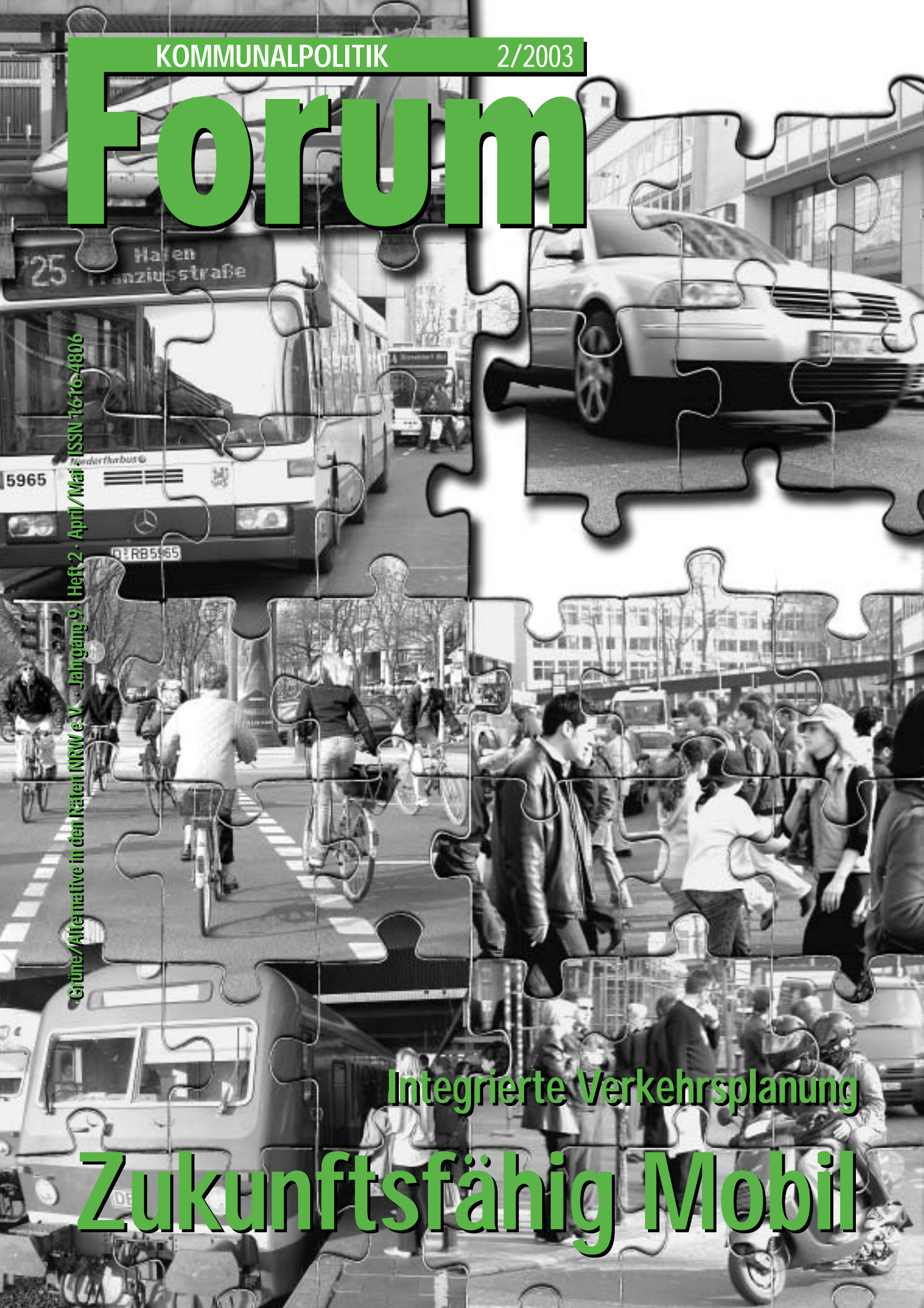


# Forum

Grüne/Alternative in den Räten NRW e.V. · Jahrgang 9 · Heft 2 · April/Mai · ISSN 1616-4806



Integrierte Verkehrsplanung

# Zukunftsfähig Mobil

## Vorwort

Vor rund 150 Jahren, als die Eisenbahn noch unter Dampf stand und Pionierfunktion hatte, war eine Geschwindigkeit von nur dreißig Stundenkilometern ausreichend, um den Strukturwandel ins Rollen zu bringen. Die Eisenbahn durchdrang und veränderte die Wirklichkeit und wurde ein zentrales Motiv der Fiktionen. „Mit einem Bahnhof fängt alles an“, dieses Zitat aus Sergio Leones Meisterwerk „Spiel mir das Lied vom Tod“ umreißt den Plot der Filmhandlung ebenso wie den Gründungsmythos zahlreicher gebauter Städte. Sergio Leone erzählt die Geschichte der Stadtentwicklung Amerikas, als Geschichte der Eisenbahn zwischen Aufbruch, Hoffnung, Gier und Gewalt. Der klassische „wilde Westen“ wurde durch den Bau der Transkontinentalbahn verdrängt. Erst die „eisernen Pferde“ machten die wirtschaftlich interessante Verbindung zwischen Atlantik und Pazifik möglich und die „Union Pacific“ Eisenbahngesellschaft wurde zum Symbolträger für das rücksichtslose Vordringen der Zivilisation. In diese skrupellose Auseinandersetzung greift ein Mundharmonikaspieler (Charles Bronson) ein und auch eine selbstbewusste Frau (Claudia Cardinale) ist im Spiel. Während der Trottel beim Gaul bleibt, setzt sie auf die Bahn.

