

DEMO

11/12 2018

VORWÄRTS-KOMMUNAL ■ DAS SOZIALDEMOKRATISCHE MAGAZIN FÜR KOMMUNALPOLITIK

Niedersachsen
Landes-SGK
Extra
Heftmitte



**SCHUTZ UND SICHERHEIT
IN DEN KOMMUNEN**

Hoher Einsatz

Wie Städte, Landkreise und Gemeinden
sich für angstfreie Räume sowie schnelle
Rettung und Hilfe starkmachen können

DEMO

KOMMUNALKONGRESS

Treffpunkt
sozialdemokratischer
Kommunalpolitik



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

Termin
vormerken!



14. DEMO-Kommunalkongress Berlin | 21. – 22. November 2019

Gemeindezentrum Schöneberg | Hauptstraße 125A | 10827 Berlin-Schöneberg

Die kommunale
Familie trifft sich
in Berlin.

Podiumsdiskussionen, Vorträge, Fachforen und informeller Austausch: Auf dem 14. DEMO-Kommunalkongress diskutieren Expertinnen und Experten aus unterschiedlichen Bereichen zentrale kommunale Fragen. Von der Digitalisierung über Wohnen und Infrastruktur bis hin zu Europa und Nachhaltigkeit – wir in den Kommunen gestalten diese Zukunftsthemen mit. Darüber wollen wir reden.

Freut Euch auf Anregungen, Austausch und Erfahrungsberichte. Raum für Gespräche bietet auch der Kommunale Abend am ersten Kongresstag, bei dem wir vorbildliche kommunale Projekte mit dem DEMO-Kommunalfuchs würdigen.

Seid dabei. Wir freuen uns auf Euch!



Liebe Leserin, lieber Leser,

Sicherheit ist ein subjektives Gefühl. Und Statistiken spiegeln nicht das Empfinden der Bürgerinnen und Bürger wider. So belegt etwa die polizeiliche Kriminalstatistik, dass die Straftaten 2017 in Deutschland im Vergleich zum Vorjahr um fast zehn Prozent gesunken sind. Die Kriminalität war seit 1992 nicht mehr so niedrig. Aber die Menschen fühlen sich weniger sicher als zuvor. Das zeigen diverse Umfragen. Auch das Wissen darum, dass in den meisten Fällen Gewalt an Frauen zu Hause ausgeübt wird, nimmt nicht die Angst vor dem unbekanntem Täter auf dem Nachhauseweg abends im Dunkeln. Sicherheit ist nie ein rein rationales, sondern immer auch ein emotionales Thema.

Die Politik – gerade die kommunale – darf die Bedürfnisse der Menschen nicht ignorieren, muss aber auch den realistischen Blick auf die Fakten behalten. Sicherheit schaffen, ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe, Kommunen können ihren Teil dazu beitragen. Es gibt dafür eine Reihe von Beispielen, die keine Unsummen kosten: gut ausgeleuchtete Wege oder helle, videoüberwachte Unterführungen und Durchgänge zum Beispiel.

Eines aber dürfen wir dabei nicht vergessen. Bei allen technischen Möglichkeiten, Sicherheit durch Kontrolle schaffen zu wollen, muss die individuelle Freiheit gewahrt bleiben. Technik kann vor allem Straftaten aufklären, sie unter Umständen auch verhindern – aber nicht immer. Da sind vor allem die Aufmerksamkeit und Zivilcourage eines jeden Einzelnen gefragt.

Zivilcourage in der Bevölkerung ist auch notwendig, wenn Bürgermeisterinnen und Bürgermeister zunehmend die Aufgabe haben, bewusste und politisch instrumentalisierte Panikmache vor Ort einzudämmen und zu verhindern. Bürgerinnen und Bürger sollten ihre demokratisch gewählten politischen Vertreter darin unterstützen. Denn diese stehen für unseren Rechtsstaat gerade. Und den wollen wir letztlich alle nicht missen.

FOTOS: DIRK BLEICKER; STADT KARLSRUHE; DIETER SCHÜTZ/PIXELO.DE; STOCK.ADOBE.COM/STEPHAN LAUDE; BUNDES-SGK/ANDREAS WEBER

Karin Nink

Karin Nink, Chefredakteurin

Titel

Sicherheit und Schutz in den Kommunen

- 4 „Task Force für die Fußgängerzone“ | Interview mit Frank Mentrup, Oberbürgermeister von Karlsruhe
- 6 ROSI und GABI schützen die Bürger | Polizei und Ordnungsdienst auf Doppelstreife in Remscheid
- 7 Im Visier der Kameras | Videobeobachtung in Nordrhein-Westfalen
- 8 Mehr Klarheit, mehr Licht, mehr Sicherheit | Kriminalprävention als städtebauliche Aufgabe
- 9 Wie die Stadt Dortmund ihren Weihnachtsmarkt absichert | Neues Sicherheitskonzept
- 10 Gewalt gegen Rettungskräfte und Feuerwehr begegnen | Kampagne „Mehr Respekt bitte“
- 12 Im Kern gut aufgestellt | Feuerwehr als kommunale Pflichtaufgabe
- 13 „Es ist notwendig, die Sirenen wieder aufzubauen“ | Interview mit Volker Skrok, Feuerwehrchef in Nürnberg
- 14 Alle zusammen gegen Langfinger | Die Stadt Teltow gründet einen Kriminalpräventionsrat
- 15 Geschichten vom Herrn Meier | Nachtbürgermeister in Mannheim
- 15 Laufbus statt Elterntaxi | Zu Fuß zur Schule – das ist nicht nur gesünder, sondern auch sicherer



Report

Kommunale Dienstleistungen

- 20 Deutschland mobil 2030 | Die Verkehrswende ist möglich
- 22 Seilbahnen als Zukunftsmodell urbaner Mobilität | Planungen für Einsatz im öffentlichen Verkehr
- 23 Immer mehr deutsche Städte fahren auf Elektrobusse ab | Ergebnisse des neuen E-Bus-Radars von PwC
- 24 Verkehrswende: Eine Aufgabe für jeden von uns | Nahverkehr ausbauen und digital vernetzen
- 26 Digitale Verwaltung: Potenziale bleiben ungenutzt – Studie „eGovernment MONITOR 2018“
- 28 Open Government Data | Herausforderungen im Schatten der Aufmerksamkeit



- 16 Serie 100 Jahre Frauenwahlrecht | Franziska Giffey: „Kampf um Frauenrechte geht weiter“
- 18 Das Kommunale in der Sozialdemokratie stärken | Delegiertenversammlung der Bundes-SGK in Kassel
- 19 Kommunalen Abend | Festrednerin Franziska Giffey
- 29 Bücher | Termine | Wahlen
- 30 Das Letzte | Impressum



Die „Eiszeit“ hat begonnen: Vor der Kulisse des Karlsruher Schlosses können auf 2.000 Quadratmetern Runden gedreht werden. Großveranstaltungen wie diese stehen im Fokus der Sicherheitsbehörden.

„Task Force für die Fußgängerzone“

Wie Karlsruhe auf typische Problemlagen reagiert und was für ein gutes Sicherheitsgefühl der Bürgerinnen und Bürger getan wird. Ein Gespräch mit Oberbürgermeister Frank Mentrup

Interview Karin Billanitsch

Schutz und Sicherheit in den Kommunen

Nennen Sie bitte Beispiele für typische Problemlagen und wie die Stadt damit umgeht?

Im Jahr 2017 wurde von der Partei „Die Rechte“ in Karlsruhe der „Tag der deutschen Zukunft“ als Versammlung angemeldet. Bei dieser Versammlung hatten die Veranstalter ursprünglich mit 1.000 Teilnehmern gerechnet, letztlich waren es etwa 300 Personen. Diese wurden durch eine gemeinsame Gegendemonstration der Stadtgesellschaft jedoch um ein Vielfaches übertroffen.

Durch konsequente Anwendung und Ausschöpfung der versammlungsrechtlichen Möglichkeiten, eine intensive Abstimmung aller beteiligten Behörden sowie die frühzeitige Information der Öffentlichkeit konnte letztendlich ein überwiegend konfliktfreier Verlauf der Versammlungen gewährleistet werden. Dem

DGB als Veranstalter der Gegendemonstration ist es zudem gelungen, durch kreative Ideen in der öffentlichen Darstellung weit im Vordergrund zu stehen.

Außerdem gab es von Februar 2015 an zunächst wöchentlich, dann in größeren Zeitabständen stattfindende Aufzüge der rechten Szene in einer Pegida-ähnlichen Motivation – zuletzt im Juli 2017. Zeitgleich fanden jeweils auch immer Gegendemonstrationen statt. Aufgrund der Häufigkeit und der aus Sicherheitsgründen erforderlichen umfangreichen Absperrungen im Zusammenhang mit den Aufzügen gab es hier immer wieder Beschwerden seitens der betroffenen Anwohnenden und Gewerbetreibenden.

Grundsätzlich gilt: Die Versammlungsbehörde erstellt für jede Demonstration eine einzelfallbezogene Gefahrenprognose. Im Zweifel kann die Versamm-

lungsbehörde beschränkende Maßnahmen anordnen. Das Grundrecht der Versammlungsfreiheit und die ständige Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts setzen hierfür jedoch hohe juristische Hürden. In der breiten Öffentlichkeit kann oftmals nur schwer verdeutlicht werden, dass das Grundrecht der Versammlungsfreiheit für alle gilt.

Dem Terrorschutz kommt inzwischen ein hoher Stellenwert in der Beurteilung von Gefährdungslagen bei kommunalen Großveranstaltungen zu. Zusammen mit den Sicherheitsbehörden wird dies für die jeweilige Veranstaltung einzeln thematisiert und umgesetzt. Zielsetzung ist es einerseits, die Zufahrtswege durch bauliche Einrichtungen zu sichern. Je nach Veranstaltungsfläche und zeitlicher Dauer werden entweder mobile Sperren oder statische Anlagen eingesetzt. Neben der wahrnehmbaren Präsenz uniformierter Kräfte kommt andererseits auch der Anwesenheit zivil gekleideter Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eine große Bedeutung zu.

Wie sieht die Präventionsarbeit in der Kommune Karlsruhe, auch mit Blick auf die Mitgliedschaft bei EFUS (European Forum for Urban Security), aus?

Bei der Stadt Karlsruhe gibt es nicht „die eine“ Stelle für Kommunale Kriminalprävention. Die verschiedenen Fachdienststellen der Stadtverwaltung (Ordnungs- und Bürgeramt, Sozial- und Jugendbehörde) gehen in eigener Verantwortung ihre jeweiligen Themen an. Auch der

Stadtjugendausschuss Karlsruhe e.V. ist mit entsprechenden Projekten tätig. Hierbei erfolgt auch immer eine enge Zusammenarbeit mit dem Referat Prävention beim Polizeipräsidium Karlsruhe.

Gibt es kommunale Aufklärungsarbeit über Suchtverhalten? Ich denke da an Anti-Drogen oder Anti-Alkohol-Kampagnen.

Es gibt verschiedene Angebote des Präventionsbüros der Stadt Karlsruhe sowohl in den Räumlichkeiten der Jugend- und Drogenberatungsstelle als auch in den Schulen. Zusätzlich führen Jugendschutzteams aktive Alkoholprävention auf Großveranstaltungen vor Ort durch. Bewährt hat sich auch eine enge Zusammenarbeit mit vielen Veranstaltungs- und Clubbetreibern in der Innenstadt unter dem Titel „Sicheres Nightlife“. Weitere Maßnahmen und Projekte werden in Kooperation mit anderen Fachstellen erarbeitet und gezielt platziert. Für das Jahr 2019 ist beispielsweise eine vielseitige und interaktive Teilnahme an der Aktionswoche Alkohol geplant.

Wie ist die Zusammenarbeit zwischen Kommunalem Ordnungsdienst und der Polizei organisiert?

In Karlsruhe arbeiten der Kommunale Ordnungsdienst (KOD) und das Polizeipräsidium Hand in Hand. Sowohl auf Leitungs- als auch auf Arbeitsebene gibt es regelmäßige Abstimmungen und immer wieder gemeinsame Einsätze. Da der Kommunale Ordnungsdienst über keine eigene Leitstelle verfügt, übernimmt hier das Führungs- und Lagezentrum des Polizeipräsidiums die Koordination. Melden Bürgerinnen und Bürger der Polizei über Notruf Vorkommnisse, die in den Zuständigkeitsbereich des Kommunalen Ordnungsdienstes fallen, so werden diese direkt an den Ordnungsdienst weitergeleitet. Der KOD wird von der Bevölkerung und der Kommunalpolitik sehr anerkannt. Gerade hat der Gemeinderat beschlossen, ihn zu den bestehenden 23 Stellen ab 2019 nochmals um zehn Stellen aufzustocken.

Nennen Sie bitte gute Beispiele für städtebauliche Kriminalprävention, wie zum Beispiel Sanierungsmaßnahmen im öffentlichen Raum.

Wir gehen Rückmeldungen von Bürgerinnen und Bürgern, die über unsere Behördennummer oder unsere Feedback-Mail unkompliziert an uns herangetragen werden, zügig nach. So gibt es etwa zum Thema Sauberkeit ein eigenes Kleinteam der Abfallwirtschaft, das sofort auf Zuruf tätig

wird. Bei den Themen Helligkeit zur Vermeidung unübersichtlicher oder dunkler Orte ist unser Stadtplanungsamt aufgefordert, umgehend entsprechende städtebauliche Maßnahmen zu erarbeiten. Für den Bereich der Fußgängerzone haben wir eine Art Task Force eingerichtet, in der in einer Arbeitsgruppe aus Stadtplanung, Ordnungsdienst und Abfallwirtschaft in Abstimmung mit dem Einzelhandel umgehend reagiert werden kann.

Wie wird dem individuellen Sicherheitsgefühl der Bürgerinnen und Bürger Rechnung getragen? In welchen Umgebungen fühlen sie sich „sicher“ und wo bedroht?

In Karlsruhe gibt es seit Jahren stadtweite Sicherheitsumfragen, die das subjektive Sicherheitsempfinden abfragen, sowie die Faktoren, an denen sich das festmacht, wie etwa Vermüllung, Ruhestörungen, alkoholisierte Personen oder Dunkelheit. Diese Erkenntnisse fließen auch in die Einsatzplanung des Kommunalen Ordnungsdienstes ein. Trotz verbesserter Sicherheitslage nimmt das subjektive Sicherheitsempfinden derzeit ab. Daher soll nach der Auswertung der aktuellen Umfrage vom Sommer dieses Jahres in ausgewählten Stadtteilen ein spezifisches Sicherheitsaudit unter wissenschaftlicher Begleitung durch die Universität Heidelberg stattfinden.

Wie fördert die Stadt ehrenamtlich Engagierte in der Feuerwehr und sichert den Feuerwehr-Nachwuchs?

ZUR PERSON

Frank Mentrup, 1964 in Mannheim geboren und aufgewachsen, machte im Jahr 1984 nach dem Abitur eine Ausbildung zum Rettungssanitäter. Er studierte von 1985 bis 1992 Medizin in Heidelberg und Mannheim und arbeitete in verschiedenen Positionen im Bereich der Kinder- und Jugendpsychiatrie. Zur SPD kam Mentrup bereits 1983 und war ab 1990 Kreisvorsitzender der Mannheimer Jusos, dann stellvertretender Ortsvereinsvorsitzender, später Bezirksbeirat. Schließlich war er von 1994 bis 2007 in der SPD-Fraktion im Mannheimer Gemeinderat. Bei der Kommunalwahl 2004 erreichte er dort das beste Einzelergebnis überhaupt. Bei der Landtagswahl 2006 errang Mentrup das einzige SPD-Direktmandat. Als Landtagsabgeordneter gehörte er von Anfang an dem wichtigen Finanzausschuss an. Seit Herbst 2006 engagierte er sich im Ausschuss für „Schule, Jugend und Sport“ und als bildungspolitischer Sprecher der SPD-Landtagsfraktion. Am 2. Dezember 2012 wählte die Karlsruher Bürgerschaft Frank Mentrup zum neuen Oberbürgermeister der Stadt. Im November 2018 wurde Mentrup für drei Jahre an die Spitze des Rats der Gemeinden und Regionen Europas (RGRE) gewählt. (KB)

Die Stadt Karlsruhe hat eine gut aufgestellte Freiwillige Feuerwehr mit mehr als 650 Aktiven verteilt auf 16 Abteilungen. Die Abteilungen werden adäquat ausgestattet und stark in das Einsatzgeschehen einbezogen. Diese Faktoren bilden den Grundstein einer für ehrenamtlich Engagierte attraktiven Freiwilligen Feuerwehr. Darüber hinaus steht die Branddirektion im regelmäßigen Austausch mit dem Stadtfeuerwehverband Karlsruhe e.V. und unterstützt gemeinsame Projekte zur Förderung des Ehrenamtes wie Sportveranstaltungen, Wettkämpfe, Nachwuchskampagnen und vieles mehr.

Als wichtiger Meilenstein in Bezug auf die Förderung des Ehrenamtes bei der Feuerwehr tritt 2019 eine neue Entschädigungssatzung in Kraft. Darin werden Anreize geschaffen, damit sich mehr Feuerwehrangehörige auch für die Übernahme einer Funktion entscheiden.

Wichtigstes Element der Nachwuchssicherung ist die Jugendfeuerwehr. In Karlsruhe sind in jeder der 16 Abteilungen der Freiwilligen Feuerwehr auch Jugendabteilungen angesiedelt. Die Jugendfeuerwehr hat einen hohen Stellenwert und wird entsprechend gefördert. Innerhalb der Jugendabteilungen (ab 10 Jahren) können seit wenigen Jahren auch Kindergruppen (ab 6 Jahren) eingerichtet werden. Der Zulauf ist enorm, und es konnten bereits die ersten Kinder in die Jugendfeuerwehren übernommen werden. Weitere Maßnahmen zur Nachwuchsgewinnung sind das aktive Werben für das Ehrenamt bei Messen und anderen Veranstaltungen.

Noch eine Frage zum Thema Katastrophenvorsorge: Welche Methoden nutzen Sie, um sich auf extreme Ereignisse wie etwa Starkregen/Überschwemmungen einzustellen?

Die Stadt Karlsruhe ist mit ihren Kooperationspartnern intensiv in der Katastrophenschutzplanung engagiert. So findet alle zwei Jahre der Tag des Katastrophenschutzes unter großer Beteiligung der Öffentlichkeit statt. Die Stadt stellt sich auch auf einen längeren Stromausfall ein und hat in den letzten Jahren das Sirenenetz zur Warnung der Bevölkerung erneuert. Für den eigentlichen Kriseneintritt steht ein leistungsfähiger Verwaltungsstab zur Verfügung, der regelmäßig trainiert und auch bei entsprechenden Lagen bereits aktiviert wurde.



„Es gibt stadtweite Sicherheitsumfragen“: Karlsruher OB Frank Mentrup.

Mehr Informationen

www.demo-online.de/sicherheit

ROSI und GABI schützen die Bürger

In Remscheid gehen Polizei und kommunaler Ordnungsdienst gemeinsam auf Streife

Autorin Maicke Mackerodt

Der Ebertplatz in Remscheid, die Dortmunder Nordstadt oder der Rheinische Platz in Essen – an vielen Orten in NRW fühlen sich Menschen nicht mehr sicher. Einige dieser Plätze werden selbst am Tag gemieden, weil die Menschen Angst vor Kriminalität haben. Seit Sommer dieses Jahres gibt es in Remscheid die Ordnungspartnerschaft ROSI. Dahinter steckt eine Kooperation zwischen der Polizeiinspektion und dem Kommunalen Ordnungsdienst der Stadt (KOD). Das Akronym ROSI heißt „Remscheider Ordnungs- und Sicherheitsinitiative“.

Der Hintergedanke von ROSI: Polizei und kommunale Ordnungskräfte sollen als Doppelstreife in sogenannten Angsträumen präsent sein, um das subjektive Sicherheitsgefühl der Bürgerinnen und Bürger zu stärken. In Remscheider Brennpunkten wie der Engelspassage, dem Bökerspark und an der Kräwinkler Brücke gehen sie auf Fußstreife, sprechen Störer an, gehen gegen aggressives Betteln oder öffentliches Urinieren vor, lösen Trinkgelage auf und erteilen Platzverweise. Die Ordnungskräfte sind neben den Polizeibeamten gut erkennbar in blauer Dienstkleidung mit Stadtwappen und der Aufschrift Ordnungsamt.

