

Aachen
Bielefeld
Bocholt
Bochum
Bonn
Bottrop
Castrop-Rauxel
Dortmund
Duisburg
Düren
Düsseldorf
Essen
Gelsenkirchen
Gladbeck
Gütersloh
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

2-4 Im Fokus

- Bericht der Bertelsmann Stiftung „Armut in Großstädten“: Ergebnisse bestätigen Erfahrungen vieler NRW-Städte
 - Gutachten zu Stadtbahnen in NRW: „Wir brauchen mehr Investitionen für zeitgemäße Verkehrssysteme“
 - Bleiberechtserlass des Landes NRW: Gut Integrierte brauchen Perspektiven
 - Finanzausschuss des Städtetages NRW: Kommunalministerin besucht Jubiläumssitzung
-

5-10 Aus den Städten

- Barrierefreies Internet: der inklusive Webauftritt des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe
 - VKU-Innovationspreis für Kölner Stegerwaldsiedlung und Siedlungsmanagement im Quartier
 - Die unterschätzte Radreisegegend – 1.200 Kilometer Raderlebnis im Ruhrgebiet
-

11 Gern gesehen

- Von der „Schwatten“ zum blauen Fluss – Die Emscher als neues Naherholungsgebiet in Castrop-Rauxel
-

11-13 Fachinformationen

14-15 Kaleidoskop

16 Termine

Bericht der Bertelsmann Stiftung „Armut in Großstädten“: Ergebnisse bestätigen Erfahrungen vieler NRW-Städte

Die „Armut in Großstädten“ ist das Thema eines Berichts, der von der Bertelsmann Stiftung Anfang April veröffentlicht wurde. Dazu sagte Helmut Dedy, Geschäftsführer des Städtetages Nordrhein-Westfalen: „Die Ergebnisse des Berichts der Bertelsmann Stiftung bestätigen langjährige Erfahrungen vieler nordrhein-westfälischer Städte. Laut der Studie befinden sich unter den Großstädten, in denen die Armut zugenommen hat, beispielsweise auch alle 13 Ruhrgebietskommunen mit mehr als 100.000 Einwohnern. Eine Ursache dafür ist der noch nicht vollständig bewältigte Strukturwandel in der Region, durch den vielerorts ganze Schlüsselindustrien und viele Arbeitsplätze weggefallen sind. Hinzu kommt, dass sich Langzeitarbeitslosigkeit und hohe Wohnkosten gerade in großen Städten konzentrieren und das Armutsrisiko steigern.“

Auch leben dort mehr Menschen ohne Schul- und Berufsabschlüsse oder ausreichende Deutschkenntnisse. Vor allem fehlende Qualifikationen verhindern, dass Menschen eine existenzsichernde Arbeit aufnehmen können. In Nordrhein-Westfalen leben zum Beispiel mehr als ein Viertel aller erwerbsfähigen Menschen, die Sozialleistungen nach dem SGB II erhalten (Hartz IV). Die Städte versuchen mit den ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln, die Armut vor Ort zu bekämpfen. Sie setzen beispielsweise Sozialarbeiterinnen und Sozialarbeiter für die Schuldner-, Pflege-, Gesundheitsberatung sowie als Ansprechpartner in Schulen ein. Der Ausbau der Kinderbetreuung und weitere familienbezogene Leistungen unterstützen auch Arbeits-

suchende. Die Integration von Menschen mit Migrationshintergrund wird durch spezielle Angebote und Deutschkurse gefördert. Außerdem praktizieren viele Städte bereits eine regelmäßige detaillierte Sozialberichterstattung, um ihre Maßnahmen zielgenau zu planen.

Die Städte mit dem größten Anteil sozial Schwacher in der Bevölkerung haben allerdings oft mit den größten finanziellen Problemen zu kämpfen. Nordrhein-Westfälische Kommunen stehen mit rund 23,5 Milliarden Euro bei den Kassenkrediten in der Kreide – das ist bundesweit die Hälfte. Bei den kurzfristigen Kassenkrediten liegt die Pro-Kopf-Verschuldung bei 1.318 Euro, verglichen mit dem Bundesdurchschnitt von 555 Euro je Einwohner. Die Schuldenlast ist für viele Städte erdrückend. Hohe Arbeitslosigkeit, niedrigere Steuereinnahmen und hohe soziale Pflichtausgaben machen die Lage vieler Kommunen nicht besser.

Dieses Problem hat auch der Bund erkannt und im vergangenen Jahr die Kommission „Gleichwertige Lebensverhältnisse“ eingesetzt. Dort arbeiten Bund, Länder und Kommunen gemeinsam zusammen. Vom Ergebnis der Kommissionsarbeit erwarten wir, dass das Land und der Bund strukturschwache Städte und Regionen gezielt fördern und entlasten. Auch das kommunale Altschuldenproblem muss angepackt werden. Das ist für viele NRW-Städte besonders wichtig. Wir brauchen gleiche Zukunftschancen für alle Menschen, egal an welchem Ort sie leben.“

„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

Gutachten zu Stadtbahnen in NRW: „Wir brauchen mehr Investitionen für zeitgemäße Verkehrssysteme“

In vielen NRW-Städten sind die Straßenbahnen und U-Bahnen stark sanierungsbedürftig und müssen in den kommenden Jahren mit einem Milliardenaufwand erneuert werden. Zu diesem Ergebnis kommen Verkehrsexperten in einem aktuellen Gutachten im Auftrag des NRW-Verkehrsministeriums, das im März veröffentlicht wurde. Die Verkehrsexperten der Düsseldorfer Ingenieurgesellschaft Spiekermann hatten dafür elf Verkehrsunternehmen mit U-Bahn und Stadtbahnen in NRW nach ihrem Investitionsbedarf befragt. Als Ergebnis kam heraus, dass sich der Finanzbedarf zur Erneuerung der kommunalen Schienenstrecken (oberirdische Ingenieurbauwerke, Strecken und Haltestellen) bis zum Jahr 2031 auf rund 3 Milliarden Euro belaufe.

Zum Gutachten und seinen Ergebnissen sagte der Geschäftsführer des Städtetages Nordrhein-Westfalen, Helmut Dedy, am 25. März gegenüber der Deutschen Presse-Agentur (dpa): „Das Gutachten bestätigt nun schwarz auf weiß, worauf die Städte schon lange hinweisen: Wir brauchen mehr Investitionen für zeitgemäße Verkehrssysteme. In der Vergangenheit ist stark vernachlässigt worden, die bestehenden Stadtbahn-Systeme in Nordrhein-Westfalen zu erhalten, zu modernisieren und bedarfsgerecht auszubauen. Den Kommunen fehlten dazu die Mittel und die Förderung durch Bund und Land war zu gering. Es ist gut, dass das Gutachten nun nachweist, wie hoch der Bedarf für Inves-

tionen in diesem Bereich tatsächlich ist. Jetzt ist klar: Um die kommunalen Schienenstrecken zu erneuern, sind Investitionen von mehr als 3 Milliarden Euro nötig. Der Sanierungsstau betrifft aber nicht nur kommunale Schienenstrecken und den ÖPNV. Auch viele Straßen in Nordrhein-Westfalen sind sanierungsbedürftig. Besonders bei Brückenbauwerken besteht dringender Handlungsbedarf, davon sind auch die Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen betroffen.

