

Inhalt

- 1-6 Im Blickpunkt**
- Städtetagspräsident OB Burkhard Jung im Interview
 - Städte in Sorge wegen drohender Filial-Schließungen von Karstadt Kaufhof
 - Städtetag warnte früh vor Kaufhaus-Schließungen
 - Bilanz: Ein Jahr Elektro-Tretroller in deutschen Städten
 - Gebühren für Bewohnerparken
 - Debatte über die Qualität digitaler Bildung
 - Städtetag zur Corona-Warn-App
 - Städtetagspräsident zum Internationalen Tag des öffentlichen Dienstes
- 7-12 Forum**
- Karlsruhe: Deutscher Fahrradpreis 2020 Von Dr. Frank Mentrup
 - Erzbistum Köln: Das integrative Wohnprojekt Klarissenkloster Von Christina Weyand
 - Ridesharing-Dienst der Stadtwerke Augsburg Von Annika Heim

13 Fachinformationen

14-15 Aus den Städten

15 Personalien

Corona-Pandemie: Nahverkehrs-Angebot in den Städten bleibt gut

Für die FAZ-Sonderveröffentlichung „Deutschland mobil 2030“, beantwortete Burkhard Jung, Präsident des Deutschen Städtetages und OB der Stadt Leipzig, am 19. Juni drei Fragen zu den Folgen der Corona-Pandemie für den städtischen Nahverkehr.

Frage: Herr Jung, die finanziellen Folgen der Corona-Pandemie sind gerade auch für Städte und Gemeinden immens. Im Bereich des Nahverkehrs sorgen rückläufige Fahrgastzahlen und Einnahmeausfälle für eine extreme Schieflage. Ist das kommunale Nahverkehrsangebot angesichts dieser Situation in Gefahr?

Jung: Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist und bleibt das Herzstück für eine nachhaltige Mobilität in den Städten. Das hat er auch in der Corona-Pandemie unter Beweis gestellt. Busse und Bahnen sorgen dafür, dass Millionen Beschäftigte ihre Arbeitsplätze in aller Regel pünktlich erreichen und die Gesellschaft mobil bleibt. Die Verkehrsangebote bleiben gut, berechenbar, solide und umweltfreundlich. Die Schutzmaßnahmen für die beförderten Menschen und die Angestellten der Verkehrsbetriebe zeigen seit Beginn der Corona-Pandemie Wirkung. Durch das Tragen von Mund-Nasen-Bedeckung im ÖPNV schützen sich Menschen zusätzlich wechselseitig.

Allerdings sind durch Fahrgeldausfälle in einem nie dagewesenen Ausmaß Liquiditäts- und Finanzierungsprobleme bei den Unternehmen entstanden. Und es gibt auch coronabedingte Mehrausgaben. Wirtschaftlich hat die Pandemie den ÖPNV wie viele andere Bereiche hart getroffen. Schülerverkehre wurden eingestellt. Wegen Homeoffice und geschlossener Geschäfte gab es wesentlich weniger Fahrten. Viele Menschen sind verständlicherweise auf das Auto oder das Fahrrad umgestiegen. Fast durchgängig konnte aber ein Grundangebot von etwa 75 Prozent der Fahrleistung aufrechterhalten und für den Schulbetrieb wieder hochgefahren werden.

Frage: Das von der Bundesregierung verabschiedete Konjunkturpaket sieht unter anderem finanzielle Unterstützung für den Nahverkehr vor. Reichen die vereinbarten Bundesmittel aus der Sicht der Kommunen, um ein attraktives Angebot aufrechtzuerhalten? Inwieweit sind auch die Länder gefordert?

(Fortsetzung auf Seite 2)

Jung: Wir begrüßen ausdrücklich, dass der Bund uns mit dem Konjunkturpaket im Jahr 2020 bei der Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) einmalig mit 2,5 Milliarden Euro unterstützen wird. Und es ist auch gut, dass er sich gegenüber der EU dafür einsetzt, mit diesen Mitteln ÖPNV-Unternehmen zum Ausgleich der stark verringerten Fahrgeldeinnahmen Beihilfen gewähren. Ob dies reichen wird, hängt stark von der weiteren Entwicklung und Normalisierung ab. Nach dem Bund sind jetzt die Länder gefragt, in Summe einen ebenso hohen Betrag aufzubringen und die Mittel bedarfsgenau einzusetzen. Schließlich werden die Städte und die Verkehrsunternehmen selbst einen Anteil schultern und für einen attraktiven öffentlichen Verkehr werben.

Frage: Die Zukunft der Mobilität in den Städten hängt nicht allein vom Geld ab. Was gäbe es darüber hinaus zu tun – gerade auch mit Blick auf die dringend notwendige Verkehrswende?

Jung: Zunächst müssen wir das Vertrauen der Menschen in ihren ÖPNV wieder stärken. Wir wollen ihnen

zeigen, dass er für sie da ist, wenn sie ihn brauchen. Es gibt keine Anzeichen dafür, dass sich Fahrpersonal oder Fahrgäste überdurchschnittlich im Nahverkehr mit dem Corona-Virus angesteckt hätten. Wir gehen von einer hohen Wirksamkeit der ergriffenen Maßnahmen aus. Und wer wieder gerne unter den aktuellen Corona-Bedingungen ins Restaurant geht, kann mindestens genauso gut in den Bus, die U-Bahn oder die Straßenbahn steigen.

Aus der Krise heraus führt uns jetzt der Weg auch über die mit dem Klimapakete beschlossenen Investitionen in die sanierungsbedürftige Infrastruktur. Außerdem werden mit den Mitteln Fahrzeugparks mit sauberen Bussen umgerüstet und zusätzliche Fahrzeuge angeschafft, Takte verdichtet, das Umland der Städte besser angebunden und andere Tarifstrukturen erprobt. Auch in der digitalen Vernetzung der Verkehrsangebote sehen wir eine große Chance. Ich bin sehr zuversichtlich, dass uns dieser Weg weiter zum Erfolg führen wird und wir den Großteil der Klimaziele 2030 damit schultern können. Bund, Länder und Kommunen werden sich dafür weiter kräftig anstrengen müssen.

Städte in Sorge wegen drohender Filial-Schließungen von Karstadt Kaufhof

Nachdem die Standorte der geplanten Schließungen bei Karstadt / Kaufhof am 19. Juni bekannt geworden waren, sagte der Vizepräsident des Deutschen Städtetages, Oberbürgermeister Markus Lewe aus Münster gegenüber Medien:

„Die massenhaften Schließungen von Filialen bei Karstadt Kaufhof sind für die betroffenen Städte ein tiefer Einschnitt. Mit diesen Kaufhäusern geht ein Ort der Versorgung und Begegnung verloren. Wir bedauern als Städtetag, dass es so weit gekommen ist. Der Sanierungsplan und der damit verbundene Stellenabbau treffen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die Kundschaft aber auch Innenstädte und Stadtteilzentren. Häuser von Karstadt Kaufhof wirken wie ein Kundenmagnet und ziehen viele Menschen an. Davon profitieren im Umfeld andere Händler und Gastronomiebetriebe und deren Beschäftigte. Deshalb kommt es sehr darauf an, die Auswirkungen dieser Kaufhaus-Schließungen in Grenzen zu halten. Die betroffenen Städte stehen vor einer erheblichen Herausforderung.

Wenn Filialen leer stehen, kann das gesamte Umfeld schnell an Attraktivität verlieren. Das muss verhindert werden. Wo Karstadt Kaufhof seine Häuser nicht weiterführen wird, werden die Städte gemeinsam mit anderen Akteuren nach einer standortspezifischen Nachnutzung der Gewerbeimmobilien suchen.