Der Zug, der die aktuelle Debatte bewegt, hat in technologischer Hinsicht ebenfalls Spektakuläres zu bieten: Mit vierhundertfünfzig Stundenkilometern in der Spitze schwebt der chinesische Prototyp bereits blitzschnell und dabei ökologisch vorbildlich dahin. Doch in NRW – zwischen Dortmund und Düsseldorf – bleibt das Innovationspotenzial auf der Strecke. Die auf dieser Trasse mögliche Geschwindigkeit langt gerade, um bestehende Bahnen wenige Minuten zu überbieten. Die Kosten dafür sind gewaltig, während gleichzeitig viele, für ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen vorgesehene Finanzmittel, zunächst auf Eis gelegt wurden. Doch was wünscht sich der ÖPNV-Nutzer von heute? Symbolisch aufgeladene Hightechprojekte auf Einzelstrecken? Oder erreichbare Verkehrsnetze, einen Sitzplatz, regelmäßige Taktzeiten, übersichtliche Tarife und verlässliche Anfahrts- und Abfahrtszeiten? Es fährt ein Zug nach Nirgendwo...

*Dunja Briese*  
– Redaktion –

## In dieser Ausgabe:

### Personalia

Neue Kommunalpolitische Sprecherin: Kerstin Andreae ..... 3  
Nachruf: Wolfgang Du Bois

### GAR aktuell

Die GAR in Klausur ..... 4

### forum

Zukunftsfähig Mobil ..... 5  
Auf die Schiene setzen, Trassen erhalten ..... 6  
Mobilität aus einem Guß ..... 8  
Gender: Eine Offensive ..... 11  
Renaissance des Zebrastreifens ..... 14  
Der Wettbewerb YOU-move.nrw ..... 16  
Der Masterplan Mobilität ..... 18  
Das Rad nicht erfinden, neue Wege bahnen! ..... 20

### thema

Schwarz-Grün am Dom ..... 21  
Eine Schule zum Lernen und Leben ..... 23  
Offene Ganztagschule – geschlossene Horte? ..... 25

### service/info

Abberufung von Aufsichtsratsmitgliedern ..... 27  
Neubesetzung von Ausschüssen ..... 28  
Die BahnflächenEntwicklungsGesellschaft NRW ..... 29  
US-Finanzministerium gegen US-Leasing ..... 29

rezensionen ..... 30

GARnet ..... 31

## Impressum:

Herausgeber: Grüne/Alternative in den Räten NRW e.V.  
Jahnstr. 52  
40215 Düsseldorf  
Fon: 0211/38476-0  
Fax: 0211/38476-19

ISSN 1616-4806  
E-mail: info@gar-nrw.de  
Redaktion und V.i.S.d.P.: Dunja Briese (38476-14)  
Redaktionelle Mitarbeit: Ilona Schmitz (-15), Volker Wilke (-13)  
Gestaltung: Roland Lang

Titelfoto: Roland Lang  
Fotos: Jürgen Brunsing (S. 15), Gironimo (S. 25)  
Roland Lang (S. 5, 9, 13), Volker Wilke (S. 4)  
Druck: TIAMATdruck GmbH, Düsseldorf  
Auflage: 1.100  
Erscheinungsweise: zweimonatlich, 5 Ausgaben p. a.  
Einzelheft: 3,90 €; Jahresabo: 18,40 €

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Die Redaktion behält sich vor, Beiträge in gekürzter Form abzdrukken.

**Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe ist der 28.04.2003.**

# Kerstin Andreae

Im Januar dieses Jahres wurde Kerstin Andreae von der Grünen Bundestagsfraktion zur neuen Kommunalpolitischen Sprecherin gewählt. Die 34-jährige Diplom-Volkswirtin wurde in Schramberg im Schwarzwald geboren. An der Universität Freiburg studierte sie Politische Wissenschaft und Volkswirtschaftslehre. Beruflich war sie in verschiedenen Bereichen aktiv: u.a. als Gesundheitsmanagerin bei MediKUR in Hamm und als Projektmanagerin im Windkraftbereich in Freiburg. Im Jahr 2000 wurden sie und ihr Partner Marcus Eltern, von Sohn Mauritz.

Kerstin Andreaes politischer Werdegang ist eng mit der grünen Hochburg Freiburg verknüpft. Im Vorstand des Kreisverbandes hat sie die Grüne Jugend dort und landesweit mit aufgebaut. 1998 hat sie als Pressereferentin und Wahlkampfkoordinatorin den Freiburger Bundestagswahlkampf organisiert. Als Mitglied des Landesvorstandes gestaltete sie die baden-württembergische Parteipolitik mit.