Wichtig ist, dass die vorliegenden Zahlen zu Konsequenzen führen und mehr Mittel bereitgestellt werden. Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sind auch zwingend nötig, um eine Verkehrswende hin zu nachhaltiger Mobilität in Nordrhein-Westfalen zu erreichen. Die Städte fordern das Land auf, sein Engagement nicht auf das Durchreichen der Bundesmittel zu beschränken, die für Regionalisierung und Gemeindeverkehrsfinanzierung zur Verfügung stehen. Das Land sollte auch mit eigenen Mitteln helfen, die vormals geförderten Stadtbahnen zu erneuern und ihre Funktion langfristig sicherzustellen. Außerdem müssen die Landesmittel für den kommunalen Ausbau von ÖPNV und die Verkehrsinfrastruktur deutlich erhöht werden. Bundes- und Landesförderprogramme müssen ineinandergreifen, um flächendeckend für eine nachhaltige Mobilität wirksam zu werden und die bisherigen Anstrengungen der Städte zu befördern und zu beschleunigen.“

Bleiberechtserlass des Landes NRW: Gut Integrierte brauchen Perspektiven

Zum Bleiberechtserlass und der politischen Debatte um die über 71.000 ausreisepflichtigen Ausländer in Nordrhein-Westfalen, darunter 56.000 mit einer Duldung, sagte Helmut Dedy, Geschäftsführer des Städtetages Nordrhein-Westfalen am 3. April 2019 gegenüber der Westdeutschen Allgemeinen Zeitung (WAZ):

„Wer sich gut in die Gesellschaft integriert hat und seinen Lebensunterhalt sichern kann, sollte eine Perspektive erhalten. Das betrifft einen Teil der geduldeten Flüchtlinge, die seit Jahren in unserem Land leben. Um zu entscheiden, ob eine Aufenthaltserlaubnis erteilt werden kann, damit ein möglicherweise jahrelanger Schwebezustand für die Betroffenen beendet wird, müssen die aner kennenswerten Leistungen sehr genau betrachtet werden. Die Praxis wird zeigen, ob der Bleiberechtserlass des Ministeriums für Kinder, Familie, Flüchtlinge und Integration dazu beiträgt, die Entschei-

dungsspielräume der Ausländerbehörden transparenter zu gestalten. Wichtig ist, dass die Wirkung des Erlasses evaluiert wird.

Auf der anderen Seite müssen diejenigen ausreisepflichtigen Ausländer, die keinerlei Bleibeperspektive haben, konsequent in ihre Heimatländer zurückgeführt werden. Die Kommunen wollen sich auf die Integration der Menschen mit Bleibeperspektive konzentrieren können. Außerdem dürfen wir die gesellschaftliche Akzeptanz nicht aus dem Blick verlieren. Wir erwarten, dass Asylbewerber ohne Bleibeperspektive nicht mehr auf die Kommunen verteilt werden. Eine Rückführung muss direkt aus den Aufnahmeeinrichtungen des Landes erfolgen. Die beabsichtigten Maßnahmen des Asyl-Stufenplans des Landes zur Entlastung der Kommunen weisen in die richtige Richtung, müssen aber erst noch Wirkung entfalten.“

Finanzausschuss des Städtetages NRW: Kommunalministerin besucht Jubiläumssitzung

Von Benjamin Holler

Am 4. und 5. April 2019 kamen die Mitglieder des Finanzausschusses des Städtetages Nordrhein-Westfalen zu ihrer 200. Sitzung zusammen. Anlässlich des Jubiläums trafen sich die Finanzdezernentinnen und Finanzdezernenten der Mitgliedsstädte in der Hauptgeschäftsstelle des Deutschen Städtetages in Berlin zum zweitägigen Austausch mit bundespolitischem Schwerpunkt.

Am 10. März 1948 war der Finanzausschuss erstmalig zu einer Sitzung in Düsseldorf zusammengetreten. 51 Jahre und 199 Sitzungen später beschäftigen sich die Mitglieder noch immer mit der Frage, wie eine angemessene und auskömmliche Finanzausstattung der Städte gewährleistet werden kann. Wo früher über Fragen des Wiederaufbaus gesprochen wurde, diskutiert man heute den Investitionsrückstand. Beschäftigte man sich damals u.a. mit der Gewerbesteuer der Lohn- und Kopfschlächter so diskutiert man heute, wie Plattformen der „shared economy“ steuerlich herangezogen werden können. Die oftmals strittigen Finanzbeziehungen zwischen Land und Bund, Diskussionen um Aufgabenbelastung und Finanzausgleichstöpfe bleiben über den Zeitverlauf – in stets unterschiedlicher Ausprägung – jedoch bestehen.

Die Sitzung in Berlin war insbesondere geprägt von der Suche nach einer Lösung für die kommunale Altschuldenproblematik. Die Entwicklungen in der entsprechenden Arbeitsgruppe bei der Kommission „Gleichwertige

Lebensverhältnisse“ der Bundesregierung wurden diskutiert. Kommunalministerin Ina Scharrenbach stand den Mitgliedern des Ausschusses Rede und Antwort. Ein Konzept der nordrhein-westfälischen Landesregierung für eine Landes-Kreditilfe hatte sie leider nicht mitgebracht. Auch die kommunalpolitischen Sprecher der CDU/CSU- und der SPD-Fraktion im Bundestag, Christian Haase und Bernhard Daldrup, diskutierten mit den Mitgliedern.

Neben der Altschuldenfrage stand in der Sitzung die Flüchtlingsfinanzierung im Fokus. Die Mitglieder des Ausschusses nahmen die Ankündigung der Bundesregierung, die Beteiligung des Bundes an den flüchtlingsbedingten Aufwendungen der Kommunen deutlich zusammenzuziehen, mit großem Unverständnis auf. Auch das auf Landesebene keine Fortschritte bei der notwendigen Novellierung der pauschalen Kostenerstattung zu erkennen sind, wurde stark kritisiert. Mit Sorge blicken die Kämmerinnen und Kämmerer auf die Diskussion um die Neuordnung der Grundsteuer. Gegenüber den Bundestagsabgeordneten und der Kommunalministerin wurde verdeutlicht, dass eine fristgerechte Reform des Bewertungsgesetzes unabdingbar ist. Andernfalls droht der Wegfall einer wesentlichen Finanzierungssäule in den kommunalen Haushalten.

Im Gespräch mit Frau Scharrenbach wurde auch die Reform des kommunalen Haushaltsrechts angesprochen. Hier wurde hervorgehoben, dass die kommunale Praxis ungeduldig auf weitere Hinweise zur Anwendung der neuen Buchungsregeln wartet. Viele Punkte sind derzeit noch offen, darunter auch die Ausgestaltung des neu eingeführten Wirklichkeitsprinzips. Weitere Themen waren das Gemeindefinanzierungsgesetz, Straßenausbaubeiträge und laufende Konnexitätsverfahren.

Die Sitzung mit bundespolitischem Schwerpunkt stellte sich – wenn auch eher zufällig – als gut terminiert dar, denn einige wesentliche landespolitische Entwicklungen warten noch auf die entsprechenden Weichenstellungen in Berlin. Der fachliche Austausch unter den Mitgliedern am zweiten Sitzungstag war dementsprechend geprägt von den Eindrücken der Gespräche am Vortag.

Benjamin Holler
Hauptreferent Städtetag NRW



NRW-Kommunalministerin Ina Scharrenbach besucht Jubiläumssitzung des Finanzausschusses des Städtetages NRW (v.l.n.r.) Verena Göppert, stellv. Geschäftsführerin Städtetag NRW; Bernhard Daldrup (MdB/SPD); Apostolos Tsalastras, Vorsitzender des Finanzausschusses und Kämmerer der Stadt Oberhausen, Ministerin Ina Scharrenbach; Christian Haase (MdB / CDU) (Foto: Benjamin Holler)

Barrierefreies Internet: der inklusive Webauftritt des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe

Von Odila Wiederhold und Frank Tafertshofer

Die EU-Richtlinie zum barrierefreien Internet stellt öffentliche Einrichtungen in Deutschland vor eine große Aufgabe: Spätestens 2020 sollen alle Internetauftritte barrierefrei sein. Der Landschaftsverband Westfalen-Lippe (LWL) nahm die EU-Vorgaben zum Anlass, im Projekt „Inklusives LWL-Internet“ einen neuen technischen, gestalterischen und organisatorischen Rahmen für seine etwa 170 Internetauftritte zu schaffen. Dass das Inklusiv-Internet durch den LWL-Direktor beauftragt wurde, unterstrich seinen Charakter als „großes Verbandsprojekt“.

Die neuen Internetauftritte sollten allen Menschen mit und ohne Behinderung ein höheres Maß an Teilhabe ermöglichen. Das Ziel: Keine Sonderbereiche für Nutzer mit besonderem Unterstützungsbedarf. Menschen mit Lernschwierigkeiten zum Beispiel, die auf Erläuterungen in Leichter Sprache angewiesen sind, sollen dafür keine „Seiten in Leichter Sprache“ aufsuchen müssen, sondern die nötige Unterstützung direkt bei den „richtigen“ Inhalten bekommen. Gleichzeitig sollten die Auftritte der einzelnen Einrichtungen weiterhin dezentral gepflegt werden, wenn möglich effizienter und kostengünstiger als in der Vergangenheit. Die Spanne der LWL-Einrichtungen, die im Internet vertreten sind, reicht dabei von einem Kunstmuseum bis zu psychiatrischen Kliniken, von Ämtern bis zu Förderschulen. All diese Anforderungen ließen sich nicht mit Standardlösungen erfüllen. An vielen Stellen musste das Projekt Neuland betreten und eigene Lösungen entwickeln. Zum Beispiel ein Designkonzept und ein Redaktionssystem, die es ermöglichen, die gewünschten Hilfen überall auf der Seite zur Verfügung zu stellen.