Die Städte sind seit Jahren sehr engagiert und vielfach erfolgreich dabei, mit guten Ideen und neuen zukunftsfähigen Konzepten, Innenstädte und Stadtteilzentren für die Bevölkerung vor Ort und für Besucher attraktiv zu halten. Diese Anstrengungen werden wir fortsetzen. Einkaufsmöglichkeiten allein genügen dafür nicht. In den vergangenen Jahren sind deshalb verstärkt Cafés und Restaurants, attraktive Außen-gastronomie, Kultur- Tourismusangebote und kleine produzierende Gewerbebetriebe hinzugekommen. Im Idealfall entsteht so ein vielfältiges und lebendiges Miteinander, von dem die Menschen vor Ort ebenso wie der Handel und die Unternehmen gleichermaßen profitieren.“

Städtetag warnte früh vor geplanten Schließungen von Filialen von Karstadt Kaufhof

Der Deutsche Städtetag warnte schon seit längerem vor Leerstand in den Innenstädten und sinkender Attraktivität sowie dem Verlust vieler Arbeitsplätze, wenn Kaufhäuser der Unternehmensgruppe Karstadt Kaufhof schließen müssen. Der Hauptgeschäftsführer des Deutschen Städtetages, Helmut Dedy, sagte dazu am 12. Juni dem Redaktionsnetzwerk Deutschland (RND):

„Die Städte sind wegen drohender massenhafter Schließungen von Filialen bei Karstadt Kaufhof alarmiert. Die großen Kaufhäuser ziehen nach wie vor viele Menschen in Innenstädte und Stadtteilzentren. Sie haben entscheidenden Einfluss für andere Händler und die Gastronomie und deren Beschäftigte. Viele Städte haben in die Infrastruktur im Umfeld von Kaufhausstandorten investiert, um Fußgängerzonen aufzuwerten und attraktiv zu halten. Die geplanten Filialschließungen nehmen den Innenstädten Zukunftsaussichten und den Menschen einen Ort der Versorgung und Begegnung in ihrer Stadt. Wenn Filialen leer stehen, verliert das gesamte Umfeld schnell an Attraktivität.“

Der Städtetag setzt sich dafür ein, rasch Lösungen zu finden, um Schließungen soweit wie möglich zu verhindern. Jetzt müssen alle Beteiligten auf Augenhöhe

miteinander sprechen. Der Kampf um jede Filiale lohnt. Für die Städte ist es besonders wichtig, die Innenstädte und Stadtteilzentren für Bewohner und Besucher attraktiv zu halten. Gleichzeitig geht es darum, möglichst viele Arbeitsplätze zu sichern. Innenstädte sind längst nicht mehr ausschließlich nur Orte zum Einkaufen. In den vergangenen Jahren haben sich verstärkt Cafés und Restaurants, Kultur- und Tourismusanbieter angesiedelt. Zusammen mit kleinen produzierenden Gewerbebetrieben ist ein vielfältiges und lebendiges Miteinander entstanden. Davon profitieren Unternehmer und die Menschen vor Ort gleichermaßen. Neue zukunftsfähige Innenstadtkonzepte müssen dem Rechnung tragen.

Und wir brauchen gute Ideen für standortspezifische Nachnutzungen für die vom Leerstand bedrohten Gewerbeimmobilien. Wenn Häuser tatsächlich nicht weitergeführt werden können, müssen die Städte vom Unternehmen früh eingebunden werden. Der Städtetag ist in engem Austausch mit den Städten, der Politik in Bund und Ländern und Vertretern von Gewerkschaften. Trotz aller Umwälzungen durch den Internethandel bleiben Standorte von Kaufhäusern entscheidend für lebendige und attraktive Innenstädte und die Lebensqualität in den Stadtteilzentren.“

Newsletter des Deutschen Städtetages informiert wöchentlich

Bleiben Sie auf dem Laufenden: Der Deutsche Städtetag informiert über aktuelle Neuigkeiten, Entscheidungen und Positionen wöchentlich in seinem Newsletter. Darin werden Sie auch regelmäßig auf neue Ausgaben von „Städtetag aktuell“ hingewiesen. Sie können den Newsletter per E-Mail an presse-info@staedtetag.de bestellen. Ihre Daten werden nur für diesen Zweck erhoben. Die Angabe einer E-Mail-Adresse ist ausreichend.

Sie erhalten nach Bestellung unseres Newsletters eine Nachricht mit der Bitte zur Bestätigung Ihres E-Mail-Abonnements. Sie haben jederzeit die Möglichkeit, Ihre Einwilligung mit Wirkung für die Zukunft zu widerrufen und den Newsletter des Deutschen Städtetages abzubestellen. Auch hier genügt eine E-Mail an presse-info@staedtetag.de oder nutzen Sie den Abmeldelink im Newsletter.

Der Schutz Ihrer Daten ist uns sehr wichtig! Bitte beachten Sie daher auch unsere Datenschutzerklärung unter http://www.staedtetag.de/impressum/index.html#anker_80_9.

Bilanz mit Licht und leichten Schatten: Ein Jahr Elektro-Tretroller in deutschen Städten

Ein Jahr nach der gesetzlichen Erlaubnis zur Nutzung sogenannter Elektrokleinstfahrzeuge durch den Bund zieht Helmut Dedy, Hauptgeschäftsführer des Deutschen Städtetages, gegenüber der Nachrichtenagentur dpa eine Bilanz und fordert vom Bund mehr Steuerungsmöglichkeiten für die Städte im Umgang mit den Fahrzeugen und gesetzliche Nachbesserungen:

„Vor einem Jahr gab es einen großen Hype um die E-Tretroller. Viele Menschen wollten sie ausprobieren. Aber der Start war auch etwas chaotisch und mit den Anbietern mussten einige Regeln geklärt werden. Heute können wir sagen: Am Erfolg von Mobilitäts-Apps, die auch E-Tretroller einbeziehen, haben die Städte einen entscheidenden Anteil. Wir haben mit den Anbietern verabredet, in welchen Bereichen der Stadt die E-Tretroller gefahren und abgestellt werden können und an welchen Stellen sie nicht geeignet sind. Das ungeordnete Abstellen und Ablegen der Roller irgendwo am Straßenrand, auf Bürgersteigen oder auf öffentlichen Plätzen sorgte anfänglich für viel Frust und Ärger. Das konnte häufig ausgeräumt werden.

Mit Elektrokleinstfahrzeugen wie Elektro-Rollern und E-Scootern werden in vielen Städten eher kurze Strecken gefahren. E-Roller sind inzwischen ein gewohnter Anblick auf Straßen und Plätzen. Viele nutzen sie als Ergänzung zum Angebot des ÖPNV. Sie verbreitern den Verkehrsmix in den Städten. Wir brauchen eine Verkehrswende hin zu weniger Emissionen, weniger Lärm und mehr Platz für das gesellschaftliche Zusammenleben im öffentlichen Raum. Da stehen die E-Tretroller natürlich nicht im Mittelpunkt, aber ein bisschen können sie auch beitragen. Was wir jetzt vom Bund brauchen, ist eine gesetzliche Vorschrift, um die Geschwindigkeit der Leihroller zu drosseln. Für besonders stark besuchte Orte in den

Städten, wie vor historischen Sehenswürdigkeiten und auf Plätzen mit vielen Menschen muss die Leistung der Roller auf Schrittgeschwindigkeit begrenzt werden. Insbesondere ältere Menschen, Menschen mit Behinderungen und Kinder müssen sich dort auch künftig angstfrei und geschützt bewegen können. Solange es keine Drosselung gibt, haben die E-Tretroller übrigens in Fußgängerzonen nichts verloren. Außerdem brauchen die Städte ein Verkehrszeichen „Elektrokleinstfahrzeuge verboten“, damit in sensiblen Bereichen eine Benutzung auch plakativ ausgeschlossen werden kann. Heute kann auf E-Roller etwa im Umfeld des Münchener Oktoberfests nur freiwillig verzichtet werden. In Zukunft müssen städtische Verkehrsbehörden das verbindlich vorschreiben können.

