

Inhalt

1-5 Im Blickpunkt

- Positionspapier „Nachhaltige Mobilität für alle“
- KFW-Kommunalpanel 2018
- Schienenverkehr
- Städtetag zu Nationalem Bildungsrat
- Städtetag zum 60. Geburtstag von Helmut Dedy

3 Beschlüsse

6-10 Forum

- Die neue Mobilität der Aachener Verwaltung
Von Marcel Philipp
- 20 Jahre Bürgerhaushalt – eine Analyse
Von Christian Vorwerk
- Digitalisierung der Städte: Smart Country Convention
Von Frauke Janßen

11 Fachinformationen

12 Aus den Städten

13-14 Personalien

16 Termine

Nachhaltige Mobilität für alle: Investitionen für Verkehr der Zukunft notwendig

Wie kann in den Städten eine Verkehrswende hin zu nachhaltiger Mobilität mit leistungsfähigem ÖPNV, Elektromobilität, Rad- und Fußverkehr gelingen, in der die Zahl der Autos mit Verbrennungsmotoren deutlich reduziert ist? Wie lässt sich in städtischen Ballungszentren ein umweltfreundlicher und zugleich leistungsfähiger Waren- und Güterverkehr organisieren? Wie lassen sich Lärm- und Schadstoffbelastungen wirksam verringern? Mit dem am 22. Juni veröffentlichten Positionspapier „Nachhaltige Mobilität für alle – Agenda für eine Verkehrswende aus kommunaler Sicht“ möchte der Deutsche Städtetag solche Debatten um den Verkehr der Zukunft bereichern. Dafür enthält das Papier zahlreiche Anregungen, wie steigende Anforderungen an die Mobilität mit der Umwelt- und Lebensqualität in den Städten besser in Einklang gebracht werden können und welche Weichenstellungen der Politik für die Zeit bis 2030 nötig wären.

Der Präsident des Deutschen Städtetages, Oberbürgermeister Markus Lewe aus Münster, erklärte: „Mobilität in den Städten nachhaltig zu gestalten, ist eine der zentralen Zukunftsaufgaben. Ansprüche der Menschen und der Wirtschaft an die Mobilität steigen und Verkehrsaufkommen und Pendlerzahlen nehmen zu. Gleichzeitig wünschen sich viele Bürgerinnen und Bürger attraktive Aufenthaltsmöglichkeiten im öffentlichen Raum. Radfahrer und Fußgänger fordern mehr Anteile an vorhandenen Verkehrsflächen. Und die Städte wollen und müssen Umweltschutzziele beachten. Das alles gilt es, mit klugen zukunftsgerechten Konzepten zusammenzubringen.“ Damit in und mit den Städten eine Verkehrswende gelingen kann, sind gemeinsame Kraftanstrengungen aller beteiligten Akteure unabdingbar. Lewe: „Um eine nachhaltige Mobilität für alle zu erreichen, brauchen wir einen breiten Konsens aller politischen Ebenen. Die Städte wollen weiterhin ihren Beitrag leisten, die Lebens- und Umweltqualität zu erhöhen. Nötig ist dafür aber auch eine konsistente Politik des Bundes und der Länder. Unabhängig vom Dieselskandal und dem Sofortprogramm „Saubere Luft“ müssen langfristige Perspektiven für eine nachhaltige Mobilität entwickelt werden, deutlich über eine Legislaturperiode hinaus.“

Außerdem müssten Bund und Länder weiterhin Verantwortung für wichtige Verkehrsinfrastruktur in den Städten und Regionen übernehmen und eine bedarfsgerechte Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur sichern. Dort fehle seit Jahren Geld, die kommunale Verkehrsinfrastruktur sei dramatisch unterfinanziert.

Laut dem in dieser Woche veröffentlichten KfW-Kommunalpanel 2018 hat sich für Erhalt, Ausbau und Erneuerung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur ein Investitionsrückstand von über 38 Milliarden Euro aufgestaut. Lewe: „Akut notwendig ist zunächst eine Investitionsoffensive von Bund und Ländern mit zusätzlichen Mitteln von 20 Milliarden Euro für mindestens zehn Jahre, also 2 Milliarden jährlich, um den Wandel zu nachhaltiger und umweltgerechter Mobilität in den Städten und Regionen zu ermöglichen. Die Städte sind bereit, an dieser Offensive nach ihren finanziellen Möglichkeiten mitzuwirken. Und die bisher für den Stadtverkehr zweckgebundenen sogenannten Entflechtungsmittel müssen auch nach 2019 von den Ländern an die Kommunen fließen.“

Die Städte sehen den Bund gefordert, ressortübergreifend die nötigen Rahmenbedingungen für eine Verkehrswende zu schaffen, diesen Prozess wirksam zu koordinieren und auch regulativ zu begleiten. „Wir können viele neue Technologien und Verkehrsarten in den Städten nur dann erproben, wenn der Bund uns die dafür nötigen rechtlichen Entscheidungsspielräume verschafft und uns auch effiziente Steuerungsinstrumente an die Hand gibt“, sagte Lewe.

Viele Städte bemühen sich seit Jahren aktiv um eine nachhaltige Verkehrspolitik. Sie stärken den ÖPNV, bauen Rad- und Fußwege aus, erleichtern den Umstieg zwischen Verkehrsmitteln, fördern die digitale Information der Fahrgäste und Car-Sharing und erproben neue vernetzte Verkehrsangebote. Das kommunale Engagement stoße aber immer häufiger auch an rechtliche Grenzen, bedauerte Lewe: „Bund, Länder und Kommunen müssen gemeinsam Lösungen entwickeln können. Deshalb wollen die Städte auch in die Arbeit der vom Bund angekündigten Kommission zur ‚Zukunft der bezahlbaren und nachhaltigen Mobilität‘ und bei Initiativen zur Digitalisierung des Verkehrs einbezogen werden.“ In vielen Großstädten steigt die Anzahl der Pendler rasant. Über 10 Milliarden Fahrgäste nutzen jährlich den ÖPNV in Deutschland, Tendenz steigend. Busse und Bahnen ersetzen jeden Tag 20 Millionen Autofahrten auf deutschen Straßen. Der ÖPNV steht allerdings in einem Preis- und Qualitätswettbewerb mit dem PKW. Deshalb dürfen Investitionskosten in den Städten nicht zu einem Anstieg der Fahrpreise führen, erläuterte der Städtetagspräsident: „Der Umweltverbund aus ÖPNV, Rad- und Fußverkehr ist für die künftige Mobilität so wichtig, dass ihn Bund und Länder noch entschiedener fördern müssen. Ein gut erreichbarer und beschleunigter ÖPNV, gute Fußwege und sicherer Radverkehr sind in den Städten

das Rückgrat nachhaltiger Mobilität und unverzichtbar. Der ÖPNV der Zukunft wird sich aber stärker auf die individuellen Bedürfnisse der Menschen einstellen und nachfrageorientierter angelegt sein müssen. Für den Individualverkehr braucht es ebenfalls neue Regelungen, um Raumbedarf zu reduzieren, stadtverträgliche Carsharing-Systeme zu unterstützen und bei autonomen Fahrzeugen zusätzlichen Verkehr zu verhindern.“ Außerdem müssten der Lieferverkehr und die Warenlogistik in Innenstadtbereichen auf der letzten Meile umorganisiert werden. Nötig seien vor allem leise, saubere und sichere Leichtfahrzeuge mit alternativen Antrieben oder auch Lastenfahrräder. Denn der Wirtschaftsverkehr ist unverzichtbar, damit Städte funktionieren und sich weiter entwickeln können.