Von 1999 bis 2002 war sie eine von insgesamt zehn Grünen Fraktionsmitgliedern im Freiburger Gemeinderat – mit den Schwerpunkten Sozial- und Wirtschaftspolitik.

Seit ein paar Monaten pendelt sie nun zwischen dem Berliner Abgeordnetenbüro und ihrem Wahlkreis in Freiburg. Ihre Erfahrungen und ihr Wissen aus der Kommunalpolitik wird sie dort – als Obfrau des Finanzausschusses und als stellvertretendes Mitglied des Familienausschusses und der Kinderkommission – in Grüne Politik umsetzen. Als Kommunalpolitische Sprecherin der Fraktion stellt sie die Stärkung der Kommunen in den Mittelpunkt – und das gilt für zahlreiche Aktionsfelder: Dabei ist ihr die konsequente Anwendung des im Koalitionsvertrag ausdrücklich festgeschriebenen Konnexitätsprinzips und eine Verstetigung der kommunalen Finanzkraft ein besonderes Anliegen.

Wir wünschen alles Gute und viel Erfolg!



## Nachruf

# Wolfgang Du Bois †

Wolfgang Du Bois ist Ende Januar plötzlich verstorben: Unerwartet für seine Familie und seine Freunde. Eine tiefgreifende Therapie hatte er hinter sich und war danach wieder voller Ideen. Seine Krankheit trug er mit Fassung. Er machte keinen Hehl daraus, hing sie aber auch nicht an die große Glocke. Dieser Charakterzug war typisch für ihn. Er stellte nie seine Person in den Vordergrund, sondern arbeitete mit Nachdruck für die Sache und an den Strukturen.

Als studierter Raumplaner war ihm die Ökologie Herzensangelegenheit und planerisches Betätigungsfeld zugleich. Nach seinem Studium in Dortmund war er einige Jahre im Frankfurter Umlandverband tätig und danach Amtsleiter im Umweltamt der Stadt Münster. Er hat viele innovative Spuren gelegt, richtungweisende Publikationen wie erfolgreiche Projekte hinterlassen. Den guten Ruf von Münster als ökologischer Hochburg hat er mitbegründet und verstetigt. Seit 1998 wirkte er in Bielefeld als Planungsdezernent und versuchte, das Nachhaltigkeitsparadigma auch in diesem sperrigen Bereich zu entfalten. Wer die Stadt am Teuto mit ihren Zwängen

kennt, weiß, dass dies keine einfache Aufgabe ist. Die Kommunalwahl 1999 veränderte die politischen Rahmenbedingungen seiner Tätigkeit und machte ihn zum Umweltdezernenten.

Das mag zu mancher Kerbe und Verletzung in seiner Seele geführt haben, sein Engagement für die Sache ‚Ökologie‘ veränderte es nicht. Er blieb beharrlich. Wolfgang Du Bois war darüber hinaus maßgeblich am Aufbau von Grünkom, dem bundesweiten Verband kommunaler WahlbeamtInnen, beteiligt. Ohne sein Engagement wäre auch der regelmäßige Gedankenaustausch der Umwelt-Beigeordneten und -DezernentInnen mit der Ministerin Bärbel Höhn und den StaatssekretärInnen des MUN-LV nicht dauerhaft zu Stande gekommen.

Wolfgang war ein großer, kraftvoller Mann. Seine ruhige Ausstrahlung und seine sonore Stimme beeindruckten. Mit ihm zu diskutieren fand in einer Atmosphäre der Herzlichkeit statt. Es war bei ihm immer auch ein Dialog mit dem Gegenüber und diente nicht nur dem Austausch von Sachargumenten. Er fehlt uns sehr.

*Hans-Jürgen Serwe*



# Die GAR in Klausur

In das 1906 erbaute Rathaus von Bergisch Gladbach zogen der Vorstand und die Mitarbeiter der GAR zur Klausur. Schon bei der Anfahrt stellte sich die Frage wie diese ‚bergfreie‘ Stadt zu ihrem Namen kam. Ganz einfach: Anfang des 12. Jahrhunderts ließen sich die Grafen von Berg im Bergischen nieder. Daher stammt das ‚Bergisch‘. Die Entstehung des zweiten Namensteils ‚Gladbach‘ rührt aus einer künstlichen Bachlegung zur Nutzung der Wasserkraft im Mittelalter. Dieser Bach, ‚Strunde‘ genannt, wurde also ‚gelegt‘. Im Bergisch Platt, heißt das ‚gelaat‘. Wie das Wasser der Strunde die Kieselsteine poliert, so schliiff der Volksmund in Jahrhunderten den Stadtnamen rund. Gladbach, der gelegte Bach.