„ROSI ist mehr als nur Repression. ROSI beinhaltet, dass alle relevanten Akteurinnen und Akteure gemeinsam die Sicherheitssituation in unserer Stadt und eventuelle Handlungsoptionen beraten“, erklärt Remscheids Oberbürgermeister Burkhard Mast-Weisz (SPD) das Konzept. Dabei komme der Vorbeugung eine ebenso bedeutende Aufgabe zu wie der, mit Ordnungsmaßnahmen auf Störungen zu reagieren.

Doppelstreife auf Veranstaltungen

Besonders sinnvoll sind diese Doppelstreifen bei Großveranstaltungen wie dem Lennepener Rosenmontagszug, dem Weinfest oder bei Stadtfesten. „Wichtig ist, dass sie sichtbar zusammenarbeiten“, so die Remscheider Rechtsdezernentin Barbara Reul-Nocke (CDU). „ROSI leistet einen entscheidenden Beitrag, dass sich das subjektive Sicherheitsgefühl verbessert hat. Remscheid gehört ja längst zu

„

ROSI ist mehr als nur Repression. ROSI beinhaltet, dass alle relevanten Akteurinnen und Akteure gemeinsam die Sicherheitssituation in unserer Stadt beraten.

Burkhard Mast-Weisz,
Oberbürgermeister von
Remscheid

den sichersten Großstädten in NRW.“ Offiziell vereinbart wurde die Kooperation ROSI von der Kreispolizeibehörde Wuppertal und der Stadt Remscheid, die seitdem behördenübergreifend zusammenarbeiten. Als die Absichtserklärung unterzeichnet wurde, waren beide Behörden bereits über ein Jahr gemeinsam unterwegs gewesen. Die Doppelfußstreifen waren eingeführt worden, nachdem es auf dem Ebertplatz am Busbahnhof eine Massenschlägerei unter Türken gegeben hatte.

Seit Ende der 1990er Jahre gibt es in NRW kommunale Ordnungspartnerschaften. Als Reaktion auf Probleme wie offene Drogenszene, Straßenkriminalität oder mangelnde Sauberkeit leisteten sich die Kommunen eigene KOD-Kräfte. Hamm hat einen, Dortmund auch, Schwerte bekommt bald einen. Gladbeck hat die Streifendienste intensiviert: Drei Teams – sechs Polizeibeamte, vier KOD-Kräfte sind sporadisch gemeinsam unterwegs. Das Problem der Ordnungspartnerschaften: Es gibt keine landeseinheitliche Ausbildung.

„Wir können keine normalen Verwaltungsangestellten auf die Straße

schicken, deswegen bilden wir in Remscheid für den KOD intern gesondert aus“, so Reul-Nocke. „Sie lernen gezielt, mit zunehmender Aggressivität und Gewaltbereitschaft umzugehen, müssen deeskalieren können und kommunikativ sein. Ihr Auftreten ist die Visitenkarte einer Kommune. Wer keinen Spaß daran hat, auf Leute zuzugehen ist ungeeignet.“ Zur Ausbildung gehört auch ein Praktikum bei der Polizei, die anders arbeitet, andere Möglichkeiten und Rechtsgrundlagen hat. Das Ziel: multifunktionale Einsatzfähigkeit.

Regelmäßige Streifengänge

Aktuell sind für den KOD Remscheid zwei Frauen und sechs Männer sowie vier Auszubildende im Einsatz. Sie dürfen Personalien feststellen, Personen durchsuchen oder in Gewahrsam nehmen. Sichtbarstes Element von ROSI sind regelmäßige Streifengänge, anfangs immer Donnerstag, jetzt an verschiedenen Tagen. ROSI wächst noch. Geplant sind die Zusammenarbeit mit Streetworkern und demnächst gemeinsame Bürgersprechstunden. Mast-Weisz wertet die Partnerschaft als Erfolg: Nicht ohne Grund hat unser Stadtrat gerade erst mit der Schaffung einer zweiten Streetworker-Stelle dieser Strategie Rechnung getragen.“

Inspiriert wurde ROSI von der Wache GABI in Bonn, das Akronym steht für „Gemeinsame Anlaufstelle Bonn Innenstadt“. Als die „Mutter aller Ordnungspartnerschaften“ bezeichnet die Bonner Polizeipräsidentin Ursula Brohl-Sowa GABI. Seit diesem Jahr haben die zwölf Mitarbeiter der Stadt und 18 Polizeibeamten neue Räume mit Sicherheitsschleuse und schusssicherer Glasfassade bezogen. Seit 1992 gibt es die gemeinsame Anlaufstelle GABI, die auch Beratungs- und Hilfsangebote für soziale Randgruppen am Bahnhofsvorplatz und in der Innenstadt macht. Gewährleistet wird der Erfolg, weil Stadt und Polizei eng mit den freien sozialen Trägern kooperieren. Das macht GABI in der Form in Deutschland einzigartig.



Doppelstreife von Polizei und Ordnungsdienst

Mehr Informationen zum Thema

„Sicherheit und Ordnung in der Stadt“,
Positionspapier des Deutschen Städtetags

www.staedtetag.de



Am Kölner Dom sind Videokameras angebracht. Der Anlass waren die Übergriffe auf Frauen Silvester 2015/2016 vor dem Hauptbahnhof.

Im Visier der Kameras

Immer mehr Videobeobachtung soll Straftaten verhindern und die Sicherheit verbessern. Die Polizei sieht Erfolge

Autorin Maicke Mackerodt

Jede Tankstelle, jedes Kaufhaus, jedes Schnellrestaurant ist heutzutage kameraüberwacht. Im Grunde wird jeder – meist unbemerkt – tagtäglich mehrfach aufgezeichnet. Zurückdrehen kann man diese Entwicklung längst nicht mehr. Seit 2016 setzt auch die Polizei in Köln Videotechnik ein, überwacht punktuell den öffentlichen Raum im Stadtgebiet mit 44 Kameras. Ausschlaggebend für die Einrichtung der Videobeobachtung waren die zahlreichen Übergriffe auf Frauen vor dem Kölner Hauptbahnhof in der Silvesternacht 2015/2016, die bundesweit für Schlagzeilen sorgten. Die Videobeobachtung in den Kommunen war ein Baustein im 15-Punkte-Plan der alten rot-grünen Landesregierung zur Verbesserung der Sicherheit.

Wichtiger Beitrag zur Sicherheit

„Die Videobeobachtung leistet in Köln einen wichtigen Beitrag für die öffentliche Sicherheit und das Sicherheitsgefühl der Kölner Bürgerinnen und Bürger“, so Kölns Polizeipräsident Uwe Jacob. „Seit März 2018 beobachten und zeichnen wir mit den Kameras rund um die Uhr auf. Straftäter halten sich nicht an Tageszeiten. Deshalb macht es Sinn, die Technik rund um die Uhr zu nutzen.“ Gespeichert werden die Aufnahmen gesetzeskonform nur bei einer Straftat zur

Beweissicherung, ansonsten werden sie nach zwei Wochen gelöscht.

Gefilmt wird von der Polizei aber nicht überall in Köln, sondern präventiv nur an Orten, die ausdrücklich als Kriminalitätsschwerpunkte gelten: wie aktuell der Hauptbahnhof, das Umfeld des Kölner Doms sowie in der Innenstadt die Ringe, die als Partymeile gelten.

Die Videobeobachtung in Köln soll 2019 um 30 Kameras erweitert werden. Allein am Kölner Ebertplatz haben sich im Jahr 2017 laut Polizei 2.257 Straftaten ereignet. Demnächst wird am Ebertplatz (mit 8 Kameras), am Neumarkt (mit zehn Kameras) sowie an zwei weiteren Brennpunkten rund um die Uhr aufgezeichnet. Die Kosten liegen bei einer Million Euro. Die Haushaltsmittel wurden bei den Aufsichtsbehörden bereits beantragt.

Polizeichef Uwe Jacob betont: „Insgesamt beobachten wir in vielen Deliktsfeldern einen Rückgang der angezeigten Fälle, gleichzeitig steigt unsere Aufklärungsquote. „Die Videobeobachtung ist für uns ein wichtiger Baustein mehrerer ineinandergreifender Maßnahmen.“

Nicht jedem gefällt das. Ein privater Kläger hat im Juli 2018 beim Verwaltungsgericht Köln ein Gerichtsverfahren gegen die polizeiliche Videobeobachtung am Hauptbahnhof eingereicht. Das Verfahren läuft noch.

MANNHEIM 2.0

An fast 30 Standorten in der Innenstadt und den Randgebieten Mannheims sollen rund 70 Kameras Bilder liefern und ins Lagezentrum der Polizei schicken. Die Aufnahmen sollen auf längere Sicht mit einem speziellen Analyseprogramm ausgewertet werden, an dem das Fraunhofer Institut für Optronik in Karlsruhe arbeitet. Das Vorhaben ist bisher einmalig in Deutschland. Polizei und Stadt stellten schon im Vorfeld klar, dass es bei der Anwendung der Technik keine „Gesichtserkennung“, den Abgleich von Bildern der aufgenommenen Personen mit Fotos aus Fahndungslisten, geben werde. Die Mannheimer votierten zu 79 Prozent für das Vorhaben. (hsa)

Ausführlicher Artikel

www.demo-online.de/mannheim

Neben den hochauflösenden Videokameras der Polizei befinden sich im Stadtgebiet nach Recherchen des „Kölner Stadt-Anzeigers“ bei Stadt, Bundespolizei, den Kölner Verkehrsbetrieben (KVB) und der Deutschen Bahn insgesamt mehr als 3.800 weitere Kameras an offiziell bekannten Standorten – dazu gehören auch Züge, Busse und Bahnen. Beängstigend für manchen Bürger mag sein: Unklar ist, wo überall Überwachungskameras hängen und wie viele tatsächlich aktiv sind. Nach Angaben des Städte- und Gemeindebundes filmt die Mehrzahl der NRW-Kommunen inzwischen die öffentlich zugänglichen Bereiche von Amtsgebäuden wie Rathäusern oder Arbeitsagenturen.

Die jetzige Landesregierung will den Kommunen demnächst mehr Videoüberwachung ermöglichen. Im Rahmen der geplanten Anpassung des landesseitigen Datenschutzrechtes an die relativ neue EU-Verordnung sollen auch personenbezogene Aufnahmen öffentlich zugänglicher Bereiche wie Schulhöfe ausgewertet und bis zu vier Wochen gespeichert werden können. Künftig sollen Kameras auch außerhalb bekannter Kriminalitätsschwerpunkte aufzeichnen.

Sieben Städte sind dabei

Mönchengladbach startete als eine der ersten NRW-Städte im Jahr 2004. Aachen war nach Köln die siebte Stadt. Beteiligt sind außerdem noch Düsseldorf, Duisburg, Essen und Dortmund. Ein Jahr nach der Einführung einer Anlage mit fünf Kameras in Dortmund ging dort die Zahl der gefährlichen und schweren Körperverletzungen um 43 Prozent von 21 auf neun Fälle im Vergleich zu 2016 zurück, teilte die Polizei Ende 2017 mit. Aachen wendet die Technik erst seit Februar 2017 rund um den Busbahnhof an, einen der größten Kriminalitätsbrennpunkte der Stadt.

Die Aachener Polizei spricht von einer Erfolgsgeschichte. Aufgrund der sieben elektronischen „Augen“-Zeugen sei nicht nur die Drogenkriminalität zurückgegangen. Weniger Raubüberfälle, weniger Diebstähle, weniger Körperverletzungen, auch die Straßenkriminalität hätte um 25 Prozent abgenommen. Polizeipräsident Dirk Weinspach benutzt gern das einprägsame Bild vom „verlängerten Auge der Aachener Polizei“. Jetzt wurde zur Abschreckung am Bushof eine achte Kamera installiert. Allerdings ist Videoüberwachung kein Allheilmittel. Denn die Kameras ersetzen nicht die Polizisten vor Ort. Bestenfalls arbeiten die Kollegen am Bildschirm mit denen, die draußen sind zusammen, damit sie früh einschreiten, wenn sich etwas zusammenbraut.

Mehr Klarheit, mehr Licht, mehr Sicherheit

Kriminalprävention als städtebauliche Aufgabe – die Zusammenarbeit vieler Akteure ist erforderlich

Autorin Irmela Heß

Ob und wann sich Menschen in einer Stadt unsicher fühlen, ist unterschiedlich. Fakt ist: Sicherheit bedeutet Lebensqualität – in zweierlei Hinsicht. Zum einen gibt es Angst erzeugende Orte, an denen sich Bürgerinnen und Bürger nicht gern aufhalten, zum anderen Orte, an denen es gehäuft zu Straftaten kommt. Die Gegenüberstellung von Kriminalstatistik und Bürgerbefragungen zeigt: Menschen fürchten sich oft an Plätzen, die eigentlich recht sicher sind – und umgekehrt.

Städtebauliche Kriminalprävention in Kommunen hat daher zwei Ziele: das Sicherheitsgefühl der Bewohnerinnen und Bewohner durch Beseitigung der „Angst-Räume“ zu stärken und die Zahl der Tatgelegenheiten zu reduzieren. Am besten funktioniert das, wenn alle möglichen beteiligten Akteure von Polizei, Stadtverwaltung und Wohnungsbauunternehmen zusammenarbeiten, meinen Jan Abt, wissenschaftlicher Mitarbeiter vom Institut für Urbanistik in Berlin, und Anke Schröder, Architektursoziologin beim Landeskriminalamt Niedersachsen: „Kriminalprävention im Städtebau ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe,“ so Schröder.

Forschungsprojekt „transit“ für Wohnquartiere

Abt und Schröder haben gemeinsam am Forschungsprojekt „transit“ (Transdisziplinäre Sicherheitsstrategien für Polizei, Wohnungsunternehmen und Kommunen, 2013-2016) gearbeitet, in dem beispielhaft Sicherheitsstrategien für einzelne Wohnquartiere in den Städten Braunschweig, Emden und Lüneburg entwickelt wurden. Als wirkungsvoll erwies sich dabei die kleinräumige Analyse, also die genaue Betrachtung eines einzelnen konkreten Ortes, der entweder in einer Bürgerbefragung genannt wurde, weil der Aufenthalt dort Angst macht (wegen enger Wege, Unübersichtlichkeit, dunkler Zonen, Zeichen von Verwahrlosung oder Uneinsehbarkeit),



In einer kleinräumigen Analyse kann ein Ort genau betrachtet werden. Hier Beispiele für eine eher ungünstige Eingangssituation (Foto oben) und ein freundlich wirkendes, gut beleuchtetes, sauberes Entree mit klarem Design (Foto unten).



oder der bei der Polizei auffiel wegen häufiger Ordnungsstörungen (Ruhestörungen, Müllablagerungen, häufiger Vandalismus) oder Delikthäufigkeit. Die Polizei entwickelte dafür das „kleinräumige Kriminalitätslagebild“, filterte aus ihrer Statistik diejenigen Delikte und Ordnungsstörungen heraus, die Einfluss auf das nachbarschaftliche Miteinander haben können.

Diese „auffälligen“ Plätze wurden vor Ort gemeinsam besichtigt – von Vertretern unter anderem von Stadtverwaltung, Polizei, Wohnungsbauunternehmen, eventuell auch vom Jugendamt. Und die Plätze wurden „befragt“, erklärt Anke Schröder. „Dazu gibt es einen Kriterienkatalog mit rund 100 Fragen.“ Ergebnis war zunächst die Erkenntnis, was die Orte ausmacht, wo die Probleme liegen und wer dafür verantwortlich ist, dann wurde geklärt, was zur Verbesserung der Situation getan werden kann.

Perspektive aller Nutzergruppen einnehmen und abwägen

Das geht manchmal schnell – die Müllabfuhr kommt öfter, die Wege werden verbreitert, es gibt zusätzliche Beleuchtung, die Polizei kontrolliert häufiger – aber manchmal auch nicht. Denn jeder der beteiligten Akteure hat seine eigene Sichtweise. Die aber für alle erhellend sein könne, sagt Jan Abt. Er nennt als einfaches Beispiel dafür einen Platz, der von hohen Hecken gesäumt ist. Während die Polizei dafür ist, die Pflanzen in 60 Zentimeter Höhe zu kappen, damit ein freier Blick möglich ist, plädiert das Jugendamt für die Beibehaltung der Höhe, damit die Jugendlichen, die sich häufig dort aufhalten, weiterhin ihren Rückzugsort behalten.

Wichtig sei es, betont Anke Schröder, die Perspektive aller – einheimischen und fremden – Nutzer einzunehmen und dann Maßnahmen abzuwägen. Und das nicht nur, wenn es um die Verbesserung vorhandener Situationen geht, sondern auch, wenn neue Bauprojekte, Plätze, Wege und öffentliche Orte gestaltet werden sollen. Da sei es gut, so Schröder, wenn alle für die Sicherheit vor Ort zuständigen Akteure regelmäßig zusammenarbeiten, etwa in einem kommunalen Präventionsrat, wie es ihn in niedersächsischen Kommunen gibt, oder in einem Arbeitskreis kommunale Sicherheit, in dem Polizei, Wohnungsunternehmen, Stadtplanungsamt, Ordnungsamt, Jugend- und Sozialamt sowie alle kriminalpräventiven Gremien vertreten sind.

Ob mehr Helligkeit, bessere Orientierungsmöglichkeiten oder Übersichtlichkeit: Wie konkret für mehr Sicherheit und ein sicheres Gefühl gesorgt wird, kann unterschiedlich sein. Aber eines kann Anke Schröder allgemein sagen: „Ein klares Design ist für alle gut.“

Weitere Informationen

LKA Niedersachsen: Tel. 0511 26262-0

Jan Abt, Difu: abt@difu.de

Wie die Stadt Dortmund ihren Weihnachtsmarkt absichert

Nach dem Berliner Attentat am Breitscheidplatz wurde ein Sicherheitskonzept neu erarbeitet – Betonsperren, Fahrverbote und mehr Einsatzkräfte sind geplant

Autorin Silke Hoock

Der Dortmunder Weihnachtsmarkt ist einer der größten Deutschlands. Mit rund 300 Schaustellern und einer 48 Meter hohen Weihnachtstanne ist er ein Magnet. Über einen Zeitraum von fünf Wochen lockt er rund zwei Millionen Besucher aus aller Welt in die Innenstadt und sorgt täglich bis in die Nachtstunden für dichtes Gedränge. Ein umfangreiches Sicherheitskonzept, neu erarbeitet nach dem Attentat auf dem Berliner Breitscheidplatz, soll Anschläge und anderen Terror verhindern. Bilder wie in Nizza, Berlin und zuletzt Münster, wo Selbstmordattentäter mit LKW in Menschenmengen rasten und töteten, soll es niemals aus Dortmund geben. „Letztlich sind wir seit den Anschlägen aus New York 9/11 mit dem Thema befasst. Wir geben unser Bestes, damit hier nichts passiert“, sagt Patrick Arens, Mitorganisator des Weihnachtsmarktes und Schausteller-Sprecher.

Erfahrung mit Großveranstaltungen

„In Dortmund ist man für das Thema Sicherheit besonders sensibilisiert, weil man durch den BVB geübt ist, mit Großveranstaltungen professionell umzugehen. „Hier denkt man an jedes Detail“, lobt Arens die Unterstützung seitens der Stadt unter SPD-Oberbürgermeister Ullrich Sierau. „Nicht zuletzt durch die WM 2006, mit der sich die Sicherheitsbehörden in dieser Stadt intensiv auseinandersetzten, ist die Gewährleistung von Veranstaltungssicherheit bei Großveranstaltungen hier ein Thema“, sagt Stadtsprecher Frank Bussmann. Die Ereignisse aus dem Jahr 2016 am Berliner Breitscheidplatz – aber auch andere Szenarien – seien der Anlass gewesen, sich noch intensiver mit diversen Bedrohungslagen zu befassen.

Veranstalter des Dortmunder Weihnachtsmarktes sind neben dem Markthandels- und Schaustellerverband Westfalen e.V. auch der Schaustellerverein Rote Erde e.V. in Kooperation mit der Gesellschaft City Marketing Dortmund mbh.