Technische Vorgaben für Barrierefreiheit: nur die Grundlage

Für Barrierefreiheit von Internetauftritten existieren umfangreiche Regelwerke wie die international anerkannten „Web Content Accessibility Guidelines“ (WCAG) oder die davon abgeleitete, in Deutschland geltende „Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung“ (BITV). Sie bieten reichlich Arbeit für IT-Experten. So fällt es leicht, Barrierefreiheit als Aufgabe von Technikerinnen anzusehen. Die technische Barrierefreiheit wurde im Projekt auch als eine notwendige Voraussetzung für Inklusion im Internet angesehen, aber noch nicht als hinreichend.

Was will die Nutzerin?

Die redaktionelle und gestalterische Seite ist mindestens ebenso wichtig wie die Technik. Im Fokus aller

Entwicklungen muss dabei immer die Nutzerperspektive stehen, erst einmal unabhängig von einer möglichen Behinderung. Die Interessen der Nutzerinnen zu ermitteln, geschah auf verschiedenen Wegen. Am Anfang stand eine Analyse von Nutzerstatistiken. Im Kern standen Fragen wie: Welche Inhalte werden tatsächlich aufgerufen? Bis in welche Tiefen dringen die Nutzer vor, wenn sie Informationen suchen? Welche Inhalte können wegfallen? Hinzu kam die Recherche zum Unterstützungsbedarf von Menschen mit Behinderung. In zahlreichen Treffen wurden Vertreterinnen von Verbänden von Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen gefragt, was die Menschen sich bei der Nutzung des Internets wünschen. Abgesehen von besonderen Anforderungen wie Inhalten in Leichter Sprache oder Gebärdensprache unterschieden sich die Anforderungen kaum von denen von Menschen ohne Behinderung: Aufgeräumte, gut strukturierte Seiten, ansprechend und übersichtlich gestaltet, mit aktuellen, verständlichen Inhalten und zeitgemäßen Funktionen.

Außerdem wurden strukturierte Nutzertests durchgeführt. An Prototypen sollten die Tester verschiedene Aufgaben lösen. Für Tests mit Nutzerinnen und Nutzern ohne Behinderung standen günstige standardisierte Online-Tests zur Verfügung. Für Nutzertests mit Menschen mit Behinderung mussten zum Teil Methoden weiterentwickelt werden, da die Literatur zu dem Thema nicht viel hergab. Die Tests waren immer wieder überraschend. Ob mit oder ohne Behinderung, die Nutzer verhalten sich oft anders, als sich Entwicklerinnen das denken. Die Erkenntnisse aus den Tests brachten dadurch wesentliche Verbesserungen für die neuen Auftritte.



Nutzertests mit Menschen mit und ohne Behinderung waren ein zentraler Bestandteil des Projekts. Das direkte Feedback der Nutzer war Grundlage für viele Aspekte der Entwicklungen im Projekt. (Foto: LWL)



Seilerei, Schmieden und Mühlen

Das Freilichtmuseum verbindet sinnliche Erfahrung mit Wissensgewinn. Das liegt vor allem an den vielen Werkstätten, in denen täglich geschulte Handwerkerinnen und Handwerker arbeiten und ihre Techniken zeigen. Sie schmelzen Metall, rollen Zylinder, schlagen Seile und verweben andere. Heute vielfach in Vergessenheit geratene Arbeitstechniken. Eine Auswahl der rund 60 Werkstätten sind jeden Tag in Betrieb.

Klicken Sie hier für einen Link zum mit allen Werkstätten.



Nutzer, die Texte lieber in Leichter Sprache lesen, können sich – wie hier auf www.lwl-freilichtmuseum-hagen.de – an vielen Stellen mit einem Klick auf den entsprechenden Button die entsprechenden Inhalte anzeigen lassen. Sie können dieselbe Internetseite nutzen wie andere Leute und müssen nicht auf einen „Leichte-Sprache-Bereich“ ausweichen. (Foto: LWL)

Struktur und Raum schaffen

Schaut man sich einen typischen, historisch gewachsenen Behördenauftritt im Internet an, merkt man sehr schnell, wo es hakt: Die Auftritte orientieren sich beispielsweise oft am eigenen Organigramm statt an den Fragen der Nutzer. Wichtige Inhalte sind tief in der Navigation versteckt. Ganz oben finden sich dagegen für die Nutzerinnen irrelevante Inhalte (sehr gern zum Beispiel: Biografien von Leitungspersonal, Leitbilder, ausufernde Begrüßungstexte). Die Sprache ist bürokratisch, es wird wenig gewichtet, die Nutzer werden nicht zu wichtigen Themen geleitet. Eine Sortierung der Inhalte entlang der tatsächlichen Interessen der Nutzerinnen ist hier bereits der erste Schritt, Barrieren bei der Nutzung des Auftritts abzubauen. Dabei kann es sein, dass man sich von Dingen trennen muss, die man für wichtig hielt. Aber was die Nutzer nicht erreicht, erzielt ohnehin keine Wirkung. Es kann also wegfallen – oder muss besser für die Nutzer aufbereitet werden. So profitieren alle von stringenter, aufgeräumten Internetauftritten.

Der Baukasten: ein Auftritt, keine Sonderseiten

Kern des Konzepts ist ein Baukasten, mit dem Internetauftritte erstellt werden können. In den Bausteinen sind die technischen Vorgaben zur Barrierefreiheit bereits

berücksichtigt. Darüber hinaus bietet der Baukasten für die Inklusion wichtige Funktionen. Zum Beispiel können Inhalte an Ort und Stelle im Internetangebot mit Alternativen Angeboten in Leichter Sprache und Deutscher Gebärdensprache ergänzt werden. Texte können automatisch vorgelesen werden, Kontraste und Schriftgrößen können angepasst werden. Der Baukasten eröffnet damit die Möglichkeit, dass alle Menschen einen einzigen Auftritt nutzen.

Wer auf zusätzliche Unterstützung angewiesen ist, wird nicht auf Sonderbereiche verwiesen. Die Möglichkeiten, die die Technik bietet, müssen die Menschen in ansprechende, gut nutzbare Internetauftritte umsetzen. Dafür braucht es Wissen über die Bedürfnisse der Nutzer und Wissen, wie Inhalte entsprechend redaktionell und gestalterisch umgesetzt werden. Die Vermittlung dieses Wissens ist angesichts der dezentralen Struktur des LWL eine große Aufgabe: Mehr als 500 Zugänge für Online-Redakteurinnen und -Redakteure sind beim LWL vergeben.

Die Bandbreite reicht von Vollzeitkräften für Öffentlichkeitsarbeit in Museen bis zu Lehrern, die nebenbei, mit einer halben Stunde in der Woche, für die Pflege des Internetauftritts abgeordnet sind. Deshalb begleitet der LWL die Umstellung auf die inklusiven Auftritte mit einer ausführlichen, nutzerorientierten Dokumentation des Systems, die auch öffentlich zugänglich ist (Link: siehe unten). Hinzu kommen regelmäßige Schulungen und ein zentral bereitgestelltes Beratungsangebot, das die Redakteurinnen und Redakteure in den LWL-Einrichtungen bei der Arbeit an ihren Auftritten nutzen können.

Wie kann Inklusion im Internet funktionieren?

Das Projekt Inklusives LWL-Internet hat Lösungen für viele Aufgaben zum Thema Inklusion im Internet gefunden. Erste inklusive Auftritte sind die Seiten des LWL-Freilichtmuseums Hagen unter www.lwl-freilichtmuseum-hagen.de und die Dokumentation des neuen Konzepts unter www.inklusives-internet.lwl.org, weitere werden in Kürze folgen. Der LWL stellt sein Wissen bei Interesse seinen Mitgliedskommunen, aber auch anderen Städten zur Verfügung.