## Die Fakten

Im Vordergrund der Klausur stand aber weniger der gründungsgeschichtliche Hintergrund des Tagungsortes, als vielmehr die Arbeitsplanung für das laufende Jahr, die an dieser Stelle nur skizziert werden kann. Intensiv diskutiert wurde die Weiterentwicklung der kommunalpolitischen Interessenvertretung auf Bundesebene.

Neben den regelmäßigen Arbeitskreissitzungen – mit den GeschäftsführerInnen der kommunalpolitischen Vereinigungen der Länder sowie mit dem Bundesvorstand – wurde die Notwendigkeit eines kommunalpolitischen Referats bzw. einer/s Spre-

cherIn der Bundestagsfraktion für nötig befunden. Weiterhin wurde die Notwendigkeit der Bildung von Kommunikationsnetzwerken hervorgehoben. Neben dem bestehenden Gedankenaustausch der nordrhein-westfälischen FraktionsgeschäftsführerInnen soll das Treffen der BürgermeisterInnen zur Vernetzung der Politikbildung beitragen.

Mit der anstehenden Kommunalwahl in 2004 stellte sich natürlich auch die Frage eines begleitenden Qualifizierungsprogramms für neue KommunalpolitikerInnen. Ein entsprechendes Bildungsangebot wird ab Herbst 2003 angeboten. Zur Unterstützung der Fraktionsarbeit finden die Seminare ‚Kompetent in Rat und Ausschuss‘, ‚Haushalt I und II‘, ‚Bauleitplanung‘, ‚Fraktionsvorsitz‘, ‚Öffentlichkeitsarbeit I und II‘ und ‚Rechtliche Grundlagen der Ratsarbeit‘ statt.

Die ergänzenden Politikmanagement-Seminare wie: Kampagnen-/Öffentlichkeitsarbeit, Texttraining, Projektmanagement, Politik und Theater, Konfliktmanagement, Politik digital präsentieren, Grundlagen der Vorstands- und Fraktionsarbeit, Grundlagen der politischen Geschäftsführung und -Moderation sowie Rhetorik sind weitere notwendige Qualifikationsbausteine für eine professionelle Politikarbeit.

Überlegungen zu einer kommunalpolitischen Fachveranstaltung in Kooperation mit dem Bundes- und Landesverband in 2004 runden das skizzierte Bild von der GAR-Klausurtagung im Sitzungssaal des Bergisch Gladbacher Rathauses ab. (VW)

Von links nach rechts:

Magda Ryborsch,  
Ilona Schmitz,  
Volker Wilke,  
Annette  
Lostermann-De Nil,  
Günther Karen-Jungen,  
Angela Hebel,  
Heike Kas, Horst  
Pohlmann,  
Dunja Briese



Integrierte Verkehrsplanung

# Zukunftsfähig Mobil



Der letzte Schwerpunkt in Forum Kommunalpolitik zum Thema Verkehr (Ausgabe 3/2000) nahm den ÖPNV-Wettbewerb ins Visier. Diese Ausgabe setzt aufs Ganze: Die Integrierte Gesamtverkehrsplanung, ein Mobilitätskonzept das alle Verkehrsträger und Verkehrsmittel umfasst, ist klassisches Anliegen GRÜNER Politik. Nicht nur die sozialen, ökologischen und ökonomischen Auswirkungen des Verkehrs, sondern auch seine Entstehungsbedingungen werden in die Planung einbezogen. Die Enquete-Kommission „Zukunft der Mobilität“ hat dafür 1998 entscheidende Weichen gestellt. Forum Kommunalpolitik fragt nach, welche Ansätze und Maßnahmen auf Landesebene, in den Regionen und den Kommunen derzeit verfolgt werden.

Peter Eichenseher lenkt den Blick auf den aktuellen Handlungsrahmen für Infrastrukturprojekte im Schienenpersonennahverkehr des Landes NRW und leitet daraus einige Empfehlungen für kommunales Handeln ab. Reinhard Weitz erläutert, wie die Integrierte Gesamtverkehrsplanung von der Bezirksregierung Detmold umgesetzt wird und wie der Stand von aktuellen Projekten aussieht. Sybille Kelp-Siekmann plädiert für eine integrierte Verkehrsplanung unter Gender-Aspekten und liefert Argumente für eine zukunftsweisende Nahverkehrsoffensive im Ruhrgebiet. Jürgen Brunsing bezieht zu einer einst bedrohten Verkehrsanlage Stellung: Er bietet praktische Beispiele zur Renaissance des Zebrastreifens. Petra Bernhardt, Holger Dalkmann und Oscar Reutter haben die Kampagne „YOU-move.nrw“ untersucht: Sie erläutern, wie Aktivitäten für nachhaltige, jugendgerechte Mobilitätsplanung aussehen könnten. Heide Kröger Brenner thematisiert, wie die Aufstellung des „Masterplan Mobilität“ in Dortmund verlaufen ist und welche Weichen, insbesondere beim Radverkehrsnetz, gestellt wurden. Hermann Strahl wiederum weiß, wo es mit den neuen Hinweisschildern des Radverkehrsnetzes NRW zukünftig langgehen kann.