Dedy: Hardware-Nachrüstungen für ältere Dieselautos sind unumgänglich

Beim Kampf gegen zu hohe Stickoxidwerte in Städten plädiert Helmut Dedy, Hauptgeschäftsführer des Deutschen Städtetages, dafür, das Verursacherprinzip durchzusetzen: „Mit jedem weiteren Gerichtsurteil wird klarer, dass Hardware-Nachrüstungen für ältere Dieselautos unumgänglich sind, um Fahrverbote zu vermeiden. Die Bundesregierung muss die Automobilindustrie zu Hardware-Nachrüstungen verpflichten, damit die Stickoxide in den Städten deutlich sinken. Und finanzieren müssen das die Autohersteller als Verursacher. Denn die Menschen, die in gutem Glauben Dieselfahrzeuge gekauft haben, dürfen nicht kalt enteignet werden. Die Nachrüstung wäre auch ein klares Signal an die Gerichte, dass endlich das Problem an der Wurzel behandelt wird. Die bisherigen Urteile sollten ein Weckruf für alle sein, die meinen, man könne Fahrverbote per politischer Erklärung ausschließen.“ Im Verkehr in der Stadt verursachen Diesel-PKW bis zu drei Viertel der Stickoxid-Emissionen. „Die Städte selbst tun alles, um Fahrverbote zu vermeiden: Sie bauen beispielsweise den Radverkehr weiter aus, modernisieren den ÖPNV und digitalisieren die Verkehrslenkung“, so Dedy. In den nächsten Monaten stehen weitere Urteile zu Luftreinhalteplänen für Städte an. Nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes müssen alle betroffenen Luftreinhaltepläne fortgeschrieben werden. Fahrverbote sind nach dem Urteil nur vermeidbar, wenn alternative Maßnahmen ebenso wirksam erscheinen.

Das Positionspapier des Deutschen Städtetages „Nachhaltige Mobilität für alle – Agenda für eine Verkehrswende aus kommunaler Sicht“ ist abrufbar im Bereich Presse unter www.staedtetag.de.

Deutscher Städtetag zum KfW-Kommunalpanel 2018 Dedy: „In den Städten bleiben die Investitionen hinter Bedarf zurück“

Zum KfW-Kommunalpanel 2018, das am 19. Juni veröffentlicht wurde, sagte Helmut Dedy, Hauptgeschäftsführer des Deutschen Städtetages: „Der seit langem hohe Investitionsbedarf nimmt nach den Ergebnissen des KfW-Kommunalpanels 2018 noch einmal deutlich zu. Das liegt an einem in dieser Form nicht erwarteten Anstieg der Bevölkerung: Menschen ziehen wieder öfter in attraktive Groß- und Universitätsstädte, weil ihnen Leben und Jobs dort attraktiver erscheinen. Auch Flüchtlinge suchen häufig in den Städten eine neue Heimat. Arbeitssuchende aus dem innereuropäischen Ausland hoffen dort auf Beschäftigung. Und die Geburtenzahlen steigen ebenfalls.“

Viele wachsende Städte können gar nicht so schnell neue Kitas und Schulen bauen, wie sie das selbst gern möchten. In den Planungsbüros, den Verwaltungen und insbesondere bei der Bauwirtschaft fehlt schlichtweg das Personal, diesen sprunghaften Auftragszuwachs ad hoc zu bewältigen. Gleichzeitig verlieren andernorts Städte einen Teil ihrer Bevölkerung. Sie ringen dann damit, ihre Attraktivität zu erhalten und die städtische Infrastruktur zu pflegen, was ebenfalls Investitionen erfordert.

Das KfW-Panel zeigt eindrücklich, dass gerade in den Städten und Regionen, die über Jahrzehnte hohe Investitionsrückstände angehäuft haben, die aktuellen

Investitionen äußerst gering ausfallen. Dort reichen die Haushaltssmittel selbst in den aktuell konjunkturell guten Zeiten nicht aus, den Investitionsrückstand merklich abzubauen. Der jetzt hinzukommende, zusätzliche Bedarf und neue Anforderungen etwa an die Infrastruktur können dort kaum noch aufgefangen werden.

Aus diesen Gründen ist der starke Anstieg des Investitionsrückstands von 126 auf knapp 160 Milliarden Euro nicht verwunderlich. Ebenso ist wenig überraschend, dass die Hälfte des bundesweiten Anstieges auf Städte mit mehr als 50.000 Einwohnern entfällt.

Ob prosperierend oder strukturschwach, wachsend oder schrumpfend, jede Stadt und ihre Region hat unterschiedliche Herausforderungen und Probleme. Um hier Abhilfe zu schaffen, bleiben der Bund und die Länder gefordert, die Kommunen zu unterstützen: sei es bei der Förderung des sozialen Wohnungsbaus, bei Hilfen für strukturschwache Städte und Regionen oder bei der Entlastung von Sozialausgaben.“

Deutliche Signale sendet Dedy auch an die Bauindustrie und ermuntert sie, ihre Kapazitäten auszuweiten: „Das Kommunalpanel zeigt, dass die Städte großen Investitionsbedarf haben. Die Städte können und wollen mehr Investitionen tätigen, wenn dies zu vertretbaren Preisen möglich ist.“

Weitere Beschlüsse von Präsidium und Hauptausschuss in Berlin:

- Kommission „Gleichwertige Lebensverhältnisse“
- Folgerungen aus dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes zu Fahrverboten
- Aktuelle Herausforderungen im Bereich Gemeindeverkehrsfinanzierung
- Reform der Grundsteuer
- Europäische Einlagensicherung
- Umsetzung mietrechtlicher Regelungen aus dem Koalitionsvertrag
- Einsetzung der Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“
- Vorbereitung des Zensus 2021

Diese und weitere Beschlüsse sind abrufbar in der Rubrik Presse, Beschlüsse unter www.staedtetag.de.

Lewe: „Schienenverkehr spielt eine extrem wichtige Rolle in den Städten“ – Städtetag fordert Kurswechsel in der Verkehrspolitik

Statement von Markus Lewe, Präsident des Deutschen Städtetages, zur Bedeutung der Schieneninfrastruktur und zur Entwicklung zukunftsfähiger Verkehrslösungen gegenüber der „Deutschen Presse-Agentur“ (dpa) am 30. Juni: „Der Schienenverkehr spielt eine extrem wichtige Rolle in den Städten und im Umland. In vielen Regionen unseres Landes schwächtelt die Schieneninfrastruktur aber.“ Sie sei sanierungsbedürftig oder komme an den Rand der Belastbarkeit, sagte der CDU-Politiker der Deutschen Presse-Agentur in Berlin. Das führe dazu, dass sie störanfällig sei. „Die Menschen müssen sich aber darauf verlassen können, dass ihr Nahverkehrszug pünktlich kommt.“

Der Präsident des Städtetags, zugleich Oberbürgermeister von Münster, nannte eine „Ungleichbehandlung“ einiger Regionen beim Ausbau von Verkehrswegen ärgerlich. „Ich würde mir mehr Unterstützung der Bahn und der Bundesregierung wünschen für eine moderne Verkehrsinfrastruktur im ganzen Land. Bund und Bahn müssen ihre Verantwortung für eine gute

Infrastruktur wahrnehmen.“ Lewe richtete den Blick außerdem auf den Wandel der Mobilität: „Die Verkehrsräume in den Städten sind in der Nachkriegszeit entstanden und sehr stark auf das Auto ausgerichtet. Das müssen wir ändern. Wir brauchen keine ideologische Verkehrspolitik mehr.“ Es seien mehr und bessere integrierte und intelligente Verkehrslösungen notwendig.

„Das Fahrrad gewinnt in Städten immer mehr an Bedeutung“, sagte Lewe. „Fußgänger müssen gute öffentliche Räume vorfinden. Der öffentliche Nahverkehr und der private Verkehr gehen immer mehr ineinander über.“ Mit klugen Carsharing-Modellen und besseren Angeboten im öffentlichen Nahverkehr gebe es weniger Abgase, die Luft werde besser und ebenso die Lebensqualität. „Private Autos stehen oft 23 Stunden am Tag herum. Fahrräder und andere Verkehrsträger brauchen mehr Raum in den Städten.“

Mit freundlicher Genehmigung der dpa Deutsche Presse-Agentur GmbH, Hamburg, www.dpa.de.