Für Ende des Jahres ist eine erneute Novelle der Straßenverkehrsordnung angekündigt. Diese Chance sollte genutzt werden, damit es möglich wird, die Geschwindigkeit zu drosseln und auch ein Verbotssverkehrszeichen einzuführen.“

Hintergrundinformationen:

Der Deutsche Städtetag hat mit einem „Memorandum of Understanding“ mit den ersten vier Anbietern in Deutschland zum Gelingen der neuen Mobilität entscheidend beigetragen, mehr dazu unter <http://www.staedtetag.de/presse/mitteilungen/089788/index.html>.

Gemeinsam mit der Agora Verkehrswende und dem Deutschen Städte- und Gemeindebund hat der Deutsche Städtetag zudem Handlungsempfehlungen für E-Tretroller im Stadtverkehr aufgestellt: <http://imperia9:8095/dst/inter/fachinformationen/verkehr/089846/index.html>.

Folgen Sie dem Deutschen Städtetag auf Twitter unter  [@staedtetag](https://twitter.com/staedtetag).

Städte brauchen Entscheidungsfreiheit bei Gebühren für Bewohnerparken

Der Bundesrat hat am entschieden, dass die Länder künftig die Gebührensätze für das Ausstellen von Anwohnerparkausweisen eigenständig regeln können. Wie der Städtetag diese Neuregelung generell bewertet, dazu hat sich der Hauptgeschäftsführer des Städtetages Helmut Dedy am 5. Juni gegenüber der Deutschen Presseagentur (dpa) wie folgt geäußert:

„So wie der Verkehr in vielen Städten organisiert ist, stößt er an Grenzen. Manche Stadt erstickt fast am Autoverkehr. Der öffentliche Raum in den Städten ist knapp und zu wertvoll, um nur Fahrbahn und Parkplatz zu sein. Wir brauchen Innenstädte mit Freiräumen und Plätzen für die Menschen. Um den Verkehr besser zu steuern, brauchen wir auch angemessene Preise für Bewohnerparkausweise.“

Ein Bewohnerparkausweis für ein Jahr darf seit 1993, so ist es in der Bundesgebührenordnung festgelegt, nicht mehr als 30,70 Euro kosten. Dieser Preis ist nicht mehr zeitgemäß und deckt oft noch nicht einmal den Verwaltungsaufwand der Städte für Schilder und

die Ausweise. Nach Ansicht der Städte sollte dafür ein Rahmen von 20 bis 200 Euro möglich sein. Wir müssen die Verkehrswende so gestalten, dass mehr Menschen aufs eigene Auto verzichten.

Durch die heute im Bundesrat beschlossene Änderung des Straßenverkehrsgesetzes können die Länder den Gebührenrahmen festlegen oder an die Gemeinden delegieren. Dabei darf es aus unserer Sicht nicht dazu kommen, dass die Länder den Höchstbetrag deckeln. Das würde dem erklärten Ziel entgegenstehen, den Kommunen die Entscheidungsfreiheit zu geben. Nur vor Ort ist die jeweilige Parkplatzsituation bekannt. Deswegen sollte dort auch der Gebührenrahmen für das Bewohnerparken festgelegt werden.

Die Sorge, dass die Städte nun schlagartig ihre Gebühren für das Bewohnerparken erhöhen, ist unbegründet. Eine Befragung unter den Mitgliedstädten des Deutschen Städtetages hatte vor einiger Zeit ergeben, dass etliche Städte eine Erhöhung der Gebühren anstreben – allerdings moderat und schrittweise.“

„Wir brauchen eine Debatte über die Qualität digitaler Bildung“

Anlässlich des Digitaltages, der am 19. Juni erstmals mit bundesweit hunderten Aktionen stattfand und anlässlich der Initiative „Digital für alle“, forderte der Präsident des Deutschen Städtetages, Oberbürgermeister Burkhard Jung, dazu auf, möglichst allen Menschen in Deutschland die Teilnahme an digitalen Angeboten und Prozessen und am digitalen Austausch zu ermöglichen sowie vor allem an den Schulen für einen Digitalisierungsschub zu sorgen. Jung sagte an diesem Tag gegenüber der Neuen Osnabrücker Zeitung wörtlich:

„Digitale Teilhabe ist heute wichtiger denn je. Wir erleben einen deutlichen Digitalisierungsschub durch die Corona-Krise. Einen Zugang zur digitalen Welt haben nicht alle gleichermaßen und nicht jeder kann

sich dort sicher bewegen. Das muss sich ändern. In der Schule wird dies besonders deutlich. Teilweise fehlt es an ausgebildeten Lehrkräften für den Umgang mit digitalen Techniken sowie an den passenden Konzepten, teilweise fehlt auch das Personal, um die IT-Infrastruktur in Betrieb zu nehmen und zu warten.

Unter dem Eindruck der Corona-Pandemie entstehen aber gerade jetzt neue Handlungsspielräume in der Bildung. Diese müssen wir nutzen und weiterentwickeln. Neben der Frage der technischen Möglichkeiten brauchen wir daher auch eine Debatte über die Qualität von digitaler Bildung. Der Digitaltag ist der richtige Rahmen, um digitale Teilhabe für alle in den Fokus der Aufmerksamkeit zu rücken.“

Deutscher Städtetag zur Corona-Warn-App: Wir hoffen, dass viele mitmachen – Freiwillige Nutzung schafft Vertrauen

Der Deutsche Städtetag unterstützt die Corona-Warn-App als zusätzliches Tool, um die Pandemie einzudämmen und Infektionsketten schneller als bisher zu unterbrechen. Der Hauptgeschäftsführer des Deutschen Städtetages, Helmut Dedy, lobte am 16. Juni, dem Tag der Einführung, gegenüber Medien die freiwillige Nutzung, weil sie Vertrauen in die App schafft:

„Die Corona-Warn-App ist ein zusätzliches Werkzeug, um Infektionsketten schnell und sicher nachzuverfolgen. Es ist gut, dass sie jetzt startet. Wirksam werden kann sie aber nur, wenn sie häufig genutzt wird. Deshalb werben die Städte dafür, dass viele Menschen die App auf ihrem Smartphone installieren.

Die langen Diskussionen um die App und einen wirkamen Datenschutz haben sich gelohnt, die damit verbundene Wartezeit auch. Denn ohne Vertrauen in die App würden die Menschen sie nicht nutzen. Die neue Corona-Warn-App schützt persönliche Daten, sie ist transparent und nachvollziehbar in der technischen Umsetzung. Die Nutzung ist freiwillig. Das schafft Vertrauen. Und wer die App nicht nutzen will, muss keine Nachteile befürchten. Der Deutsche Städtetag hofft, dass auf dieser Basis viele mitmachen werden. Je mehr Menschen die Vorteile der App sehen, desto eher wird sie dazu beitragen, dass sich lokale Ausbrüche

von Corona begrenzen lassen. Die Nutzer der App tun aktiv etwas dafür, dass Infektionen schneller erkannt werden. Kontaktpersonen von Infizierten werden durch die App automatisch benachrichtigt. Darin liegt die Chance. Auf der anderen Seite dürfen wir die Möglichkeiten der App auch nicht überschätzen. Denn dieses technische Tool ist nur ein zusätzlicher Baustein, um die Infektionen mit dem Virus einzudämmen.

Die App kann die wertvolle Arbeit der Gesundheitsämter nicht ersetzen. Ohne den öffentlichen Gesundheitsdienst ist es unmöglich, die Kontakte der Infizierten nachzuverfolgen. Der persönliche Kontakt von Menschen mit Corona-Verdacht und den Gesundheitsämtern bleibt weiter nötig. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter leisten Enormes, um Infizierte und Kontaktpersonen zu befragen, Infektionsketten zu ermitteln, Fragen zur Quarantäne zu beantworten oder Corona-Tests zu organisieren.“

Wichtige Fragen und Antworten zur Corona-Warn-App finden Sie auf www.zusammengengencorona.de.