# Kommunale Ansätze der Verkehrsentwicklung

## Auf die Schiene setzen, Trassen erhalten



**Peter Eichenseher**  
Verkehrspolitischer  
Sprecher der  
GRÜNEN  
Landtagsfraktion

Die aktuelle Haushaltslage in Land und Kommunen lässt vielerorts für aufwendige Infrastrukturprojekte für den Schienenpersonennahverkehr kaum Spielraum – weil schlicht das Geld fehlt. Insbesondere die im ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW von 1998 aufgeführten Reaktivierungsprojekte werden insgesamt kaum realisierbar sein. Zwar bezuschusst das Land NRW nach wie vor ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen mit 90%. Auch durch die Novellierung des Regionalisierungsgesetzes zum 1. Januar 2003 sind für Reaktivierungsstrecken nicht nur Investitionskostenzuschüsse, sondern auch Betriebskostenzuschüsse möglich. Die derzeit verfügbaren Mittel sind jedoch durch verschiedene Faktoren extrem begrenzt.

### Der Verkehrshaushalt in NRW

Angesichts der aktuellen Haushaltssituation können zahlreiche Projekte, die unstrittig von hoher Priorität sind, in absehbarer Zeit nicht realisiert werden. Etwa zwei Drittel der Mittel, die im ÖPNV-Ausbauplan für Bahn- und ÖPNV-Projekte der kommenden Jahre vorgesehen sind, liegen auf Eis.

Die Gründe hierfür im Schlaglicht:

1. Die Regionalisierungsmittel 2002 sind gegenüber dem Jahr 2001 rückläufig. Das Verkehrsministerium hat den hohen Stand der Regionalisierungsmittel im Jahr 2001 (1,11 Mrd. €) als Grundlage für die mittelfristige Finanzplanung genommen. Noch im Frühjahr 2002 ging das Verkehrsministerium des Landes (MVEL) davon aus, dass für 2003 ca. 1,15 Mrd. € an Regionalisierungsmitteln nach NRW fließen. Tatsächlich werden es nur 1,06 Mrd. € sein. Diese Abweichung von 90 Millionen € – die durch den neuen Verteilungsschlüssel im Regionalisierungsgesetz des Bundes entstanden ist – wirkt sich flächendeckend auf die Investitionsförderung aus.
2. Die Steigerung des SPNV-Angebotes um 11 Mio. Zugkilometer zum Jahreswechsel 2002/2003 geht zulasten des investiven Anteils im schienegebundenen Personennahverkehr (SPNV). Verschärfend kommt hinzu, dass die Finanzierung des integralen Taktfahrplans 2 (ITF 2) teu-

rer als notwendig eingekauft wurde (ca. 80 Mio. €). Das MVEL hatte keine erkennbare Verhandlungsstrategie gegenüber der Bahn. Der Wettbewerbsdruck bei den Verhandlungen über die Leistungsausweitung im Rahmen der ITF-Stufe 2 war gering und das Land zudem erpressbar, weil die Bahn AG als Unterstützer für den Metrorapid gewonnen werden sollte.

3. Die Trassenpreise der DB AG steigen (Regionalfaktoren ab 2003).
4. Die originären ÖPNV-Landesmittel (von 44 Mio. €) werden gestrichen.
5. Auch die vom Land NRW vorfinanzierten Planungskosten für den Metrorapid belasten den Topf der Regionalisierungsmittel (mit 37 Mio. € in 2002). Bei einem Mittelzufluss durch den Bund werden die für den Metrorapid abgestellten Planungskosten aber wieder den Regionalisierungsmitteln zugeführt.

### Der Infrastruktursicherungsvertrag

Damit die derzeit blockierten Verkehrsentwicklungsmaßnahmen auch zukünftig noch realisiert werden können, wird die Sicherung stillgelegter Trassen zur zentralen Aufgabe. So kann gewährleistet werden, dass die Flächen nicht durch einen kurzfristigen Vermarktungsdruck der Deutschen Bahn AG verbaut werden. Daher kommt einem wegweisenden Projekt aus den Anfangsjahren der Rot-Grünen Koalition in NRW, dem so genannten „Trassensicherungsvertrag“, eine besondere Bedeutung zu. Dadurch konnte die Reaktivierung bzw. Übernahme der Bahnstrecken durch private Bahninfrastruktur-Unternehmen erreicht werden. Von den insgesamt fünfzig Strecken die 1997 in dieses Vertragskonzept aufgenommen wurden, sind derzeit etwa zwanzig bis 2003 gesichert.

Die Trassensicherung ist ein Teil unserer landespolitischen Strategie, den Rückzug der Bahn aus der Fläche zu stoppen. Rückblickend erweist sich das Instrument des Infrastruktursicherungsvertrages dabei als nur bedingt erfolgreich. Wir haben allerdings zunächst Zeit gewonnen, um:

- alle Optionen für eine Reaktivierung offen zu halten
- Reaktivierungskonzepte fortzuschreiben

- diese politisch vor Ort durchzusetzen und
  - auf wirtschaftlich tragfähige Beine zu stellen.
- Bei einigen Projekten konnte die ursprünglich ablehnende Haltung der Kommunen ins Positive gewendet werden (z. B. Barntrup-Lemgo oder Düren-Euskirchen).