Städte erwarten vom Nationalen Bildungsrat Schub für mehr Vergleichbarkeit im Bildungswesen

Die Städte sehen im Nationalen Bildungsrat, den die große Koalition einrichten will, eine wichtige Chance, um die Zusammenarbeit in der Bildungspolitik zwischen Staat und Wissenschaft einerseits und zwischen Bund, Ländern und Kommunen andererseits zu verbessern. Der Vizepräsident des Deutschen Städtetages, der Nürnberger Oberbürgermeister Dr. Ulrich Maly, erklärte Ende Juni: „Mit dem Nationalen Bildungsrat würde es endlich ein Gremium geben, wo sich Bund, Länder und Kommunen gemeinsam über wichtige Bildungsfragen verstündigen und mit der Wissenschaft austauschen können. Wir erwarten vom Nationalen Bildungsrat einen Schub für eine bessere Vergleichbarkeit der Schulsysteme, damit Familien und Schulkinder ohne bürokratische Hürden innerhalb Deutschlands umziehen und die Schule wechseln können. Außerdem sehen wir das Thema Qualitätssicherung als Kernaufgabe des neuen Bildungsrates. Das sind wichtige Ziele, um mehr Bildungsgerechtigkeit zu erreichen.“

Der Nationale Bildungsrat könnte dazu beitragen, die bislang unzureichende Abstimmung zwischen den staatlichen Ebenen in Bildungsfragen zu verbessern, ohne die föderale Zuständigkeit der Länder für Bildung in Frage zu stellen. Die Kommunen sollten aus Sicht der Städte auch verlässlich Sitz und Stimme in dem Gremium haben, sagte Maly: „Die Kommunen sind als Träger von Schulen, Volkshochschulen, Bibliotheken und weiteren Einrichtungen verantwortlich für die kommunale Bildungslandschaft. Deshalb gehören die Kommunen natürlich auch gleichberechtigt mit an den Tisch, wenn wichtige Bildungsfragen verhandelt werden.“

Die bisherigen Vorschläge sehen ein Gremium mit zwei Kammern vor: eine Kammer mit Vertretern aus Wissenschaft und Praxis sowie eine zweite Kammer mit Vertretern von Bund, Ländern und Kommunen.

Lewe: „Helmut Dedy engagiert sich mit großem Gespür und überzeugenden Argumenten für die Interessen der Städte“

Der Hauptgeschäftsführer des Deutschen Städtetages, Helmut Dedy, feierte am 7. Juni seinen 60. Geburtstag. Zu diesem Anlass würdigte ihn der Präsident des Deutschen Städtetages, Oberbürgermeister Markus Lewe aus Münster, als engagierten Verhandlungspartner gegenüber der Bundespolitik und erfolgreichen Streiter für die Interessen der Städte: „Mit überzeugenden Argumenten, klar in der Sache und verbindlich in der Art setzt sich Helmut Dedy für starke Städte und ihre Bürgerinnen und Bürger ein. Ihm ist es ein Herzensanliegen, dass die kommunale Ebene von Bund und Ländern ihrer Bedeutung entsprechend wahrgenommen wird. Der Deutsche Städtetag hat als Stimme der Städte auf Bundesebene Gewicht und ist vernehmlich zu hören. Dazu trägt Helmut Dedy als Hauptgeschäftsführer maßgeblich bei.“

Helmut Dedy setze sich mit großem Gespür für das politisch Notwendige, aber auch pragmatisch Machbare ein. Und weiter: „Er ist ein großartiger Netzwerker. Ihm ist wichtig, was die Städte bewegt.“ Mitgestalten, Herausforderungen benennen, auch Unbequemes aussprechen und Lösungen suchen – so sei Helmut Dedy in der kommunalen Familie und in der Bundes- und Landespolitik bekannt und geschätzt.

„Helmut Dedy hat dazu beigetragen, das Thema gleichwertige Lebensverhältnisse bei den politisch Verantwortlichen in Bund und Ländern auf die Agenda zu setzen. Er tritt für gleiche Bildungschancen aller Kinder ein, weil sie wesentlich für den gesellschaftlichen Zusammenhalt sind. Für ausreichende und qualitätsgerechte Betreuungsplätze sieht er alle staatlichen Akteure gefordert. Und auch beim Thema Luftreinhaltung nimmt er kein Blatt vor den Mund. Helmut Dedy weiß natürlich, dass hier überall dicke Bretter zu bohren sind“, betonte Städtetagspräsident Lewe.

Helmut Dedy, geboren 1958 in Duisburg, ist seit 1. Juni 2016 Hauptgeschäftsführer des Deutschen Städtetages – und in Personalunion Geschäftsführer des Städtetages Nordrhein-Westfalen. Er kam im Januar 2012 als Ständiger Stellvertreter des Hauptgeschäftsführers und Finanzdezernent zum Deutschen Städtetag und Städtetag Nordrhein-Westfalen. Der Jurist und Diplom-Verwaltungswirt war zuvor 14 Jahre lang Beigeordneter für Finanzen und Kommunalwirtschaft sowie stellvertretender Hauptgeschäftsführer beim Deutschen Städte- und Gemeindebund.

Handreichung für stationslose Leihfahrräder in den Städten erschienen

Die neuen Angebote von stationslosen Leihfahrrädern in den Städten haben verschiedene Fragen für die Kommunen aufgeworfen. Insgesamt sind mehrere Anbieter mit stationslosen Systemen für Fahrräder im Straßenraum deutscher Städte vertreten, in größeren Städten sogar mehrere Anbieter gleichzeitig. Hierzu ist ein „Leitfaden Stationslose Bikesharing-Systeme: Handlungsempfehlungen für deutsche Städte und Gemeinden“ erschienen. An der Erarbeitung haben der Deutsche Städtetag, die Agora Verkehrswende, der Deutsche Städte- und Gemeindebund und der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e.V. ADFC mitgewirkt.

Die Fachgremien des Deutschen Städtetages haben zu Fragen zum Gemeingebrauch und zur Sondernutzung sowie zur Weiterentwicklung lizenziert Fahrradverleihsysteme und Formen der Reglementierung eine „Handreichung – Umgang mit stationslosen Fahrradverleihsystemen“ erarbeitet. Der Deutsche Städtetag nimmt Anregungen und Erfahrungsberichte zur Weiterentwicklung der Handreichung gern entgegen. Beide Dokumente stehen online zur Verfügung unter www.staedtetag.de.

Die neue Mobilität der Aachener Verwaltung – Mobilitätsmix ist Trumpf

Von Marcel Philipp

Es gibt eine beachtliche Liste von Maßnahmen, die in deutschen Städten derzeit geplant und auch ergriffen werden, um die „dicke Luft in der City“ zu bekämpfen. Das ist bei uns in Aachen nicht anders. Wir sind sogar sehr zuversichtlich, dass wir mit den Ideen, die wir als Stadt der Forschung und Innovation an den Start bringen können, punkten werden. Auch wenn wir nun vom Verwaltungsgericht Aachen ein Dieselfahrverbot angedroht bekommen haben, das wir für nicht zielführend halten.

Elementar für uns ist die Elektromobilität. Aachen ist auf diesem Feld mit den kreativen Forscherinnen und Forschern der RWTH Aachen ein Hotspot. In unserer Stadt werden E-Autos wie der Streetscooter als Kleintransporter und der e.GO als Cityflitzer nicht nur entwickelt, sondern auch in Serie produziert. Aachen ist heute ein Automobil-Standort – und das setzt auch Impulse in der Stadt frei. Es war für uns naheliegend, für unsere Stadtverwaltung mit ihren rund 5000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ein Mobilitätskonzept zu entwickeln, das innovativ, zugleich effizient und irgendwie auch vorbildlich ist. Frei nach dem Motto, dass es stets überzeugend wirkt, mit gutem Beispiel voranzugehen, gilt für die Kolleginnen und Kollegen an den meisten Verwaltungsstandorten in der Innenstadt:

- Dienstfahrten erledigt man nicht mehr mit dem eigenen Auto. Sie können, abgesehen von einigen Ausnahmen, auch gar nicht mehr abgerechnet werden.
- Wir bewegen uns von A nach B zu Fuß, mit dem eigenen Fahrrad, mit dem Pedelec unseres Verleihsystems Velocity, mit dem E-Fahrzeug aus der stadtigenen Flotte oder mit dem Bus.
- Mobilität wird bei der Stadt Aachen über eine zentrale, internetbasierte Buchungssoftware, den Mobility Broker, gemanagt, ganz einfach in der Handhabung. Der mobile Passepartout ist unser Job-Ticket.

Wir haben etwas Grundlagenforschung betrieben, bevor wir in das Projekt eingestiegen sind – mit verblüffenden Ergebnissen: 97 Prozent aller Dienstfahrten erreichten die Gesamtstrecke von 80 Kilometern bei weitem nicht, 86 Prozent aller Fahrten wurden von einer



Die Stadt Aachen setzt auf ihre E-Flotte, die auch der Oberbürgermeister Marcel Philipp nutzt. Ein Mobilitätsmix, der stark auf Bus und E-Mobilität setzt, ist Trumpf.