Odila Wiederhold
Referentin für Öffentlichkeitsarbeit LWL

Frank Tafertshofer
Leiter Presse- und Öffentlichkeitsarbeit LWL

VKU-Innovationspreis für Kölner Stegerwaldsiedlung und Siedlungsmanagement im Quartier

Von Achim Südmeier

Im Jahr 2050 werden zwei Drittel der Weltbevölkerung in Städten leben, prognostizieren jüngst die Vereinten Nationen. Diese Ballungsräume werden immensen Einfluss auf die Energieversorgung der Zukunft haben. Denn dort, wo Menschen leben, verbrauchen sie Energie. Sie beleuchten und heizen ihre Wohnungen, sie gebrauchen warmes Wasser, und sie fahren von A nach B. Auch in Deutschland erleben wir, dass Städte immer beliebter werden.

Für kommunale Energiedienstleister und -versorger wie die RheinEnergie ist diese Entwicklung auf der einen Seite positiv, denn mehr Menschen im Versorgungsgebiet bedeuten auch mehr potenzielle Kunden. Auf der anderen Seite stellt uns diese Entwicklung aber auch vor zwei Herausforderungen: Erstens müssen wir auf einer kleinen Fläche eine Vielzahl von Menschen mit Energie versorgen, und angesichts der Klimaschutzziele soll das aus einem perspektivisch immer weiter steigenden Anteil von Energie aus erneuerbaren Quellen erfolgen. Für das Jahr 2050 hat sich Deutschland das Ziel gesetzt, mindestens 80 Prozent seines Stromverbrauchs aus erneuerbaren Energiequellen zu decken. Das Platzangebot für Windräder oder Solaranlagen ist in Städten naturgemäß aber eingeschränkt.

Die zweite Herausforderung besteht in den geänderten Anforderungen der Menschen an ihre Energieversorgung: Eine Fotovoltaik-Anlage auf dem Dach mit Batteriespeichern im Keller für die Zeit, wenn die Sonne mal nicht scheint, eine Ladesäule für das Elektroauto vor der Haustür – das sind Elemente, die vielfach bereits erwartet werden. Wenn es um Energie geht, stellen die Menschen neue Ansprüche. Sie wollen Transparenz und Einfachheit. Ein Stromvertrag, bei dem jährlich der Abschlag berechnet wird, reicht da bei Weitem nicht mehr aus. Die Energie der Zukunft ist vernetzt, digital und smart; und sie macht nicht mehr an der Steckdose halt. Ein Energieversorger, der diese Ansprüche seiner Kunden erkennt und adäquat bedienen kann, hat einen klaren Vorteil im Wettbewerb. Wenn es also um die Energieversorgung der zukünftigen Ballungsräume geht, müssen Energieversorger und -dienstleister eine breite Palette an vernetzten Energiedienstleistungen anbieten – und das auf Grundlage erneuerbarer Energien.

Viele Menschen auf engstem Raum mit Energie und Wasser zu versorgen, das liegt in unserer DNA. Seit bald 150 Jahren sind wir damit für die Menschen in Köln und der Region tätig. Als kommunaler Energieversorger wollen wir auch in Zukunft unseren Kunden innovative Energie-Dienstleistungen anbieten. Wenn es



Sanierte und energetisch optimierte 50er-Jahre-Häuser der Kölner Stegerwaldsiedlung
(Foto: Joachim Rieger)

um das Wohnen der Zukunft geht, sehen wir uns indes als Quartiersentwicklungsmanager.

Da Neubauf Flächen in Städten nur in sehr begrenztem Umfang verfügbar sind, müssen wir bestehende Quartiere weiterentwickeln. Dabei sind drei Aspekte besonders wichtig. Erstens geht es darum, Gebäude so energieeffizient wie möglich zu gestalten und so Energieverluste zu minimieren. Zweitens müssen wir die benötigte Energie möglichst umweltfreundlich und ortsnah erzeugen und verteilen. Drittens müssen wir Quartiere in innovative Mobilitätskonzepte einbinden. Dazu gehören Ladestationen für Elektrofahrzeuge ebenso wie eine enge Anbindung an den ÖPNV.

Das Musterbeispiel für eine solche Quartiersentwicklung ist unser Projekt in der Stegerwaldsiedlung, einer Arbeitersiedlung aus den fünfziger Jahren im rechtsrheinischen Köln-Mülheim. In der Nachkriegszeit entstanden, verfügt die Siedlung über einen hohen Altbestand und hat damit Beispielcharakter für viele Quartiere in der gesamten Bundesrepublik. Denn über 50 Prozent der Wohnungen in Deutschland sind vor 1970 gebaut worden.

In der Stegerwaldsiedlung sind in den vergangenen Jahren mehr als 700 Wohneinheiten mit mehr als 1.100 Bewohnern in 16 Wohnblocks grundsaniert, isoliert und energetisch optimiert worden, und das, ohne die bestehende Sozialstruktur zu zerstören. Das Projekt ist Teil des von der Europäischen Union geförderten Programms „GrowSmarter“.

Die Betreibergesellschaft der Siedlung, die DEWOG, hat großes Zutrauen in uns gesetzt und uns mit dem



Hochmoderne Steuerungstechnik in der Stegerwaldsiedlung (Foto: Joachim Rieger)

Energiekonzept für die Siedlung beauftragt, denn einfach so sanieren wollte man nicht. Wir als RheinEnergie haben für die Stegerwaldsiedlung ein umfassendes Energiekonzept entwickelt. Wir haben Fotovoltaik-Module auf die Dächer gesetzt und 41 Luft-Wärmepumpen in den Kellern installiert. Die Spitzenlast und die Wärmeversorgung in dunklen Zeiten decken wir mithilfe umweltfreundlicher Fernwärme aus unseren Gas- und Dampfturbinen-Heizkraftwerken in Köln.

Erzeugen die Fotovoltaik-Anlagen Strom, den die Bewohner nicht verbrauchen können, füllen sich damit 16 Batteriespeicher im Keller. Die Batterien speichern den Strom für sonnenarme Tage, oder wir vermarkten ihn über unser Virtuelles Kraftwerk an der Strombörse. Über Mieterstrom-Modelle haben die Mieter die Möglichkeit, an dem Konzept teilzunehmen und zu profitieren. All diese Aktivitäten haben den Energiebedarf von 130 bis 180 Kilowattstunden pro Jahr auf rund 30 bis 40 kWh/Jahr gesenkt.

Das Herzstück des Siedlungsmanagements ist eine von uns entwickelte intelligente Software. Die selbstlernenden Algorithmen der Software steuern und optimieren alle Energieanlagen der Siedlung. Sie werten Verbrauchsdaten der Bewohner aus und überwachen die Klimadaten. In einem 15-minütigen Takt erstellt die Software einen Energie-Fahrplan für die anstehenden eineinhalb Tage. Ist ein besonders sonniger Tag vorhergesagt, weiß sie schon am Tag zuvor, wie viel Solarstrom in etwa erzeugt werden wird, wie viel die Bewohner verbrauchen werden und wie viel sich speichern lässt. Ist es dagegen trüb, kann die Software für den nötigen Nachschub aus wetterunabhängiger Erzeugung in unseren Kraftwerken sorgen. Die Steuerung wird mit der Zeit immer präziser, die Algorithmen lernen automatisch dazu. Das Ziel ist es, lokal erzeugten Strom auch vor Ort zu verbrauchen und damit die Siedlung

möglichst autark in Sachen Energie zu gestalten. So könnte die gespeicherte Energie dazu dienen, Wärmepumpen anzutreiben, die ihrerseits dann wieder die Grundlast an Wärme für die Häuser liefern.

Eine weitere Besonderheit der Stegerwaldsiedlung ist, dass wir den Bewohnern sämtliche Dienstleistungen rund um Wärme, Strom und Mobilität zusammen mit unseren Schwester- und Partnerunternehmen aus dem Stadtwerke-Konzern Köln aus einer Hand anbieten. Wir als RheinEnergie haben uns neben dem beschriebenen Energiekonzept auch um die Ladestationen für Elektrofahrzeuge sowie Beleuchtungskonzepte und -anlagen gekümmert. Abrechnungsservices und SmartHome-Lösungen runden unser Paket ab. Um Glasfaserverbindungen für Internet und Telefonie kümmert sich die NetCologne. Der Abrechnungsdienstleister BRUNATA-METRONA stellt die Mess- und Ablesetechnik. Um Abfall- und Abwasserentsorgung kümmern sich die Abfallwirtschaftsbetriebe und die Stadtentwässerungsbetriebe.