Wir konnten nicht nur aufzeigen, welche zukünftigen Potenziale mit der Entwidmung und Vernichtung von Bahnstrecken auf dem Spiel stehen, sondern haben eine Trendwende eingeleitet. Das zeigen das Erfolgsmodell Euregiobahn Aachen und auch kleinere Reaktivierungen, die derzeit vorbereitet werden.

Allerdings war die Laufzeit des Vertrages von Anfang an begrenzt und mit erheblichen finanziellen Leistungen des Landes verbunden. Eine Übernahme der Verkehrssicherungspflicht durch das Land erschien insbesondere bei Strecken, deren Reaktivierung von Anliegerkommunen explizit abgelehnt wurde, nicht vertretbar. Einige hoffnungsvolle Projekte, wie z.B. die Stadtbahn Hamm, konnten daher nicht umgesetzt werden.

Deutlich wurde, dass die Landespolitik eine zukunftsweisende Netzentwicklung bzw. eine Netzreaktivierung nicht gegen den kommunalen Widerstand umsetzen kann. Für erfolgreiche Projekte braucht es neben dem Willen der Landesregierung, der Förderung und Mittelbereitstellung durch das Land auch die Bereitschaft der beteiligten Kommunen, Kreise und Zweckverbände. Fehlt diese oder wird in der Region gezielt auf eine Entwidmung von Bahnstrecken hingearbeitet, so ist die Reaktivierung aus Landessicht auf Grund der kommunalen Planungshoheit nahezu aussichtslos.

## Defizite der Trassensicherung

Eine strategische Ausrichtung auf eine Gesamtnetzplanung wäre notwendig. Nach wie vor befasst sich das MVEL ausschließlich mit „Strecken“ und zu wenig mit „regionalen Netzen“ (Die Euregiobahn Aachen ist bislang die einzige Ausnahme). Diese langjährige Beobachtung veranlasste uns zu dem Vorschlag, eine unternehmerisch agierende Landes-Eisenbahn-Entwicklungsgesellschaft zu gründen. Diesen Vorschlag konnten wir allerdings nicht durchsetzen.

Die Gründung einer Landes-Eisenbahn-Entwicklungsgesellschaft, in der entwicklungsfähige Trassen in einem Gesamtpaket angeboten werden, wäre die effektivere Lösung gewesen. Bei entbehrlichen Bahnflächen, sind die Verhandlungs- und Entwicklungsprobleme ähnlich gelagert. Der grüne Stadtentwicklungsminister Michael Vesper konnte diesen Gedanken fortschreiben und mit der „Bahnflächen-Entwicklungsgesellschaft NRW“ in ein erfolgreiches Entwicklungskonzept umsetzen.

Trotz dieser Einschränkungen ist die Bilanz aus sechs Jahren neuer Bahnpolitik in NRW – auch beim Thema Trassensicherung und Netzentwicklung – insgesamt positiv: Seit Beginn der Rot-Grünen Koalition im Jahr 1995 konnten wir in der Bahn- und ÖPNV-Politik des Landes eine Trendwende durchsetzen. Erstmals seit 30 Jahren können wir für NRW feststellen, dass keine der vom Schienenpersonenverkehr derzeit bedienten Strecken von Stilllegung bedroht ist.

## Kommunale Handlungsfelder

Nachdem der Trassensicherungsvertrag zwischen Land und DB AG für die meisten Strecken beendet ist, bleibt in vielen Fällen nur die planerische Sicherung durch kommunale Bauleitpläne. Eine erfolgreiche Umsetzung setzt allerdings einen Konsens auf kommunaler Ebene und insbesondere eine gemeinsame Stoßrichtung aller Anliegerkommunen am betreffenden Streckenabschnitt voraus.

Im Rahmen der Flächenvermarktung ehemaliger Bahnflächen beabsichtigt z.B. die Stadt Schmallenberg – mit Unterstützung der Bahnflächenentwicklungsgesellschaft – den Erwerb eines Trassenbandes. Auch wenn hier der Bau eines Rad-Gehweges angestrebt wird, bleibt die Fläche gesichert. Die Trasse bleibt zumindest als Verkehrsfläche erhalten und kann bei veränderten Rahmenbedingungen erneut für die Schiene nutzbar gemacht werden.

Ein ähnliches Projekt wird derzeit in der Stadt Dortmund im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes diskutiert. Hier soll eine ehemalige „Werkstrasse“ der Dortmunder Eisenbahn ebenfalls für eine Grünverbindung mit einem Fuß- und Radweg genutzt werden. Optional soll die Trasse für eine Stadtbahnverbindung offen gehalten werden.

Auch für die Niederbergbahn im Kreis Mettmann eröffnet die planerische Sicherung des Trassenbandes eine gute Perspektive, um die Reaktivierung der Strecke zwischen Wülfrath-Velbert und Heiligenhaus sicherzustellen.