Foto: © Stadt Aachen

Person absolviert. Das erforderliche Gepäckvolumen erreichte in 78 Prozent der Fahrten nicht die Dimension von zwei Getränkekisten. Weiteres aufschlussreiches Ergebnis: Zwei Drittel der Dienstfahrten städtischer Mitarbeitender erfolgte mit den Privatfahrzeugen der Beschäftigten, gut ausgeprägt (24 Prozent) war das in Aachen gut eingeführte System des Car-Sharings. Diese Ergebnisse sprachen sehr für die Anschaffung eines eigenen E-Mobil-Fuhrparks. Ziele waren schnell formuliert: Die Stadtverwaltung will selbst vorangehen, wenn es um Schadstoffemissionen geht. Wichtig ist mir, dass die Erkenntnis, dass es auch anders geht, zu einem Umdenken mit Überzeugung führt.

Heute begegne ich Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die sehr gern davon berichten, dass sie ihre Mobilität komplett umgestellt haben. So haben wir nicht nur die Dienstfahrtenregelung verändert, wir haben auch den Weg zur Arbeit neu gedacht. Bus und Bahnen werden nicht nur zu Dienstzwecken, sondern auch morgens und abends stärker genutzt. Für 2600 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, deren Dienststellen in einem engeren Innenstadtbereich bereits auf die neue Mobilität umgestellt sind, haben wir ein Job-Ticket gekauft. Wer es privat nutzen möchte, zahlt einen gewissen Aufpreis.

Gestrichen sind alle Privilegien wie subventionierte Parkplätze in städtischen Innenstadt-Parkhäusern. Der Sonderparkausweis, eine Art Trophäe in jeder Verwaltung, ist Geschichte. Hier und da wurden Proteststimmen laut. Das ist natürlich, wenn man mit alten Gewohnheiten bricht. Doch die Zustimmung für die

Neuregelung war schon bei den Einführungsveranstaltungen erstaunlich hoch: 75 Prozent stimmten zu. Das Projekt ist eben durch und durch vernünftig.

Wir haben inzwischen 15 neue eSmarts im Rahmen eines Förderprojektes beschafft, wir freuen uns schon auf die ersten e.GOs, made in Aachen. Pedelecs, also E-Bikes, die auch in Aachen entwickelt worden sind und über den Anbieter Velocity an Dutzenden Stationen in der Innenstadt angeboten werden, können mit den neuen eTickets für den ÖPNV genutzt werden – das gilt also auch für alle 2600 Mitarbeitenden mit Job-Ticket. Wir haben die neuen Prioritäten in unserer Verwaltungsmobilität breitflächig und in einem großen Beteiligungsverfahren erläutert. Der ÖPNV steht bei den Außenterminen ganz oben, zu Fuß oder mit dem Fahrrad oder mit dem Pedelec über den Anbieter Velocity erreicht man in Aachen auch die meisten Ziele problemlos. Und wenn der Weg von A nach B am besten mit dem Auto zurückgelegt werden soll, dann stehen die Pool-Fahrzeuge unserer E-Flotte an diversen Standorten bereit.

Sollten tatsächlich einmal keine Fahrzeuge vorhanden sein, dann wird die Überlast über den schon lange mit der Stadt kooperierenden CarSharing-Anbieter Cambio aufgefangen. Ein schöner Effekt ist im Übrigen zu beobachten: Die Zahl der klassischen Dienstfahrten reduziert sich, die Kombination aus unterschiedlichen Mobilitätsarten setzt sich durch. Viel Spaß macht wohl den meisten Kolleginnen und Kollegen die Fahrt auf dem Pedelec von Velocity. Überall in der Stadt sind die Stationen nun zu sehen, die Buchung kann spontan und registrierungsfrei direkt an der Station erfolgen. Die Mitarbeitenden haben zum eTicket eine PIN erhalten, die das sofortige Umsteigen aufs Rad ermöglicht. Die Idee ist, dass die Fahrt möglichst zur nächsten Velocity-Station führt. Eine private Nutzung soll übri-



Die Stadt Aachen geht im Kampf für bessere Luft in der Innenstadt mit gutem Beispiel voran.

Foto: © Stadt Aachen

gens baldmöglichst Job-Ticket-Inhabern ermöglicht werden.

Auch Velocity ist eine typische Aachener Geschichte. Aus einer studentischen Initiative hervorgegangen, erfolgte der eigentliche Start 2016. Derzeit sind 23 Stationen stadtweit am Start, Ende des Jahres sollen es schon 50 sein. Als Ziel peilen wir für das Aachener Stadtgebiet 1000 Pedelecs an 100 Stationen an. Die Dienstautos buchen wir über den Mobility Broker, die webbasierte Buchungsplattform. In wenigen Schritten, bei denen in erster Linie Ziel, Zeit und Dauer der Dienstfahrt eingegeben werden, wird der nächste Dienstwagen (im Übrigen mit Sonderparkausweis!) gebucht. Wiederum mit dem Job-Ticket lässt sich das Auto dann vor Ort öffnen – und los geht die Fahrt.

Tatsächlich gibt es einige wenige Spielregeln, die Ausnahmen von der Benutzungspflicht unserer E-Poolfahrzeuge bei Dienstfahrten nach sich ziehen können: Es sind die Fahrten mit einer Länge von mehr als 80 Kilometern. Es sind die Fahrten, bei denen die Rückkehr zwischen 19 Uhr und 6.30 Uhr liegt und bei denen es nur ein ungenügendes ÖPNV-Angebot gibt. Auch bei Rufbereitschaften (von zu Hause) kann das Privatfahrzeug im Einsatzfall genommen werden. Ausnahmen, das haben wir festgelegt, sind immer nur Ausnahmen für einzelne Fahrten, außerhalb bestimmter Berufsgruppen werden keine personenbezogenen grundsätzlichen Ausnahmen gewährt.

Ich räume gern ein, dass wir einen erheblichen Aufwand in das Gesamtprojekt gesteckt haben und immer noch stecken – logistisch und kommunikativ. Alle internen Wege wurden bespielt, Intranet, Mitarbeiterzeitung, Newsletter, Rundmails, es gab Info-Veranstaltungen an verschiedenen Verwaltungsstandorten und vieles mehr. Natürlich war der Personalrat kritischer Begleiter in den Überlegungen, auch die Ratspolitik wurde eingebunden. Die Flottenintegration ist zudem ein anerkannter Teil unseres Maßnahmenbündels zur Luftreinhaltung in Aachen. Die überregionale Resonanz ist verblüffend groß. Wie gesagt, dieser Aufwand hat sich gelohnt.

Die Zwischenbilanz des Projektes fällt durchaus positiv aus. Die Schalter, die im Kopf umgelegt werden, sind wichtig. Wir werden die neue Mobilität nun auch sukzessive an allen Verwaltungsstandorten einführen, die noch nicht angeschlossen sind.

Marcel Philipp
Oberbürgermeister der Stadt Aachen

Bürgerbudget – Der erfolgreichere Bürgerhaushalt 20 Jahre partizipative Haushaltsplanung

Von Volker Vorwerk

Der Bürgerhaushalt ist ein Erfolgsmodell. Er hat sich weltweit schnell verbreitet, viele Menschen aktiviert und berührt alle Bereiche kommunaler Politik. Etwa 260 deutsche Kommunen haben damit rund 900 mal experimentiert. Nach 20 Jahren ist es Zeit für ein Zwischenfazit. Welche Varianten gibt es? Was funktioniert? Was nicht?

Stuttgart – führende Großstadt

Gut konzipierte Bürgerhaushalte funktionieren. Als Erfolgsindikator kann die Zahl der Aktiven gelten. Einige Kommunen erreichten 2017 beeindruckende Werte. Bei Großstädten über 500.000 aktivierte Stuttgart mit 52.000 oder 9 Prozent der Bevölkerung die meisten Menschen – auch im internationalen Vergleich. Paris erreichte 8 Prozent, Lissabon 5 Prozent, New York und Madrid je 2 Prozent. In Städten mit 100.000 bis 500.000 Einwohnenden erreichte Potsdam 7 Prozent, in der Gruppe mit 10.000 bis 100.000 Einwohnenden Kleinmachnow 11 Prozent der Bevölkerung.