Ein weiterer wichtiger Baustein ist die Mobilität. Den Bewohnern der Stegerwaldsiedlung steht ein „Mobilitätshub“ in unmittelbarer Nähe zur Verfügung, sprich ein Carsharing-Ladepunkt mit Elektroautos, Leih-Pedelecs und Ladesäulen für die Fahrzeuge. Haltestellen der Kölner Verkehrs-Betriebe sind ebenfalls in der Nähe angesiedelt. Wie viele Ladesäulen sind frei? Ist ein Leihfahrrad gerade verfügbar? All das können die Bewohner auf einer App bequem nachschauen.

Unser Siedlungsmanagement in der Stegerwaldsiedlung ist mittlerweile ausgezeichnet: Der Verband kommunaler Unternehmen (VKU) hat uns kürzlich für das Projekt den VKU-Innovationspreis verliehen. Aus 52 Bewerbungen wurden fünf VKU-Mitgliedsunternehmen für ihre herausragenden und zukunftsweisenden Projekte ausgezeichnet. In der Kategorie „Kommunale Energiewirtschaft“ belegte unser Haus den 1. Platz.

Das Beispiel zeigt: Die Energiewelt von morgen ist vernetzt, digital und smart. Sie stellt die Energieversorger vor Herausforderungen, eröffnet ihnen aber auch große Chancen. Wer als Energieunternehmen auch in Zukunft bestehen will, muss diese Entwicklungen aktiv angehen. Dabei sollten die Bedürfnisse des Kunden immer im Fokus sein. Mit unserem Siedlungsmanagement arbeiten wir bereits heute an Lösungen für das Wohnen der Zukunft.

Achim Südmeier
Vertriebsvorstand der RheinEnergie

Die unterschätzte Radreisegegend – 1.200 Kilometer Raderlebnis im Ruhrgebiet

Deutschlandweit gehört die Metropole Ruhr wohl zu den unterschätztesten Radreisezielen. Dabei hat sich die Region unter Experten bereits einen hervorragenden Namen gemacht. Laut der aktuellen Radreiseanalyse des ADFC liegt das Ruhrgebiet auf Platz fünf der beliebtesten Radreiseregionen, der RuhrtalRadweg sogar auf Platz drei unter den Radfernwegen. Dabei könnten die Aussichten auf die kommenden Jahre kaum besser sein. Das Ruhrgebiet wandelt sich immer mehr zur Radregion. Was viele Einheimische schon lange nutzen, wird zunehmen auch bei Besuchern von außerhalb beliebt. Das Radwegenetz bietet zahlreiche und besonders abwechslungsreiche Tourenmöglichkeiten: vom klassischen Radfernweg über hervorragende Angebote für Regioradler bis hin zu Special-Interest-Angeboten zum Beispiel für Mountainbiker. Selbst das Thema Reisen für Alle wird für Radurlauber mit einem gewissenhaft ausgearbeiteten Angebot an der Römer-Lippe-Route mitgedacht.

Ganz neu: das radrevier.ruhr

Das Interesse an der gewaltigen Industriekultur im Ruhrgebiet wächst stetig. Dabei bietet sich das Fahrrad als optimales Verkehrsmittel an, um diese außergewöhnlichen Denkmäler zu erleben und die Geschichte im wahrsten Sinne des Wortes zu erfahren. Über ehemalige Bahntrassen und entlang der Kanäle folgen Radler den Transportwegen der Industrialisierung. So werden Radtouren zu kleinen Zeitreisen in die Geschichte des Ruhrgebiets.

Damit Radler diese Wege auch finden, hat das Ruhrgebiet viel in den Ausbau des Radwegenetzes investiert. Vor allem das Knotenpunktsystem verbessert die Orientierung erheblich. Mit den RevierRouten wurden spannende, thematische Tourenvorschläge entwickelt. Analoges und digitales Informationsmaterial wurde in den letzten Monaten erstellt und das radrevier.ruhr zur regionalen Dachmarke für touristisches Radfahren im Ruhrgebiet aufgebaut.

Radeln nach Zahlen – das Knotenpunktsystem

Das Knotenpunktsystem gehört zu den umfangreichsten Maßnahmen zur Verbesserung der Radinfrastruktur, die in den letzten Jahren umgesetzt wurden. In enger Zusammenarbeit mit den Städten hat der Regionalverband Ruhr ein Streckennetz mit rund 300 Knotenpunkten und 1.200 Radkilometern ausgeschildert. Ziel soll es dabei sein, die Routenwahl zu erleichtern und touristisch attraktivste Radwege zu empfehlen. Natürlich gibt es noch viel mehr Radwege, aber eine zu große Auswahl verunsichert viele Radfahrer. Mit dem Knotenpunktsystem wird die Wahl des richtigen Weges dagegen spürbar erleichtert.



Herten Zeche Ewald (Foto: radrevier.ruhr Jochen Tack)

An jedem Knotenpunkt informiert eine Infotafel über die Umgebung. Gäste können sich leicht orientieren, wo die Radtour weiter geht und wie man am besten zum nächsten Knotenpunkt gelangt. Über die rot-weiße Beschilderung des Radverkehrsnetzes NRW erfolgt die Ausschilderung zwischen den Knotenpunkten. Anstatt sich an für ortsfremde unbekanntenen Stadtteilnamen zu orientieren, folgt man der Zahl des nächsten Knotenpunktes. Ein einfaches System, das sich in ganz Nordrhein-Westfalen immer mehr durchsetzt.

Die neuen RevierRouten – Das Beste erfahren

Die Menge an Tourenmöglichkeiten macht das radrevier.ruhr so vielseitig, aber leider auch etwas unüberschaubar. Hier bieten die 15 neuen RevierRouten genau den richtigen Überblick und leiten Radler zu den wichtigsten Sehenswürdigkeiten der Region. Jede RevierRoute verfolgt ein eigenes Thema, keine ist wie die andere. Zwölf Rundkurse und drei Streckentouren führen durch das Ruhrgebiet. Als Sondertipp für Geländefans gibt es auch noch eine Mountainbikerunde. Zwischen 30 und 70 Kilometer sind die Tourenvorschläge für Trekkingbiker lang und verlaufen ausschließlich über das neue Knotenpunktnetz. Im kostenfrei erhältlichen Tourenheft wird jede Tour mit Übersichtskarte und Infotext vorgestellt, auch die Knotenpunktnummern und nahegelegene Gastronomiebetriebe werden genannt.

Neue Blickwinkel abseits des Straßenverkehrs

Eine sichere Wegeführung weitestgehend abseits des turbulenten Straßenverkehrs gewährleistet entspannten Radelspaß. Das große Angebot an ehemaligen Bahntrassen, schönen Uferwegen oder Treidelpfaden sowie kaum befahrene Wirtschaftswege ist die Grundlage für das mit dem Knotenpunktsystem ausgeschilderte Wegenetz. Vor allem die ehemaligen Bahntrassen ermöglichen einen unerwarteten Blickwinkel auf das Ruhrgebiet, wenn

es statt durch dicht bebaute Straßen eher durch die grünen Schneisen im Hinterland mit Blick in die Gärten und Hinterhöfe der Metropole Ruhr geht. Da die schwer beladenen Güterzüge früher kaum Steigungen meistern konnten, verlaufen die Bahntrassen meist ebenerdig und führen oft bis direkt an die Industriedenkmäler heran.

Digitales Routing

Alle RevierRouten sowie viele weitere spannende Tourentipps werden auch digital unter www.radrevier.ruhr/ RevierRouten vorgestellt. Hier stehen direkt die GPX-Dateien für Navigationsgeräte zum Download bereit. So lassen sich die Touren bequem nachradeln, ohne ständig die Karte rausholen zu müssen. In Verbindung mit dem ausgeschilderten Knotenpunktsystem kann man kaum noch verloren gehen. In der zweiten Jahreshälfte wird ein eigener, digitaler Radtourenplaner die Orientierung weiter verbessern und je nach persönlichen Vorlieben die passenden Tourenvorschläge geben. Der Radtourenplaner wird kostenfrei erhältlich sein und auch in den gängigen App-Stores zur Verfügung stehen. Schon jetzt sind alle RevierRouten in Komoot, dem Marktführer im Bereich Fahrradnavigation, abrufbar.

