innern beraten und verabschiedet. Herausgekommen ist das Konzept „Vorgeplante überörtliche Hilfe im Brandschutz

und der Hilfeleistung durch Feuerwehren im Land Nordrhein-Westfalen“.

Mit diesem Konzept kann nunmehr bei Großveranstaltungen, Großeinsatzlagen oder Katastrophen landesweit auf einheitlich strukturierte Einheiten zurückgegriffen werden.



Das Konzept finden Mitglieder des Städtetages NRW unter: <http://tinyurl.com/y7dr9fuq>

Stärkungspaktkommunen: Gemeindeprüfungsanstalt Nordrhein-Westfalen veröffentlicht Maßnahmenliste 2017

Unter dem Titel „Konsolidierungsmaßnahmen 2017 – Wege zu konsolidieren“ hat die Gemeindeprüfungsanstalt Nordrhein-Westfalen (GPA NRW) eine aktuelle Übersicht der Konsolidierungsmaßnahmen im Stärkungspakt Stadtfinanzen veröffentlicht, die Daten aus allen Stärkungspaktkommunen in Nordrhein-Westfalen enthält.

Die GPA NRW hat nach eigenen Angaben die Haushaltssanierungspläne für die Haushaltsjahre 2012 bis 2016 ausgewertet und damit das gesamte, inhaltliche Konsolidierungsspektrum der Kommunen berücksichtigt. Für jede Maßnahme ist der Konsolidierungsbeitrag im Ist von 2012 bis 2015 dargestellt worden, im Plan ab 2016. Zudem sind die Maßnahmen nach Produktbereichen und -gruppen, den Maßnahmentypen sowie nach

den Aspekten „Reduzierung von Aufwendungen“ und „Steigerung von Erträgen“ unterteilt.

Neu ist, dass die GPA NRW die Maßnahmentabelle nunmehr im Excel-Format zur Verfügung stellt. Das Filtern von Daten und die Stichwortsuche bei der Suche nach Maßnahmen soll somit erleichtert werden. Die GPA NRW plant, die Liste über die Konsolidierungsmaßnahmen regelmäßig fortzuschreiben.



Die Maßnahmenliste steht zum Abruf bereit unter:
<http://tinyurl.com/y9dnhw8p>

Landesverwaltung NRW legt Meilenstein für die Einführung der E-Akte

In einem EU-weiten Verfahren hat der Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW), der zentrale IT-Dienstleister der Landesverwaltung, eine Softwarelösung ausgeschrieben, die die Basis für die Einführung der elektronischen Akte darstellt. Ende Juni hat das Konsortium Materna GmbH, Ceyoniq Technology GmbH und DXC Technology Company den Zuschlag erhalten. Die Landesverwaltung NRW hat damit einen wesentlichen Meilenstein zur Digitalisierung des Verwaltungshandelns gelegt.

Zukünftig wird das Produkt „nscale“ als E-Akten-System eingesetzt. IT.NRW wird die ausgeschriebene Lösung für die Landesverwaltung betreiben. Ziel ist

es, das Verwaltungshandeln vollständig digital und medienbruchfrei durchzuführen.

Die verbindliche Einführung der führenden elektronischen Akte in der Landesverwaltung NRW bis zum Jahr 2022 ist einer der Kernpunkte des E-Government-Gesetzes NRW (§ 9 E-GovG). Um die Voraussetzungen für dieses Ziel zu schaffen, hatte IT.NRW im Auftrag des Beauftragten der Landesregierung Nordrhein-Westfalen für Informationstechnik (CIO) die Ausschreibung eines neuen „Rahmenvertrages über Lizenzen, Pflege und weitere Leistungen zur Einführung eines E-Akten-Systems“ durchgeführt. (Quelle: IT.NRW)

„Eildienst“ elektronisch nutzen oder per Newsletter beziehen



Die Publikation „Eildienst“ kann als PDF-Datei elektronisch genutzt oder per E-Mail bezogen werden. Interessenten können die aktuelle Ausgabe abrufen im Internetangebot des Städtetages Nordrhein-Westfalen unter <http://www.staedtetag-nrw.de/veroeffentlichungen/eildienst/index.html>