Dank per Videobotschaft: Städtetagspräsident zum Internationalen Tag des öffentlichen Dienstes

Zum Internationalen Tag des öffentlichen Dienstes am 23. Juni hat Burkhard Jung, Präsident des Deutschen Städtetages und Oberbürgermeister von Leipzig, seinen besonderen Dank an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Städte gerichtet. Er betonte in einem Video den beispiellosen Einsatz, den die rund 1,5 Millionen Menschen im kommunalen Dienst bei der Bewältigung der Corona-Pandemie in den vergangenen Wochen erbracht haben.

„Danke an alle, die in den letzten Wochen dafür gesorgt haben, dass der öffentliche Dienst für die Menschen da war. Wir können miteinander stolz sein auf das, was wir in diesen Corona-Krisenzeiten geschafft haben.“

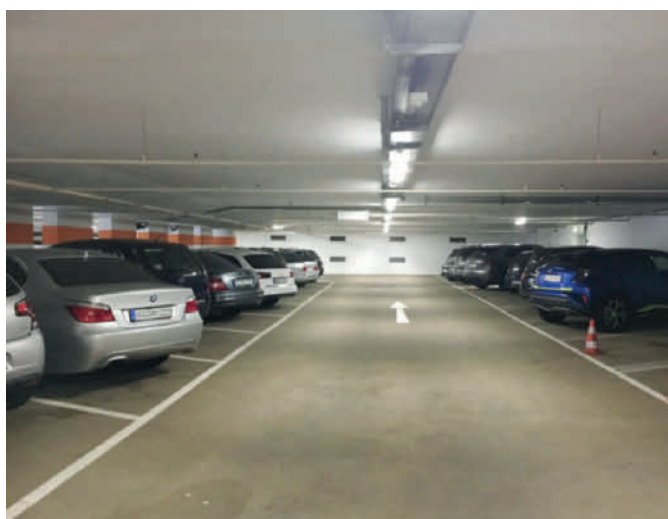
Jung betont zugleich, dass die Ausnahmesituation weiterhin großen Einsatz von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern verlangen werde. „Die Corona-Pandemie ist nicht vorbei. Auf dem Weg hin zur Normalität wird es weiter große Herausforderungen geben. Allen möchte ich im Namen des Deutschen Städtetages heute danke sagen, für den Dienst, den Sie für die Gemeinschaft in den letzten Wochen und Monaten geleistet haben. Bleiben Sie dem öffentlichen Dienst und dem Gemeinschaftsgedanken verbunden.“

Das Video ist im Internet zu sehen unter <https://www.youtube.com/watch?v=DfRLr-L2zN4>.

Vom Parkdeck zur Fahrradstation – Wofür Karlsruhe den Deutschen Fahrradpreis 2020 gewann

Von Dr. Frank Mentrup

Karlsruhe errang Ende Februar den Deutschen Fahrradpreis 2020. Einmal mehr haben wir mit einer unkonventionellen Idee punkten können, mit der wir den Radverkehr in Schwung halten. Ausgezeichnet wurden wir in der Kategorie „Infrastruktur“ für unsere Fahrradstation-Süd am Karlsruher Hauptbahnhof. Als beispielhaft gewürdigt wurde die Kreativität, mit der die Stadtverwaltung und die städtische Tochtergesellschaft Fächer-GmbH in kürzester Zeit ein Konzept erarbeitet haben, um aus einem Parkdeck eines Autoparkhauses eine Fahrradstation zu machen.



Parkgarage vor dem Umbau zur Fahrradstation.
Foto: Fächer GmbH

So konnte in der deutschen Fahrradhauptstadt in wenigen Monaten Platz für 680 Fahrräder geschaffen werden, wo früher 38 Autos parkten. Geht man vom statistischen Pkw-Besetzungsgrad von etwa 1,2 aus, haben wir also im Vergleich zu vorher direkt am Hauptbahnhof für rund 15mal so viele Pendlerfahrzeuge Platz geschaffen. Für mich werden am Beispiel unserer Fahrradstation verschiedene Themen deutlich sichtbar. Aus städtebaulicher Sicht kommen wir nicht um eine konsequente Radverkehrsförderung herum, wenn wir in unseren Städten verantwortungsvoll mit den vorhandenen Flächen im öffentlichen Raum umgehen möch-

ten. Aus verkehrlicher Sicht kann ich nur sagen: „So geht Verkehrswende!“ Grundsätzlich braucht es „Push und pull“-Maßnahmen, wenn man deutliche Veränderungen erreichen möchte. Und vor allem: Mut.

Karlsruhe hat etwa 140.000 sozialversicherungspflichtig beschäftigte Ein- und Auspendler, dazu kommen Selbstständige und Beamte. Die Tendenz ist steigend. Wenn man verhindern möchte, dass unsere städtischen Straßen von Autopendlern überlastet werden, bleibt uns keine andere Wahl, als den Umweltverbund



Nach dem Umbau: Die Fahrradstation ist gut ausgelastet.
Foto: Stadt Karlsruhe

zu fördern. Die Nachfrage nach diebstahlgeschützten und witterungssicheren Fahrradabstellanlagen, insbesondere an einem 1a-Umsteigepunkt wie dem Hauptbahnhof ist da.

Bereits 2007 haben wir auf der Nordseite des Hauptbahnhofes eine Fahrradstation eröffnet, die ständig ausgelastet ist. Dies war der Auslöser, auch auf der Südseite ein ähnliches Angebot zu schaffen. Zusammen mit einem Architekturbüro wurde ein Konzept erarbeitet. Ziel war, möglichst schnell und mit vertretbarem Aufwand unter weitestgehender Verwen-

derung der bestehenden technischen Infrastruktur des Gesamtparkhauses eine Fahrradstation zu schaffen. Tatsächlich genügte eine sechsmonatige Planungszeit einschließlich der erforderlichen Genehmigungen durch Gremien, bis es im November 2017 mit der Umsetzung losgehen konnte. Bis April 2018 investierten wir rund 600.000 Euro, weniger als 1.000 Euro pro Fahrradstellplatz – für eine Fahrradstation ist das ein recht niedriger Wert.

Die Station liegt direkt unter den Gleisen und ist über die Fußgängerunterführung direkt an die Bahnsteige und die Empfangshalle mit ihren Geschäften ange-

Umkleidebereich mit Sitzbänken, eine Trinkwasserstation und verschließbare Spinde, die das Laden von Akkus ermöglichen. Betrieben wird sie ausschließlich mit Ökostrom. Eine Servicestation mit den wichtigsten Werkzeugen steht den Nutzerinnen und Nutzern zur Verfügung, um kleine Reparaturen am Fahrrad gleich direkt vor Ort durchführen zu können.

Die Fahrradstation gehört zu den besonders gelungenen Bausteinen der Karlsruher Radverkehrsförderung. „Radverkehr als System“ zu denken, fing in Karlsruhe 2005 mit dem einstimmigen Gemeinderatsbeschluss zum „20-Punkte-Programm zur Förderung des Rad-



BMVI: Am 27. Februar 2020 wurde der Deutsche Fahrradpreis 2020 anlässlich der „Fahrrad Essen“ auf einer Abendveranstaltung verliehen.
Foto: Andreas Endermann

bunden. Pendlern bietet sich damit ein optimaler Übergang vom Öffentlichen Regional- und Fernverkehr auf das Fahrrad. Die Station ist 24 Stunden am Tag geöffnet, 365 Tage im Jahr.

Das gestalterische Konzept beruht auf einer markanten farbästhetischen Gestaltung und viel Helligkeit zur Vermeidung von Angsträumen. Mit Stellplätzen für Cargobikes, Fahrradanhänger und Pedelecs reagieren wir auf das sich ändernde Nutzerverhalten. Als besonderen Service für die vielen Ganzjahrespendler bietet die Fahrradstation Hauptbahnhof-Süd einen

verkehrs“ an. Damals setzen wir uns messbare Ziele, etwa die Steigerung des Radverkehrsanteils auf 23 Prozent bis zum Jahr 2015 – und dies eindeutig zu Lasten des Kfz-Verkehres. Bereits 2012 hatten wir einen Radverkehrsanteil von 25 Prozent erzielt. Von diesem Erfolg angespornt, wollten wir bis zum Jahr 2020 die 30-Prozent-Grenze knacken. Der Gemeinderat bereitete mit seinen Entscheidungen zu konkreten Maßnahmen hierfür den Weg.