1998 war Neuseeland das Vorbild

Am Anfang stand 1998 das Kooperationsprojekt „Kommunen der Zukunft“, an dem auch der Deutsche Städtetag beteiligt war. Prof. Banner (KGSt) brachte die Idee des Bürgerhaushalts ein und prompt wagten Mönchweiler und Blumberg das Real-Experiment. Vorbild war vor allem das 1989 per Gesetz eingeführte konsultative Vorgehen in Neuseeland, weniger Porto Alegre. Seither bilden ein lesbarer Haushalt, Vorschläge der Bevölkerung und die Rechenschaft über die Umsetzung den Kern deutscher Bürgerhaushalte.

Im Jahr 2008 gab es bereits 25 Fälle und fünf Jahre später 120. Nach einem Rückgang steigen seit 2016 die Zahlen wieder auf zuletzt 78 Fälle. Immer mehr Kommunen nutzen die von Kiezfonds abgeleitete Variante Bürgerbudget. Dabei wird vor der Beteiligung festgelegt, wie viel Geld für die Ideenumsetzung bereitsteht. Mittels Abstimmung oder Bürgerjury entscheidet die Bevölkerung mit, was umgesetzt wird.

Aktuell beteiligen rund 100 deutsche Kommunen ihre Bevölkerung an der Haushaltsplanung, davon etwa



Anzahl Bürgerhaushalte und Bürgerbudget von 1998 bis 2017 in Deutschland.
Quelle/Grafik: buergerwissen

30 per Bürgerbudget. Es gibt mehr aktive Städte als Fälle je Jahr, da die Beteiligung bei Doppelhaushalten zweijährlich stattfindet – wie in Trier. 150 Kommunen haben ihre Versuche eingestellt, zehn pausieren – wie Münster.

Was zeichnet erfolgreiche Verfahren aus?

Stuttgart gewinnt viele Menschen über eine aktivierende Online-Plattform, via Papier, durch breite Werbung und ehrenamtliche Multiplikatoren. Potsdam ist medienübergreifend erfolgreich durch Versammlungen, Online-Dialoge und Bewertung auf Papier. Kleinmachnow nutzt ein Bürgerbudget und stellt mit 24 Euro je Einwohner den bundesweit relativ größten Betrag bereit. Bei anderen Kommunen sind es meist 0,2 bis 5 Euro je Einwohner.

Vier Faktoren sind für den Erfolg wichtig:

- **Langer Atem:** Nur selten werden sofort viele Menschen erreicht. Stuttgart begann 2011 mit 2 Prozent, Potsdam 2005 mit 0,1 Prozent und Ketzin 2016 mit 8 Prozent.
- **Werbung:** Wie wichtig Werbung ist, zeigen Wahlen. Neben Pressearbeit und Plakaten sind Postwurfsendungen hilfreich.
- **Sichtbare Umsetzung:** Beim Bürgerbudget ist die Umsetzung der Vorschläge und damit die Wirksamkeit der Bürgerbeteiligung am besten sichtbar.
- **Priorisierung:** Das Gros der Beteiligten nutzt die Abstimmung zur Priorisierung der Vorschläge.

Bürgerbudget allein reicht nicht

Nur ein Bürgerbudget bereitzustellen genügt indes nicht, um viele zu aktivieren. So erreichten 2017 damit Köln und Wuppertal 0,5 Prozent der Bevölkerung. Als erste deutsche Großstadt hatte Braunschweig 2015 ein Bürgerbudget parallel zum Bürgerhaushalt eingeführt. Dort wurden mit 1,1 Prozent der Bevölkerung doppelt so viele Menschen erreicht. Allerdings hatte das Konzept eine Schwäche: Die Stadtbezirksräte konnten das Bürgerbudget auch ohne Bezug zu Bürgerideen vergeben. Die Zahl der Aktiven ging 2016 zurück und die Ratsmehrheit beendete das Verfahren.

Online-Ideensammlung keine Alternative

Einige Großstädte – Frankfurt a.M., Mannheim, Braunschweig – stellten vom Bürgerhaushalt auf eine ganzjährige Online-Ideensammlung um. Das Resultat: Die Aktivität sank noch stärker. Zwischen Juni 2017 und Mai 2018 gab es in Braunschweig 555 Aktive gegenüber 1.630 beim Bürgerhaushalt 2016. Die Zahl der Bewertungen sank auf wenige 100 gegenüber 140.000 Stimmen im Jahr 2016. Ähnliches gilt für Frankfurt a.M.; Mannheim will deshalb 2018 wieder einen Bürgerhaushalt nutzen.

Vor-Ort-Formate können erfolgreich sein

Nach drei Jahren Online-Bürgerhaushalt ohne Bürgerbudget schlug Gelsenkirchen 2017 einen neuen Weg ein. In einem zeitlich verdichteten Vor-Ort-Verfahren wurden insgesamt 200.000 Euro als bezirkliche Bürgerbudgets fair verteilt. In jedem der fünf Stadtbezirke fand dazu eine dreistündige Bürgerversammlung statt. Die Kämmerin erläuterte den Haushalt der Stadt und anschließend wurden Bürgervorschläge gesammelt. Zudem waren alle Dezernentinnen und Dezernen anwesend und prüften direkt die Umsetzbarkeit. Eine externe Moderation schnürte ein Vorschlagspaket, dem nach kurzer Diskussion alle Anwesenden der Bezirksforen zustimmten. Insgesamt brachten 500 Beteiligte 181 Ideen ein, 109 Vorschläge werden umgesetzt.

Was hat nicht funktioniert?

Die vielen Real-Experimente bieten die Chance, aus Fehlern zu lernen. Viele Bürgerhaushalte wurden wegen mangelnder Teilnahme beendet, was bisweilen als mangelndes Interesse der Bevölkerung interpretiert wird. Die erfolgreichen Beispiele zeigen indes, dass

wahrscheinlich das Verfahrensdesign die Ursache ist. Die Pflicht zur Auslegung mit ortsbülicher Bekanntmachung in der Gemeindeordnung Nordrhein-Westfalen, jüngst übernommen von Rheinland-Pfalz, führt faktisch zu keiner Aktivität. Auch ein zusätzliches Vorschlagsformular, online oder gedruckt, gepaart mit Presseberichten ändert daran wenig. Klassische Online-Foren zur freien Diskussion (wie in Erfurt) oder Varianten, bei denen die Bevölkerung einzelne Haushaltsposten kommentieren kann (Heidelberg) sowie ein Haushaltsrechner (Leipzig) und interaktive Online-Haushalte aktivieren eher wenig. Nicht zu empfehlen ist zudem, jährlich nur einen Teil des Haushalts zu thematisieren (Wesel). Auch Online-Dialoge allein erreichen nur wenige Menschen. Umfragen wie in Tübingen und Jena erreichen zwar Rückläufe von bis zu 30 Prozent, aber die Umsetzung der Ergebnisse ist oft schwer vermittelbar.

Fazit

Der Haushaltsplan ist in Geld übersetzte Politik und betrifft alle Themen. Der Bürgerhaushalt ist deshalb eines der wenigen Beteiligungsformate, das Einzelinteressen über viele Themen hinweg integriert. Alle Bereiche kommunaler Politik kommen in den Blick. Das ist wichtig in Zeiten der Individualisierung. Überlesbare Haushalte, Bürgerideen und die Rechenschaft der Umsetzung lernen alle voneinander – Bevölkerung, Verwaltung, Politik. Transparenz schafft Vertrauen. Stuttgart zeigt, der Dreiklang aus Information, Konsultation und Rechenschaft gelingt, wenn das Werben als wichtiger Teil betrachtet wird. Eine abstimmungsähnliche Priorisierung der Vorschläge ist niedrigschwellig und erreicht viele Menschen. Eine unabhängige Moderation oder ein Redaktionsteam können Bürgerideen vorher qualifizieren.

Bürgerbudgets erreichen mehr Menschen, da die Umsetzung gut sichtbar ist. Das Budget kann 100.000.000 Euro für Investitionen umfassen wie in Paris oder 200.000 Euro für bürgerschaftliche Initiativen wie in Gelsenkirchen. Am Ende steht das „Königrecht“ der Parlamente, der Haushaltsbeschluss, aber demokratisch angereichert. In zehn Jahren könnte der Einführungssatz lauten: Das Bürgerbudget ist ein Erfolgsmodell.

Volker Vorwerk
buergerwissen, Bielefeld

Digitalisierung der Städte für die Bürgerinnen und Bürger – Der Deutsche Städtetag bei der Smart Country Convention in Berlin

Von Frauke Janßen

Digitalisierung hat viele Gesichter: Sie betrifft Städte auf viele unterschiedliche Arten und Weisen und ist gleichzeitig Herausforderung und Motor. Bei der Digitalisierung der Verwaltung geht es neben der Gestaltung von Bürgerdiensten und Datenmanagement auch um die Themen IT-Sicherheit und -Infrastruktur. Außerdem umfasst die digitale Transformation der öffentlichen Dienstleistungen sämtliche Bereiche der Daseinsvorsorge.