Alternativ dazu gibt es die Publikation „Eildienst“ auf Wunsch auch regelmäßig als Newsletter via E-Mail. Bestellungen dazu bitte unter presse-info@staedtetag-nrw.de

Spitzenverbände zum Kinder- und Jugendhilfegesetz: Verwaltungskostenerstattung anpassen

Die kommunalen Spitzenverbände haben im Vorfeld der Erstellung des Berichtsentwurfs der Landesregierung zum Fünften Gesetz zur Ausführung des Kinder- und Jugendhilfegesetzes (5. AG-KJHG) die Möglichkeit eingeräumt bekommen, etwaige Hinweise und Empfehlungen vorab mitzuteilen. Diese Option haben die kommunalen Spitzenverbände wahrgenommen. Wichtigster Punkt war dabei die Forderung nach einer deutlichen Anpassung der Verwaltungskostenerstattung.

Den ersten Bericht muss die Landesregierung bis zum 30. September 2017 erstellen. Die Berichtspflicht sieht eine Beteiligung der kommunalen Spitzenverbände, der Landesjugendämter, der Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände der Freien Wohlfahrtspflege des Landes Nordrhein-Westfalen, des Deutschen Kinderschutzbundes Landesverband NRW e.V. und des Flüchtlingsrates NRW e.V. vor.

Das zuständige Fachressort des Ministeriums hatte die kommunalen Spitzenverbänden im Vorfeld der

Erstellung des Berichtsentwurfs kontaktiert, um ihnen Gelegenheit zu geben, die Auswirkungen des Gesetzes aus ihrer Perspektive darzustellen und ihm Themen und Hinweise mitzugeben, die der Bericht enthalten soll.

Das Ministerium (MKFFI) wird nunmehr den Berichtsentwurf auch unter Berücksichtigung der Rückmeldung der weiteren Akteure verfassen. Die kommunalen Spitzenverbände werden – wie auch die übrigen genannten Akteure – zudem die Möglichkeit haben, zum Berichtsentwurf der Landesregierung Stellung zu nehmen. Bis zum 30. September 2017 soll der Bericht dann dem Landtag vorgelegt werden. Über den weiteren Fortgang werden wir unterrichten.



Die Hinweise und Empfehlungen der kommunalen Spitzenverbände finden Mitglieder des Städtetages Nordrhein-Westfalen unter: <http://tinyurl.com/y8zasbjy>

Jede(r) Achte in Nordrhein-Westfalen war 2014 von materiellen Entbehrungen betroffen

Im Jahr 2014 waren 12,2 Prozent der nordrhein-westfälischen Personen in Privathaushalten von materiellen Entbehrungen betroffen. Laut IT-NRW als amtlicher Statistikstelle des Landes war damit jede achte Person aufgrund von fehlenden finanziellen Mitteln in ihren Lebensbedingungen eingeschränkt. Die Betroffenen waren z. B. nicht in der Lage, ihre Mieten, Hypotheken oder Versorgungsleistungen zu bezahlen, ihre Wohnungen angemessen zu beheizen oder eine einwöchige Urlaubsreise zu finanzieren. Materielle Entbehrungen bestehen nach EU-Definition dann, wenn nach Selbsteinschätzung der Haushalte drei von insgesamt neun Mangelsituationen vorliegen.