Mit rund 48 Metern Höhe wird die Weihnachtstanne zum Wahrzeichen des Dortmunder Weihnachtsmarktes. Die Sicherheitsvorbereitungen sind in vollem Gang.

Das gemeinsam erarbeitete Sicherheitskonzept aus dem Jahr 2016 wird für den Weihnachts- und Wintermarkt 2018 in aktualisierter Form angewandt. Es sieht ein Verkehrsleit- und Sperrkonzept vor, das aus mobilen und stationären Sperrungen besteht, um die Veranstaltungsfläche des Weihnachtsmarktes sowie dessen Zuwegungen zu sichern. Im vergangenen Jahr wurden dazu 15 Betonsperren mit je 2,5 Tonnen Gewicht mit einem Antirutschboden aufgebaut und Betonleitwände in einer Höhe von 70 Zentimetern als Flächenschutz installiert. Davon bestanden acht Sperren aus einer Kombination aus Betonblock und bemanntem LKW, um schnell Rettungswege zu schaffen. Diese Sperren werden ergänzt durch ein LKW

Einfahrtsverbot für den inneren Wallring. Die Zufahrt für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen wird während des Winter- und Weihnachtsmarktes (22. November bis zum 30. Dezember) täglich von 13 bis 24 Uhr nicht mehr möglich sein.

Training für den Ernstfall

Teil des Sicherheitskonzeptes für den Weihnachts- und Wintermarkt ist eine verstärkte Präsenz uniformierter Einsatzkräfte von Polizei und Ordnungsamt. Auf den und rund um die Veranstaltungsflächen in der Dortmunder Innenstadt werden die Kräfte im Einsatz sein. „Damit soll die objektive Sicherheitslage gesteigert und gleichzeitig das subjektive Sicherheitsempfinden der Besucherinnen und Besucher der Dortmunder City gestärkt werden“, teilt die Stadt mit. Dazu habe der städtische Kommunale Ordnungsdienst seine Arbeits- und Präsenzzeiten auf die Öffnungszeiten der Veranstaltung angepasst. Neben den uniformierten Kräften des Ordnungsamtes werden auch zivile Einsatzkräfte präsent sein. Private Securitykräfte werden in Dortmund auf öffentlichen Wegeflächen nicht zum Zug kommen.

Damit das Zusammenspiel zwischen allen beteiligten Sicherheits- und Einsatzkräften auch im Ernstfall funktioniert, gibt es spezielle Trainingseinheiten. „Im Rahmen der Sicherheitsarchitektur der Stadt Dortmund trainieren Polizei, Feuerwehr und die mit Sicherheitsaufgaben betrauten Fachbereiche der Stadtverwaltung in regelmäßigen Abständen sowohl in den eigenen, aber auch in gemeinsamen Strukturen diverse Krisenlagen“, heißt es.

Die Kosten für die technische Aufrüstung anlässlich des Weihnachtsmarktes machen laut Patrick Arens einen hohen fünfstelligen Betrag aus, den die Stadt aufgebracht habe. „Wir sind sehr zuversichtlich, dass alles gut geht. Allerdings gibt es nie 100-prozentige Sicherheit“, sagt er. Arens betont, dass es keine akute Gefahren- und Bedrohungslage gebe.

GUT VORBEREITET

2

Millionen Besucher aus aller Welt werden erwartet.

15

Betonsperren mit je 2,5 Tonnen Gewicht und 70 Zentimeter hohe Betonleitwände wurden 2017 aufgebaut.

QUELLE: EIGENE RECHERCHE

Gewalt gegen Rettungskräfte und Feuerwehr begegnen

Mehr Respekt gegenüber Helferinnen und Helfern gefordert – Deeskalationsstrategien können als Schutz hilfreich sein

Autor Uwe Roth

Die Gewalt gegen Rettungskräfte scheint zuzunehmen. Über spektakuläre Fälle wird breit in den Medien berichtet. Betrunkene pöbeln Sanitäter massiv an. Unfallgaffer setzen sich aggressiv und mit Beschimpfungen zu Wehr, wenn sie von Einsatzkräften zur Seite gedrängt werden, damit diese Hilfe leisten können. Was, so fragen sich Leserinnen und Leser solcher Nachrichten, ist in diese Menschen gefahren? Wie können sie Helfer attackieren, die letztlich Menschenleben retten wollen? Solche Nachrichten scheinen in das Stimmungsbild einer wachsenden Respektlosigkeit in der Öffentlichkeit gegenüber hoheitlichen Einrichtungen zu passen.

In München schleuderte im Sommer ein 20-Jähriger eine Whiskyflasche gegen die Scheibe eines Notarztsanfahrzeugs der Berufsfeuerwehr. Diese durchschlug die Scheibe und traf eine Notärztin im Gesicht. Sie erlitt dabei schwere Verletzungen. Ein Rettungssanitäter wurde durch umherfliegende Glassplitter am Auge verletzt. Die Berufsfeuerwehr der bayerischen Lan-

”

Die Münchner Wehr sieht derzeit keinen Grund, Mitarbeiter in Selbstverteidigungskurse zu schicken.

Florian Hörhammer, Brandoberinspektor

deshauptstadt sieht darin einen ungewöhnlichen Fall, aber noch lange keinen Beweis eines zunehmenden Autoritätsverlusts der Rettungskräfte. Ein Sprecher gibt Auskunft: „Dieser Vorfall ist bislang der spektakulärste gewesen.“ Erst danach habe man überhaupt begonnen, eine Statistik zu führen. Weil dem so sei, „liegt es uns fern, Einschätzungen über Verhaltensmuster und Denkweisen der übergriffigen Personen zu äußern“, wehrt Brandoberinspektor Florian Hörhammer Fragen nach möglichen Ursachen ab. Da es sich in der Vergangenheit nach seiner Einschätzung um wenige Einzelfälle gehandelt habe, sieht die Münchner Wehr „derzeit keinen Grund, Mitarbeiter in Selbstverteidigungskurse zu schicken“, wie dies von manchen Rettungsorganisationen getan werde.

Die Landesgruppe Bayern der Deutschen Feuerwehr-Gewerkschaft hat indessen das Thema „Gewalt gegen Rettungskräfte“ in der Kampagne „Respekt? Ja bitte!“ aufgegriffen. In einem Video kommen auch betroffene Helferinnen und Helfer zu Wort.

Beim Arbeiter-Samariter-Bund Baden-Württemberg setzt man auf Deeskalationsstrategien, wie die ASB-Landesvorsitzende Sabine Wölfle sagt. Die stellvertretende Vorsitzende der SPD-Landtagsfraktion stellt fest: „Dies ist nach unserer Auffassung ein deutlich effektiverer Ansatz, als sie in Selbstverteidigung zu schulen.“ Die allermeisten Situationen ließen sich bei entsprechendem Vorgehen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter entschärfen. Gleichwohl spricht man auch beim ASB nicht von einer Zunahme von Konflikten. Denn: „Insgesamt verzeichnen wir relativ wenige Vorfälle.“ Nach der ASB-Landesstatistik ist die Zahl der verbalen Übergriffe von 60 im Jahr 2016 auf 30 im vergangenen Jahr gesunken. Die Zahl der einfachen und schweren Körperverletzungen ist allerdings im gleichen Zeitraum, wenn auch auf niedrigem Niveau, von drei auf neun Fälle angestiegen. 2017 verzeichnete der ASB rund 85.000 Einsätze mit Rettungswagen und Notarztfahrzeugen sowie 93.000 Krankentransporte. Doch Wölfle bekräftigt angesichts dieser Zahlen: „Angriffe auf Rettungskräfte sind absolut inakzeptabel und müssen mit aller Härte bestraft werden.“

Die gleichen Beobachtungen macht Sprecher Udo Bangerter vom Deutschen Roten-Kreuz-Landesverband in Stuttgart. Er sieht zwar ebenso eine Tendenz hin zu einer wachsenden Ungeduld, Unhöflichkeit sowie Respektlosigkeit, die den Rettungssanitätern bei ihren Einsätzen begegne. Dazu kämen Menschen unter Drogen- und Alkoholeinfluss mit zum Teil aggressivem Verhalten. Dennoch könne er „keinen nennenswerten Zuwachs an körperlicher Gewalt gegenüber Rettungssanitätern erkennen“, wie Bangerter feststellt. In den vergangenen 20 Jahren habe sich die Zahl der Rettungseinsätze verdoppelt. Entsprechend nähmen die Gewalt- und Beleidigungsvorfälle zu. Doch unterm Strich bewertet er „solche Delikte als insgesamt sehr selten“.

Die Kriminalwissenschaftlerin Janina Dressler, die in einer Studie Ende 2014 rund 1.600 Rettungskräfte der Berufsfeuerwehren und zivilen Hilfsorganisationen befragt hat, zeigt allerdings auf, dass die Dunkelziffer sehr hoch ist. Ihrer Aussage nach standen zum Beispiel 2014 in Hamburg 30 bis 40 gemeldeten Delikten 1.600 nicht gemeldete gegenüber. In der Polizeilichen Kriminalstatistik (PKS) waren laut Dressler bundesweit 1.852 Straftaten gemeldet. Wie die Dimension der Vorfälle auch sein mag: Jeder einzelne Angriff auf Rettungskräfte ist einer zu viel.



Feuerwehr und Rettungskräfte sind im Einsatz nicht selten Angriffen und Beleidigungen ausgesetzt.

DIE DEUTSCHE
AUTOMATENWIRTSCHAFT

» DAS ALLERWICHTIGSTE
IST, DASS DU SAUBER
SPIELST, EGAL WO UND
WAS DU SPIELST. «

Bastian Schweinsteiger, Weltmeister mit der Fußballnationalmannschaft

WIR KÄMPFEN FÜR EIN LEGALES SPIEL
MIT FÜNF REGELN FÜR SPIELHALLEN:

Zutritt nur ab 18 • Kein Alkohol • Geschultes Personal
Spielerschutz • Geprüfte Qualität

automatenwirtschaft.de



Die Deutsche Automatenwirtschaft ist sich ihrer Verantwortung für Spieler und Gesellschaft bewusst. Darum halten wir uns an strenge Grundsätze. Spielteilnahme erst ab 18 Jahren. Übermäßiges Spielen ist keine Lösung bei persönlichen Problemen. Beratung/Info-Tel. BZgA unter 01801-372700 (3,9 Cent/Min. aus dem dt. Festnetz, max. 42 Cent/Min. aus deutschen Mobilfunknetzen).

Im Kern gut aufgestellt

Die meisten Feuerwehrleute arbeiten freiwillig und erfüllen dadurch eine der Pflichtaufgaben der Kommunen

Autor Ulf Buschmann

Seine Kollegen kennen das schon: Eben noch bewegt sich Björn Finken in der Welt der Bits und Bytes, im nächsten Moment ist er zurück in der analogen Welt. Und zwar genau dann, wenn der Funkmeldeempfänger, kurz FME, des 29-jährigen IT-Fachmanns laut piept. Nun wird aus dem Arbeitskollegen ein Retter – Björn Finken engagiert sich schon seit seiner Jugendzeit in der Freiwilligen Feuerwehr seiner Heimatgemeinde im niedersächsischen Ritterhude im Landkreis Osterholz. Er kümmert sich um die Jugendfeuerwehr und gehört zum Einsatzdienst seiner Ortsfeuerwehr Lesumstotel.

An diesem Tag werden die Retter zum Brand einer Tankstelle im Nachbarort gerufen. Es ist einer der Einsätze mit mehr Gefährdungspotenzial, denn der Kraftstoff könnte explodieren. Doch die zuerst eintreffenden Kräfte der Nachbar-Ortswehr geben Entwarnung: Es sei nur ein Schmelbrand im hinteren Teil. Der ist schnell gelöscht. Nach einer knappen Stunde ist der Einsatz beendet. Björn Finken kehrt zurück an seinen Arbeitsplatz am Rande der Kreisstadt Osterholz-Scharmbeck.

Die Zahl der Aktiven sinkt

So wie er machen es viele Frauen und Männer. Denn von bundesweit 1.316.583 tätigen Feuerwehrmitgliedern gehören 995.341 den Freiwilligen Feuerwehren an. Diese für das Jahr 2016 geltenden Zahlen hat der Deutsche Feuerwehr-Verband in seinem gerade erschienen Handbuch veröffentlicht. Wie viele es im vergangenen Jahr waren, kann Pressesprecherin Silvia Darmstädter nicht sagen. „Wir sind froh, dass uns die Bundesländer die Daten für 2016 geliefert haben“, erklärt sie.

Aus der Statistik der vergangenen Jahre geht unter anderem hervor, dass die Anzahl der Aktiven seit Jahren sinkt. Im Jahr 2000 zählten die Freiwilligen Feuerwehren noch 1.042.435 Mitglieder. Gleichzeitig

steigt die Anzahl der Berufsfeuerleute an: von 26.020 im Jahr 2000 auf genau 31.700 im Jahr 2016. Damit einher geht die Entwicklung der Freiwilligen Feuerwehren. So gab es zum Ende des Millenniumjahres bundesweit noch 24.664, 2016 stehen noch 22.853 in der Statistik. Im gleichen Zeitraum stieg die Zahl der Berufsfeuerwehren von 99 auf 105.

Was diese Zahlen nicht sagen: Der Rückgang der Aktiven ist regional, lokal und sogar von Einheit zu Einheit sehr unterschiedlich. Dafür gibt es nach Überzeugung der Verbandsfunktionäre und Praktiker ebenso verschiedene Gründe. So haben gerade in den dünn besiedelten Gegenden Ostdeutschlands viele Wehren vor allem tagsüber in der Woche Probleme, genügend Helferinnen und Helfer zusammenzubekommen. Dies gilt auch für das südöstliche Niedersachsen und den äußersten Nordwesten. Im Westen hingegen und in weiten Teilen Nordrhein-Westfalens wiederum ist die Lage ganz anders. Dort wachsen die Wehren.

Christoph Schöneborn, Sprecher des Verbandes der Feuerwehren (VdW) in Nordrhein-Westfalen, sieht für die Veränderungen zwei Gründe. „Das hängt einmal mit den Siedlungsstrukturen und Gewerbegebieten zusammen. Hinzu kommt, dass sich das Engagement-Verhalten der nachwachsenden Generation verändert“, sagt er. Wo es viele wohnortnahe Arbeitsplätze gebe, seien die Wehren personell und materiell besser aufgestellt als dort, wo Arbeitsplätze fehlten. Das untermauert Jan Hinken, Kreisbrandmeister des Landkreises Osterholz: „Früher fanden die Dienste am Wochenende statt. Heute legen die Leute wert darauf, das Wochenende für sich zu haben. Dienstabende sind in die Woche verlegt worden.“

Trotz allem bilden die Freiwilligen Feuerwehren noch immer das Rückgrat des Brand- und Katastrophenschutzes. Dies gilt insbesondere für den ländlichen Raum. Dafür, dass es auch in Zukunft so



Rückgrat des Brand- und Katastrophenschutzes: die Freiwilligen Feuerwehren

Werben und motivieren

Die Feuerwehren in fast allen Bundesländern werben mit **Imagekampagnen** darum, neue Ehrenamtliche zu gewinnen. „Für mich. für alle.“ heißt die Kampagne zum Beispiel in Nordrhein-Westfalen.

Um den Dienst gerade im Ehrenamt attraktiv zu machen, haben Kommunen weitere Möglichkeiten. Christoph Schöneborn Sprecher des VdW in NRW, nennt hier etwa die **Anschaffung kleiner Einsatzfahrzeuge**, mit denen die Aktiven vom Arbeitsplatz direkt mit Alarm zum Einsatz fahren können – parallel mit den großen Autos. Das spart Zeit und Geld. Außerdem müsse **Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern** insbesondere in Kommunen der Einsatz für die Allgemeinheit erleichtert werden, indem **Aus- und Fortbildungen in der Arbeitszeit** durchgeführt und als Arbeitszeit anerkannt werden, fordert er.

Einstweilen bekunden Verwaltungschefs in den sozialen Medien oft ihre Sympathie für die Retter. So schreibt etwa Lutz Egerer, Bürgermeister der fränkischen Gemeinde Petersaurach, auf Facebook nach einem Dachstuhlbrand in Ansbach: „Mein Dank gilt den Kameradinnen und Kameraden für den Einsatz!“ (ubu)

bleibt, sorgen in erster Linie die Kommunen. Die Bundesländer engagieren sich dabei ganz unterschiedlich. Hintergrund: Der Brand- und Katastrophenschutz ist Ländersache. Doch auch der Bund ist gemäß Grundgesetz-Artikel 104a mit im Boot. „Die Länder führen den Katastrophenschutz im Zivilschutz im Auftrag des Bundes durch“, erklärt das Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe auf seiner Internetseite. Dafür erstattet Berlin die Kosten – allerdings nicht für das Personal. In diesem Rahmen hat der Bund erst vor kurzem 100 Millionen Euro bereitgestellt. Damit sollen von 2019 an über vier Jahre etwa 1.000 neue Feuerwehrfahrzeuge beschafft werden.

Bewährtes System

Über die Jahre hat sich dieses System bewährt, findet Berthold Ernst. Er ist Geschäftsführer des Niedersächsischen Städte- und Gemeindebundes (NSGB) und als Referent auch für den Bereich Feuer- und Zivilschutz zuständig. Er sagt: „Im Kern ist der Brandschutz gut aufgestellt.“ Wo es aus seiner Sicht jedoch zum Teil hakt, sind die Bundes- und Landesebene. Hintergrund: Nach dem Ende des Kalten Krieges zog sich der Bund immer mehr zurück. Doch auch die Finanzierung durch die Länder ist nicht immer ausreichend.

Beispiel Niedersachsen: Zwar schreibt das Land vor, dass die Landkreise für überörtliche Lagen wie beispielsweise das Elbehochwasser vor einigen Jahren sogenannte Kreisfeuerwehr-Bereitschaften aufstellen müssen, doch die Fahrzeuge dafür bezahlen eben die Gemeinden. Und die finanzieren ihre Pflichtaufgabe nach ihrem jeweils eigenen Bedarf. An Verbesserungen im Bereich der Kreisfeuerwehr-Bereitschaften Niedersachsen arbeitet zurzeit eine Arbeitsgruppe unter Federführung des Innenministeriums.

Mehr Informationen

www.feuerwehrverband.de/statistik.html

„Es ist notwendig, die Sirenen wiederaufzubauen“

Wie Nürnberg beim Katastrophenschutz aufgestellt ist – ein Gespräch mit dem Leiter der Feuerwehr Volker Skrok

Interview Karin Billanitsch

Mit welchem Szenario hat sich eine größere Katastrophenschutz-Übung in Nürnberg befasst?

In jüngster Zeit haben wir uns besonders dem Thema Stromausfall gewidmet. Wir haben in verschiedenen Konstellationen mit unseren Stäben – also dem Verwaltungsstab und der örtlichen Einsatzleitung – das Szenario eines potenziellen, großflächigen und lang andauernden Stromausfalls geplant, besprochen und versucht, Lösungen zu finden. Das wird uns auch in den kommenden Monaten noch deutlich beschäftigen.

Aus welchem Grund haben Sie dieses Szenario angenommen?

Wir reagieren damit auf die allgemeine Bedrohungslage. Das Problem ist derzeit, dass wir aufgrund der politischen und energiepolitischen Lage davon ausgehen müssen, dass es mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit in den nächsten Jahren einmal zu einem solchen Stromausfall kommen kann, und möchten als Stadt Nürnberg – Feuerwehr- und Katastrophenschutzbehörde – gewappnet sein und der Gefahr begegnen können.

Und was tun Sie genau?

Wir bereiten die kritischen Infrastrukturen – das sind einmal die Feuerwachen, zum anderen die Geräte der freiwilligen Feuerwehr – soweit vor, dass wir einen Betrieb weiterfahren können. In einer zweiten Linie bereiten wir die Stadt Nürnberg vor, damit sie ihren internen Verwaltungsbetrieb für die Dauer eines Stromausfalls aufrechterhalten kann. Das heißt, dass wir die Grundfunktionen einer Stadtverwaltung soweit etablieren, dass der Bürger sich mit seinen notwendigsten Angelegenheiten an die Stadt wenden kann.

Wie ist festgelegt, wer in einem solchen Fall innerhalb der Stadt für welchen Bereich zuständig ist?