Digitize Public Services!

Ein neues Veranstaltungsformat widmet sich der Digitalisierung des gesamten öffentlichen Sektors. „Digitize Public Services!“ – lautet folgerichtig das Motto der Smart Country Convention, die vom 20.–22. November 2018 erstmalig in Berlin stattfindet. Die vom Digitalverband Bitkom und der Messe Berlin ins Leben gerufene Veranstaltung ist sowohl Messe als auch Kongress. Sie soll Raum für Networking und Weiterbildung bieten und hat den Anspruch, die relevanten Akteure bei der Digitalisierung des öffentlichen Sektors zusammenzubringen. Auf drei öffentlichen Bühnen geht es um neueste Trends und Best Practices zur Digitalisierung von öffentlicher Verwaltung und Daseinsvorsorge. Außerdem gibt es einen Konferenzbereich, verschiedene Workshops und zertifizierte Lehrgänge.

Der Deutsche Städtetag gestaltet das Kongressprogramm mit

Der Deutsche Städtetag ist als institutioneller Partner der Smart Country Convention eng in die Programmgestaltung eingebunden und setzt Impulse für die Agenda. Darüber hinaus ist der Deutsche Städtetag mit verschiedenen eigenen Formaten beim Kongress präsent. Gemeinsam mit dem Deutschen Städte- und

Gemeindebund und Bitkom veranstaltet der Städtetag am 20. November 2018 das „Forum Digitale Städte“. Hier werden Digitale Strategien verschiedener Städte diskutiert und die Rolle des Bundes bei der Umsetzung der Smart City Charta vor Ort beleuchtet. Außerdem geht es um neue Rollen in den Rathäusern – oder anders: Braucht jetzt jede Stadt einen Chief Digital Officer (CDO), um Digitalisierung erfolgreich umzusetzen?

Am zweiten Kongresstag, dem 21. November 2018, wird der Deutsche Städtetag mit dem Format „Der Weg zur Smart City“ nach dem „wie?“ fragen. Eine praxisorientierte Diskussion mit Beispielen aus verschiedenen Städten gibt Antworten. Darüber hinaus sind Veranstaltungen zu den Themen „Digitalisierung in der kommunalen Wasserwirtschaft“ und „Vorsorge für den Stromausfall“ geplant.

Das Programm ist in Bewegung – Tickets sind bis 31. August kostenlos

Das Programm der Smart Country Convention entwickelt sich stetig weiter. Es lohnt immer wieder ein Blick auf den aktuellen Stand unter (www.smartcountry.berlin/SmartCountryConvention/Programm/). Von der klassischen Gremiensitzung bis zum Hackathon – es gibt nicht nur eine Vielzahl an Veranstaltungen, sondern auch eine große Varianz.

Wer sich noch bis zum 31. August 2018 für eine Teilnahme entscheidet, der zahlt keine Ticketgebühr. Von dieser Möglichkeit wurde bereits vielfach Gebrauch gemacht: 3.500 Tickets sind bereits vorbestellt.

Frauke Janßen
Stellv. Büroleiterin des Hauptgeschäftsführers
des Deutschen Städtetages

„Städtetag aktuell“ per E-Mail

Die Publikation „Städtetag aktuell“ kann als PDF-Datei per E-Mail bezogen werden. Interessenten können sich im Internetangebot des Deutschen Städtetages unter www.staedtetag.de in der Rubrik Publikationen registrieren. Alternativ können Sie das Heft auch anfordern unter presse-info@staedtetag.de.

Preisträger im Bundeswettbewerb „Zusammenleben Hand in Hand“

21 Preisträger des Bundeswettbewerbs „Zusammenleben Hand in Hand – Kommunen gestalten“ wurden am 2. Juli für ihre hervorragenden Strategien zur Integration von Zuwanderern und der Förderung des Zusammenlebens vor Ort ausgezeichnet. Der erstmals ausgelobte Wettbewerb soll die in der kommunalen Integrationsarbeit Tätigen in ihrer Arbeit stärken. Ausgezeichnete unmittelbare Mitgliedsstädte des Deutschen Städtetages sind Dortmund, Hanau, München, Neuss, Osnabrück, Saarbrücken, Schwäbisch Gmünd, Schwerin. Mehr als 140 Beiträge wurden bei dem vom Deutschen Institut für Urbanistik betreuten und von den kommunalen Spitzenverbänden und dem Bundesverband Deutscher Stiftungen unterstützten Wettbewerb eingereicht. Dabei arbeiten viele verschiedene Partner zusammen. Partizipation und ehrenamtliches Engagement sind fester Bestandteil nahezu aller Beiträge. In der Kategorie „Hervorragende strategische Aktivitäten“ wurden 17 Kommunen mit einem Preisgeld von je 25.000 Euro ausgezeichnet. In der Kategorie „Bemerkenswerte Einzelprojekte“ wurden vier Kommunen prämiert, sie erhielten ein Preisgeld von jeweils 10.000 Euro.

Die Veröffentlichung der Wettbewerbsergebnisse finden Sie unter www.kommunalwettbewerb-zusammenleben.de.

Praxisleitfaden zum Vergaberecht in 2. Auflage erschienen

Das im Jahr 2016 in 1. Auflage erschienene Buch zum Vergaberecht, das eine systematische Darstellung für Praxis und Ausbildung darstellt, wurde in 2. Auflage veröffentlicht. Im Werk sind Beobachtungen und Erfahrungen aus rund 20 Jahren intensiver Beschäftigung mit dem Vergaberecht eingeflossen. Die Neuauflage wurde um die neuen Bereiche der Unterschwellenvergabeverordnung (UVgO) und des Wettbewerbsregistergesetzes ergänzt. Sie erläutert diese und weitere Fortentwicklungen sowie das umfangreiche Material aus Rechtsprechung und Schrifttum auf dem Stand von Februar 2018. Das Buch richtet sich an Verantwortliche in den Beschaffungsstellen von Bund, Ländern, Kommunen, Kammern und öffentlichen Unternehmen sowie an Aufträgen interessierte Wirtschaftsunternehmen. Das Werk von Martin Burgi, Vergaberecht, 2. Auflage, ist im C.H. Beck Verlag erschienen, ISBN 978-3-406-72456-5 und kostet 39,80 Euro.

Fachkonferenz der Bundesvereinigung soziokultureller Zentren

Die Bundesvereinigung Soziokultureller Zentren veranstaltet am 12. und 13. September in Berlin eine Fachkonferenz zur Gestaltung von Partizipationsprozessen in der Stadtgesellschaft. Die Veranstaltung mit dem Titel „Soziokultur findet Stadt“ geht den Fragen nach, wie mit Kunst und Kreativität das Leben im Stadtteil freundlich gestaltet und zukunftsgerichtet ausgerichtet werden kann. Thema ist auch, wie Bewohnerinnen und Bewohner erreicht werden, die sich in den bestehenden kulturellen Angeboten bisher nicht wiederfinden. Akteure aus Kultur und Medien, Stadtteilarbeit und Wissenschaft sollen aufzeigen, wie innovative Netzwerkarbeit und neue Wege der Kulturarbeit in einer vielfältigen Stadtgesellschaft umgesetzt werden können. Der Deutsche Städtetag ist an der Veranstaltung beteiligt. Als Programmschwerpunkte sind vorgesehen: Soziokulturelles Wissen in Stadtentwicklungsprozessen, kreative Formate, künstlerische und medienpädagogische Methoden zu Orts- und Bedarfsanalysen sowie zu Aktivierungs- und Beteiligungsverfahren, Schaffung von neuen Kooperationen und Netzwerken, Strategien zur Kommunikation und begleitenden Öffentlichkeitsarbeit.

Das Programm und Hinweise zur Anmeldung finden Sie auf der Internetseite der Bundesvereinigung unter www.sozikultur.de/bsz/node/2521.