Karlsruhe orientiert sich in seiner Radverkehrsförderung am Leitbild, „Radverkehr als System“ zu begreifen.

Vier Felder fließen hier in einem Gesamtkonzept zusammen. Neben der baulichen Infrastruktur geht es um „Serviceangebote“ – beispielsweise das Leihfahrradsystem „KVV.nextbike“. „Politische und administrative Rahmenbedingungen“ befördern das gemeinsame Vorgehen, über das regelmäßig tagende Radlerforum sind bei uns alle Radakteure aus Politik, Verbänden und Verwaltung eingebunden. Schließlich die „Öffentlichkeitsarbeit“: Auch hier sind wir kreativ unterwegs, was uns schon einmal aufs Siebertreppchen im „Deutschen Fahrradpreis“ brachte: 2015 belegten wir mit unserer spritzigen Kommunikationskampagne „Tu's aus Liebe!“ den ersten Platz.

Es sind Auszeichnungen, die sich in eine Vielzahl von Auszeichnungen für unsere Radverkehrsförderung der letzten 15 Jahre einreihen: 2009 gewannen wir die Kampagne „Kopf an: Motor aus.“, zweimal wurden wir als „Fahrradfreundliche Kommune“ in Baden-Württemberg ausgezeichnet und zuletzt belegten wir beim ADFC-Fahrradklima-Test 2018 den ersten Platz unter den Großstädten mit über 100.000 Einwohnenden. Karlsruhe kann sich nun Fahrradhauptstadt Deutschlands nennen. Hier belegten wir zwar den ersten Platz, allerdings nur mit einer „Drei minus“.

Unser Ziel ist es, „gut“ zu werden in der Bewertung der Karlsruherinnen und Karlsruher. Daher führen wir – wie schon 2005 – ein Bicycle Policy Audit (BYPAD-Verfahren) durch, um unser Radverkehrskonzept den veränderten, aktuellen Nutzeransprüchen anzupassen. Bundesweit erstmals haben wir das BYPAD-Verfahren auch um Fragestellungen des Fußverkehrs erweitert. Bei diesem Verfahren bewerten die im Gemeinderat vertretenen Parteien, die Verwaltung und die Interessenverbände gemeinsam den bestehenden Ansatz

der Fuß- und Radverkehrspolitik und legen zukünftige Handlungsschwerpunkte fest.

Unter den Interessenverbänden befinden sich nicht nur die Radverbände ADFC und VCD, sondern auch der ADAC oder die IHK und auch „Fridays for Future“ sind dabei. So wie das „20-Punkte-Programm“ seit 2005 für 15 Jahre die Radverkehrsentwicklung bestimmt hat, hoffen wir, mit dem neuen Programm ab Herbst 2020 noch deutlichere Impulse in Richtung Verkehrswende und einer als Erlebnisraum für alle gestalteten Innenstadt setzen zu können.

Ein solcher Impuls könnte der Grundsatz „Ein Autofahrestreifen pro Richtung reicht“ sein – das wird in einer Großstadt möglicherweise zu Diskussionen führen. Oder die Umwandlung von Autoparkhäusern, gezielt in der Innenstadt, zu Fahrradparkhäusern. Oder kürzere Umlaufzeiten an Ampeln, um die Wartezeiten für Fußgängerinnen und Fußgänger zu verkürzen. Und natürlich Radschnellverbindungen in die Region, um die zunehmenden Pendlerzahlen auf das umweltfreundliche Fahrrad oder Pedelec zu verlagern. Aber ich will dem Auditprozess nicht vorgreifen. Voraussichtlich im Herbst wird das neue Fuß- und Radverkehrskonzept vom Gemeinderat entschieden.

Wir wollen dran bleiben – im Sinne einer Verkehrswende, die der Umwelt und dem Klima zugute kommt, sowie einer lebenswerten Stadt mit großer Aufenthaltsqualität. Und dies soll uns ohne Polarisierung gelingen, denn fast alle Haushalte haben bereits ein Fahrrad und Schuhe – sie müssen sie nur häufiger nutzen!

Dr. Frank Mentrup
Oberbürgermeister der Stadt Karlsruhe

„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.

Auf gute Nachbarschaft! Erzbistum Köln verwandelt ehemaliges Kloster in integratives Wohnprojekt

Von Christina Weyand

Hohe Mauern, 29 kleine Klosterzellen, zurückgezogenes Leben in Schweigen und Gebet, abgeschottet von der Außenwelt. Rund 85 Jahre lang war dies der Alltag für die Schwestern im Klarissenkloster in Köln-Kalk. Das Jahr 2010: Nur noch vier betagte Schwestern leben in dem Gebäudekomplex, dessen Unterhalt für sie kaum noch zu meistern ist. Schweren Herzens entscheiden sie sich, den Standort zum Jahr 2013 aufzugeben und in andere Klöster des Ordens zu wechseln. Die Zukunft des Gebäudes in Kalk – zunächst ungewiss. Eine neue Perspektive für die traditionsreiche Klosteranlage bringt eine Idee des Erzbistums Köln und seines Erzbischofs Rainer Maria Kardinal Woelki.

Das integrative Wohnprojekt Klarissenkloster soll Flüchtlingen und Kölner Bürgern ein neues gemeinsames zu Hause geben. Inzwischen ist aus der Idee Realität geworden: Von 2015 bis Ende 2017 sind auf dem Gelände rund 2.500 Quadratmeter Wohnfläche entstanden. Die Geschichte einer außergewöhnlichen Quartiersentwicklung. Gleich zwei große gesellschaftliche Fragen packt das integrative Wohnprojekt Klarissenkloster an: Was tun gegen knappen und teuren Wohnraum in der Stadt? Wie kann die Integration von geflüchteten Menschen vorangebracht werden?

Speziell für das Klarissenkloster wurde deshalb ein innovatives integratives Konzept entwickelt. Rund 100 Menschen mit unterschiedlichen Voraussetzungen und unterschiedlichem Unterstützungsbedarf sollen hier nicht nur zusammen wohnen, sondern mit der Zeit eine echte Gemeinschaft bilden. Von der Kölner Familie mit geringem Einkommen über die Studenten-WG bis hin zum unbegleiteten minderjährigen Flüchtling wird bei der Vergabe der Wohnungen auf ein sozialverträgliches Miteinander geachtet. Zusätzlich stehen 26 Plätze für spezielle Jugendhilfeangebote in Wohngruppen zur Verfügung. Dabei profitieren die Menschen vor Ort von den für Kölner Innenstadtverhältnisse günstigen Mieten zwischen 8 Euro und 8,50 Euro pro Quadratmeter. Möglich wurde dies unter anderem durch die kostenbewusste und ressourcenschonende bauliche Umsetzung.

Seine Vision des Projekts erklärte Kardinal Woelki anlässlich der Eröffnung im November 2017 in



Zur feierlichen Einweihung des integrativen Wohnprojektes am 7. November 2017 pflanzte der Kölner Erzbischof gemeinsam mit Bewohnern sowie Vertretern von Stadt und Land einen Baum auf dem Vorplatz (v.l.n.r.): Hans-Werner Bartsch, Bürgermeister von Köln, Serap Güler, NRW-Staatssekretärin für Integration, Rainer Maria Kardinal Woelki, Erzbischof von Köln, Bassam Ghazlan, Bewohner des Pfortenhauses.