Dieses Problem versuchen wir ja gerade genau zu lösen. Wenn es zu einem



Volker Skrok ist Leiter der Feuerwehr und zuständig für Katastrophenschutz in Nürnberg.



Wir haben das Szenario eines potenziellen, großflächigen und lang andauernden Stromausfalls geplant, besprochen und versucht, Lösungen zu finden.

Volker Skrok

flächendeckenden Stromausfall kommt, kommt die Führungsgruppe Katastrophenschutz zusammen – das ist in Bayern der Verwaltungsstab – und muss Prioritäten festlegen, wie weitergearbeitet wird.

Wir sind derzeit dabei, Checklisten zu erstellen, woran alles gedacht werden muss. Das heißt zum Beispiel: Wie kann ein Bürger die Notrufe erreichen, wenn das Telefon- und Mobilfunknetz zusammenbricht? Was ist mit der Energieversorgung der Behörden und weiteren kritischen Infrastrukturen? Wie kann man sicherstellen, dass die Versorgung mit Trinkwasser sowie das Entsorgen des Abwassers funktionieren? Es ist also ein vielschichtiges Thema, wie eine Stadtverwaltung vorbereitet sein muss.

Es gibt, bedingt durch den Klimawandel, vermehrt Starkregen und Überschwemmungen. Sind Sie darauf vorbereitet?

Nürnberg muss aufgrund seiner Lage immer mit einem Starkregenereignis rechnen. In der Vergangenheit sind wir verschont geblieben von solchen Ereignissen. Aber vom Grundsatz her sind wir vorbereitet und haben Planungen, was bei einem Starkregen passieren kann. Aufgrund unserer Flusskonstellationen müssen wir nicht unbedingt mit Hochwasser rechnen.

Wer informiert im Krisenfall die Bevölkerung und übernimmt das Krisen-Informationsmanagement?

Das übernimmt das Presse- und Informationsamt. Deren Leiter beziehungsweise Stellvertreter sind Teil des Verwaltungsstabes und würden dann verantwortlich für die Stadt Nürnberg die Pressearbeit übernehmen. Sie bedienen sich dazu nicht nur der klassischen Medien wie Rundfunk, Fernsehen und schreibende Presse, sondern richten gleichzeitig ein Bürgertelefon ein. Das sind besonders geschulte Mitarbeiter der Stadt, die in Verbindung mit dem

Führungsstab Informationen an die Anrufer weitergeben können. Die Mitarbeiter können dabei auch gezielt im Verwaltungsstab aktuelle Sachstände nachfragen, die dann wiederum gespiegelt werden. Das gewährleistet einen Informationstransfer, der möglichst flächendeckend, zeitnah und korrekt abläuft. Dafür nutzen wir eine einfach zu bedienende Software.

Heute sind durch die sozialen Medien wie etwa Twitter Informationsflüsse in Echtzeit sehr schnell. Haben Sie im Blick, dass dadurch vorzeitig ungeplant Details herauskommen?

Die Stadt betreibt in dem Moment einer Großschadenslage einen eigenen Twitterkanal, in dem Informationen weitergegeben und auch Falschinformationen, die vielleicht unterwegs sind, richtiggestellt werden können. Das wird im On-linebüro des Presse- und Informationsamtes – in enger Abstimmung mit der Führungsgruppe Katastrophenschutz – organisiert.

Sirenenwarnsysteme aus der Kriegszeit wurden bundesweit vielerorts abgebaut. Wie sieht es in Nürnberg aus? Braucht man diese Systeme noch?

Definitiv ja. Auch bei uns ist es so, dass nach dem Ende des kalten Krieges bis auf einige Ausnahmen die Sirenen abgebaut wurden. Wir sind aber seit 2018 dabei, bis zum Jahr 2020 wieder ein vollständiges System in Nürnberg aufzubauen mit insgesamt 107 modernen Hochleistungssirenen. Wir halten es für absolut notwendig, die Sirenen wiederaufzubauen, da es kein besseres System gibt, um den „Weckeffekt“ zu erreichen.

Es gibt weitere hervorragende Systeme, um die Bevölkerung zu informieren, zum Beispiel die Systeme NINA oder KATWARN. Mit diesen erreiche ich aber nicht umfassend den gewünschten Weckeffekt, zum Beispiel nachts, wenn man schläft. Durch die Sirenen geweckt, weiß jeder: Jetzt heißt es, Radio, Fernsehen oder welche Medien auch immer einzuschalten und sich zu informieren. Auch bei Stromausfall erreiche ich in jedem Fall, dass die Leute gewarnt werden, dass etwas passiert ist.

Wie bereitet sich Nürnberg auf eine Geiselnahme vor? Setzt die Stadt moderne Drohnen ein? Was hat sich nach dem 11. September 2001 geändert? Ausführliches Interview www.demo-online.de/sicherheit

Geschichten vom Herrn Meier

Seit fast einem halben Jahr gibt es in Mannheim einen Nachtbürgermeister

Amsterdam und New York, London und Zürich haben einen, und nun auch Mannheim: Seit dem 1. August arbeitet der 27-jährige Student Hendrik Meier als erster sogenannter Night Mayor („Nachtbürgermeister“) in Deutschland. Auf Mannheims Kultur- und Partyplaster soll er eine Ver-



Hendrik Meier, Nachtbürgermeister der Stadt Mannheim, hat vor kurzem das Projekt „KulturTram“ begleitet.

mittlerrolle zwischen Stadtverwaltung, Club- und Barbetreibern Anwohnern und Partyvolk spielen. Für Mannheims OB Peter Kurz ist der Night Mayor „eine Stärkung der Nachtkultur und -ökonomie“, wie er nach der Wahl sagte. Er sieht eine bessere Vernetzung mit der Stadtverwaltung und Synergien. Die Initiative dazu entwickelte Matthias Rauch, Leiter der „kulturellen Stadtentwicklung Mannheim“, gemeinsam mit dem Clubverband EventKultur Rhein-Neckar. Rauch sprach von einer „überwältigenden Resonanz“ auf die Idee.

Hendrik Meier ist viel daran gelegen, die Nachtkultur in Mannheim weiterzuentwickeln. Er besucht verschiedene Stadtteile, spricht mit Barbetreibern, Gastronomen, Künstlern und Gästen und kommt mit vielen Menschen zusammen. Die Stadt erhofft sich weniger Beschwerden von Beteiligten und einen besseren Blick auf die Probleme in der Szene. Meier begleitete auch das Projekt „KulturTram“ – einen Sonderzug, in dem Mannheimer Bands und Solokünstler auftraten, sogar an ausgewählten Haltestellen wurde Musik erlebbar. Auch fern der Heimat wirbt er für seinen Beruf – wie kürzlich auf Einladung in Moskau als „Botschafter der Nachtökonomie“. (KB)

Alle zusammen gegen Langfinger

Die Stadt Teltow gründet einen Kriminalpräventionsrat. Die Idee: Polizei, Bürger und Kommune tauschen sich aus

Autor Carl-Friedrich Höck

Einbrecher im eigenen Haus – das ist für die Betroffenen oft eine traumatisierende Erfahrung. Viele Einwohner Teltows mussten das schon erleben. „Unsere Region hat für Langfinger eine gute Lage“, sagt Thomas Schmidt. Der 57-jährige Sozialdemokrat ist Bürgermeister der kleinen Stadt in Brandenburg. Sie liegt im Berliner Speckgürtel und nah an der Autobahn. Kriminelle kommen von hier aus schnell wieder weg. Das macht das Ziel Teltow attraktiv.

Im Jahr 2016 registrierte die Polizei 137 Einbrüche in Teltow. Für eine 26.000-Einwohner-Stadt ist das nicht wenig, zudem zeigte die Trendkurve nach oben. Auch das Brandenburgische Innenministerium stellte die Entwicklung fest. Gemeinsam mit der Kommune suchte das Ministerium nach Wegen, das Problem anzugehen.

Sicherheitsmesse für die Bürger

Ein Ergebnis dieser Überlegungen war ein „Sicherheitstag“, den die Stadt im vergangenen Jahr gemeinsam mit der Polizei und dem Landespräventionsrat organisiert hat: Eine Art Messe auf dem Marktplatz. Dort erklärten verschiedene Anbieter von Sicherheitstechnik den Bürgerinnen und Bürgern, wie sie ihr Heim gegen Einbrecher schützen können. Auch die Ansprechpartner der Polizei und der Stadt stellten sich vor. Für Unterhaltung sorgte ein Kindertheater, das Polizeiorchester spielte, und die Fährtenhunde der Polizei wurden mit einer Schauvorführung präsentiert. „Eine wirklich coole Nummer“ sei diese Veranstaltung gewesen, sagt Schmidt. Mehrere Tausend Besucher kamen. Für die Stadt war damit klar: Das Thema Sicherheit treibt die Bürger um.

Kurz darauf beschloss die Stadtverordnetenversammlung, einen „Kriminalpräventionsrat“ zu gründen. Dieser wird sich in Kürze konstituieren. Schmidt erklärt, der Rat solle „ein aktives Netzwerk von Menschen sein, die präventiv gegen Kriminalität vorgehen wollen“. Dem Gremium werden etwa zehn Leute angehören:



Einbrecher sollen sich in Teltow nicht mehr wohlfühlen.



Der wichtigste Schutz ist der aufmerksame Nachbar.

Thomas Schmidt, Bürgermeister von Teltow



Oben: Das Teltower Rathaus
Unten: Bürgermeister Thomas Schmidt

Schulleiter, Vertreter von Gewerbeverein und Seniorenbeirat, dem Netzwerk tolerantes Teltow, Ordnungsamt und Polizei sowie der Bürgermeister. Mindestens drei bis vier Mal im Jahr will man sich treffen und über die aktuelle Sicherheitslage austauschen. Die Teilnehmenden sind zugleich Multiplikatoren: Sie tragen die Informationen in die verschiedenen Bereiche der Stadtgesellschaft hinein. Etwa zu den neuen Tricks der Kriminellen, und wie man sich dagegen wappnet. So haben in Teltow neulich Trickbetrüger in Feuerwehruniformen an den Türen geklingelt, um ins Haus zu gelangen. In solchen Situationen solle man nach dem Dienstausweis fragen, rät Schmidt.

Das neue Gremium basiert auf dem Gedanken, dass Kriminalitätsbekämpfung eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe ist. „Die Polizei kommt meistens dann, wenn es zu spät ist“, sagt Schmidt. Für die Prävention sei die Kommune zuständig. Aber vieles könnten die Bürger auch selbst tun. „Der wichtigste Schutz ist der aufmerksame Nachbar“, bringt es Schmidt auf den Punkt. Die Stadt wolle ihre Bewohner animieren, mit den Nachbarn ins Gespräch zu kommen, damit die zum Beispiel während des Urlaubs mal nach dem Rechten sehen.

Die Idee eines Kriminalpräventionsrates ist nicht ganz neu. Solche Netzwerke sind ein wichtiger Baustein im Eckpunktepapier „Kommunale Kriminalprävention“ des Brandenburgischen Innenministeriums. In dem Bundesland gilt die Gemeinde Neuenhagen mit einem ähnlichen Ansatz seit 2013 als Vorreiter bei der Vernetzung der verschiedenen Akteure. Tatsächlich gingen die Einbruchszahlen in der Folge zunächst zurück. Ein Zusammenhang lasse sich zwar nur schwer nachweisen, heißt es aus dem Innenministerium auf Nachfrage. Klar sei aber: Das Bewusstsein in der Bevölkerung wachse, und das allein helfe schon.

Weitere Informationen

sicherheit-braucht-partner.de



Schulkinder wollen die Straße überqueren. Wenn Eltern die Wege vor der Schule morgens zuparken, wird die Lage schnell unübersichtlich.

Laufbus statt Elterntaxi

Zu Fuß zur Schule – das ist nicht nur gesund, sondern auch sicherer. Schwer ist es aber, Eltern davon zu überzeugen

Autorin Susanne Dohrn

Ein Küsschen zum Abschied, Autotür öffnen und das Kind direkt vor der Schule aussteigen lassen – viele Eltern können sich den Schulweg gar nicht anders vorstellen. Alles andere sei viel zu gefährlich, glauben sie und liegen damit völlig falsch. „Kinder verunglücken viel häufiger, wenn sie mit dem Auto gebracht werden“, sagt Sabine Foßhag, Schulleiterin der Moorwegschule in Wedel. Das „Elterntaxi“, da sind sich Untersuchungen einig, ist die gefährlichste Art, den Schulweg zurückzulegen. Zwar hat der Verkehr zugenommen, aber es gibt auch mehr geschützte Zonen wie Fußwege, Ampeln, Zebrastreifen. „Laut Statistischem Bundesamt kamen allein im vergangenen Jahr 10.363 Kinder unter 15 Jahren im Auto ihrer Eltern zu Schaden – deutlich mehr als Kinder, die zu Fuß unterwegs waren“, so der ADAC. Umgekehrt gelte: „Je weniger ‚Elterntaxis‘ vor Schulen haltmachen, desto weniger werden die Kinder gefährdet.“

Die 32.000-Einwohner-Stadt Wedel liegt im Süden von Schleswig-Holstein, an der Stadtgrenze zu Hamburg. 403 Grundschüler im Alter von sechs bis zehn

Jahren besuchen die Schule, und morgens geht es hier zu, wie vor fast allen Grundschulen in Deutschland. Besonders bei schlechtem Wetter halten die Autos im Sekundentakt. Viele Eltern haben es eilig, parken, wenn es nicht anders geht, in zweiter Reihe, Autotüren werden ohne den Blick in den Rückspiegel geöffnet, der Weg zu den Lehrerparkplätzen wird zugestellt. Stress und Eile der Eltern übertragen sich auf die Kinder. „Das ist kein guter Start in den Schultag“, ist Schulleiterin Foßhag überzeugt.

Seit Jahren wirbt sie deshalb dafür, ihre Kinder möglichst von der ersten Klasse an zu Fuß gehen lassen. „Der Schulweg spricht alle Sinne an: Sehen, Fühlen, Hören, Riechen“, sagt die Schulleiterin, die selbst mit dem Fahrrad kommt. Den Schulweg und was die Kinder dabei erleben, machen die Lehrerinnen und Lehrer immer wieder zum Thema im Unterricht: „Die Kinder erzählen, dass sie ein Eichhörnchen gesehen haben, das spiralförmig um den Baum nach oben lief. Sie erzählen, wie das Laub unter ihren Füßen geraschelt hat oder wie sich die Rinde eines Baumes anfühlt, den sie unterwegs

angefasst haben.“ Sabine Foßhag hat die Kinder malen lassen, was sie auf dem Schulweg gesehen haben. „Ein Kind hat einen Strich gezeichnet. Ich habe gefragt, was das ist. Es hat geantwortet: „Das ist die Straße auf der ich gekommen bin.“ Den Weg eigenständig zurückzulegen, mache sie zudem selbstständiger, sozial und emotional stärker. „Die Kinder lernen Eigenverantwortlichkeit. Sie wachsen mit ihren Aufgaben und lernen, auch unbekannte Situationen mit Mut und Zuversicht zu bewältigen.“ Selbstbewusste Kinder, die ihre Grenzen kennen, leben sicherer als Kinder, die sehr behütet aufwachsen, ist sie überzeugt. Auch deshalb beteiligt sich die Moorwegschule an den Aktionstagen „Zu-Fuß-zur-Schule“, die jedes Jahr im September stattfinden. In der Moorwegschule führt dann jedes Kind ein „Lauftagebuch“. In diesem Jahr seien die Kinder rund 5.100 Kilometer gelaufen, bis nach Kairo. Das war sogar noch weiter als im vergangenen Jahr. Damals schafften sie es „nur“ bis in die Türkei. Die Strecke wird, damit alle sich die Entfernung vorstellen können, auf einer Landkarte mit einem langen Faden visualisiert.

Für sichere Wege sorgen

Aus der staatlichen Pflicht, dass Kinder die Schule besuchen müssen, ergibt sich die Verpflichtung für Städte, Gemeinden und Schulträger, für sichere Wege zu sorgen, so der Fachverband Fußverkehr Deutschland. Kommunen können insbesondere Schulwegpläne aufstellen und sichere Schulwege empfehlen.

Die Kinder der Moorwegschule kommen aus einem Umkreis von 2,5 Kilometern. Bei weiten Schulwegen oder für Eltern, denen es schwerfällt, ihre Kinder loszulassen, bietet die Schule deshalb für Erstklässler „Laufbusse“ an, auch „Pedi-bus“ genannt. An vier Sammelpunkten im Einzugsgebiet der Schule warten im Winterhalbjahr morgens zwischen 8 und 8.15 Uhr Mütter und Väter mit einem Laufbus-Schild, auf dem zwei große farbige Schuhe prangen, um die Erstklässler zu Fuß zu begleiten. Dort können die Eltern ihre Kleinen mit dem Auto abliefern, den Rest des Weges gehen sie zu Fuß. „So können sie sich unterwegs viel erzählen, sind in Bewegung und starten wach und munter in den Schultag“, sagt Sabine Foßhag, die das Projekt vor neun Jahren startete. Der „Laufbus“ hat sich inzwischen zu einem Erfolgsmodell entwickelt. Gelaufen wird bei jedem Wind und Wetter, und die Eltern organisieren den „Laufbus“ weitgehend selbst. Er ist aber offiziell bei der Schule angemeldet, damit die Begleitung auf dem Weg versichert ist.

”

Der Schulweg spricht alle Sinne an: Sehen, Fühlen, Hören, Riechen.

Sabine Foßhag, Schulleiterin der Moorwegschule in Wedel

Kampf um Frauenrechte geht weiter

In ihrer Rede zum Festakt „100 Jahre Frauenwahlrecht“ würdigt Bundesfrauenministerin Franziska Giffey (SPD) die Errungenschaften

Autorin Karin Billanitsch

DEMO-SERIE

Am 30. November 1918

trat das Reichswahlgesetz mit dem allgemeinen aktiven und passiven Wahlrecht für Frauen in Kraft.

Damit konnten Frauen am 19. Januar 1919 in Deutschland bei der Wahl zur verfassunggebenden Nationalversammlung zum ersten Mal reichsweit wählen und gewählt werden.

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

Mit diesem Beitrag endet die Artikel-Serie der DEMO-Redaktion. (KB)

Obwohl Frauen seit 100 Jahren wählen und gewählt werden, ist gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern keine Selbstverständlichkeit. „Der Kampf um mehr Frauenrechte geht weiter“, betonte Bundesfrauenministerin Franziska Giffey anlässlich des Festaktes des Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (BMFSFJ) zum 100-jährigen Jubiläum des Frauenwahlrechts im Deutschen Historischen Museum in Berlin.

Die Bundesfrauenministerin erinnerte an den langen Weg, den Frauen gehen mussten, um so weit zu kommen: „War es noch vor 100 Jahren in den Rathäusern so, dass wenn der Stadtverordnetenvorsteher ans Pult trat, er ganz selbstverständlich die versammelte Gemeinde begrüßte mit ‚Meine sehr verehrten Herren‘. Der Saal der Stadtverordneten hat sich überall gewandelt, und ist nicht mehr so, dass Frauen den Raum nicht einmal mehr als Zuschauerinnen betreten dürfen“, fährt Giffey fort. Frauen seien doch nicht in der Lage politisch zu denken und zu handeln, hieß es damals, skizziert sie die Ausgangsbasis.

Und dann wurden 1920 in Berlin die ersten vier Frauen in die Bezirksvertretungen gewählt: Gertrud Scholz, die bekannteste, sei bis zur Machtübernahme der Nazis politisch aktiv gewesen und auch nach dem 2. Weltkrieg wieder im Bezirk Reinickendorf. Daran erinnert die Ministerin, die selbst auf kommunaler Ebene Bürgermeisterin in Neukölln war. „Wir denken heute nicht nur an Frauen

wie Marie Juchacz, die dem ersten Reichstag angehörten, sondern an die vielen Frauen, die sich damals und heute politisch engagieren, und das auf allen Ebenen.“

Trotz der Freude über die Errungenschaften müsse man aber weiter streiten, stellt Giffey klar und nennt die wichtigsten Aufgaben von heute: „Es geht um Themen wie gleichen Lohn für gleiche Arbeit, um die Vereinbarkeit von Familie und Beruf, um die Aufwertung der sozialen Berufe und um den Schutz vor Gewalt.“ Es sei wichtig, dass Frauen wählen gingen, so die Ministerin weiter. Genauso wichtig sei, dass sie für politische Ämter kandidieren und gewählt werden. „Dann bewegt sich nämlich mehr für Frauen!“

„Frauen können alles“

Sie konstatiert: „Frauen können alles – das ist nicht nur Fakt, sondern Forderung zugleich. Und wenn die Hälfte der Bevölkerung aus Frauen besteht – warum dann nicht auch die Parlamente? Gleiche Chancen für Frauen und Männer sind gut für unsere Demokratie. Dafür zu streiten, lohnt sich auch heute noch“, so Giffey.