Empfehlung zur Unterstützung arbeitsuchender suchtkranker Menschen

Neue Empfehlungen sollen arbeitsuchenden abhängigkeitskranken Menschen bei dem Zugang in eine medizinische Rehabilitation und der anschließenden beruflichen Wiedereingliederung helfen. Die Empfehlungen traten zum 1. Juli in Kraft und geben den Agenturen für Arbeit, Jobcentern und Rentenversicherungsträgern eine Orientierung. Verfasser sind die Deutsche Rentenversicherung, die Bundesagentur für Arbeit, der Deutsche Städtetag und der Deutschen Landkreistag. Beschrieben werden Verwaltungsabläufe für eine gut abgestimmte Zusammenarbeit und Koordinierung der Beratungs- und Dienstleistungsangebote der beteiligten Leistungsträger. Außerdem werden Empfehlungen für eine an die Rehabilitation nahtlos ansetzende Eingliederungsstrategie in den Arbeitsmarkt festgehalten. Die Empfehlungen sind abrufbar im Bereich Arbeit im Mitgliederservice unter <http://extranet.staedtetag.de>.

Düsseldorf, Frankfurt a.M., Hannover: „Gender Award – Kommune mit Zukunft“

Zwei unmittelbare Mitgliedsstädte und ein außerordentliches Mitglied des Deutschen Städtetages sind mit dem „Gender Award – Kommune mit Zukunft“ ausgezeichnet worden. Den 1. Preis vergab die Bundesarbeitsgemeinschaft kommunaler Frauenbüros und Gleichstellungsstellen an die Region Hannover. Das Forum gegen häusliche Gewalt, das Equal-Pay-Day-Bündnis oder der Runde Tisch Frauen- und Mädchen gesundheit sind drei von vielen Beispielen für die erfolgreiche Netzwerk-Arbeit des Teams Gleichstellung der Region Hannover. Den zweiten Platz sicherte sich Frankfurt am Main. In der Stadtverwaltung ist die Förderung der Chancengleichheit von Frauen und Männern durchgängiges Leitprinzip für Führungskräfte. Bereits 44 Prozent der Leitungspositionen sind mit Frauen besetzt. Auf Platz 3 kam die Landeshauptstadt Düsseldorf. Ausgezeichnet wurde damit die langjährige Arbeit des Gleichstellungsausschusses, die Aktivitäten im Rahmen der Europäischen Charta zur Gleichstellung von Männern und Frauen auf kommunaler Ebene und der Monitoring-Bericht zur Lebenssituation von Frauen und Männern in Düsseldorf. Ausgezeichnet wurde der Preis von der Bundesarbeitsgemeinschaft kommunaler Frauenbüros und Gleichstellungsstellen in Deutschland mit Unterstützung des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend. Weitere Informationen unter www.frauenbeauftragte.org.

Hannover: „GreenTec Award“ für Mehrwegbecher-Pfandsystem

Das Projekt „Hannoccino“ erhält eine Auszeichnung in der Kategorie Lifestyle des „GreenTec Award“. Über 50.000 Becher, 150 Wechselstuben und 60 teilnehmende Betriebe – das nachhaltige kommunale Pfandsystem für „To-go-Getränke“ hat sich in Hannover etabliert. Es ist damit das größte kommunale Mehrwegbecher-Pfandsystem bundesweit.

Das überzeugte auch die Jury des internationalen Umweltpreises „GreenTec Awards“. Der rote Hannoccino-Becher ist aus überwiegend biologischen Bestandteilen und in schickem Design mit Hannover-Silhouette. Der wiederverwertbare Kaffeebecher kann an immer mehr Orten in der Stadt erworben und auch wieder abgegeben werden – für zwei Euro Pfand. Hinter Hannoccino stehen die Stadt Hannover und der kommunale Entsorger Abfallwirtschaft Region Hannover.

Darmstadt: Verkehrsplanungspreis 2018 für Projekt Lincoln-Siedlung

Der Deutsche Verkehrsplanungspreis wurde am 21. Juni an das Projekt „Multimodal und nachhaltig gemanagt – Die Lincoln-Siedlung in Darmstadt“ vergeben.

In diesem Jahr wurden beispielhafte Lösungen ausgezeichnet, die wohnungs- und quartiersbezogene Konzepte oder realisierte Vorhaben zeigen, bei denen der PKW-Besitz und die PKW-Nutzung zum Beispiel durch Carsharing, Leihrad, Lastenrad, gemeinsame ÖV-Tickets, Mobilitätsmanagement und weitere Kooperationen verringert und die Nutzung des Umweltverbundes gesteigert wird. Das Projekt hat die Jury insgesamt durch seine vorbildliche Integration von Stadt- und Verkehrsplanung sowie seine hohe Verfahrensqualität überzeugt.

Zusätzlich vergab die Jury für drei eingereichte Arbeiten Anerkennungen. In Hamburg für „Mobilitätskonzept Pergolenviertel“, eingereicht von ARGUS Partnerschaft mbH Stadt- und Verkehrsplanung. In München für „Vielfältig mobil im neuen Quartier“, eingereicht von stattbau münchen GmbH. In Würzburg für „Mobilitätskonzept und Mobilstationen im neuen Stadtteil Hubland“, eingereicht vom Fachbereich Stadtplanung der Stadt Würzburg. Weitere Informationen finden Sie im Internet unter www.srl.de.

Ulm: German Brand Award für „Ulm Stories“

Die Stadt Ulm hat für die Kampagne „Ulm Stories – Geschichten einer Stadt“ den German Brand Award in Gold erhalten. Zu Ulm Stories gehört unter anderem der 3D-Flugsimulator „Birdly“, der in der Donaustadt ein einzigartiges Erlebnis bietet. Der Preis wird jedes Jahr vom Rat für Formgebung und dem German Brand Institute verliehen und zeichnet erfolgreiche und nachhaltige Markenkommunikation aus.

Die Stadt Ulm erhielt ihn in der Kategorie „Brand Creation – User Experience“. In der Jurybegründung heißt es: „Mit seinen faszinierenden Installationen, mit App-begleiteten Münster-Führungen oder mit VR-Rundflügen im Ganzkörper-Flugsimulator Birdly geht das Projekt „Ulm Stories“ über klassisches Stadtmarketing weit hinaus und schafft ein Markenerlebnis von hoher emotionaler Intensität. Vergangenheit trifft Zukunft.“ Weitere Informationen unter www.ulm.de.

Deutscher Städtetag:

Der Deutsche Städtetag hat am 19. Juni im Rahmen der Sitzungen von Präsidium und Hauptausschuss in Berlin drei langjährige Präsidiumsmitglieder verabschiedet: **Dr. Dieter Salomon**, Oberbürgermeister der Stadt Freiburg im Breisgau, **Dr. Albrecht Schröter**, Oberbürgermeister der Stadt Jena, und **Dr. Martin Wilke**, Oberbürgermeister a.D. der Stadt Frankfurt (Oder). Städtetagspräsident Markus Lewe dankte ihnen für ihr Engagement für die Interessen der im Deutschen Städtetag zusammengeschlossenen Städte.



Dr. Dieter Salomon (Bündnis 90/Die Grünen), Oberbürgermeister der Stadt Freiburg im Breisgau, stand bis Ende Juni 2018 insgesamt 16 Jahre an der Spitze der Stadt. Dr. Salomon war seit 2003 Mitglied im Präsidium und Hauptausschuss des Deutschen Städtetages, vier Jahre Stellvertreter der

Präsidentin des Deutschen Städtetages sowie zuletzt Präsident des Städtetages Baden-Württemberg. Er engagierte sich während dieser Zeit unter anderem besonders für die Umsetzung der Nachhaltigkeitsziele durch die Zusammenarbeit von Kommunen weltweit und vertrat den Deutschen Städtetag bei der Weltklimakonferenz (COP 23) in Bonn im September 2017.



Dr. Albrecht Schröter (SPD) war seit 2006 Oberbürgermeister der Stadt Jena. Er engagierte sich seit 2010 im Präsidium und seit 2006 im Hauptausschuss des Deutschen Städtetages. Besonders am Herzen lag ihm die Arbeit für Städtepartnerschaften und er setzte Impulse für die Friedensarbeit im Nahen Osten.



Dr. Martin Wilke (parteilos) stand seit 2010 als Oberbürgermeister an der Spitze der Stadt Frankfurt (Oder). Er brachte sich seit 2011 im Präsidium und Hauptausschuss des Deutschen Städtetages mit seinen Erfahrungen und Ideen ein, die unter anderem vom Austausch und der Zusammenarbeit mit der direkten polnischen Nachbarstadt Słubice geprägt waren.