Regioradeln – viel Raderlebnis mit wenig Gepäck

Für Radurlauber stehen über 120 fahrradfreundliche Partnerbetriebe im Ruhrgebiet zur Auswahl, die vom ADFC als *bett+bike*-Betrieb zertifiziert wurden. Von diesen Betrieben lassen sich viele Radausflüge sternförmig als Tagestouren unternehmen. So bleibt das schwere Gepäck im Zimmer und der Radgenuss wird noch größer. Meistens können gleich mehrere Touren von einem Hotel gestartet werden. Mit dem dichten Bahnnetz können darüber hinaus viele weitere Touren erreicht werden.

Tagesausflüge ins radrevier.ruhr

Die meisten RevierRouten sind gut mit der Bahn erreichbar und bieten sich daher auch für Tagesausflüge aus der Umgebung an. Wer lieber mit dem Auto unterwegs ist, findet zahlreiche Parkplätze entlang der RevierRouten. So lässt sich die außergewöhnliche Industriekultur auch am Wochenende gut erfahren. Wer in kurzer Zeit viel erleben möchte, kann mit der WelcomeCard Ruhr 24, 48 oder 72 Stunden lang kostenfreie Eintritte und öffentlichen Nahverkehr nutzen. Für alle, die in der Nähe wohnen und immer mal wieder ins radrevier.ruhr kommen, bietet die RUHR.TOPCARD mit über 90 Eintritt-Frei-Partnern ein ganzes Jahr lang maximalen Freizeitspaß.

Die touristischen Zugferde – Radfernwege im Ruhrgebiet

Der RuhrtalRadweg ist der beliebteste Radfernweg in NRW. Auf seinen 240 Kilometern von Winterberg nach Duisburg fahren jedes Jahr über 60.000 Radurlauber und rund 800.000 Tagesausflügler. 2019 wurde der Radweg erneut vom ADFC als 4-Sterne-Qualitätsradroute zertifiziert.

Immer beliebter wird die Römer-Lippe-Route. Mit 295 Kilometern zwischen Detmold und Xanten und ergänzenden thematischen Wegeschleifen steigt die Nachfrage nach dieser Radroute, die das Wassererlebnis entlang der Lippe mit der römischen Vergangenheit der Region kombiniert. Die Römer-Lippe-Route wurde als erster Radfernweg in Deutschland nach den Kriterien der bundesweit gültigen Kennzeichnung „Reisen für Alle“ zertifiziert.

Die Route der Industriekultur per Rad verbindet im zentralen Ruhrgebiet die eindrucksvollen Zeugnisse des Industriezeitalters und führt zu den wichtigsten Ankerpunkten der Industriekultur. Besucherhighlights wie das UNESCO-Welterbe Zollverein, der Gasometer Oberhausen, der Landschaftspark Duisburg-Nord, die Jahrhunderthalle Bochum oder die Zeche Zollern in Dortmund lassen sich wunderbar mit dem Rad erkunden.

1. Nationaler Radtourismus-Kongress im radrevier.ruhr

Am 23. und 24. Oktober 2019 wird im Landschaftspark Duisburg-Nord der erste, nationale Radtourismus-Kongress des ADFC stattfinden. Neben den wichtigsten, allgemeinen Informationen zum Radtourismus in Deutschland wird sich hier auch das [radrevier.ruhr](http://www.radrevier.ruhr/) in diesem Rahmen als attraktives Radreiseziel vorstellen können.



Oberhausen SlinkySpringsToFame (Foto: Zoltan Leskowar)

Von der „Schwatten“ zum blauen Fluss – Die Emscher als neues Naherholungsgebiet in Castrop-Rauxel

Von Bürgermeister Rajko Kravanja, Castrop-Rauxel

Als „Schwatte“ oder „Köttelbecke“ kennen wir sie hier im Ruhrgebiet. Die Emscher. Einst wild durch die Landschaft des Ruhrgebiets sich windend, wurde sie Anfang des 20. Jahrhunderts begradigt und zur Kloake umfunktioniert. Ich selbst erinnere mich noch gut an den beißenden Geruch, der von ihr besonders im Sommer ausging und an die diversen Fußballspiele, bei denen der Ball in der Emscher landete. Doch mit dem weltweit einzigartigen Generationenprojekt des Emscher-Umbaus wird aus der 51 Kilometer langen „Schwatten“ die „Blaue Emscher“. Seit 1992 plant und setzt die Emschergenossenschaft das Projekt um.

Beim Umbau des Abwasserkanals mussten insgesamt über 73 Kilometer Abwasserohre unter dem Fluss und seinen Zuläufen verlegt werden. In Castrop-Rauxel allein an die 10 Kilometer. Ende 2020 wird die Emscher möglichst naturnah umgestaltet sein. In weiten Teilen ist dieses Projekt aber jetzt schon Wirklichkeit. In Castrop-Rauxel ist die „Schwatte“ in 16 Metern Tiefe im Abwasserkanal verschwunden. Darüber fließt nun die blaue Emscher. Mit dem Projekt „Emscherland 2020“ und dem Brückenbauwerk „Sprung über die Emscher“ wird in Castrop-Rauxel künftig ein ganz besonderer Ort direkt an der Emscher entstehen. Als Fuß- und Radwegverbindung wird das Brückenbauwerk zu einer neuen Landmarke der Stadt. Es verbindet dann Castrop-Rauxel mit dem Emschertal und dem dort entstehenden Natur- und Wasser-Erlebnispark. (An die Brücke grenzend



Die Emscher, das neue Naherholungsgebiet (Foto: Stadt Castrop-Rauxel)

werden Besucher sich am „Platz der Schichten“ über die Entwicklung des Emscherlandes und über die Themen Wasser und Abwasser informieren können. Ein gläserner Schacht macht auch nach dem Umbau die unterirdische Infrastruktur der Emscher sichtbar. Südlich der Emscher wird der Park mit den Emscher Terrassen abschließen, die an Sommertagen zum Liegen und Sonnen einladen werden.) Die Emscher wird künftig ein Fluss sein, der zum Verweilen einlädt. Ein Fluss, von dem wir uns in Castrop-Rauxel nicht mehr möglichst weit weg aufhalten wollen, sondern den wir genießen werden.

Fachinformationen

Studie „Einkaufsstraßen neu denken“ erschienen

Der Einzelhandel bildet seit jeher die wirtschaftliche Grundlage für die Entstehung und Entwicklung unserer Städte und formt Stadträume über Jahrhunderte hinweg bis heute. Doch es gibt immer mehr leer stehende Ladenlokale in der Innenstadt und eine Erholung und dauerhafte Nutzung der nicht mehr benötigten Handelsflächen ist nicht absehbar. Die aktuelle Studie von Dipl.-Ing. Rolf Junker und Dr. Holger Pump-Uhlmann stellt deshalb die Frage: Wie sehen praktische und kooperative Lösungen für eine neue Nutzung aus? Und sie gibt eine Praxisanleitung für funktionale Umnutzungen:

Dienstleistungen, innerstädtisches Wohnen, Urbane Produktionen – Handwerk und Gewerbe im innerstädtischen Kontext.

Weitere Informationen und ein PDF-Download der Studie unter:
<https://stadtbaukultur-nrw.de/presse/pressematerial>

Leitfaden gibt Kommunen Tipps für den Umgang mit dem Reizthema „Parken“

In vielen Städten ist Parken eines der umstrittensten Themen der Verkehrspolitik. Steigende Einwohner- und Pkw-Zahlen lassen den Platz knapp werden. Der Wirtschaftsverkehr verschärft das Problem. Handlungsbedarf erzeugen auch die Klimaschutzziele und Vorgaben zur Luftreinhaltung. Ein generelles Umsteuern ist daher notwendig. Reduktion und Bewirtschaftung von Parkraum sind hierbei zentrale Instrumente. Als gängige Einwände gegen ein solches Parkraummanagement hört man oft: „Parkgebühren sind Abzocke – Parkgebühren sind sozial ungerecht – Irgendwo müssen die Autos ja hin – Mich kommt keiner mehr besuchen – Als Pendlerin bin ich auf das Auto angewiesen – Ohne Parkplätze kann ich mein Geschäft schließen ...“ Ein neuer Leitfaden greift diese Einwände auf und gibt Kommunen

Tipps für den kommunikativen und verwaltungspraktischen Umgang mit dem Thema. Das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) hat den Leitfaden zusammen mit der Agentur tippingpoints im Auftrag von Agora Verkehrswende erarbeitet. Juristische Beratung steuerte die Berliner Anwaltskanzlei Becker Büttner Held bei. Darüber hinaus wurden vielfältige Erfahrungen aus Kommunalpolitik und -verwaltung mit einbezogen.