Allerdings, das zeigt die Statistik, sind Frauen beispielsweise im Bundestag nach der vergangenen Wahl nur noch mit 31 Prozent vertreten, sechs Prozent weniger als in der Legislatur zuvor. Das ist der Stand von vor 20 Jahren.

Als im Januar 1919 die Wahl zur verfassunggebenden Nationalversammlung zum ersten Mal unter Beteiligung von Frauen als Wählerinnen und Gewählte



Bundesministerin Franziska Giffey (SPD): „Wir können stolz sein auf das, was wir erkämpft haben.“

stattfind, kandidierten 300 Frauen – 37 weibliche Abgeordnete zogen ins Parlament ein. Die Wahlbeteiligung der Frauen lag bei dieser historischen Wahl bei 80 Prozent. Giffey: „Wir können stolz darauf sein, auch auf das, was sich Frauen seitdem erkämpft haben. Und auch heute ist es wichtig zu fragen: Wofür streitest Du?“ Jede und jeder einzelne könne sich einsetzen für eine bessere Gesellschaft mit gleichen Rechten. Deshalb habe das Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend eine deutschlandweite Jubiläumskampagne gefördert.

Texte zum Thema und Veranstaltungstipps

www.100-jahre-frauenwahlrecht.de

www.vorwärts.de/frauenrechte

Anzeige

SHOP.SP.DE
info@imageshop.de
Telefon: 030 / 25993 650

IMAGE
Produkte **SPD**

IMMER DAS RICHTIGE ...
AUS EINER HAND

UNSER TIPP!

WEIHNACHTSKARTE

„FROHE WEIHNACHTEN“:

Weihnachtsklappkarte mit mattem und glänzenden Effektlack, DIN lang



>>> VIELE WEITERE INDIVIDUALISIERBARE PRODUKTE
UNTER SHOP.SP.DE



Die SPD hat den „Digitalpakt Schule“ im Koalitionsvertrag verankert. MdB Oliver Kaczmarek im Gespräch mit jungen Menschen

Der „Digitalpakt Schule“

Was verändert sich? Was kann gefördert werden?

Autor Oliver Kaczmarek, MdB

Die Digitalisierung verändert wie wir in Zukunft leben und arbeiten. Schon jetzt gehören digitale Medien zum Alltag. Deswegen ist klar: Schulen müssen auf den digitalen Wandel vorbereitet werden, um die Schülerinnen und Schüler bestmöglich auf ein digitales Leben und einen sich radikal verändernden Arbeitsmarkt vorzubereiten. Aus diesem Grund hat die SPD den „Digitalpakt Schule“ im Koalitionsvertrag verankert. Dazu werden wir eine Finanzierung von fünf Milliarden Euro über fünf Jahre zur Förderung der Schulen bereitstellen.

Voraussetzung dafür ist, dass die vorliegende Grundgesetzänderung vor Ende des Jahres beschlossen wird und in Kraft tritt, die es dem Bund ermöglicht, alle Kommunen bei Investitionen in die Bildungsinfrastruktur zu unterstützen. Ziel des Digitalpaktes ist es, digitale Infrastruktur an den Schulen zu etablieren, sowie bestehende Strukturen zu optimieren. Für die konkrete Umsetzung werden drei Kategorien unterschieden.

Als erstes ist der Bereich der einzelnen Schulen zu nennen. Förderfähig wird hier beispielsweise von der Planung bis zur Inbetriebnahme einer digitalen Infrastruktur im Zuge einer WLAN-Ausleuchtung nahezu alles sein, denn ohne ein modernes WLAN-Netz ist eine Schule nicht zukunftsfähig. Auch Anzeige- und Interaktionsgeräte werden förderfähig sein. Mobile Endgeräte dagegen sind dem Grunde nach nicht vorgesehen und können nur als begründeter Ausnahmefall Teil der Förderung sein. Auch die Planung bis Inbetriebnahme von digitalen Lehr-Lern-Infrastrukturen wie beispielsweise Lern- oder Arbeitsplattformen werden durch den Digitalpakt gefördert. Antragsberechtigt werden sowohl öffentliche- und private Schulträger als auch Zusammenschlüsse dieser beiden sein.

Zweitens sollen regionale- und landesweite Investitionen im Rahmen des Digitalpaktes förderfähig sein. Hierzu zählen Lehr-Lern-Infrastrukturen, Strukturen für professionelle Administration

„

Ziel ist es, digitale Infrastruktur an den Schulen zu etablieren, sowie bestehende Strukturen zu optimieren.

und Wartung digitaler Infrastruktur und auch Systeme, Werkzeuge und Dienste, die das bestehende Angebot verbessern, oder die Interoperabilität bestehender oder neu entwickelter digitaler Strukturen herstellen. Auch wenn die Service-Qualität bestehender Angebote gesteigert werden kann, werden diese Ausgaben förderfähig sein.

Die dritte Kategorie umfasst länderübergreifende Investitionen von mehreren Bundesländern, die ebenfalls durch den Digitalpakt gefördert werden sollen. Investitionen in digitale Bildungsinfrastruktur müssen hier dazu beitragen, die Ziele des Digitalpaktes, der Strategie der Kultusministerkonferenz (KMK) „Bildung in der digitalen Welt“ oder der Strategie „Bildungsoffensive für die digitale Wissensgesellschaft“ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung zu erreichen. Sie müssen länderübergreifende Entwicklungsziele im Kontext schulischer Bildung verfolgen. Dazu zählen zum Beispiel Investitionen in die Bildungsmedieninfrastruktur zur Verbesserung der Beratung und Qualifizierung des Lehrpersonals, zur Bereitstellung von digitalen Medien oder von digitalen Schnittstellen und anderer technischer Lösungen. Zusätzlich sind Investitionen für eine effizientere Nutzung der eingesetzten Mittel möglich.

Aktueller Stand des Förderzeitraums

Erfreulich für die Länder und die Kommunen ist der aktuelle Stand bezüglich des Förderzeitraums. So können nicht nur Projekte gefördert werden, die nach Inkrafttreten des Digitalpaktes begonnen werden, sondern auch angelegene Projekte, die weiterhin andauern, wenn sichergestellt werden kann, dass es sich um selbstständige und nicht begonnene Abschnitte handelt.

Die Aufteilung der Bundesmittel wird wie gewohnt dem Königssteiner Schlüssel folgen, der Nordrhein-Westfalen als Spitzenwert um die 21 Prozent der Mittel zuspricht. Mit dem „Digitalpakt Schule“ stellen wir sicher, dass sich unsere Schulen modernisieren können, um alle Schülerinnen und Schüler angemessen auf die Herausforderungen der Zukunft vorbereiten zu können. Der Pakt wird ein Beispiel werden, wie Bund und Länder sinnvoll bei der Bildung kooperieren können und ein neues Kapitel des Bildungsföderalismus aufschlagen.

V.i.S.d.P.:
 Carsten Schneider, 1. Parlamentarischer Geschäftsführer,
 Platz der Republik 1, 11011 Berlin, Tel.: (030) 227-744 20,
 carsten.schneider@spdfraktion.de



Kirsten Fründt, Landrätin in Marburg-Biedenkopf, ist stellvertretende SGK-Vorsitzende.



Fordert mehr kommunalen Einfluss auf die Landespolitik: SPD-Vize Thorsten Schäfer-Gümbel



Detlef Scheele, Vorstandschef der Bundesagentur für Arbeit, ist gegen eine vollständige Abschaffung von Hartz IV.



Ehrengäste: Herbert Schmalstieg, Oberbürgermeister a.D. (l.), und Bundesminister a.D. Hans Eichel

Das Kommunale in der Sozialdemokratie stärken

Auf der Delegiertenversammlung in Kassel rückt die kommunale Familie der SPD zusammen und feiert das 40-jährige Bestehen der Bundes-SGK

Autoren Karin Billanitsch und Carl-Friedrich Höck



Oberbürgermeister Christian Geselle begrüßt die Teilnehmer der Delegiertenversammlung. Auf der Tagesordnung stehen aktuelle Themen der Kommunalpolitik.

Der Oberbürgermeister der Stadt Gelsenkirchen, Frank Baranowski, ist auf der Delegiertenversammlung der Sozialdemokratischen Gemeinschaft für Kommunalpolitik in der Bundesrepublik Deutschland e.V. (Bundes-SGK) mit 97,3 Prozent der Stimmen als Vorsitzender der SGK bestätigt worden. Mehr als 400 Kommunalpolitikerinnen und -politiker diskutierten im Kongresspalais in Kassel unter dem Motto „Konkret. Kommunal. Digital.“ aktuelle Themen und feierten – nicht zuletzt – das 40-jährige Bestehen der Bundes-SGK.

„So sehr sich die Herausforderungen für die Kommunalpolitik in den letzten 40 Jahren auch gewandelt haben mögen, sind die Ängste, Forderungen und Sorgen der Menschen vor Ort geblieben“, sagte Baranowski. Diese Ängste, Forderungen und Sorgen müssten die Sozialdemokraten wittern, erkennen und mit guter Politik und ordentlichen Konzepten aufnehmen und beantworten. „Nur so“, zeigte sich Gelsenkirchens OB überzeugt, „kann neues Vertrauen in die Sozialdemokratie vor Ort aufgebaut wer-

den. Nur so werden wir die Herzen und Köpfe der Menschen erreichen.“

„Die politische Aufgabe der SPD besteht darin, dass das Bündnis der Starken mit den Schwachen funktioniert“, sagte Baranowski weiter. Die SPD habe in ihrer Geschichte schon wirklich existenzielle Krisen erlebt und dürfe sich nun nicht entmutigen lassen. Sie sei noch immer eine Volkspartei. Zudem bedauerte Baranowski, dass Parteichefin Andrea Nahles nicht persönlich in Kassel erschei-

nen konnte. Die SPD-Vorsitzende hatte sich zuvor per Videobotschaft an die versammelten Kommunalpolitikerinnen und -politiker gewandt und gelobt, diese gäben der Partei ein Gesicht.

An die Parteispitze richtete der alte und neue SGK-Vorsitzende einige Worte: „Der Parteivorstand hat einen Arbeitsprozess zur inhaltlichen Erneuerung angestoßen und einige – wie ich finde – zum Teil ganz positive neue Formate befinden sich bereits in der Erprobung. Ich will dabei aber auch nicht verhehlen, dass dieser Prozess nicht nur gut läuft.“ Um eine konstruktive Mitarbeit sicher zu stellen, müsse es bei der Organisation solcher Prozesse dringende Verbesserungen geben, so Baranowski.

Anlässlich der Wahl gratulierte SPD-Generalsekretär Lars Klingbeil: „Die SPD ist immer dort stark, wo wir nah am Alltag der Menschen dran sind und uns um ihre Bedürfnisse und Probleme kümmern. Deshalb ist die Arbeit der SPD-Kommunalpolitiker das Rückgrat der Sozialdemokratie.“ Mit Blick auf die SGK sagte Klingbeil, ihr komme als „Heimat praktischer, so-



In Kassel wurde gewählt: Glückwunsch an den neuen Vorstand der Bundes-SGK.

zialdemokratischer Politik vor Ort“ eine bedeutende Aufgabe zu. Zu stellvertretenden Vorsitzenden wurden Thomas Beyer, Bürgermeister der Hansestadt Wismar, Michael Ebling, Oberbürgermeister der Stadt Mainz, Kirsten Fründt, Landrätin des Landkreises Marburg-Biedenkopf, Silvia Nieber, Bürgermeisterin der Hansestadt Stade und Annette Sawade, (Mitglied im Kreistag des Landkreises Schwäbisch Hall) gewählt.

Zum Schluss seiner Rede blickte Baranowski dann wieder nach vorn. Es sei wichtig, so der Gelsenkirchener Oberbürgermeister, dass die SPD Haltung zeige. Das bedeute: Keine Toleranz gegenüber jedweder Gewalt und „klare Kante gegenüber allen, die sich nicht an die Regeln des demokratischen Zusammenlebens halten“. Die SPD müsse sich kommunal nicht neu erfinden, aber sie dürfe ruhig etwas kommunaler werden.

Engagierte Debatten gab es ferner zu den thematischen Anträgen des Vorstands der Bundes-SGK. Dabei ging der Bogen von der Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse und nachhaltiger Mobilität über wohnungspolitische Anforderungen aus kommunaler Sicht und Stärkung des sozialen Zusammenhalts bis hin zur Zukunft mit einer digitalen Verwaltung und einem Bekenntnis zur europäischen Integration und zur Europäischen Union. Auch das Thema politische Bildung für Kommunalpolitikerinnen und -politiker stand auf der Tagesordnung.

Der Blick auf ländliche Räume müsse ein anderer und gerechter werden – das fordert etwa Kirsten Fründt, Vorsitzende der SGK Hessen und Landrätin in Marburg-Biedenkopf. Auch auf dem Land müsse die Infrastruktur gestaltet werden, etwa die medizinische Versorgung oder Kinderbetreuung. Und die Digitalisierung müsse auch im ländlichen Raum ankommen. Detlef Raphael, Beigeordneter des Deutschen Städtetages, warnte jedoch davor, die Debatte nur anhand der Begriffe „ländlicher Raum“ und „Stadt“ zu führen. Ungleichheiten in der Versorgung müssten überall ausgeglichen werden.

Detlef Scheele, Vorstand der Bundesagentur für Arbeit, lobte das neue Teilhabechancengesetz aus dem Haus des Bundesarbeitsministers Hubertus Heil: „Da wurde eine riesengroße Leistung vollbracht.“ In der Debatte um Hartz-IV-Leistungen sprach Scheele sich aber deutlich gegen eine vollständige Abschaffung von Hartz IV aus. Zu den umstrittenen Sanktionen sagte er: „Gerade Mal drei Prozent der Arbeitslosen werden sanktioniert.“ Aber als Ultima Ratio, etwa bei mehrmaligem Nichterscheinen, gebe es ein Instrument.

Als Ehrengäste und Mitglieder des Gründungsvorstandes der Bundes-SGK haben darüber hinaus Herbert Schmalstieg und Hans Eichel in einer Paneldiskussion von der die Gründungsphase der Bundes-SGK vor 40 Jahren erzählt und einen Blick in die Zukunft gewagt.

Am zweiten Tag ging es um die Themen „Kommunen und Europa“ sowie „Kommunale Entwicklungszusammenarbeit“ mit Impulsen von Karl-Heinz Lambertz (Präsident des Ausschusses der Regionen der EU) und Ulrike Hiller, Staatsrätin der Freien Hansestadt Bremen. Dann folgte der Auftritt vom SPD-Vize und Vorsitzenden der SPD Hessen Thorsten Schäfer-Gümbel, der trotz der „bitteren Wahlniederlage“ bei der Landtagswahl optimistisch betont: „Wir haben ein großes Glück: Wir haben eine starke kommunale Basis.“ Mit Blick auf die nächsten Kommunalwahlen merkt Schäfer-Gümbel an: „Es wird eine große Aufgabe in Hessen werden, genügend Menschen zu finden, die sich engagieren wollen.“

Es sei gut, „wenn es eine starke kommunale Stimme gibt“, sagte Schäfer-Gümbel an die Adresse der SGK gerichtet. „Ich würde mir wünschen, dass wir in allen Landesverbänden starke kommunale Strukturen hätten, die Einfluss nehmen auf die Landespolitik.“ Eine Panelveranstaltung zum Thema Digitalisierung rundete das Programm der Delegiertenversammlung ab.

Anträge www.bundes-sgk.de



Blumen für die Festrednerin, Bundesfamilienministerin Franziska Giffey



Die politische Aufgabe der SPD besteht darin, dass das Bündnis der Starken mit den Schwachen funktioniert.

Frank Baranowski,
Vorsitzender der Bundes-SGK



Mit 97,3 Prozent wiedergewählt: Frank Baranowski

„Verschafft Euch Gehör in der Bundesregierung“

Festrednerin Franziska Giffey begeistert

Franziska Giffey weiß, wie man Prioritäten setzt: „Wenn ich die Wahl habe zwischen dem Bundespresseball und einem Treffen der Kommunalen, dann entscheide ich mich für Euch!“ Schon mit ihren ersten Worten hatte die Bundesfamilienministerin die Menschen im Festsaal des Kongresspalais in Kassel auf ihrer Seite. Vor ihrem Aufstieg ins Ministeramt war sie selbst kommunalpolitisch aktiv, hat viele Jahre Politik – auch als Bürgermeisterin in Berlin-Neukölln gemacht. „Das hat mich geprägt.“ Jetzt will sie die Belange der Kommunalpolitiker im Blick behalten: „Ich habe mir immer gewünscht, dass da oben jemand wäre, der die Kommunalpolitiker versteht. Nun „will ich die Zeit mit Euch nutzen.“ Giffey betonte, wie wichtig die Unterstützung der Kommunen bei der Umsetzung des Gute-Kita-Gesetzes und den vielen guten sozialdemokratischen Projekten aus ihrem Hause sei. „Ich ermuntere Euch, verschafft Euch weiterhin lautstark Gehör in der Bundesregierung, denn Ihr seid die Politikerinnen und Politiker, die wissen, was die Menschen vor Ort bewegt.“ (KB)

„Überlassen Sie die Besetzung von Führungspositionen nicht dem Zufall ...“

– Edmund Mastiaux, Inhaber





Der öffentliche Personenverkehr muss bis zum Jahr 2030 stark wachsen, will man die Klimaschutzziele im Verkehrssektor erreichen.

Deutschland mobil 2030

Die Verkehrswende ist möglich

Autor Lars Wagner, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Kommunale Dienstleistungen

Deutschland braucht die Verkehrswende. Wenn industriepolitische Chancen genutzt, Klimaschutzziele erreicht, Fahrverbote vermieden und die steigenden Mobilitätsbedürfnisse der Bürger bewältigt werden sollen, muss Verkehr in Zukunft effizienter werden. Wie das gelingen kann, zeigt der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) in der aktuellen Szenarienanalyse „Deutschland mobil 2030“. Die beiden damit beauftragten Beratungsunternehmen PwC und Intraplan kommen darin zu dem für Politik, Verkehrsbranche und Bürger zentralen Ergebnis, dass eine Verkehrswende bis 2030 keine Utopie ist, sondern machbar! Dazu allerdings bedarf es einer deutlichen Priorisierung von notwendigen Maßnahmen und einer nachhaltigen Neuausrichtung von Mobilität in der Zukunft.

Die Studie untersucht für den Öffentlichen Personenverkehr (ÖPV) und für den Schienengüterverkehr (SGV) jeweils anhand von aktuellen und prognostizierten Daten aus dem Verkehrssektor, welche Parameter dazu führen können, dass die Umstellung auf eine moderne, bezahlbare und klimaschonende Mobilität in Deutschland gelingen kann. Die Gutachter haben dazu 48 bereits existierende Studien ausgewertet und daraus 117 Trends für die Entwicklung des ÖPV und des SGV abgeleitet. Am Ende blieben 52 Trends übrig, die in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe aus VDV-Mitgliedern und Gutachtern aus Sicht der Branche nochmal priorisiert wurden. Im Ergebnis zeigt die Studie Deutsch-

land mobil 2030 nun in je drei Szenarien für den ÖPV und für den SGV, wie sich bis zum Jahr 2030 dieser Teil des Verkehrssektors entwickelt, wenn entsprechende Parameter und Rahmenbedingungen sich unterschiedlich entwickeln.

In den beiden Szenarien „Verkehrswende“ (für den ÖPV) und „Konsequent Schiene“ (für den SGV) zeigen die Gutachter, dass es durch ambitioniertes Wachstum der Branche gelingen kann, bis zum Jahr 2030 die Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu erreichen. Dafür muss der Öffentliche Personenverkehr um 30 Prozent wachsen, der Schienengüterverkehr um über 20 Prozent. Ein solches Wachstum ist nicht nur ambitioniert, sondern kann nur gelingen, wenn die Branche und die politischen Entscheider gemeinsam konsequent auf dieses Ziel hinwirken.