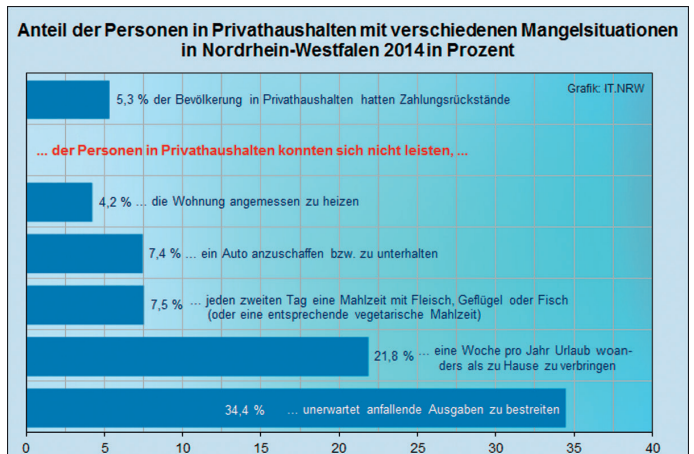
Am häufigsten fehlten finanzielle Reserven, um unerwartet anfallende Ausgaben zu bestreiten; dies traf auf gut ein Drittel der Personen zu (34,4 Prozent). Gut ein Fünftel der Personen (21,8 Prozent) konnte es sich finanziell nicht leisten, eine Woche pro Jahr Urlaub woanders als zu Hause zu verbringen.

Diese und weitere interessante Ergebnisse zur Verbreitung von Mangelsituationen in der Bevölkerung haben die Statistiker jetzt in der Reihe Statistik kompakt unter dem Titel „Wer muss worauf verzichten? Verbreitung materieller Entbehrungen in Nordrhein-Westfalen 2014“ veröffentlicht. Die Ergebnisse basieren auf der jährlich EU-

weit durchgeführten Haushaltserhebung EU-SILC über Einkommen und Lebensbedingungen. (Quelle IT.NRW)



Die Analyse steht ab sofort zum kostenlosen Download bereit unter: <https://webshop.it.nrw.de/details.php?id=21035>



Umsätze im NRW-Einzelhandel im Mai 2017 um 6,4 Prozent gestiegen

Die Umsätze im nordrhein-westfälischen Einzelhandel waren im Mai 2017 real, also unter Berücksichtigung der Preisentwicklung, um 6,4 Prozent höher als im Mai 2016. So erhöhten sich die Umsätze nominal um 7,7 Prozent.

Für die ersten fünf Monate des Jahres 2017 ermittelten die Statistiker für den NRW-Einzelhandel eine reale Umsatzsteigerung von 2,8 Prozent; nominal stiegen die Umsätze gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 4,3 Prozent.

Die Beschäftigtenzahl im Einzelhandel stieg im Mai 2017 gegenüber dem entsprechenden Vorjahresmonat um 0,6

Prozent (Vollzeitbeschäftigte: +1,3 Prozent; Teilzeitbeschäftigte: +0,1 Prozent).

Die durchschnittliche Beschäftigtenzahl erhöhte sich in den ersten fünf Monaten des Jahres um 0,5 Prozent, wobei die Zahl der Vollzeitbeschäftigten um 0,9 Prozent und die der Teilzeitbeschäftigten um 0,3 Prozent stieg. (Quelle IT.NRW)



Ergebnisse für Wirtschaftszweige und weitere Hinweise finden Sie unter: <http://tinyurl.com/y7asyyuz>

1.920 Polizistinnen und Polizisten schwören Eid auf die NRW-Landesverfassung

Die 1.920 Polizistinnen und Polizisten des Einstellungsjahrgangs 2016 haben in der Dortmunder Westfalenhalle ihren Eid auf die Landesverfassung geschworen. Bei der NRW-Polizei bewerben sich jedes Jahr mehr junge Menschen, als es Anwärterstellen gibt. Wer im September 2018 in die Ausbildung einsteigen will, kann sich bis zum 4. Oktober 2017 online bewerben. Nach drei Jahren Bachelorstudium an der Fachhochschule für öffentliche Verwaltung arbeiten alle neuen Polizistinnen und Polizisten zunächst ein Jahr im Streifendienst.

In Behörden mit Bereitschaftspolizei folgen darauf zwei Jahre in einer Hundertschaft. Danach kehren die Jung-Polizisten in den Streifendienst zurück – oder spezialisieren sich. Zum Beispiel als Ermittler in einem Kriminalkommissariat, bei der Fliegerstaffel oder als Mitglied eines Spezialeinsatzkommandos. Voraussetzung für die Bewerbung ist das Abitur oder

eine gleichwertige Qualifikation. Als gleichwertig gilt neben der Fachhochschulreife auch ein Meisterbrief im Handwerk oder eine abgeschlossene, mindestens zweijährige Berufsausbildung mit anschließender beruflicher Tätigkeit von drei Jahren.