Foto: Erzbistum Köln/Kern.Fotografie

wenigen Worten: „Ein Projekt wie das Klarissenkloster hat für uns in beide Richtungen zu wirken: Es geht um die Menschen, die hier wohnen. Aber es soll auch ein Beispiel in die Gesellschaft hinein gegeben werden, wie Integration und Zusammenleben gelingen kann.“

Integration Schritt für Schritt umsetzen

In der Praxis werden in den Neubauten 24 Wohnungen jeweils zur Hälfte an geflüchtete Menschen und an Kölner Bürger vergeben. Das ehemalige Pfortenhaus dient als barrierefreie Flüchtlingsunterkunft mit zehn kleinen Wohneinheiten, in denen vor allem kranke und behinderte Menschen mit Fluchterfahrung eine erste Unterkunft finden. Die soziale Betreuung und Beratung der Geflüchteten in der Flüchtlingsunterkunft und den Wohnungen leistet der Kölner Caritasverband direkt vor Ort.

Im sogenannten Quadrum, dem ehemaligen Wohntrakt der Schwestern, ist ein Jugendhilfeangebot mit zwei Wohngruppen und vier Apartments untergebracht, in dem unter anderem unbegleitete minderjährige Flüchtlinge und psychisch erkrankte junge Menschen die Chance bekommen, sich in einer geschützten Umgebung auf eine möglichst selbstständige Lebensführung vorzubereiten. Drei weitere Wohnungen für diese

Gruppe stehen im Neubau auf dem Vorplatz zur Verfügung. Die Betreuung übernimmt die kirchliche Stiftung Die Gute Hand. Um die neuen Nachbarn zu vernetzen und die Integration zu fördern, gibt es direkt vor Ort ein Begegnungs- und Bildungszentrum unter Leitung der Caritas. Das Zentrum bietet unter anderem gemeinsame Aktivitäten und Kurse in den Bereichen Sprache und berufliche Integration an. Hinzu kommen Konzerte und Ausstellungen. Darüber hinaus organisieren die Mitarbeitenden interkulturelle und seelsorgerische Angebote. Geflüchtete, freiwillige Helfer, Nachbarn und andere Menschen aus dem Stadtviertel bekommen auf diese Weise einen neuen gemeinsamen Treffpunkt.

Die Architektur fördert das Zusammenleben

Der Entwurf für das Wohnprojekt stammt vom Kölner Architekturbüro LK-Architekten, das sich 2015 im Wettbewerb gegen drei weitere Büros durchgesetzt hatte. Er setzt den Integrationsgedanken auch architektonisch um: Der vorher in sich abgeschlossene Klosterkomplex wurde geöffnet und mit Wegen und Zugängen durchlässig gemacht. Die Innenhöfe und Gartenbereiche laden als Gemeinschaftsflächen zum Austausch ein. Der neue öffentliche Platz zur Kapellenstraße verknüpft die Wohnanlage direkt mit dem Stadtteil Kalk. Die ehemalige Klosterkirche ist weiterhin als geweihter Kirchort für Andachten und Gottesdienste nutzbar. Gleichzeitig bietet der Kirchraum durch die neue Innenraumgestaltung Platz für Bildungs- und Kulturangebote.

Für Architektin Regina Leipertz und ihren Partner Martin Kostulski ein ganz besonderes Projekt: „Es ist toll, wenn man die Chance hat, durch architektonische Planung ein so spannendes inhaltliches Konzept bau-



Die Neubauten im Klostergarten und das ehemalige Quadrum bilden einen halböffentlichen Platz, der die Bewohner zum Austausch einlädt.

Foto: Jens Kirchner

lich konkret zu unterstützen und durch die bewusste Anordnung der Elemente ein ganz neues Quartier im Viertel zu schaffen.“ Natürlich beinhaltete das Projekt einige Herausforderungen. Regina Leipertz: „Ziel war es die Sanierung eines denkmalgeschützten Altbaus und ein Neubauprojekt parallel so umzusetzen, dass alle Gebäude später den Bewohnern bestmöglich dienen. Das war nicht immer einfach, aber wir haben gemeinsam mit dem Bauherrn sehr gute Lösungen gefunden.“

Das belegen auch die Preise, die das Projekt bereits gewonnen hat: Der 1. Preis beim KfW Award Bauen 2018, der Polis Award 2019 und der Deutsche Bauherrenpreis 2020. Insgesamt investierte das Erzbistum Köln rund 10 Millionen Euro in die Um- und Neubauten der Wohngebäude. Für die Sanierung und den Umbau der Kirche wurde darüber hinaus knapp eine Million Euro verwendet.

Das Klarissenkloster als Teil des großen Ganzen

Angesichts der vielen gesellschaftlichen Herausforderungen möchte das Erzbistum Köln bewusste Zeichen für den gesellschaftlichen Zusammenhalt setzen. Der Kölner Kardinal Woelki erklärt: „Als Christen sind wir ganz besonders zur Solidarität aufgerufen. Gerade in schwierigen Situationen müssen wir dafür sorgen, dass es menschlich warm bleibt. Deshalb engagieren wir uns mit Nachdruck für die Schwächsten der Gesellschaft.“

Das Projekt Klarissenkloster, das im Rahmen der Flüchtlingshilfe „Aktion Neue Nachbarn“ des Erzbistums und des Caritasverbandes umgesetzt wurde, ist daher nur ein Beispiel für viele Initiativen der katholischen Kirche von Köln. Weitere Informationen sind im Internet zu finden unter www.erzbistum-koeln.de/news/Wohnprojekt-im-Klarissenkloster-erhaelt-Bauherrenpreis-2020/, www.erzbistum-koeln.de/bildungscampus und <https://aktion-neue-nachbarn.de/>. Hinzu kommen zum Beispiel Schulprojekte, wie der Neubau des „Bildungscampus“, ebenfalls im Stadtteil Köln-Kalk, weitere Wohnungsbauprojekte in Zusammenarbeit mit der Aachener SWG oder auch ganz aktuell die Unterstützungsangebote der Diözese im Rahmen der Corona-Krise.

Christina Weyand
Hauptabteilung Medien und Kommunikation
Erzbistum Köln

Noch flexibler mobil mit „swaxi“, dem Ridesharing-Dienst der Stadtwerke Augsburg

Von Annika Heim

Die Stadtwerke Augsburg (swa) runden ihr Mobilitätsangebot mit einem weiteren Baustein ab. Zu Bus und Straßenbahn und nach der Einführung eines eigenen Carsharing-Systems und Leihrädern, folgt nun „swaxi“. Wie der Kunstbegriff vermuten lässt, ist das Angebot eine Mischung aus swa und Taxi und ist der neue, flexible Ridesharing-Dienst mit den Vorteilen eines Taxis.

Mit dem neuen Angebot wollen die swa in Zukunft die Lücke zwischen dem klassischen ÖPNV und Taxis schließen. Bei dem Projekt arbeiten die swa mit dem Softwarepartner door2door zusammen. Aktuell befindet sich das Angebot noch in der Pilotphase. Seit Mai haben in Corona-Zeiten die swa Klinik- und Pflegepersonal der Uniklinik Augsburg den Fahrservice kostenlos zur Verfügung gestellt. In der zweiten Testphase wird nun in einem ausgewiesenen Gebiet in der Stadt mit bestehenden Abo-Kunden der Stadtwerke Augsburg getestet. Auch sie können das swaxi in der Testphase kostenlos nutzen, um sich in einem definierten Testgebiet chauffieren zu lassen.

swaxi – so funktioniert's

Um den Ridesharing-Dienst nutzen zu können, wird die App swaxi auf das Smartphone geladen. Das swaxi, also ein Auto mit Fahrer, wird über die App bestellt und die Fahrgäste werden flexibel, ohne festen Fahrplan ans Ziel gebracht. Der Fahrgast gibt seinen Abholort und seine Zieladresse in der swaxi-App ein und bekommt eine virtuelle Haltestelle in der Nähe seines gewünschten Startpunkts sowie den Fußweg dorthin direkt auf der App angezeigt. Außerdem zeigt die swaxi-App den Abholzeitraum, die voraussichtliche Ankunftszeit am Zielort sowie die Fahrtkosten an.