Dirk Hilbert (FDP), Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Dresden, wurde am 21. Juni vom Hauptausschuss in das Präsidium des Deutschen Städtetages gewählt. Er ist seit 2015 Mitglied im Hauptausschuss und steht seit 2015 an der Stadtspitze von Dresden. Angetreten war er zur Wahl für die „Unabhängigen Bürger für Dresden“.



Der Oberbürgermeister der Stadt Greifswald, **Dr. Stefan Fassbinder** (Bündnis 90/Die Grünen), ist neues Mitglied im Präsidium und Hauptausschuss des Deutschen Städtetages. Er trat sein Amt als Oberbürgermeister der Universitäts- und Hansestadt im Jahr 2015 an.

Neu im Amt



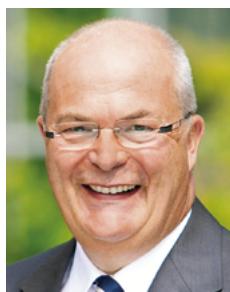
Deutsches Institut für Urbanistik: Prof. Dr. Carsten Kühl übernimmt zum 1. August 2018 die Wissenschaftliche Leitung und Geschäftsführung des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu), Berlin/Köln. Kühl ist derzeit Honorarprofessor der Finanzwissenschaft an der Deutschen Universität für Verwaltungswissenschaften Speyer. Er war bis 2014 Finanz- und Bauminister des Landes Rheinland-Pfalz. Kühl tritt die Nachfolge von Prof. Dipl.-Ing. Martin zur Nedden an, der das größte Stadtforschungsinstitut im deutschsprachigen Raum seit Oktober 2013 leitete und es Ende Mai im 65. Lebensjahr verließ.



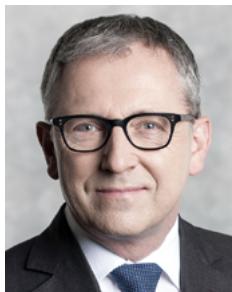
Jena: Zum neuen Oberbürgermeister der Stadt Jena wurde **Thomas Nitzsche** gewählt. Der FDP-Politiker trat sein Amt am 1. Juli an. Nitzsche folgt auf Dr. Albrecht Schröter (SPD), der die Geschicke der Stadt seit 2006 leitete.



Speyer: Stefanie Seiler wird neue Oberbürgermeisterin der Stadt Speyer. Sie wird Hansjörg Eger (CDU) ablösen, der seit 2011 an der Stadtspitze steht. Die Sozialdemokratin tritt ihr am Amt am 1. Januar 2019 an.



Der Oberbürgermeister von Hamm und Vorsitzende des Städtetages Nordrhein-Westfalen, **Thomas Hunsteger-Petermann**, feiert am 5. September seinen 65. Geburtstag. Der Christdemokrat steht seit 1999 an der Spitze der Stadt. Seit 2015 engagiert sich Hunsteger-Petermann im Präsidium und seit 2009 im Hauptausschuss des Deutschen Städtetages.



Städtetag Baden-Württemberg: Der Oberbürgermeister der Stadt Mannheim, **Dr. Peter Kurz** (SPD), ist seit 1. Juli neuer Präsident des Städtetages Baden-Württemberg. Er folgt auf den Freiburger Oberbürgermeister a.D., Dr. Dieter Salomon (B90/GRÜ). Kurz ist seit 2007 Oberbürgermeister von



Norbert Tessmer, Oberbürgermeister der Stadt Coburg, wird am 4. August 65 Jahre alt. Der Sozialdemokrat hat das Amt seit 2014 inne und war zuvor schon 2. und 3. Bürgermeister von Coburg.

Mannheim und seit dieser Zeit auch Mitglied im Hauptausschuss des Deutschen Städtetages. Außerdem ist er seit April 2018 Delegierter des Deutschen Städtetages im Europäischen Ausschuss der Regionen (AdR).



Suhl: André Knapp wurde zum neuen Oberbürgermeister der Stadt Suhl gewählt. Der Christdemokrat trat sein Amt am 1. Juli an. Er folgt auf Dr. Jens Triebel (parteilos), der seit 2006 das Amt innehatte.



Der Bürgermeister der Stadt Gladbeck, **Ulrich Roland**, feiert am 22. August seinen 65. Geburtstag. Der Sozialdemokrat steht seit 2004 an der Spitze der Stadt Gladbeck.

Geburtstage



Barbara Bosch (parteilos), Oberbürgermeisterin der Stadt Reutlingen, wird am 5. September 60 Jahre alt. Sie ist seit 2014 Stellvertreterin des Präsidenten des Deutschen Städtetages und seit 2017 Erste Stellvertreterin. Im Präsidium des Deutschen Städtetages engagiert sie sich seit 2013



Hermann Glaser ist am 18. Juni 2018 im Alter von 89 Jahren gestorben. Er hat als kommunaler Kulturpolitiker die Debatte um eine bürgernahe Kulturpolitik in den 1970er und 1980er Jahren geprägt. Als Kulturreferent der Stadt Nürnberg war er von 1976 bis 1990 wegweisender Vorsitzender des Kulturausschusses des Deutschen Städtetages. Er setzte sich dafür ein, die kommunale Kulturpolitik für Soziokultur und alternative Kulturformen zu öffnen. Auch über seine Arbeit für den Deutschen Städtetag hinaus hat sich Hermann Glaser mit wichtigen Veröffentlichungen wie z. B. „Die Kulturgeschichte der Bundesrepublik Deutschland“ oder „Deutsche Kultur: 1945 bis 2000“ einen Namen gemacht.

Fotos: Stadt Freiburg; Arlene Knipper-Berg; Winfried Mausolf; Michael Schmidt; Vincent Leifer; Deutsches Institut für Urbanistik; Arlene Knipper-Berg; Stadt Speyer, Daniel Lukac; Stadt Mannheim, Werner Bartsch; Jens Fleischmann; Stadt Reutlingen, Gerlinde Trinkhaus; Stadt Hamm; Stadt Coburg; Stadt Gladbeck; Stadt Nürnberg, Ralf Schedbauer.

- Anzeige U3 NRW-Bank

Bildung

Kommunale Sportpolitik – Aktuelle Herausforderungen und Lösungsansätze

Seminar des Difu in Kooperation mit dem Deutschen Städtetag
12. bis 13. November 2018 in Berlin

Weitere Informationen unter www.staedtetag.de

Kultur

Soziokultur findet Stadt

Fachkonferenz der Bundesvereinigung Soziokultureller Zentren
12. bis 13. September 2018 in Berlin

Weitere Informationen unter www.staedtetag.de

Wirtschaft

It's a people's business – Das muss ich! Das kann ich! Das lass ich! Forum deutscher Wirtschaftsförderer 2018

Kongress der kommunalen Spitzenverbände und des DVWE
in Kooperation mit dem Deutschen Institut für Urbanistik
22. bis 23. November 2018 in Berlin.

Weitere Informationen unter www.staedtetag.de

Verstehen. Verbinden. Vernetzen.

VKU-Stadtwerkekongress 2018
18. bis 19. September 2018 in Köln

Weitere Informationen unter www.staedtetag.de

Verkehr

Innovativer Radverkehr in den Kommunen

3. Deutscher Kommunalradkongress
19. September 2018 in Göttingen

Weitere Informationen unter www.staedtetag.de

Wege zur fahrradgerechten Stadt

Symposium der Stadt Frankfurt am Main
23. August 2018 in Frankfurt am Main

Weitere Informationen unter www.staedtetag.de

Verwaltung

Smart Country Convention

Kongress der Bitkom mit Unterstützung der kommunalen
Spitzenverbände, des VKU und des NEGZ
20. bis 22. November 2018 in Berlin

Weitere Informationen unter <https://smartcountry.berlin>

Herausgeber: Deutscher Städtetag

Hausvogteiplatz 1, 10117 Berlin, Telefon: 030/377 11-0

Gereonstraße 18-32, 50670 Köln, Telefon: 0221/377 1-0

E-Mail: post@staedtetag.de, Internet: www.staedtetag.de, [@staedtetag](https://twitter.com/staedtetag)

Geschäftsführendes Präsidialmitglied Helmut Dedy

Verantwortlich: Volker Bästlein, Leiter Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Redaktion: Daniela Schönwälder

Gestaltung: Elke Postler 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

ISSN: 2193-5491

Berlin/Köln, Juli 2018