Wer alle persönlichen und formalen Bewerbungsvoraussetzungen erfüllt, durchläuft ein mehrtägiges Auswahlverfahren. Polizeianwärter erhalten bereits während ihres Studiums monatlich rund 1.100 Euro. Und sie studieren mit der Gewissheit, nach ihrer Abschlussprüfung übernommen zu werden.



Weitere Informationen unter: www.genau-mein-fall.de

Top 20 Einkaufsstraßen in Deutschland ermittelt – Nordrhein-Westfalen ist das Maß der Dinge

Beim Vergleich der Einkaufsstraßen unter den Bundesländern ist Nordrhein-Westfalen das Maß der Dinge. Insgesamt 14 Einkaufsstraßen in NRW-Städten erzielen mit ihrer jeweiligen Spitzenlage Frequenzen oberhalb von 5.000 Passanten/Stunde. In NRW insgesamt wurden 208.150 Passanten je Stunde gezählt.

Zu den großen Gewinnern gehört unter anderem die Flinger Straße in der Düsseldorfer Altstadt, die mit 13.710 Passanten auf dem bundesweit dritten Platz landete – nach 8.035 Besuchern und dem 13. Platz im Vorjahr. Deutliche Einbußen hinnehmen musste hingegen die baustellengeplagte Düsseldorfer Shadowstraße, die von Rang 5 mit 12.365 Passanten auf Rang 10 mit 8.465 Passanten rutschte.

Konstant in den Top Ten liegt auf Rang 9 der Dortmunder Westenhellweg mit 8.750 Passanten. Dortmund ist damit die einzige Stadt unter den Top 10, die nicht zu den klassischen Big 10 der Immobilienbranche gehört.

Auf Top 1 liegt in diesem Jahr allerdings die Frankfurter Zeil, die sich den Spitzenplatz unter den frequenzstärksten Einkaufsstraßen Deutschlands zurückgeholt hat. Mit 14.875 gezählten Besuchern pro Stunde zwischen den zentralen Plätzen Hauptwache und Konstablerwache setzte sich die Frankfurter Konsummeile mit mehr als 550 Passanten Vorsprung deutlich an die Tabellenspitze. Der Vorjahressieger Kölner Schildergasse verlor hingegen deutlich von 16.835 Passanten im vergangenen Jahr auf diesmal 13.505 und musste sich auf Platz 4 einreihen. Insgesamt hat die Zahl der gemessenen Passanten in diesem Jahr erneut zugelegt – von 708.545 auf 722.780. Das sind mehr als 10.000 über dem Fünf-Jahres-Schnitt.

Ranking nach Einwohnerzahlen

Die Bielefelder Bahnhofstraße (8.035) ist mit Abstand die bestbesuchte Einkaufsmeile in der Kategorie 250.000 bis

500.000 Einwohner und kommt bundesweit auf Platz 12. Es folgen die Wiesbadener Kirchgasse (7.585; bundesweit Rang 16) und die Münsteraner Ludgeristraße (7.345; 18.). Bei den mittelgroßen Städten mit 100.000 bis 250.000 Einwohnern ist die Aachener Adalbertstraße (6.210; 29.) das Maß der Dinge. Auf den Rängen zwei und drei folgen die Paderborner Westernstraße (6.185; 30.) und die Trierer Simeonstraße mit 6.095 Passanten auf Rang 31.

Zu den Top 5 in dieser Einwohnerkategorie gehören zudem die Obere Königstraße in Kassel (5.995; 32.) und die Breite Straße in der Hansestadt Lübeck (5.990; 33.).