## Aus der Perspektive der Bezirksregierung

# Mobilität aus einem Guss



**Reinhard Weitz**  
Dezernent für  
Integrierte  
Gesamtverkehrs-  
planung bei der  
Bezirksregierung  
Detmold

Die Integrierte Gesamtverkehrsplanung (IGVP) stellt in mehrfacher Hinsicht einen Umbruch in der Verkehrsplanung des Landes dar. Während die Bedarfsplanungen bisher jeweils für einzelne Verkehrsträger erfolgte, soll zukünftig eine ganzheitliche Mobilitätsplanung entwickelt werden, die alle Verkehrsträger und Verkehrsmittel umfasst. Erstmals sollen zudem nicht nur die sozialen, ökonomischen und ökologischen Auswirkungen berücksichtigt werden, sondern auch die Entstehungsbedingungen des Verkehrs – im Sinne einer Verkehrsvermeidung – in die Planung einbezogen werden. Damit sind insbesondere auch Fragen der Stadt- und Regionalentwicklung angesprochen, denn eine kompakte Bebauung ist im Allgemeinen nicht nur flächensparsamer, sondern auch „verkehrsersparmer“ als eine ausufernde Siedlungsstruktur. Und eine axiale oder bandförmig ausgerichtete Bebauung kann besser von Bussen und Bahnen erschlossen werden als eine Streusiedlung. Neu an diesem Konzept ist zudem die sehr intensive und frühzeitige Abstimmung mit den verschiedenen Planungsbeteiligten. Zu diesem Zweck wurden bei den Bezirksregierungen regionale Arbeitskreise eingerichtet, die eine Scharnierfunktion wahrnehmen sollen zwischen der Landesebene einerseits und der regionalen und lokalen Ebene auf der anderen Seite.

### Grundlagen

Gesetzliche Grundlage für die IGVP ist das „Gesetz zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung“ (IGVP-Gesetz), das am 13. April 2000 als Artikel 9 des 2. Modernisierungsgesetzes vom Landtag beschlossen wurde. Der Anstoß für dieses Gesetz ging bekanntlich von der Enquete-Kommission „Zukunft der Mobilität“ aus, die bereits 1998 einstimmig, und noch vor Verabschiedung ihres Schlussberichtes, dem Landtag empfohlen hatte, eine integrierte Gesamtverkehrsplanung für NRW zu konzipieren und einzuleiten.<sup>1</sup> Dabei bezog sich die Kommission in ihrer Begründung im Wesentlichen auf die Ergebnisse einer öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses des Landtags vom 9.9.1997, die eine am Institut für Stadtbauwesen der RWTH Aachen erstellte Studie<sup>2</sup> ausgewertet und zu Handlungsvorschlägen verdichtet hatte. Viele der dort vorgebrach-

ten Anregungen haben in dem Gesetz ihren Niederschlag gefunden.

Das Gesetz sieht eine Integration auf drei Ebenen vor, nämlich die Integration der Verkehrsträger und Verkehrsmittel, die Abstimmung mit den Planungsbeteiligten und die Integration der verschiedenen gesellschaftlichen Planungsbelange. Die IGVP soll von dem für das Verkehrswesen zuständigen Ministerium – in Rücksprache mit den zuständigen Fachressorts und im Einvernehmen mit dem für das Verkehrswesen zuständigen Landtagsausschuss – erarbeitet werden. Dabei sollen kurz-, mittel- und langfristige Perspektiven beschrieben und nach jeweils fünf Jahren fortgeschrieben werden.

Wesentlich ist, dass mit dem IGVP-Gesetz erstmals das Prinzip der nachhaltigen Mobilität in der Landesverkehrsplanung verankert wird. Dazu werden in § 2 des Gesetzes sechs allgemeine Ziele einer nachhaltigen Mobilität formuliert, die bei der Integrierten Gesamtverkehrsplanung zu verfolgen sind:

- Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und der Mobilitätsangebote bei einem Vorrang für die öffentlichen Verkehrsträger
- Unterstützung verkehrersparmer Raumstrukturen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere auch des Rad- und Fußgängerverkehrs
- Gleichwertige Chancen der Mobilitätsteilnahme für alle Bevölkerungsgruppen
- Unterstützung der Anstrengungen zum Klimaschutz und Verbesserung der Umweltqualität
- Sicherung wirtschaftlicher Austauschbeziehungen von Personen und Gütern bei Minimierung der Folgebelastrungen.