Vom Beförderer zum Mobilitätsdienstleister

Die öffentlichen Verkehrsunternehmen im Personenverkehr geben sich dazu eine klare Agenda, um die Branchenziele von rund einem Drittel Wachstum bis 2030 zu erreichen. Die wichtigsten Punkte dabei sind:

- Leistungsfähige Infrastrukturen schaffen
- Angebote bedarfsgerecht weiterentwickeln
- Neue Geschäftsmodelle anbieten beziehungsweise entwickeln
- Kundenorientierte Lösungen bieten, vor allem mit den Möglichkeiten der Digitalisierung

- Fachkräfte gewinnen, Qualifizierung der Mitarbeiter vorantreiben

Trotzdem wird das unternehmerische Engagement allein nicht ausreichen, um die Ziele zu erreichen. Damit die Verkehrswende gelingen kann, sind seitens der Politik Verbesserungen der Rahmenbedingungen für den Öffentlichen Personenverkehr unerlässlich. Im Rahmen der Studie kommen die Gutachter zu folgenden Themen, die es zu verbessern gilt:

- Finanzierungssäulen des ÖPV dauerhaft sicherstellen
- Verstärkung der Förderung für nachhaltige Mobilität in den Kommunen
- Steuerungsmaßnahmen zur Reduzierung des PKW-Verkehrs
- Anreize zum Umstieg und zur Attraktivitätssteigerung des ÖPV bieten
- Rechtssicherheit schaffen, gerade beim möglichen Markteintritt neuer Akteure
- Planungs- und Genehmigungsprozesse für Ausbau und Modernisierung beschleunigen

Nur eine integrierte und abgestimmte Umsetzung dieser unternehmerischen und politischen Maßnahmen führt zum nötigen Wachstum von 30 Prozent im Öffentlichen Personenverkehr bis zum Jahr 2030.

Schienengüterverkehr: geschlossen für eine starke Schiene

Zentrales Instrument für das Wachstum im Schienengüterverkehr ist der Masterplan Schienengüterverkehr. Werden die Maßnahmen daraus konsequent umgesetzt, dann ist ein Wachstum im SGV um 22 Prozent bis 2030 möglich. Flankierend dazu werden die Schienengüterverkehrsunternehmen auf einer Reihe weiterer Felder aktiv:

- Infrastruktur ertüchtigen (Reaktivierung, Elektrifizierung et cetera)
- Innovationen testen und einsetzen
- Betrieb digitalisieren
- Fachkräfte gewinnen

Von den politischen Entscheidern benötigen die Güterbahnen bessere und gerechtere Rahmenbedingungen, damit der Schienengüterverkehr wettbewerbsfähiger wird und Marktanteile hinzugewinnen kann. In erster Linie ist dafür die Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr notwendig. Doch auch die langfristige Finanzierung des Schienennetzes, zum Beispiel über eine neue Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, ist unerlässlich für ein Wachstum von 22 Prozent bis zum Jahr 2030.

Weitere Informationen

www.deutschland-mobil-2030.de

ZIELE

22

Prozent mehr Schienengüterverkehr und

30

Prozent mehr Öffentlicher Personenverkehr sind laut VDV-Analyse nötig, um die Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu erreichen.

komuno

Digitale Plattform für Kommunalkredite

„So funktioniert Digitalisierung heute.“

Robert Wassmer
Geschäftsführer
komuno GmbH

Susan Niederhöfer
Geschäftsführerin
komuno GmbH

- komuno ist die digitale Plattform zur Ausschreibung von Kommunalkrediten – intuitiv und revisionsicher
- komuno verbindet Kommunen und Kapitalgeber und vereinfacht den Vergabeprozess
- komuno unterstützt aktiv bei der Optimierung von Prozessen und steigert Effizienzen
- komuno ist kommunal, digital, überregional

Erfahren Sie mehr auf www.komuno.de

Ein Unternehmen von **Helaba** | **§** und **: lpa**



Die Leitner-Seilbahn Berlin verbindet die Gärten der Welt direkt mit der U-Bahnstation Kienberg.

Seilbahnen als Zukunftsmodell urbaner Mobilität

Immer mehr Städte überlegen, Seilbahnen auch im öffentlichen Verkehr einzusetzen

Autor Till Rasch

Urbane Seilbahnen sind als nachhaltiges Nahverkehrsmittel gefragt denn je und vielerorts nicht mehr aus dem Stadtbild wegzudenken. Das Unternehmen Leitner Ropeways sieht sich dabei als wichtiger Förderer dieser Entwicklung. Es zählt seit nunmehr 130 Jahren zu den Vorreitern in Sachen Seilbahn-Technologie.

Besonders als urbanes Transportmittel sind Seilbahnen effizient und effektiv zugleich. Sie sind enorm platzsparend und aufgrund der Benützung ihrer „eigenen Fahrbahn“ verlässlich und pünktlich. Hinzu kommen günstige Kosten, die vor allem aus der schnellen Errichtung dank modularer Bauweise resultieren. So kostet eine Seilbahn die Hälfte im Vergleich zu einer Straßenbahn und ein Zehntel im Vergleich zu einer U-Bahn. Dank der Bewältigung größerer Fahrbahnneigungen zählt die Seilbahn zudem zu den am vielfältigsten einsetzbaren Verkehrsmitteln. In Kombination mit der positiven Energiebilanz entsteht damit ein einzigartiges Gesamtangebot, das für die Bedürfnisse von Städten wie geschaffen ist.

Berliner Seilbahn soll Teil des Verkehrsnetzes werden

Ein Beispiel für die gelungene Umsetzung und intensive Nutzung einer urbanen Anlage ist Berlin, wo Leitner Ropeways im Rahmen der Internationalen Garten-



Die Seilbahn in Mexico City befördert stündlich rund 3.000 Fahrgäste (Foto oben). Die fünf Kilometer lange „Teleférico Santo Domingo“ verbindet das Stadtzentrum mit der Provinz Santo Domingo Ost (Foto unten).

ausstellung 2017 eine kuppelbare 10er-Einseilumlaufbahn errichtete. Diese zählte bereits nach sechs Monaten Betrieb imposante drei Millionen Fahrten. Doch damit ist die Erfolgsgeschichte noch nicht am Ende. Derzeit wird politisch diskutiert, die Bahn in das Verkehrsnetz der Berliner Verkehrsbetriebe zu integrieren und so die Attraktivität der Bahn weiter zu erhöhen.

Mexico City mit 9,6 Millionen Passagieren als Vorbild

Bei der Entscheidung für die Seilbahn gilt auch das Projekt von Leitner Ropeways in Mexico City als Vorbild. Dort startete 2016 die erste urbane Seilbahn Mexikos als Teil des öffentlichen Verkehrs ihren Betrieb. Für die Bewohner von Ecatepec de Morelos bedeutet diese Verbindung eine erhebliche Erleichterung und Verbesserung der Lebensqualität dank schneller Fortbewegung. Denn anstatt 50 Minuten lang im Stau zu stehen gelangen die Passagiere in weniger als 19 Minuten zur Hauptverkehrsverbindung in das Stadtgebiet von Mexico City. Im Durchschnitt nutzen 18.000 Personen täglich die Bahn, seit Oktober 2016 waren dies insgesamt bereits 9,6 Millionen Passagiere.

Die erste urbane Seilbahn in der Karibik

Für eine Premiere sorgte kürzlich POMA, ein französisches Schwesterunternehmen der Leitner-Unternehmensgruppe: Mit dem Start der „Teleférico Santo Domingo“ ist nun die erste urbane Seilbahn in der Karibik in Betrieb. Die rund fünf Kilometer lange Anlage mit vier Stationen verbindet das Stadtzentrum mit der Provinz Santo Domingo Ost und ist zudem ein wichtiger Zubringer zum lokalen U-Bahn-Netz. Insgesamt werden 300.000 Menschen vom umweltfreundlichen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur profitieren.

Immer mehr deutsche Städte fahren auf Elektrobusse ab

Um die gesamte deutsche Busflotte auf alternative Antriebe umzustellen, sind noch einige Anstrengungen nötig

Autor Dr. Sven-Joachim Otto, PwC

Deutschlands Städte haben ihre Ziele bezüglich der Umstellung ihrer ÖPNV-Busflotten auf alternative Antriebstechnologien deutlich erhöht. Das ist eines der wichtigsten Ergebnisse des zweiten E-Bus-Radars der Wirtschaftsprüfungs- und Beratungsgesellschaft PricewaterhouseCoopers (PwC). Stichtag dieser deutschlandweiten Erhebung war der 31. Juli 2018, der des ersten E-Bus-Radars der 31. Dezember 2017.

Wichtigstes Signal für eine sich stark erhöhende Umstellungsdynamik sind die Beschaffungsankündigungen für Busse mit alternativen Antrieben. Diese haben sich in den ersten sieben Monaten 2018 im Vergleich zu Ende 2017 auf 3.243 rein elektrisch angetriebene Busse vervierfacht. „In den ambitionierten Plänen von immer mehr Städten spiegelt sich unter anderem der hohe politische Druck auf die ÖPNV-Anbieter, noch mehr als ohnehin schon zum Klimaschutz beizutragen“, kommentiert Alfred Höhn, Leiter des Government & Public Sector Europe und EMEA bei PwC. Zudem wollten etliche Städte als Vorreiter glänzen. „Allein bis Ende 2019 haben sie rund 400 Neuanschaffungen angekündigt. Ob diese Stückzahl tatsächlich lieferbar ist, wird noch spannend“, meint Höhn. Ein weiterer Knackpunkt seien die Finanzierungen der Neuanschaffungen, zumal auch umfangreiche Investitionen in die Ladeflächen erforderlich sind.

Berlin und drei Mittelstädte herausragend ambitioniert

Die Top-4-Städte hinsichtlich der Beschaffungspläne sind Berlin (1.590 Neuanschaffungen geplant) sowie Kiel, Wiesbaden und Bremen (jeweils mehr als 200). Auf den Rängen fünf und sechs folgen Nürnberg (160) und Hamburg (117). Die meisten der bislang angekündigten neuen Busse sollen batterieelektrisch fahren – in den meisten Fällen zunächst einmal testweise in Pi-



Ambitionierte Anschaffungspläne für E-Busse in vielen Städten

lotprojekten. Weil nach erfolgreichen Tests mit weiteren Umstellungen zu rechnen ist, geht PwC von weiter steigenden Beschaffungsvorhaben aus. Damit wird der E-Bus-Markt auch zunehmend attraktiv für die Hersteller. „Der Markteintritt der deutschen Hersteller bei batterieelektrisch betriebenen Bussen steht kurz bevor“, erklärt Hansjörg Arnold, Partner und Leiter des Bereichs Infrastructure & Mobility bei PwC. „Das wird dem Markt einen Bestellschub geben.“

Hybridbusse sind (noch) im Trend

Von der Zukunft in die Gegenwart: Auch die Zahl der heute schon eingesetzten Busse mit alternativen Antrieben belegt, wie wichtig eine erhöhte Schlagzahl bei Neuanschaffungen ist. Erst 608 Busse waren Ende Juli im deutschen Stadtverkehr unterwegs. Das ist ein Plus von 55 Fahrzeugen gegenüber Ende 2017. Davon ist über die Hälfte in

Stuttgart (13), Kiel (zehn) und Ludwigshafen (fünf) unterwegs. Von den 55 „Neuzugängen“ sind 39 Hybridbusse, zwölf batterieelektrische Busse und vier Hybrid-O-Busse (mit Oberleitung). Sie stammen vor allem aus den Werken von Volvo, EvoBus und Solaris, den aktuellen Marktführern in Deutschland. Inklusive MAN und Hess teilen sich diese fünf Hersteller zurzeit 80 Prozent des Marktes. Die Top 5 der Hybridbus-Nutzer unter den Bundesländern sind Niedersachsen (96), Nordrhein-Westfalen (89), Hamburg (60), Sachsen (52) und Baden-Württemberg (49).

Die Zukunft sind reine Elektroantriebe

„Allerdings sind Hybridantriebe lediglich eine Brückentechnologie hin zum reinen Elektroantrieb. Um die gesamte Flotte von etwa 40.000 Bussen umzustellen, sind massive Steigerungen bei Bussen nötig, die elektrisch fahren“, berichtet PwC-Experte Hansjörg Arnold. Ende Juli waren 186 rein elektrisch angetriebene Busse (Batterie, Brennstoffzelle, Oberleitung) im Einsatz, nur 15 mehr als Ende 2017. Das Gros wird in Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg, Hamburg und Niedersachsen betrieben. Unter den Städten ragt die „O-Bus-Stadt“ Solingen mit 54 Exemplaren heraus. Betrachtet man nur die batterieelektrisch oder via Brennstoffzelle angetriebenen Busse, bilden Hamburg (15), Köln (zehn) und Berlin (acht) per Ende Juli die Top 3.

Erstmals Ladetechnologie und autonome Busse betrachtet

Eine große Herausforderung im Zusammenhang mit Elektroantrieben ist – wie im Pkw-Bereich – die Ladeflächen. Momentan wird rund die Hälfte der in Deutschland betriebenen Elektrobusse über Nacht in den Depots geladen (52 Prozent), bei 30 Prozent erfolgt ein Mix aus Nachtladung im Depot und Zwischenladung unterwegs. Und 18 Prozent dieser Busse werden ausschließlich unterwegs geladen. Bei der Ladetechnik dominiert die Plug-in-Technologie: Sie wird bei 59 Prozent der betriebenen Elektrobusse zum Laden eingesetzt. Mit Abstand folgen ein Mix aus Plug-in und Docking (16 Prozent) und reines Docking (14 Prozent). Lediglich sieben Prozent der Elektrobusse werden bisher per Induktion geladen, vier Prozent mit einem Mix aus Induktion und Plug-in. Diese Zahlen analysierte PwC zum ersten Mal.

ANKÜNDIGUNG

3.243

Busse mit alternativen Antrieben wollen deutsche Kommunen in den kommenden Jahren anschaffen. Davon

1.590

allein in Berlin.

QUELLE: PwC E-BUS-RADAR 2018



Ziel ist eine moderne, einheitliche und durchgängige Informations- und Dienstleistungslandschaft, die individuell flexible Mobilität ermöglicht.

Verkehrswende: Eine Aufgabe für jeden von uns

Nahverkehr ausbauen und digital vernetzen für eine multimodale Mobilität

Autor José Luis Castrillo, Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR)

Der Verkehr in Deutschland steht vor großen Herausforderungen: Er soll dem Klima- und Umweltschutz dienen und gleichzeitig den Wirtschaftsstandort stärken. Gelingen kann dies nur mit einem gesellschaftlichen Konsens über die Mobilität von morgen und einer Verkehrswende, die unterstützt von Politik und Wirtschaft den Öffentlichen Verkehr stärker in den Fokus rückt. Der Öffentliche Personennahverkehr spielt dabei – insbesondere in einem so dicht besiedelten Gebiet wie dem VRR – eine ganz zentrale Rolle. Kombiniert mit dem eigenen Fahrrad und alternativen Verkehrsträgern wie Car- oder Bikeshaaring ist er die Basis einer modernen, bezahlbaren und bedarfsgerechten Mobilität.

Doch wie kann die Verkehrswende gelingen? Wie schaffen wir Angebote,



José Luis Castrillo steht bei der VRR AöR als Vorstand den Abteilungen Marketing, Information, Innovation sowie den Stabsstellen Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, Steuerung, Beratung und Konzeption sowie dem KompetenzCenter EFM vor.

die dem Bedarf des Kunden auch zukünftig gerecht werden und die Lebensqualität der Menschen verbessern? Die Herausforderungen sind vielschichtig: Denn zukunftsfähige Mobilität ist weit mehr als die Abkehr vom Auto. Sie setzt auf die Vernetzung verschiedener Verkehrsträger und digitale Lösungen, die es den Menschen ermöglichen, die unterschiedlichen Angebote einfach und flexibel zu nutzen.

Umweltverbund stärken

Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes stehen bei der Verkehrswende klar im Fokus: der ÖPNV, der Rad- und Fußverkehr sowie Leihmobilitätsangebote – allesamt Verkehrsträger, die klimafreundlich sind und einen wesentlichen Anteil daran haben, die Innenstädte verkehrlich zu entlasten, die Lebens-

qualität der Menschen zu verbessern und das Mobilitätsverhalten der Menschen zu verändern. Voraussetzung: Das Angebot muss stimmen. Kommunale Verkehrsunternehmen entwickeln deshalb im Rahmen ihrer finanziellen Möglichkeiten das Angebot in den Städten und Kreisen weiter, um möglichst viele Menschen für den Umstieg auf Bus und Bahn zu begeistern. Und auch der VRR weitet die Leistungen im Schienenpersonennahverkehr kontinuierlich aus, um den stetig steigenden Mobilitätsbedarf zu decken. In Gebieten und zu Zeiten mit schwacher Nachfrage sorgen flexible und alternative Verkehrsmittel für Mobilität: beispielsweise die im Verbundraum bekannten AnrufSammelTaxis (AST) und Taxibusse. In letzter Zeit spielen sogenannte On-demand-Verkehre eine immer größere Rolle, wenn sich der Einsatz von normalen Linienbussen nicht lohnt. Kleinbusse bringen Fahrgäste auf Abruf unabhängig von Haltestellen und Fahrplänen flexibel von A nach B. Ein System, das inzwischen auch andere Verkehrsunternehmen im VRR für ihr Bedingebiet vorbereiten, um das reguläre Nahverkehrsangebot zu ergänzen und damit ÖPNV-Versorgungslücken zu schließen.

Digitale Lösungen für einen zeitgemäßen Nahverkehr

Um den Mobilitätsbedürfnissen und unterschiedlichen Kundengruppen gerecht zu werden, muss auch der Nahverkehrstarif weiterentwickelt werden: Einfach strukturiert und intuitiv nutzbar soll er sein, um möglichst vielen Menschen den Zugang zum ÖPNV zu erleichtern. So hat der VRR die Komplexität seines Tarifsystems in den letzten Jahren reduziert und die Angebote verständlicher gestaltet. Digitale Technologien bieten Verkehrsunternehmen und -verbänden darüber hinaus die Chance, die verschiedenen Verkehrsmittel noch effizienter zu vernetzen und auch tariflich neue Wege zu gehen. Durch die Verknüpfung von Information, Tarif, Vertrieb und Mehrwertdiensten in Anwendungen für Smartphones oder Tablets können Fahrgäste flexibel zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln und Services wählen. Gemeinsam mit dem NRW-Verkehrsministerium verständigten sich die nordrhein-westfälischen Zweckverbände sowie die Verkehrsverbände und -unternehmen darauf, den digitalen Wandel weiter voranzutreiben. Eine der zentralen Herausforderungen ist es dabei, die verschiedenen Mobilitätsangebote in ein zentrales, digitales Ticketing zu integrieren. Je besser dies gelingt, desto attraktiver

werden öffentliche Mobilitätsangebote für Menschen, die bislang noch mit dem Auto unterwegs sind.

Der VRR hat einen solchen digitalen Zugang zum ÖPNV in den letzten Monaten erfolgreich getestet. Im Rahmen des auf ein halbes Jahr angelegten Praxistests nextTicket konnten Fahrgäste einen neuen elektronischen Tarif direkt über ihr Smartphone nutzen. Hierzu benötigten sie keinerlei Tarifkenntnisse, sondern lediglich die nextTicket-App. Fahrgäste konnten per Check-in/Check-out-Vorgang spontan Bus und Bahn nutzen, ohne sich vorher auf eine bestimmte Route festgelegt zu haben. Diese Einfachheit bewegte Gelegenheitskunden dazu, öffentliche Verkehrsmittel anstelle des eigenen Pkw zu nutzen. Mit dem Test wollte der VRR herausfinden, wie nextTicket angenommen und unter welchen Voraussetzungen diese neue Art des Zugangs zum ÖPNV genutzt wird – auch vor dem Hintergrund einer veränderten Preisbildung, die sich an zurückgelegten Linienkilometern orientiert. Aus den zahlreichen Rückmeldungen der nextTicket-Nutzer über die Marktforschung und den Online-Dialog geht hervor, dass die Nutzer den Praxistest prinzipiell gut angenommen haben, in seinen Facetten aber durchaus kritisch hinterfragen. Insbesondere das Thema Tarif wird sehr ambivalent bewertet. In puncto grundsätzlicher Fairness, Flexibilität und Transparenz erhält der angewandte Kilometerarif gute Zustimmungsraten. Ziel des

VRR ist es, insbesondere für Gelegenheitskunden die Nutzungsbarrieren zum ÖPNV abzubauen, das heißt in erster Linie fahren ohne Tarifwissen.