Der Leitfaden kann kostenfrei online abgerufen bzw. bestellt werden unter:

www.difu.de/12436

Interesse an offenen Geodaten des Landes ist stark gewachsen

Der Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) hatte Anfang 2017 für das Land NRW praktisch alle verfügbaren Geobasisdaten von Landesvermessung und Liegenschaftskataster offen bereitgestellt. Bis Mitte März 2019 wurden mehr als eine Billion (1.000.000.000.000.000) Bytes an offenen Geobasisdaten von den Servern bei IT.NRW heruntergeladen. Am häufigsten wurden dreidimensionale Gebäudedaten (Level of Detail 2 / LOD2 – Gebäude mit Standarddachform) nachgefragt. Auf Platz zwei folgen Digitale Orthofotos (Luftbilder). Aber auch Höhenmodelle und die Daten der Grundstücke erfreuen sich aufgrund ihrer hohen Qualität, ihrer Inhaltstiefe und nicht zuletzt wegen der freien Verfügbarkeit hoher Beliebtheit.

Seit Dezember 2018 steht im Geoportal.NRW zusätzlich ein spezieller Open-Data-Downloadclient bereit. Neben der Auswahl der Geodatenprodukte ist es hier auch möglich, in der Karte das Gebiet einzuzeichnen, für das die Daten bezogen werden sollen. Bisher wurden über diesen Client bereits über 8.800 Bestellungen verarbeitet. Während für den Bürger die von IT.NRW im Auftrag der Landesverwaltung entwickelten und betriebenen

Kartenanwendungen wie BORISplus.NRW, das Geoportal.NRW, Umweltdaten vor Ort oder das Waldinfo-Portal einen einfachen Zugang zu den Geodaten ermöglichen, sind die Geodaten selbst eher für die Wirtschaft, für Umweltverbände oder öffentliche Stellen von Interesse. So war die Entwicklung von digitalen Anwendungen wie beispielsweise einer Wander-App mit hochauflösenden 3D-Geländemodellen erst durch die offenen Datensätze möglich. Die Geodaten des Landes sind damit auch ein wirtschaftlicher Standortvorteil für NRW. Die Planung eines flächendeckenden Mobilfunknetzes oder die Suche nach geeigneten Dächern für Fotovoltaikanlagen – die Möglichkeiten, aus den offenen Daten Innovation und neue Geschäftsmodelle zu entwickeln sind vielfältig. (IT.NRW)

Neben dem Open.NRW-Portal und dem Geoportal.NRW bietet IT.NRW offene Geodaten auch auf einem speziellen Downloadserver an unter:

<https://www.opengeodata.nrw.de/>

NRW: Ausländeranteil erreichte Ende 2018 einen neuen Höchststand

Ende 2018 lebten in Nordrhein-Westfalen 2.648.600 Personen mit ausländischer Staatsangehörigkeit. Wie das Statistische Landesamt nach Auswertung des Ausländerzentralregisters mitteilte, waren das 76.600 Ausländer bzw. 3 Prozent mehr als Ende 2017. Dies ist die höchste jemals ermittelte Zahl von Personen mit ausländischer Staatsangehörigkeit in Nordrhein-Westfalen.

Bei einer regionalen Betrachtung zeigt sich, dass die Zahl der Ausländer in 50 der 53 kreisfreien Städte und Kreise angestiegen ist und in drei Fällen niedriger war als ein Jahr zuvor. Die stärksten Zuwächse waren NRW-weit bei Personen mit syrischer Staatsangehörigkeit (+15.900) festzustellen, gefolgt von Personen mit rumänischem (+14.300) und bulgarischem Pass (+8.600). Die größte ausländische europäische Nationalitätengruppe in Nordrhein-Westfalen bildeten Ende 2018 weiterhin Personen mit türkischer Staatsangehörigkeit (495.200), gefolgt von Personen mit polnischer (220.900) und italienischer Staatsangehörigkeit (143.100).

Unter den außereuropäischen Staatsangehörigkeiten waren Ende 2018 am häufigsten Personen mit syrischem

(206.200), irakischem (80.800) und afghanischem (41.300) Pass vertreten.

Differenziert nach Kontinenten besaßen 1.856.200 der Ende 2018 in Nordrhein-Westfalen lebenden Ausländer eine europäische Staatsangehörigkeit, darunter mehr als eine Million Personen (1.034.600) mit einem Pass eines EU-Mitgliedsstaates. Weitere 571.900 Ausländer hatten eine asiatische, 153.000 eine afrikanische, 42.800 eine amerikanische und 2.700 eine australisch/ozeanische Staatsangehörigkeit. Wie das Statistischem Landesamt weiter ermittelte, lebte 2018 gut jeder zweite (54,0 Prozent) Ausländer bereits seit mindestens acht Jahren in Nordrhein-Westfalen und könnte somit einen Anspruch auf Einbürgerung geltend machen.

Darunter waren 960.300 Personen (36,3 Prozent), die seit mindestens 20 Jahren in Deutschland leben. Die Ergebnisse basieren auf Daten des Ausländerzentralregisters, das beim Bundesamt für Migration und Flüchtlinge geführt wird. Erfasst werden nur Personen, die ausschließlich eine ausländische Staatsangehörigkeit besitzen. (IT.NRW)

NRW-Tourismus im neunten Jahr in Folge mit Rekordergebnissen

Im Jahr 2018 besuchten 23,7 Millionen Gäste die 5.120 nordrhein-westfälischen Beherbergungsbetriebe (mit mindestens zehn Gästebetten und auf Campingplätzen). Diese verbuchten zusammen 51,9 Millionen Übernachtungen. Laut Statistischem Landesamt erreichte damit sowohl das Gäste- als auch das Übernachtungsaufkommen im neunten Jahr in Folge ein Rekordergebnis: Die Besucherzahl war um 1,8 Prozent, die der Übernachtungen um 0,8 Prozent höher als ein Jahr zuvor. Bei den Gästen aus dem Inland übertraf sowohl die Zahl der Ankünfte (18,4 Millionen; +2,3 Prozent) als auch die der Übernachtungen (41,1 Millionen; +1,5 Prozent) das Ergebnis von 2017. Die Zahl der Gäste aus dem Ausland (5,2 Millionen; -0,1 Prozent) lag in etwa auf dem Niveau des Vorjahres, während deren Übernachtungszahlen (10,8 Millionen; -1,9 Prozent) niedri-

ger als 2017 waren. Vor allem die Regionen Düsseldorf und Kreis Mettmann, Ruhrgebiet und Köln und Rhein-Erft-Kreis trugen im Jahr 2018 zum positiven Gesamtergebnis bei. (IT.NRW)

Weitere Informationen zu Betrieben, Betten sowie Gästen und Übernachtungen im Reiseverkehr in NRW im Jahr 2018 (Reisegebiete):

<https://www.it.nrw/atom/6784/direct>

Beherbergung im Reiseverkehr in NRW (Betriebe mit mindestens zehn Betten) – Januar bis Dezember 2017 und 2018 (Gemeindeergebnisse):

<https://www.it.nrw/atom/6787/direct>

Spendenaufruf des Müttergenesungswerks 2019

Das Müttergenesungswerk startet jedes Jahr rund um den Muttertag (12. Mai 2019) eine große bundesweite Aktion, um Spenden für seine Arbeit zu sammeln. Die Gesundheit und die Gesunderhaltung der Mütter in Deutschland zu stärken, ist dabei das Ziel des Müttergenesungswerks. Die Mütter von heute sind vielen unterschiedlichen Belastungen ausgesetzt, die auf die Dauer krank machen können. Mehr als zwei Millionen Mütter sind heute kurbedürftig und wenn Mütter krank sind, dann leiden auch ihre Kinder. Das Müttergenesungswerk bietet den Frauen konkrete Hilfe an, die nachhaltig wirkt:

- In den über 70 vom Müttergenesungswerk anerkannten Kliniken erhalten Mütter und ihre Kinder ein umfassendes und individuelles Gesundheits- und Therapieangebot.
- Die rund 1.200 bundesweiten Beratungsstellen bei den Wohlfahrtsverbänden vor Ort sind mit ihren vielfältigen Beratungs- und Nachsorgeangeboten wichtige und erste Anlaufstellen für Rat- und Hilfesuchende Mütter.