Flexibel unterwegs

Das swaxi folgt bei seinen Fahrten keinem festen Fahrplan. Die Fahrtroute ergibt sich aus den Zielwünschen der Fahrgäste. Denn: Das swaxi soll im Normalbetrieb bis zu drei Fahrgäste mitnehmen, die in eine ähnliche Richtung müssen. Aufgrund der Corona-Krise werden momentan nur einzelne Fahrgäste mitgenommen. Im normalen Betrieb werden die Fahrwünsche wenn möglich aber automatisch gebündelt, sodass die Fahrzeuge besser ausgelastet sind. „Wie unser Carsharing und



swaxi: Der neue flexible Ridesharing-Dienst mit den Vorteilen eines Taxis.
Foto: © swa / Thomas Hosemann

Fahrradverleih soll das swaxi unseren öffentlichen Nahverkehr mit Bus und Straßenbahn ergänzen“, so swa-Geschäftsführer Dr. Walter Casazza. „Mit unserem großen Mobilitätsangebot ist für jeden das richtige Verkehrsmittel dabei. Dort wo es momentan noch Bedarf an Mobilität gibt, können wir mit dem swaxi optimal reagieren und Fahrten in Randgebieten, Querverbindungen oder außerhalb der Stoßzeiten anbieten“, so Casazza weiter.

Denn das ist genau das Ziel: Mobilität flexibel, effizient und umweltschonend anzubieten. In Gebieten oder zu Zeiten, in denen sich eine Linienverbindung mit Bussen wegen mangelnder Nachfrage nicht rentiert, kann das swaxi einspringen. Der Fahrpreis wird zwischen den Preisen des ÖPNV und der Taxitarife liegen. Die Fahrzeuge für den swaxi-Dienst stammen aus dem Fuhrpark des swa-Carsharing. Zumindest jetzt in der Testphase. Im Regelbetrieb sollen auch reguläre Taxis zum Einsatz kommen. Die Stadtwerke Augsburg sind mit den Taxibetreibern in Gesprächen und streben eine Kooperation an.

Testphase bis Oktober

Die Testphase für das swaxi wird voraussichtlich noch bis Oktober gehen. In diesem Zeitraum wollen die Stadtwerke Augsburg herausfinden, wie das swaxi angenommen wird und welche Probleme auftauchen können.

Annika Heim

Unternehmenskommunikation Stadtwerke Augsburg

Deutscher Verkehrsplanungspreis 2020 ausgelobt

Konzepte und Projekte zur Verkehrswende im öffentlichen Raum können sich um den Deutschen Verkehrsplanungspreis 2020 bewerben. Der Preis wird vergeben von der Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung (SRL) e. V. in Kooperation mit dem ökologischen Verkehrsclub VCD. Gewürdigt werden Projekte und Konzepte, die komplexe Aufgaben innovativ und ressortübergreifend lösen und Kooperationen in der Stadt- und Verkehrsplanung anstoßen. Gesucht werden gute Beispiele, die sich gleichermaßen durch eine integrierte Stadt- und Verkehrsplanung, hohe Gestaltqualität und verbesserte Umweltsituation auszeichnen. Dabei sollen die wachsenden Flächenansprüche des Fuß- und Radverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs berücksichtigt wie auch den Anforderungen an lebenswerte Stadträume und Klimaanpassungsmaßnahmen Rechnung getragen werden.

Die Preisvergabe erfolgt im Rahmen der SRL-Jahrestagung am 19. November in Karlsruhe. Infos zur Bewerbung unter https://srl.de/dateien/dokumente/de/SRL-Verkehrsplanungspreis_2020.pdf.

Nationaler Integrationspreis der Bundeskanzlerin

Projekte zur erfolgreichen Integration von Frauen mit Einwanderungsgeschichte können sich für den Nationalen Integrationspreis der Bundeskanzlerin bewerben. Der Preis wurde 2016 von der Bundesregierung geschaffen und seither dreimal verliehen. Die Integrationsförderung kann auf unterschiedlichste Weisen erfolgen, beispielsweise als Hilfe für erfolgreiche Gründerinnen oder als effektive Hilfsstruktur, von der frauenspezifische Bedarfe oder auch Nöte gezielt berücksichtigt werden. Der Deutsche Städtetag ist vorschlagsberechtigt. Deshalb würden wir uns freuen, wenn Sie uns bis zum 10. Juli 2020 ein dem thematischen Schwerpunkt entsprechendes Projekt schildern könnten.

Das Formblatt zum Vorschlag steht zum Download unter http://extranet.staedtetag.de/imperia/md/content/dst/extranet/17_fluechtlinge/2020/rs_s_7244_anlage_2.docx. Die Einverständniserklärung der Projektverantwortlichen als PDF unter http://extranet.staedtetag.de/imperia/md/content/dst/extranet/17_fluechtlinge/2020/rs_s_7244_anlage_1.docx.

Neues Welt-Sichten-Dossier: „Klimaanpassung und Stadtentwicklung“

Das in Kooperation mit der Servicestelle Kommunen in der Einen Welt (SKEW) von Engagement Global entstandene aktuelle Welt-Sichten-Dossier widmet sich den Themen Klimaanpassung und Stadtentwicklung mit Beiträgen aus Deutschland, Brasilien und Südafrika. Da extreme Wetterereignisse wie Starkregen und Perioden extremer Trockenheit immer häufiger werden, sind Stadtentwicklungsprozesse ohne Berücksichtigung von Klimamaßnahmen nicht mehr denkbar. Kommunen weltweit können hier voneinander lernen und sich gegenseitig unterstützen.

Neben einem Artikel der Fachreferenten des Deutschen Städtetages zum Thema Klima und Stadtentwicklung, stellt das Dossier kommunale Praxisbeispiele unter anderem aus dem Netzwerk Connective Cities dar. Diese zeigen, mit welchen Strategien sich Kommunen gemeinsam für resiliente und lebenswerte Städte engagieren. Das Dossier steht im Internet zum Download bereit unter <https://skew.engagement-global.de/welt-sichten-dossiers/klimaanpassung-und-stadtentwicklung.html>.

Open Government Partnership (OGP): Bewerbungsphase „OGP Local“

Der Open Government Partnership (OGP) ist ein Zusammenschluss von 78 Staaten, die sich für ein offenes Regierungs- und Verwaltungshandeln einsetzen. Die OGP erkennt an, dass Bundesstaaten, Regionen, Provinzen, Kreise, Städte und andere Gebietskörperschaften zwar durch ihre Bürgernähe eine Schlüsselrolle spielen, aber nicht ausreichend in die nationalen Aktionspläne eingebunden sind. Daher gibt es „OGP Local“, ein eigenes Programm für Regierungen und Verwaltungen unterhalb der National- oder Bundesebenen. „OGP Local“-Mitglieder erhalten Zugang zu einem strukturierten Orientierungs- und fortlaufenden Lernprogramm, um Reformen zu planen und umzusetzen, eigene Aktionspläne mitzugestalten und ihre Kompetenzen im Bereich „Open Government“ zu stärken. Dazu gehört auch ein formelles Mentorenprogramm.

Interessenbekundungen für eine Teilnahme am „OGP Local“-Programm bis zum 17. Juli 2020 bei der OGP. Weitere Informationen für Mitglieder des Deutschen Städtetages unter <http://extranet.staedtetag.de/dst/extra/recht/092795/index.html>.

Europäische Wetterbehörde soll nach Bonn kommen

Die Bundesregierung wird sich mit der Bundesstadt Bonn um die zusätzliche Niederlassung des Europäischen Zentrums für mittelfristige Wettervorhersagen (EZMW) in der Europäischen Union (EU) bewerben. Das Zentrum mit Hauptsitz in Großbritannien benötigt aufgrund des Brexits eine zusätzliche Niederlassung im EU-Gebiet. Dabei sollen von dem neuen Standort zunächst Aufgaben im Rahmen des EU-Erdbeobachtungsprogramms „Copernicus“ ausgeführt werden.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat für die Bundesregierung in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI) am 25. Mai sein Interesse an einem deutschen Standort bekundet. Die Bundesregierung plant, für das EZMW in einen Neubau zu investieren, in dem zunächst bis zu 320 Beschäftigte Platz fänden. Weitere Informationen zum EZMW unter www.ecmwf.int.