In der nächsten Zeit untersuchen die Projektbeteiligten, wie ein dem nextTicket vergleichbares Ticketmodell tariflich ausgestaltet sein muss, um die Akzeptanz beim Kunden weiter zu erhöhen.

Dem Wunsch der Fahrgäste nach einem unkomplizierten und intuitiven Zugang zum Nahverkehr möchte der VRR auch zukünftig gerecht werden. Deshalb entwickelt er aktuell ein Fahrgastinformations- und Ticketsystem mit Check-in/Be-out-Funktion (CiBo). Ähnlich wie im Praxistest nextTicket erfasst das System Fahrten und Fahrtenketten und berechnet automatisiert den Fahrpreis. Das neue Ticketing-System soll im gesamten SPNV und im kommunalen Nahverkehr gelten.

Neben solchen innovativen Ticketing-Systemen des VRR können auch die Anwendungen externer Partner den Öffentlichen Personennahverkehr stärken – sei es, weil sie den Fahrgästen den Zugang zum Nahverkehr erleichtern, Orientierungshilfen geben oder passende Lösungen für unterschiedliche Zielgruppen ermöglichen. Um die Innovationskraft der Branche zu unterstützen und Interessierten – egal ob Privatpersonen, Organisationen, Unternehmen oder der Wissenschaft – die Entwicklung neuer Nahverkehrslösungen zu erleichtern, stellt der VRR relevante Daten rund um



Die Digitalisierung bietet der ÖPNV-Branche die Chance, eine zukunfts-fähige Mobilität zu gestalten, kundenorientierte Dienstleistung anzubieten und verschiedene Verkehrsträger miteinander zu vernetzen. Fahrgäste erhalten so einen flexiblen und leichten Zugang zum ÖPNV.

José Luis Castrillo,
Vorstand Verkehrsverbund
Rhein-Ruhr AöR

den Öffentlichen Personennahverkehr über die Plattform „OpenData ÖPNV“ zur Verfügung – einer Initiative des VRR und anderer deutscher Verkehrsverbände.

Mobilität von morgen als Gemeinschaftsaufgabe

Verkehrsverbände, Verkehrsunternehmen und die anderen Akteure aus der Mobilitätsbranche müssen die Verkehrswende aktiv gestalten. Dies gelingt aber nur im Schulterschluss mit der Politik, die auf allen Ebenen die nötigen Rand- und Rahmenbedingungen schaffen muss. Schlussendlich wird es für den Erfolg der Verkehrswende wichtig sein, mehr Menschen für öffentliche Mobilitätsangebote zu begeistern. Fahrgäste nutzen zunehmend digitale Services, um Fahrten mit Bus und Bahn zu planen und sich rund um den ÖPNV zu informieren. Und vor allem junge Menschen wählen heute schon ganz flexibel die Verkehrsmittel, die in unterschiedlichen Lebenslagen ihrem individuellen Bedarf entsprechen und verzichten oftmals bewusst auf einen eigenen Pkw. Diesen Trend müssen alle Partner gemeinsam nach Kräften fördern: durch ein attraktives öffentliches Verkehrsangebot, die Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsträger zu einer lückenlosen Tür-zu-Tür-Mobilität und bedarfsgerechte Tarifangebote aus einer Hand.

Weitere Informationen www.vrr.de



Im Öffentlichen Personennahverkehr nutzen Fahrgäste zunehmend digitale Services, um Fahrten mit Bus und Bahn zu planen, Zugang zum Nahverkehrssystem zu erhalten und sich rund um den ÖPNV zu informieren.

Digitale Verwaltung: Potenziale bleiben ungenutzt

Die Studie „eGovernment MONITOR 2018“ zeigt Lagebild zur Nutzung und Akzeptanz digitaler Verwaltungsangebote

Autor Roland Dathe, Initiative D21

Die Initiative D21 e.V. und die fortiss GmbH haben Anfang November in Berlin die Ergebnisse des „eGovernment MONITOR 2018“ vorgestellt. Die Studie beleuchtet seit 2011 jährlich die aktuelle E-Government-Situation. Die aktuelle Untersuchung beleuchtet zum ersten Mal auch den generellen Ablauf von Behördengängen sowie die Akzeptanz von Bürgerkonto und digitalen Assistenten im Behördenumfeld.

Die Nutzung digitaler Verwaltungsangebote ist im Vergleich zum Vorjahreszeitraum leicht rückläufig. Insgesamt nutzten 40 Prozent der Onliner in Deutschland in den vergangenen zwölf Monaten mindestens einmal E-Government-Angebote (ein Prozentpunkt weniger als im Vorjahr, und fünf weniger als 2012). In der Schweiz nimmt die Nutzung mit 55 Prozent deutlicher ab (2017: 61 Prozent), in Österreich stagniert sie auf vergleichsweise hohem Niveau von 74 Prozent.

„Der ‚eGovernment MONITOR‘ belegt die grundsätzliche Bereitschaft der Bürgerinnen und Bürger, digitale Verwaltungsangebote als Ergänzung zum gewohnten Behördenkontakt zu nutzen“, so Hannes Schwaderer, Präsident der Initiative D21. „Die geringe tatsächliche Nutzung zeigt allerdings, dass die bestehenden Angebote nicht ausreichen. Die staatlichen Online-Angebote halten nicht Schritt mit den aus dem privaten Umfeld bekannten Diensten und Erwartungen an Bedienbarkeit und Nutzerfreundlichkeit. Hier sind Politik und Verwaltung gefordert, den Menschen einen echten Mehrwert zu liefern.“

Grundsätzlich zeigt sich besonders in Deutschland eine dauerhafte Diskrepanz bei der Nutzung: Zwar kennen viele Onliner die Möglichkeit zur digitalen Abwicklung von Verwaltungsdiensten (etwa mittels elektronischer Steuererklärung) und bekunden ihr Interesse daran, die tatsächliche Nutzung liegt jedoch deutlich darunter. Könnten sich die Befragten aussuchen, auf welchem Weg sie ihre Behördengänge abwickeln, stehen entgegen der momentanen Praxis in al-



Coverbild der neuen Studie „eGovernment MONITOR 2018“



Um das Potenzial digitaler Assistenten zu nutzen und Kapazitäten für persönliche Beratungsleistungen freizumachen, müssen wir stärker aufklären.

Prof. Dr. Helmut Krcmar, Sprecher des wissenschaftlichen Direktoriums von fortiss

len Vergleichsländern das Internet bzw. Online-Formulare an erster Stelle, knapp vor dem persönlichen Behördengang. Gerade Standard-Anliegen möchten die meisten Menschen übers Internet erledigen. Bei beratungsintensiven Leistungen (etwa Einreichen von Bauanträgen) dagegen wünscht sich der Großteil nach wie vor einen persönlichen Kontakt.

Nutzungspotenzial vorhanden

„Der Ausbau der digitalen Verwaltungsangebote in Deutschland verlief langsam in der Vergangenheit. Bund, Länder und Kommunen müssen hier besser werden“, so der Staatssekretär im Bundesinnenministerium Klaus Vitt bei der Vorstellung der Studie. „Mit dem Onlinezugangsgesetz hat die Digitalisierung der Verwaltung jedoch auf allen föderalen Ebenen stark an Fahrt aufgenommen. Mittelfristig werden die Vorteile digitaler Angebote deutlicher erlebbar sein. Ich bin zuversichtlich, dass in den kommenden Jahren flächendeckend überzeugende, an den Bedarfen der Nutzer orientierte Verwaltungsleistungen angeboten werden. Diese Verbesserungen werden wir dann auch in den Studienergebnissen sehen können.“

Die Hauptgründe für die geringe Nutzung von E-Government bleiben bestehen. Am häufigsten scheitert diese an der mangelnden Bekanntheit der Online-Angebote, wobei sie mittlerweile bereits jeder Zweite kennt. Auch die fehlende Verfügbarkeit der benötigten Services sowie die mangelnde Durchgängigkeit (also die Möglichkeit zur kompletten digitalen Abwicklung eines Dienstes) verhindern eine intensivere E-Government-Nutzung. Insgesamt ist eine positive Entwicklung zu beobachten: Nahezu alle betrachteten Nutzungsbarrieren nehmen im Vergleich zum Vorjahr ab.

Ein Nutzerkonto findet aktuell noch keine flächendeckende Akzeptanz. In diesem könnten die Bürgerinnen und Bürger künftig dem Staat nach dem „Once-Only-Prinzip“ Zugriffsrechte gewähren, statt

Unterlagen stets aufs Neue einzureichen. Die Behörden könnten bei Bedarf und nach expliziter Zustimmung auf die im Konto gespeicherten Unterlagen und Dokumente zugreifen.

Doch die Bürgerinnen und Bürger zeigen sich in allen drei Vergleichsländern skeptisch. Je persönlicher und sensibler die Dokumente sind, desto geringer ist die Bereitschaft, diese zu hinterlegen. Bei der Speicherung privater Dokumente würde sich nicht einmal jeder Dritte wohlfühlen.

Von der Ausgestaltung eines Nutzerkontos haben die Bürgerinnen und Bürger klare Vorstellungen. Wichtigste Funktion ist die Transparenz: 60 Prozent wünschen sich, jederzeit sehen zu können, welche Behörde wann auf welche Dokumente zugegriffen hat. Knapp die Hälfte möchte unterschiedliche Zugriffsrechte je nach Behörde vergeben. Reizvoll erscheint den Befragten zudem eine automatische Benachrichtigung bei Fristen oder ablaufenden Dokumenten. Diese wünscht sich die überwiegende Mehrheit per E-Mail.

Erst digital – dann analog

Neu ist die Untersuchung der Abläufe von kompletten Behördengängen in der aktuellen Studie. Dabei wird der Weg über verschiedene Kontaktkanäle nachgezeichnet, der bei Behördenkontakten zurückgelegt wird – vom Erstkontakt zur Informationsbeschaffung über eine eventuelle Beratung bis hin zum Abschluss. Die sogenannte „Citizen Journey“ illustriert die Bewegungen zwischen den Kanälen. Dabei wird deutlich, dass der persönliche Kontakt nach wie vor von enormer Bedeutung ist, insbesondere in Deutschland. Zwar erfolgt der Erstkontakt auch hier teilweise über Onlinekanäle, Beratung und Abschluss sind aber zumeist mit dem persönlichen Gang zur Behörde verbunden – deutlich öfter als in Österreich und insbesondere in der Schweiz. Bisher gelingt es in Deutschland demnach häufig nicht, den Bürgerinnen und Bürger die Erledigung ihres Anliegens komplett digital zu ermöglichen.

Digitale Assistenten (wie Ausfüllhilfen, Bots, Algorithmen oder auch intelligente Systeme) sind bislang nur in wenigen Behörden im Einsatz, könnten zukünftig aber vermehrt E-Government-Angebote unterstützen. Rund 80 Prozent der Befragten können sich vorstellen, digitale Assistenten zur Abwicklung von Behördengängen oder zur Themensuche auf den Behörden-Webseiten zu nutzen. Zustimmung erhalten insbesondere automatische Korrekturhilfen beim

Ausfüllen von Dokumenten. Geht es jedoch um automatisierte Prozesse oder autonome Entscheidungen durch die digitalen Assistenten, z.B. die Bewilligung von Anträgen, so sinkt die Zustimmung deutlich auf gerade einmal ein Drittel.

Digital identifizieren

Weder die Online-Ausweisfunktion (eID-Funktion) des Personalausweises in Deutschland noch die Handy-Signatur beziehungsweise Bürgerinnen- und Bürgerkartenfunktion in Österreich oder die SuisseID in der Schweiz können sich bislang durchsetzen. Am besten ist das österreichische Identifikationsverfahren etabliert, das bereits 37 Prozent nutzen können. Über eine SuisseID verfügen, nach einem deutlichen Anstieg im letzten Jahr, aktuell 23 Prozent. Die eID-Funktion des deutschen Personalausweises haben 22 Prozent freigeschaltet.

Wie aber würden sich die Befragten im Internet gerne bei ihren Behörden identifizieren? Die bevorzugten Möglichkeiten sind die gleichen wie bei privaten Internetaktivitäten. Hier identifizieren sich die Onliner am häufigsten mittels

ABGESCHLAGEN

72

Prozent der befragten Schweizer sind mit den E-Government-Angeboten zufrieden. In Österreich sind es

71

Prozent. Mit einem Wert von

58

Prozent kann die Zufriedenheit in Deutschland nicht mit dem Niveau der Nachbarländer mithalten.

QUELLE: EGOVERNMENT MONITOR 2018



Ein Knopfdruck reicht nicht: Digitale Verwaltungsleistungen etablieren sich schrittweise.

Benutzername und Passwort, an zweiter Stelle folgt das PIN/TAN-Verfahren. Das sind genau die digitalen Identifizierungsverfahren, die sich die befragten Bürgerinnen und Bürger aller drei Länder am häufigsten für ihre digitalen Behörden-dienste vorstellen können.

Studienwebsite mit Download der Studie (freie Lizenz) www.egovernment-monitor.de

IMPRESSUM

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

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

Redaktion: Carl-Friedrich Höck

Layout: Heidemarie Lehmann

Litho: Satzstudio Neue Westfälische GmbH & Co. KG

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

FOTO: STOCK.ADOBE.COM/MOMIUS

Anzeige

**SEILBAHN
GÄRTEN DER WELT –
BERLIN**

BERLIN
SO WEIT DAS AUGE REICHT ...
Der grünste Rundumblick der Stadt.

www.seilbahn.berlin

LEITNER®
SEILBAHN BERLIN

Open Government Data

Herausforderungen im Schatten der Aufmerksamkeit

Autoren Prof. Dr. Uwe Hochmuth, Finanzwissenschaftler und ehemaliger Stadtkämmerer, proflog GmbH, Dr. Michael Mangold, Institut für Angewandte Wirtschaftsforschung e.V., Universität Tübingen

Es vergeht kaum ein Tag, an dem nicht vom „Rohstoff der Zukunft“, den Segnungen von „Arbeit 4.0“ oder der „Künstlichen Intelligenz“ berichtet wird. Mit der gleichen Euphorie wird die Digitalisierung der Verwaltung unter dem Begriff „E-Government“ oder die Öffnung der Verwaltung unter „Open Government Data“ (OGD) kommuniziert. Die damit verbundenen Hoffnungen sind entsprechend groß. Die bisherigen Erkenntnisse zu ihrer Umsetzung indes sind eher ernüchternd, verdeutlichen jedoch die tatsächlichen Herausforderungen an Kommunen in der digitalen Transformation.

Mit der Öffnung der Verwaltung und der Bereitstellung ihrer Daten werden vom Gesetzgeber drei wesentliche Ziele verfolgt: Die Partizipation der Bürgerinnen und Bürger an ihrer kommunalen Verwaltung soll verstärkt werden, es werden neue Geschäftsmodelle auf der Basis der Nutzung der Daten erwartet und zudem soll die Verwaltung effizienter werden.

Politische Erwartungen versus Forschungsergebnisse

Ob und in welchem Maße diese Ziele bislang erreicht wurden, ist Gegenstand eines noch laufenden, von der Hans-Böckler-Stiftung geförderten For-



Open Data kann Probleme lösen, die es heute (noch) gar nicht gibt.

Prof. Dr. Uwe Hochmuth

schungsprojektes unter der Leitung des Instituts für Angewandte Wirtschaftsforschung e.V. In einer ersten qualitativen Untersuchungsphase zur Umsetzung von OGD in bundesdeutschen Großstädten zeigte sich, dass die genannten Hoffnungen – zumindest bislang – nicht oder nur in sehr geringem Maße eingelöst werden konnten. Die explorative Befragung bei besonders avancierten Großstädten Deutschlands ergab bezüglich der erwünschten Stärkung der Partizipation der Bürger, dass erhebliche Bemühungen von den Kommunalverwaltungen erforderlich sind, um Bürger für die bisher veröffentlichten Kommunaldaten zu interessieren. Es müssen aufwändige Veranstaltungen (zum Beispiel „Hackathons“) und Marketingmaßnahmen ergriffen werden, damit Bürger überhaupt auf die Daten aufmerksam werden. Die dann erreichten Adressaten sind im wesentlichen Personen aus der IT-Szene beziehungsweise NGOs, die sich der Aufbereitung und Nutzung der Daten verschrieben haben. Da sich aber auch die lokalen Medien aus verschiedenen Gründen schwertun, die Aufbereitungen der Open-Data-Szene zu verwerthen, dringen die Informationen letztlich kaum oder gar nicht bis zu einer breiteren Öffentlichkeit durch. Bürger als Einzelpersonen zeigen zum

einen kaum Interesse an den Daten und sind zum anderen meist nicht im Besitz des zur kompetenten Auswertung nötigen Spezialwissens.

Neue Geschäftsmodelle und dadurch neu entstehende Arbeitsplätze waren ein weiteres zentrales Motiv für OGD. Bislang konnten jedoch in keiner der untersuchten Kommunen Neugründungen, die auf der Grundlage von OGD erfolgten, festgestellt werden. Es werden zwar mancherorts mithilfe von OGD Apps entwickelt, tragfähige Geschäftsmodelle ergaben sich jedoch bislang nicht daraus. Als wesentlicher Grund werden mangelnde großräumige Flächendeckung der Kommunaldaten genannt, aber auch die ohnehin geringe Attraktivität der Daten für eine wirtschaftliche Nutzung.

Drittes Anliegen für OGD war die Steigerung der Effizienz in den Verwaltungen. Hier zeigten die Untersuchungsergebnisse, dass Kosteneffekte nahezu unmöglich zu kalkulieren sind. Insgesamt zeichnet sich jedoch ab, dass zukünftige Effizienzgewinne zunächst umfangreiche Investitionen erfordern. Neben den unmittelbaren Aufwendungen für IT-Technik sind dies insbesondere Qualifizierungsmaßnahmen für die Beschäftigten sowie eine weitreichende Reorganisation der einzelnen Arbeitsabläufe und der Gesamtorganisation.

Tatsächliche Herausforderungen

Im Zuge der noch laufenden Untersuchung wurde deutlich, dass die Verwaltungen mit sehr grundlegenden Fragen konfrontiert werden, die jedoch bislang im Zuge der Digitalisierung wenig Beachtung fanden. So müssen Kommunen zukünftig Vorstellungen entwickeln, in denen ihre Beziehung und Aufgabenteilung mit NGO's, einzelnen Bürgerinnen und Bürgern, privatwirtschaftlichen Unternehmen und letztlich politischen Parteien neu bestimmt werden, um die Interessen des Gemeinwohls zu erfüllen.

Zur Entwicklung und Umsetzung von derartigen Problemlösungen auf kommunaler Ebene sind daher weitreichende praktische und wissenschaftliche Kenntnisse der Kommunalverwaltung erforderlich. Die am Forschungsprojekt beteiligte proflog GmbH bildet in diesem Sinn ein Scharnier zwischen Forschung und einem praktischen Umgang mit der digitalen Transformation der Kommunalverwaltung.



Daten sind der Rohstoff der Zukunft.