Besonders sozial benachteiligte Mütter haben es schwer. Hier hilft das Müttergenesungswerk auch direkt mit einem Zuschuss. Mit den Spenden an das Mütter-

genesungswerk werden zum Beispiel die Kurnebenkosten gesichert, wie der gesetzliche Eigenanteil, Fahrtkosten, aber auch Kinder- oder Sportkleidung für den Kuraufenthalt. Das Müttergenesungswerk ist für seine Arbeit auf Spenden angewiesen. Dabei bedarf es aber der Unterstützung lokaler Partner: Die Organisation der Sammlungen und die Gewinnung von ehrenamtlichen Helferinnen und Helfern sind die Basis des Erfolgs der Sammlungen. Der Deutsche Städtetag unterstützt die Arbeit des Müttergenesungswerks seit Beginn an, denn gesunde Mütter und Väter sind die Voraussetzung für gesunde Kinder und Familien in unserer Gesellschaft.

Ein Spendenaufruf der Schirmherrin des Müttergenesungswerkes, Frau Elke Büdenbender, zum Muttertag 2019, die Termine für die Sammlungen 2019 und eine Präsentation mit Informationen zum Müttergenesungswerk und zu den kommunalen Unterstützungsmöglichkeiten finden Sie unter:

<https://t1p.de/Spendenaufruf-zum-Muttertag>

<https://t1p.de/Sammlungstermine>

<https://t1p.de/Praesentation-Muettergenesungswerk>

Herford: Investorenwettbewerb für Hammersmith-Areal

Um das brachliegende Areal der ehemaligen Hammersmith Kaserne zu entwickeln, lobt die Stadt Herford einen Investorenwettbewerb aus. Für das sieben Hektar große und ehemalige Pferdeställe, Exerzierplatz sowie weitere Wohnblocks umfassende Areal möchte der Bürgermeister Tim Kähler Private mit ins Boot holen. Gleichzeitig wolle man jedoch mit dem

Wettbewerb die Entwicklungen auf dem Gelände städtebaulich und qualitativ steuern. Bereits in Planung auf der Kasernenfläche sind Studentenwohnungen.

Weitere Informationen unter:

<https://t1p.de/6xyw>

Stadt Oberhausen bietet Radfahrenden eine grüne Welle

Das Projekt „RadWelle“ in Oberhausen dient der Reduzierung der Wartezeiten für Radfahrende an Kreuzungen mit Ampeln: Fahrradfahrer werden beim Anfahren auf Ampeln frühzeitig automatisch erkannt und eine grüne Welle wird für sie ausgelöst. Ein Taster an der Ampel muss damit nicht mehr betätigt werden. Im besten Fall können Radfahrer die Ampel beim Eintreffen sogar ohne Wartezeit sofort passieren. Die

„RadWelle“ trägt auch dazu bei, die Anzahl der Rotlichtverstöße zu reduzieren und die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Weitere Informationen zur Oberhausener „RadWelle“:

<https://t1p.de/radwelle>

Studiengang Master of Public Management startet an Fachhochschule für öffentliche Verwaltung NRW

Die Fachhochschule für öffentliche Verwaltung des Landes Nordrhein-Westfalen (FHöV NRW) bietet einen auf die Anforderungen der modernen Verwaltung maßgeschneiderten Masterstudiengang an. Der „Master of Public Management (MPM)“ ist ein von der Fachhochschule für öffentliche Verwaltung NRW entwickelter und an den Bedürfnissen der Kommunen und Landesbehörden ausgerichteter, akkreditierter, weiterbildender Masterstudiengang. Er richtet sich insbesondere an Beamte und Beschäftigte aus der Verwaltung. Der berufsbegleitend stattfindende Studiengang mit derzeit insgesamt circa 145 Studierenden startete erstmals im Jahr 2013 am Studienort Gelsenkirchen. 2016 kam als weiterer Studienort Köln dazu. Seit September 2018 kann das Studium auch am Standort der FHöV NRW in Bielefeld aufgenommen werden.

Mit dem Abschluss des Studiums als Master of Public Management (MPM) erhalten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer einen Mastertitel. Der Studiengang ist sowohl ein Element der Persönlichkeits- als auch Personalentwicklung, ein gezieltes Förderungs- und Bindungsinstrument.

In fünf aufeinanderfolgenden Semestern werden ausdifferenzierte Kompetenzen im Bereich des Verwaltungs-

und Personalmanagements vermittelt, insbesondere aber erlangen Teilnehmerinnen und Teilnehmer sozialwissenschaftliche, wirtschafts- und rechtswissenschaftliche Fähigkeiten und Fertigkeiten. Der Studiengang ist inhaltlich als „Führungsmaster“ entsprechend den Vorgaben des § 9 der Verordnung über den Aufstieg durch Qualifizierung in die Laufbahn des höheren allgemeinen Verwaltungsdienstes im Lande Nordrhein-Westfalen (QualiVO hD allg Verw) entwickelt worden.

Die Studiengangsleitung und die Masterkoordination führen derzeit an verschiedenen Studienorten Informationsveranstaltungen zum Studienstart im Herbst durch. Bewerbungen zum Semesterstart im September 2019 sind ab sofort möglich. Die Bewerbungsfrist endet am 1. Juni 2019. Nach dem 1. Juni 2019 erfolgt die Zulassung im Nachrückverfahren.

Weitere Informationen unter:

<https://t1p.de/master-of-public-management>

Bewerbungen an:

master-einschreibung@fhoev.nrw.de.

Weltweit leichtestes Elektrofahrrad in Dortmund entwickelt?

Ein Maschinenbauer der TU Dortmund hat das womöglich leichteste Elektrofahrrad der Welt entwickelt. Das Zweirad bringt fahrbereit mit Akku gerade einmal 6,9 Kilogramm auf die Waage. Ob das tatsächlich ein Weltrekord ist, entscheiden jetzt die Fachleute des Guinness-Buchs der Rekorde. Das Dortmunder Modell wiegt immerhin fast 800 Gramm weniger als der bisherige Rekordhalter. Entstanden ist das Modell aus ultraleichtem Karbon, einem Elektromotor für einen ferngesteuerten Modell-Hubschrauber, einer Trink-

flasche als Unterbringung für Akku und Steuerungselemente, einem Akku und zahlreichen elektronischen Kleinteilen. Der Motor überträgt seine Kraft mit einer Rolle auf den Mantel des Hinterrads. Etwa 25 bis 40 Kilometer weit reicht die Kraft des Akkus. (idr)

Weitere Informationen unter:

www.tu-dortmund.de

Termine

Stadtentwicklung, Städtebau

Tag der Städtebauförderung
Bundesweiter Aktionstag zu Projekten, Strategien und Zielen
der Städtebauförderung
am 11. Mai 2019 in teilnehmenden Städten
www.tag-der-staedtebaufoerderung.de

Umwelt

3. Bundeskongress der kommunalen Abfallwirtschaft
und Stadtreinigung 2019
VKU-Konferenz
vom 21. bis 22. Mai 2019 in Berlin
<http://t1p.de/bundeskongress-abfallwirtschaft-und-stadtreinigung>

7. NRW-Nachhaltigkeitstag
Vorstellung der erneuerten NRW-Nachhaltigkeitsstrategie
am 3. Juli 2019 in Bonn
<http://t1p.de/7-NRW-Nachhaltigkeitstagung>

Verkehr

Radverkehr planen unter schwierigen Bedingungen
am 24. und 25. Juni 2019 in Köln
<https://difu.de/veranstaltungen/fahrradakademie>

Verwaltung

4. KGST-Konferenz für Junge Verwaltungskräfte
„Von Old School nach New Work“
am 29. und 30. Oktober 2019 in Dortmund
<https://www.kgst.de/geschäftsbereich-seminare-kongresse>

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 40 Städte – 23 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, April 2019