Stadtbibliothek Gotha ist Bibliothek des Jahres 2020

Die Stadtbibliothek Gotha erhält die Auszeichnung „Bibliothek des Jahres 2020 in kleinen Kommunen und Regionen“, die in diesem Jahr erstmals verliehen wurde. Die Auszeichnung ist mit 7.000 Euro dotiert. Die Bibliothek in Gotha bietet 46.000 Einwohnern der Stadt nach Einschätzung der Jury eine hervorragende, auf sehr unterschiedliche Zielgruppen abgestimmte Bildungs- und Medienarbeit. Dazu gehören u. a. das modular aufgebaute Kinder- und Jugendprojekt „Literatur und Zeitgeschichte“, das Kinderprojekt „Vorlesen an ungewöhnlichen Orten“, die Seniorenakademie, die Erzählcafés sowie die Kinder-Uni in Kooperation mit MuseumsLöwen e. V.

Mit Makerspaces und zahlreichen digitalen Medien gibt es außerschulische Angebote, um das Interesse bei Kindern insbesondere für naturwissenschaftliche Themen zu wecken. Darüber hinaus ist die Bibliothek Sitz des Kinder- und Jugendforums als Gremium für kommunale Beteiligung von Kindern und Jugendlichen in der Stadt Gotha. Durch eine breite Vernetzung sowie die Entwicklung sozialer und kultureller Begegnungsformate ist die Stadtbibliothek Gotha eine wichtige Kultur- und Bildungseinrichtung sowohl für die Gothaer Stadtgesellschaft als auch für die Region. Infos unter <https://www.bibliotheksverband.de>.

Esslingen bietet kostenlosen Lieferservice für Wochenmarkt-Einkäufe

Besucherinnen und Besucher des Wochenmarktes in Esslingen können das Auto getrost zu Hause stehen lassen. Sie brauchen schwere Körbe und Taschen auch nicht mit sich herumzutragen, wenn sie ihren Samstagvormittagseinkauf unbeschwert ausdehnen mögen. Stattdessen können sie ihre Einkäufe vom 20. Juni bis zum 14. November immer samstags kostenlos und umweltfreundlich in alle Esslinger Stadtteile nach Hause liefern lassen.

Das Angebot mit dem Namen Esslinger Marktkutsche ist Teil der Klima-Initiative ESSLINGEN&CO und eine Kooperation mit dem Marktverein und dem Unternehmen veloCARRIER. Neu ist in diesem Jahr, dass die Einkäufe statt mit Lastenrädern mit einem E-Street-Scooter ausgeliefert werden. Dadurch wird die Ladekapazität erhöht. Noch mehr Kundinnen und Kunden können von dem Angebot profitieren und erhalten ihre Einkäufe zudem schneller. Durch das Angebot soll die Motivation steigen, zu Fuß, mit dem Fahrrad oder Bus für den samstäglichem Besuch in die Innenstadt zu kommen. Infos dazu unter https://www.esslingen.de/start/es_services/marktkutsche.html.

Preis für „Digitales Engagement“ geht nach Hamburg

Das Projekt Tatkräftig aus Hamburg ist am ersten bundesweiten Digitaltag von Bundespräsident Frank-Walter Steinmeier mit „dem Preis für digitales Miteinander“ ausgezeichnet worden.

In dem Projekt werden nach dem Prinzip „1 Team. 1 Tag. 1 Ziel.“ mithilfe cloudbasierter Freiwilligenkoordination und digitalem Volunteering-Management-System eintägige Hilfeinsätze für Gruppen von Freiwilligen organisiert, zum Beispiel Umwelteinsätze unter dem Motto „tatkräftig fürs Klima“. Ziel ist es, das ehrenamtliche Engagement für Menschen attraktiv und gleichzeitig die Vielfältigkeit der Engagement-Landschaft sichtbar zu machen. Neben den Hilfeinsätzen stehen Begegnungen auf Augenhöhe, neue Perspektiven, Spaß und die Motivation der Freiwilligen zu mehr Engagement im Mittelpunkt. Bislang wurden in mehr als 780 Einsätzen gut 6.000 Freiwillige mobilisiert, die insgesamt 40.000 Stunden ehrenamtliche Hilfe leisteten. Tatkräftig e. V. besteht seit 2012. Weitere Informationen zum Projekt sind im Internet zu finden unter <https://tatkraeftig.org/>.

Bremen unter den weltweiten Top Ten der Carsharing-Städte

Die Stadt Bremen hat den internationalen „2020 Carshare City Awards“ verliehen bekommen. Für die internationale Carsharing Association CSA gehört Bremen zu den zehn besten Carsharing-Städten der Welt. Eine internationale Jury hatte verschiedene Städte danach untersucht, wie die Integration von Carsharing gelöst ist.

Nach Angaben der Stadt Bremen ersetzt dort jedes Carsharing-Auto 16 private Pkw und wären ohne Carsharing 6.000 Fahrzeuge mehr auf den Straßen der Stadt unterwegs. Das Carsharing ergänze in Bremen den hohen Anteil von Radverkehr und ein gutes ÖPNV-Angebot. Der 2020 Carshare City Award wurde in zwei Kategorien verliehen. Für Städte bis 750.000 Ein-

wohner wurden Gent, Lissabon, Bremen, Ljubljana, Bergen und Gent gewürdigt. In der Metropolen-Kategorie fanden sich Vancouver, München, Mailand, Calgary sowie Madrid und Paris.

Die Stadt Bremen gilt in Bezug auf Carsharing als Vorreiter. Bereits 1990 war mit StadtAuto das erste Carsharing Angebot gestartet. 1998 wurde mit der „Bremer Karte plus AutoCard“ das erste Kombi-Angebote von ÖPNV und Carsharing in Deutschland angeboten. 2003 richtete Bremen mit den mobil.punkten die ersten Carsharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum ein. Seit 2013 kann in Bremen Carsharing in Baumaßnahmen integriert werden, so dass sich teure Stellplätze einsparen lassen. In Bremen gibt es aktuell rund 20.000 Carsharing-Nutzende. Weitere Informationen der CSA Carsharing Association unter www.carsharing.org.

Personalien

Neu im Amt



Städtetag Nordrhein-Westfalen: Neuer Vorsitzender des Städtetages Nordrhein-Westfalen ist der Oberbürgermeister von Bielefeld, **Pit Clausen**. Der Sozialdemokrat wurde in einer virtuellen Mitgliederversammlung im Juni gewählt. Pit Clausen war bereits von 2016 bis 2018 Vorsitzender des

Städtetages NRW und zuletzt stellvertretender Vorsitzender. Clausen engagiert sich außerdem seit 2015 im Präsidium und seit 2009 im Hauptausschuss des Deutschen Städtetages. Er folgt beim Städtetag NRW



auf **Thomas Hunsteger-Petermann**, Oberbürgermeister der Stadt Hamm. Der Christdemokrat führte den Verband als Vorsitzender von 2015 bis 2016 sowie von 2018 bis 2020. Jetzt wurde er zum stellvertretenden Vorsitzenden gewählt. Hunsteger-Petermann ist ebenfalls seit 2015 Mitglied

im Präsidium und seit 2009 im Hauptausschuss des Deutschen Städtetages.



Deutscher Städte- und Gemeindebund: Neuer Präsident des Deutschen Städte- und Gemeindebundes ist **Ralph Spiegler** aus der Verbandsgemeinde Nieder-Olm in Rheinland-Pfalz. Der Sozialdemokrat war seit 2014 einer der Vizepräsidenten. Er folgte zum 1. Juli auf Dr. Uwe

Brandl, Bürgermeister im bayerischen Abensberg, der das Amt seit 2018 innehatte. Brandl ist nun 1. Vizepräsident.

Fotos: privat; Stadt Hamm, Rene Golz; Carsten Costard.

ISSN: 2193-5491

Berlin/Köln, Juli 2020

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: Uwe Schippmann

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