Weitere Informationen

www.proflog.eu
www.iaw.ed

Das Dorf als Basislager

Ein Marketing-Profi analysiert die Chancen auf dem Land

Die Zukunft, so scheint es, gehört den Städten. Ihre Einwohnerzahlen steigen, während ländliche Gemeinden veröden. Der Manager und Marketing-Experte Clemens Renker will sich damit nicht abfinden. „Alles Leben ist Marketing“, ist er überzeugt. Und so unterzieht er auch die Dörfer einer Analyse nach den Maßstäben seiner Wissenschaft. Welche Möglichkeiten haben Dörfer, wenn sie – analog zu Unternehmen – mit vertretbarem Aufwand eine große Nachfrage schaffen wollen? Was in diesem Kontext bedeutet: Die Menschen zu überzeugen, bleiben zu wollen. Renker meint: Auf lange Sicht ist es durchaus möglich, dass der Trend zur Urbanisierung auch wieder einen Gegentrend erzeugt, aus dem das „Smart Village“ als Gewinner hervorgeht. Seine Schrift soll keine Prophezeiung sein, sondern „ein Buch der geführten Möglichkeiten zu einem neuen Dorf“. Er benennt Probleme, etwa dass frühere Stützen des Dorflebens erodieren (darunter



Wirtshaus, Kirche, Dorfschule, Vereine). Doch die Bewohner könnten mit Kooperation und Schwarmintelligenz ihre Dörfer neu erfinden, hofft Renker. „Als neue Heimat, als Verortung und Basislager in der globalisierten Welt“ erscheine das Dorf vielen Menschen wieder erstrebenswert. Auch wenn Renker oft vage bleibt, ermöglicht er eine neue Perspektive auf ein viel diskutiertes Thema. *CFH*

Clemens Renker:

Das neue Dorf. Gestalten, um zu überleben – vier Handlungsfelder zum Erhalt dörflicher Gemeinden

Springer Gabler Verlag, 2018, 165 Seiten, 19,99 Euro, ISBN 978-3-658-21445-6

Grübeln über Deutschland

Erik Flügge analysiert die gesplante Gesellschaft

Hass breitet sich in den sozialen Medien aus, die AfD erobert die Parlamente – Deutschland hat sich verändert. Für den Politikberater Erik Flügge war dies Anlass, über den Zustand der Gesellschaft nachzudenken. Ein Buch dokumentiert nun diesen Prozess: Gelegentlich stellt Flügge in einem Kapitel eine These auf und verwirft sie im nächsten wieder. Zu Beginn bestimmt der Frust über eine zunehmend gesplante Gesellschaft die Tonlage: „Wir sind uns gegenseitig fremd geworden.“ Sein Umfeld – die großstädtische, linksliberale und akademisch gebildete Klientel – kenne zum Beispiel die Lebens- und Gedankenwelt von Arbeitern zu wenig, die man abends in der Kneipe beim Kuemmerling-Trinken treffen kann und die Gendersternchen für Unsinn halten. Seine eigene Partei, die SPD, müsse diese Zielgruppe wieder stärker überzeugen und mitnehmen, statt auf Parteitag Reden für Akademiker zu halten,



fordert Flügge. Am Ende des Buches klingt er motiviert, Begegnungen zu fördern, damit die Politik wieder alle Bevölkerungsteile anspricht. Dabei sieht er einen Schlüssel in den Kommunen, schließlich bestimme Kommunalpolitik den kompletten öffentlichen Raum. Flügge fragt: Warum macht man kommunalpolitische Debatten nicht sichtbar, etwa mit öffentlichen Infoscreens an allen Plätzen? *CFH*

Erik Flügge:

Deutschland, du bist mir fremd geworden. Das Land verändert sich – und wir uns mit?

Kösel-Verlag, 2018, 160 Seiten, 18 Euro, ISBN 978-3-466-37228-7

Wahlen

Sozialdemokratische Erfolge gibt es aus Potsdam und Zweibrücken zu vermelden, wo am 14. Oktober Stichwahlen stattfanden. In Potsdam setzte sich SPD-Kandidat **Mike Schubert** mit 55,3 Prozent gegen Martina Trauth (Die Linke) durch. Somit konnte er Anfang Dezember die Nachfolge des langjährigen Amtsinhabers Jann Jakobs (auch SPD) antreten. In Zweibrücken entschied der Sozialdemokrat **Marold Wosnitza** die Stichwahl mit 56,1 Prozent für sich – gegen den Christdemokraten Christian Gauf. Somit hat Wosnitza nun den Aufgabenbereich seines im Juni verstorbenen Parteifreundes Kurt Pirmann übernommen. In Worms gibt es einen Wechsel an der Rathausspitze. Der bisherige sozialdemokratische Amtsinhaber Michael Kissel schaffte es zwar in die Stichwahl am 18. November. Dort unterlag er aber gegen den CDU-Herausforderer **Adolf Kessel**. Dieser entschied das Duell Kissel gegen Kessel mit 73,1 Prozent der

Wählerstimmen klar für sich. Auch im Landkreis Limburg-Weilburg verpasste der SPD-Kandidat den Sieg. In der Stichwahl am 11. November erreichte Sozialdemokrat Jörg Sauer ein Ergebnis von 42,1 Prozent, Wahlsieger ist mit 57,9 Prozent **Michael Köberle** (CDU). In Villingen-Schwenningen wurde am 21. Oktober ein Nachfolger für Rupert Kubon bestimmt – der Sozialdemokrat ist nach zwei Amtsperioden nicht wieder zur Wahl angetreten. Mit einem Ergebnis von 53,7 Prozent ging CDU-Kandidat **Jürgen Roth** als Sieger aus dem Urnengang hervor. Der von SPD und Grünen unterstützte Jörg Röber kam auf 39,3 Prozent. Erfreulicher aus SPD-Sicht verlief am selben Tag die OB-Wahl in Ilmenau. Der Wahlsieger heißt **Daniel Schultheiß**. Er wurde von einem breiten Bündnis aus SPD, Linken, Grünen sowie den Wählervereinigungen „Bürgerbündnis Ilmenau“ und „Pro Bockwurst“ unterstützt. Mit 51,4 Prozent verwies Schultheiß den CDU-Kandidaten Andreas Bühl (40,9 Prozent) auf Platz zwei.

Termine

Fachtagung (Neu-)Zuwanderung bewegt – Sozialer Zusammenhalt in der Stadtgesellschaft
10.12.2018, Berlin
dstgb.de/veranstaltungen

Mensch – Stadt – Land – Ressourcen: Wie wollen wir in Zukunft leben?
11.12.2018, Berlin
charta-fuer-holz.de/charta-aktivitaeten/charta-im-dialog/programm/

Diskussionsveranstaltung Kommunen und Europa
12.12.2018, Erfurt
dstgb.de/veranstaltungen

Bundeskonferenz „Stadt.Land.Digital“ (mit Preisverleihung)
16.01.2019, Berlin
staetetag.de/veranstaltungen

Messe E-world energy & water
05.02.2019 – 07.02.2019, Essen
e-world-essen.com

Workshop Gelungene Projektkommunikation: ÖPNV-Großprojekte ohne Einspruchs- und Klageflut erfolgreich auf den Weg bringen!
05.02.2019, Mannheim
vdv-akademie.de/tagungen-seminare

12. DStGB-Klimaschutzkonferenz „Kommunen aktiv für den Klimaschutz“
26.02.2019, Bonn
dstgb.de/veranstaltungen

Seminar Geschäftsführung von Rats- und Kreistagsfraktionen
01.03.2019 – 02.03.2019, Springe
bundes-sgk.de/veranstaltungen

VKU-Verbandstagung 2019
11.03.2019 – 12.03.2019, Berlin
vku-akademie.de/veranstaltungen

Land in Sicht II. Orte der Begegnung in ländlichen Räumen
13.03.2019, Berlin
landkreistag.de/termine-25

Seminar Intensivcoaching für Amtsinhaberinnen
15.03.2019 – 17.03.2019, Berlin
bundes-sgk.de/veranstaltungen

Kommunalpolitische Online-Marketing-Konferenz #KOMK19
30.03.2019, Dortmund
fes.de/kommunalakademie

Tag der Städtebauförderung 2019
11.05.2019, bundesweit
tag-der-staedtebaufoerderung.de

3. Bundeskongress der kommunalen Abfallwirtschaft und Stadtreinigung
21.05.2019 – 22.05.2019, Berlin
vku-akademie.de/veranstaltungen

DEMO-Kommunalkongress 2019
21.11.2019 – 22.11.2019
Mehr in Kürze auf demo-kommunalkongress.de

Entspannt euch!

Regeln sind wichtig. Doch manchmal sind sie einer Gemeinde im Weg. Dann hilft die Kunst des eleganten Wegschauens

Autor Carl-Friedrich Höck



Kneipen zum Biertrinken unterliegen in Haidhausen einem strengen Reglement.

Fragt man im Ausland, wie dort die Deutschen gesehen werden, erhält man vermutlich die folgende Antwort: Etwas humorlos sind sie, aber stets pünktlich und korrekt. Der deutsche Hang zur Pedanterie soll Lenin einmal zu dem verzweiferten Ausspruch getrieben haben: „Wenn diese Deutschen einen Bahnhof stürmen wollen, kaufen die sich erst eine Bahnsteigkarte!“ Was heißen sollte: Mit diesem Volk ist einfach keine Revolution zu machen.

Die deutsche Korrektheit spiegelt sich in der Bürokratie wieder. Sie macht Abläufe komplex und damit kompliziert, manchmal treibt sie Bürger wie Kommunalpolitiker in den

Wahnsinn. Aber sie garantiert auch, dass alles seine Ordnung hat.

Dabei kann es eine hohe Kunst sein, einfach mal wegzuschauen. Das machen uns die Niederlande vor, die bekanntlich eine sehr liberale Drogenpolitik pflegen. Und eine widersprüchliche: Denn der Verkauf von Marihuana ist erlaubt, nicht aber dessen Anbau. Deshalb wird in zahlreichen Coffeeshops ganz legal Gras verkauft, das es laut Gesetz gar nicht gibt. Seltsamerweise nehmen es die Niederländer dafür mit dem Rauchverbot umso genauer. Es gilt auch in Coffeeshops, jedoch nur für Tabakprodukte. Ergo dürfen Kiffer ihre Joints weiterhin im Laden anzünden,

sofern diese nichts als pures Gras enthalten. Damit die Gäste nicht reihenweise betäubt aus den Sitzen kippen, haben sich die Shop-Betreiber etwas einfallen lassen: Sie stellen Kräutermischungen als Tabak-Ersatz zum Beimischen zur Verfügung.

Gelegentlich geht man auch in Deutschland pragmatisch mit Regeln um, etwa im Münchener Stadtteil Haidhausen. Im Erdgeschoss eines Hotels soll eine Bar entstehen. Nun fiel aber den Kommunalpolitikern auf, dass sie vor 22 Jahren per Bebauungsplan einen Kneipenstopp für das Gebiet verhängt haben. Nur acht Gastro-Betriebe sollte es dort geben, die Hotelbar wäre die Nummer neun. Glück für Bierfreunde: Als die Regelung 1996 in Kraft trat, hatte bereits eine neunte Kneipe eröffnet. Darauf verweist nun die Stadt, frei nach dem Motto: Wenn wir unsere Obergrenze schon damals nicht eingehalten haben, können wir heute auch Fünfe gerade sein lassen – beziehungsweise Neune.

Wir Deutschen können also doch auch entspannt sein. Und Bahnsteigkarten wurden abgeschafft. Fast überall: Wer allerdings in München die Freundin zur U-Bahn bringen will, muss auch heute noch 40 Cent für ein solches Ticket löhnen. Oberbürgermeister Dieter Reiter hält das für einen „Anachronismus, der überdacht werden muss“. Wie sich die Zeiten geändert haben!



**Frohe Weihnachten
und ein gutes
neues Jahr 2019**

wünscht Ihre DEMO-Redaktion

Impressum

Demokratische Gemeinde,
Fachorgan der Sozialdemokratischen
Gemeinschaft für Kommunalpolitik
(Bundes-SGK)
Stresemannstraße 30, 10963 Berlin
Postfach 61 03 22, 10925 Berlin
Telefon: (030) 255 94-200
Telefax: (030) 255 94-290
E-Mail: redaktion@demo-online.de
Internet: www.demo-online.de

Herausgeber:

Frank Baranowski, Vorsitzender der Bundes-SGK

Redaktion: Karin Nink (Chefredakteurin),
Karin Billanitsch (Leitende Redakteurin),
Carl-Friedrich Höck (Redakteur)
Telefon: (030) 255 94-355

Produktionsleitung: Dagmar Günther

Layout/Sekretariat: Heidemarie Lehmann
Telefon: (030) 255 94-200

Verlag: Berliner vorwärts Verlagsgesellschaft mbH,
Stresemannstraße 30, 10963 Berlin, Postfach
61 03 22, 10925 Berlin
Telefon: (030) 255 94-100
Telefax: (030) 255 94-192

Geschäftsführung: Karin Nink,
Kerstin Thornberg

Anzeigen/Vertrieb: ASK. Agentur für
Sales und Kommunikation GmbH,
Gewerbehof Bülowbogen, Hof D, Eingang D1,
Bülowstraße 66, 10783 Berlin
Telefon: (030) 740 73 16-00
Telefax: (030) 740 73 16-20

Anzeigen: Henning Witzel
(Verkauf/Projektleitung)
Telefon: (030) 740 73 16-36

Gültige Anzeigen-Preisliste: Nr. 35 vom
1. Januar 2018

Vertrieb: Stefanie Martin
Telefon: (030) 740 73 16-61

Die DEMO erscheint mit sechs regulären
Ausgaben im Jahr und zusätzlich mit vier DEMO
Sonderheften/Impulse

Abonnementverwaltung:
IPS Datenservice GmbH,
Carl-Zeiss-Str. 5, 53340 Meckenheim
Telefon: (02225) 70 85-366
Telefax: (02225) 70 85-399
E-Mail: abo-vorwaerts@ips-d.de

Einzelverkaufspreis: 6 €

Jahres-Abonnement: 60 € (inkl. Versand
und 7 % MwSt.); für Schüler und Studenten
(Nachweis erforderlich) 40 €

Jahres-Abonnement (Ausland): 60 €
zzgl. Versandkosten

Die Abonnements verlängern sich jeweils
um ein Jahr, sofern nicht spätestens drei Monate
vor Ablauf schriftlich gekündigt wird.

Bei Nichterscheinen der Zeitung oder Nicht-
lieferung ohne Verschulden des Verlages
und im Falle höherer Gewalt besteht kein
Anspruch auf Leistung, Schadenersatz oder
auf Minderung des Bezugspreises.
Für unverlangt eingesandte Manuskripte
und Fotos wird keine Haftung übernommen.
Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit
Quellenangabe. Die Zeitung und alle in ihr
enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind
urheberrechtlich geschützt.

Litho: Satzstudio Neue Westfälische GmbH & Co KG
Titel: metagate Berlin GmbH

Druck: J.D. Küster Nachf. + Pressedruck GmbH
& Co. KG, Industriestraße 20, 33689 Bielefeld,
Telefon: (05205) 14 700
Telefax: (05205) 14 704
E-Mail: kontakt@kuester-pressedruck.de



Zugleich Versandanschrift für
Beilagen und Beihefter mit Zusatz
„Warenannahme“.

Die Gesamtauflage enthält als Beilage
den „DEMO-Jahreskalender 2019“
und eine Beilage von RSD



Wir machen Inhalte
zu Botschaften.

**Projekte mit den Bürger_innen
gemeinsam entwickeln und umsetzen.
Wir bieten beteiligungsorientierte
Veranstaltungen und Kommunikations-
konzepte aus einer Hand.**



BERATUNG

Kommunikations- und
Beteiligungskonzepte,
Strategieentwicklung



VERANSTALTUNGEN

Open Space,
Zukunftswerkstätten,
Bürgerdialoge



REDAKTION

Broschüren, Magazine,
Flyer, Beiträge für Print
und Online

ASK.Berlin

Die Agentur mit der
sozialdemokratischen DNA:
verlässlich, kompetent, bodenständig.

Kontakt

Thomas Mühlnickel · Geschäftsführer
muehlnickel@ask-berlin.de

Dennis Eighteen · Leiter Verkauf und Kommunikation
eighteen@ask-berlin.de

030 / 740 731-600

www.ask-berlin.de

Ein Unternehmen der Berliner vorwärts Verlagsgesellschaft mbH
ASK Agentur für Sales und Kommunikation GmbH · Bülowstraße 66 · 10783 Berlin



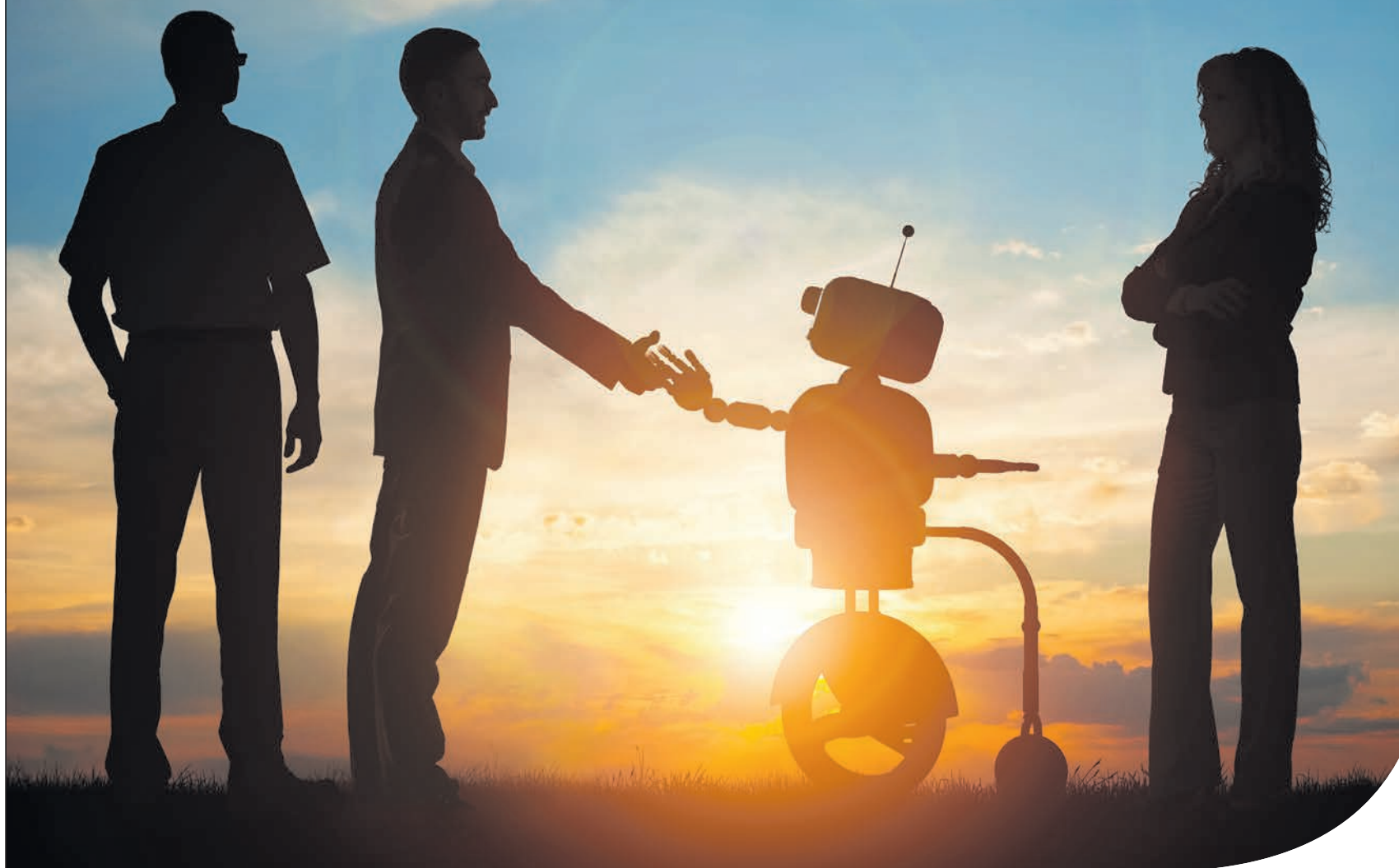
„Digitalisierung bedeutet für uns, nicht nur Technologien und Prozesse zu verändern: Es ist ein Kulturwandel! Mit unserem Wissen rund um die digitale Transformation treiben wir Innovationen voran. Wir bieten unseren Partnerunternehmen beispielsweise beim Thema Robotik Lösungen an, die Effizienzen in den Prozessen in bisher nicht geahnten Dimensionen heben. Und das schnell und skalierbar.“

Annette Suckert, Leiterin Digitalisierung & kaufm. Beratung Thüga Aktiengesellschaft



Wie begegnen Sie gelassen
der digitalen Transformation?

Mit zuverlässigen
Experten an Ihrer Seite.



Erfahren Sie mehr über die Leistungen und Projekte der Thüga und ihrer rund 100 Partnerunternehmen im Bereich Digitalisierung.
Besuchen Sie uns auf: www.thuega.de