Deutsche Luxusmeilen: Königsallee weit vorne, dahinter wechselt das Verfolgerfeld

Bei den deutschen Luxusmeilen ist die Düsseldorfer Königsallee traditionell kaum zu schlagen. So auch 2017, wo 4.785 für den 59. Gesamtrang, aber vor allem für die unangefochtene Spitzenposition unter den Prachtstraßen reichte. Mit nur fast der Hälfte der Besucher, nämlich 2.660 folgt die Münchner Maximilianstraße.

Befürchtungen, dass Innenstädte in Zeiten des Onlinehandels veröden würden, bestätigen sich bislang nicht, so die Einschätzung des Immobilienunternehmens JLL, welches die Studie regelmäßig durchführt. Gleichwohl betont JLL, dass die durchgeführte Passantenfrequenz-Zählung eine Momentaufnahme ist und bleibe. Ziel der Erhebung sei der bundesweite Vergleich der Spitzenfrequenzen. Zudem solle deren Entwicklung im Laufe der Jahre abgebildet und ein sich abzeichnender Trend festgehalten werden.

Im Vergleich mit dem Durchschnittswert der Fünf- bzw. Zehn-Jahres-Zeitreihen lassen sich interessante Rückschlüsse auf die mittel- und langfristige Entwicklung der Lagen ziehen. (Quelle: www.jll.de)

Termine

Verkehr

Kolloquium Straßenbetrieb und Winterdienst 2017

19. und 20. September 2017 in Karlsruhe

<http://tinyurl.com/Kolloquium-Strassenbetrieb>



Energie

4. VKU-Netzforum 2017

19. und 20. September 2017 in Berlin

<http://tinyurl.com/vku-netzforum>



Städtebau

Dichte und Qualität –
Nachverdichtung und ihre Grenzen
in wachsenden Städten

25. und 26. September 2017 in Berlin

<http://tinyurl.com/dichteundqualitaet>



Verkehr

Jahrestreffen des Netzwerks Brennstoffzelle
und Wasserstoff

am 30. November 2017 in Düsseldorf

<http://tinyurl.com/ya8ofty8>



Impressum:

Eildienst – Informationen für Rat und Verwaltung

Herausgeber: Städtetag Nordrhein-Westfalen
Gereonshaus, Gereonstraße 18-32, 50670 Köln
Telefon 0221/3771-0 Fax 0221/3771-128
E-Mail: post@staedtetag-nrw.de
Internet: www.staedtetag-nrw.de
Twitter: @staedtetag_nrw

Geschäftsführendes
Vorstandsmitglied: Helmut Dedy
Verantwortlich: Volker Bästlein, Leiter Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Redaktion: Uwe Schippmann
Gestaltung/Druck: Media Cologne GmbH, Hürth
Anzeigen: Christiane Diederichs, Medeya Kommunikation, Bad Honnef,
Telefon: 02224/1874-510, Fax: 02224/1874-495,
E-Mail: diederichs@medeya.de

Gedruckt auf Recyclingpapier

■ Der Städtetag Nordrhein-Westfalen ist die Stimme der Städte im größten Bundesland der Bundesrepublik Deutschland. In ihm haben sich 39 Städte – 22 kreisfreie und 17 kreisangehörige – mit neun Millionen Einwohnern zusammengeschlossen. Der kommunale Spitzenverband repräsentiert damit knapp die Hälfte der Bevölkerung des Landes.

■ Der Städtetag Nordrhein-Westfalen nimmt aktiv die Interessen der Städte gegenüber dem Landtag, der Landesregierung und zahlreichen Organisationen wahr. Er vertritt die im Grundgesetz und der nordrhein-westfälischen Verfassung garantierte kommunale Selbstverwaltung.

■ Der Städtetag Nordrhein-Westfalen berät seine Mitgliedstädte und informiert sie über alle kommunal bedeutsamen Vorgänge und Entwicklungen.

■ Der Städtetag Nordrhein-Westfalen stellt den Erfahrungsaustausch zwischen seinen Mitgliedern her und fördert ihn in zahlreichen Gremien.

ISSN: 2364-0618

Köln, August 2017