### Organisation und Abläufe

Mit der Erarbeitung der IGVP beauftragt wurde vor rund einem Jahr die „Projektgruppe IGVP“ vom damaligen MWMEV (Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr) – nach einem EU-weiten Auswahlverfahren. Dabei handelt es sich um ein interdisziplinär zusammengesetztes Konsortium aus sechs Planungs- und Ingenieurbüros unter Federführung der Freiburger Consulting-Gesellschaft Kessel+Partner. Die Aufgabenstellung der Projektgruppe umfasst u. a. die Erarbeitung ei-

### Anmerkungen:

1 Enquete-Kommission „Zukunft der Mobilität“, Teilbericht Integrierte Gesamtverkehrsplanung in NRW, Landtags-Drucksache 12/3246 vom 22.10.1998

2 Beckmann, K. J., Kreitz, M.: Möglichkeiten und Grundsätze einer Integrierten Gesamtverkehrsplanung – Auswertung der öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses vom 9.9.1997 und Erarbeitung von Handlungsvorschlägen, Aachen 1998

nes detaillierten Zielsystems (einschließlich der Indikatoren zur Beurteilung von verkehrspolitischen Maßnahmen und Einzelvorhaben), die Beschreibung der zukünftigen Entwicklung durch Prognosen und Szenarien, die Simulation des jetzigen und künftigen Verkehrsgeschehens in Verkehrsmodellen, die Erstellung eines geeigneten Bewertungsverfahrens sowie schließlich die Bewertung von Handlungsstrategien und Einzelvorhaben. Eine wichtige Rolle wird die Erarbeitung eines zentralen „NRW-Szenarios“ spielen, in dem die Handlungsoptionen für eine zukünftige nachhaltige Mobilitätsplanung des Landes aufgezeigt und in ihren Wirkungen bewertet werden.

Bei der IGVP-Erarbeitung wird die Projektgruppe von einem Lenkungskreis begleitet, in dem die relevanten Ressorts der Landesregierung, die Bezirksregierungen, die kommunalen Spitzenverbände und andere vertreten sind. Darüber hinaus wurde ein hochkarätig besetzter wissenschaftlicher Beirat eingerichtet, der grundsätzliche Fragen zur Struktur und Methodik der IGVP behandelt.

Nicht nur wegen ihres ganzheitlichen Ansatzes, sondern auch auf Grund der enormen Menge von zu berücksichtigenden Daten und Informationen ist die IGVP eine hochkomplexe Aufgabe. So müssen die Verkehrsbeziehungen zwischen immerhin 4.621 Verkehrszellen abgebildet werden, in die das Land NRW aufgeteilt wurde; weitere 400 Umlandzellen außerhalb der Landesgrenzen kommen hinzu. Allein das im Verkehrsmodell zu berücksichtigende

Netz für den Individualverkehr in NRW umfasst eine Streckenlänge von rund 33.000 km. Und die von Gebietskörperschaften, Verkehrsverbänden und anderen zur Aufnahme in die Bedarfsplanung gemeldeten und im Rahmen der IGVP zu bewertenden Infrastrukturvorhaben (Straße und Schiene) erreichen eine Größenordnung von mehreren hundert Einzelvorhaben.

Wichtige Grundlagendaten waren allerdings bereits vor Beauftragung der Projektgruppe IGVP erhoben worden. So wurde im Jahr 2000 vom Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik (LDS), im Auftrag des Verkehrsministeriums, eine repräsentative Erhebung zum Verkehrsverhalten in NRW durchgeführt, bei der im Rahmen der jährlichen Mikrozensus-Befragung bei rund 24.000 Personen Daten zur Verkehrsmittelverfügbarkeit, zur Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken, zur mittleren Wegedauer und Wegelänge etc. erhoben wurden. Mit den Ergebnissen, die in einem Kurzbericht veröffentlicht sind<sup>3</sup>, liegen umfangreiche und aktuelle Angaben zur individuellen Mobilität in NRW und in den Teilregionen des Landes vor – mit teilweise überraschenden Ergebnissen. Bemerkenswert ist etwa, dass in den Ballungsräumen der Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr in den vergangenen zehn Jahren deutlich angestiegen ist: Von vormals 14,7 % auf nunmehr 16,5 %. Knapp 45 % aller zurückgelegten Wege im Lande, so ein weiteres Ergebnis, sind kürzer als drei Kilometer und weisen damit auf erhebliches Verlagerungspotenzial zugunsten der

**Anmerkungen:**

3 MMWEV/LDS: Verkehrsverhalten 2000, Düsseldorf, September 2001

*Auch bei der ganzheitlichen Mobilitätsplanung fängt jeder Weg mit den eigenen Füßen an.*



eigenen Füße oder des Fahrrads. Aber auch die werktägliche Mobilitätsrate, also die durchschnittliche Zahl der Wege pro Person und Tag, ist in der vergangenen Dekade in NRW um rund 14 % angestiegen und beträgt nunmehr 3,3 Wege pro Tag.

## Regionale Arbeitskreise

Ein wesentliches Merkmal der IGVP ist die frühzeitige und intensive Abstimmung mit den Planungsbeteiligten. Als maßgebliche Ebene des Beteiligungsprozesses wurden die Bezirksregierungen ausgewählt, da hier die Schnittstellen zu Kreisen und Kommunen liegen und wichtige Aufgabenfelder im Verkehrs- und Planungsbereich gebündelt sind. Diese Verortung ist auch deshalb konsequent, weil die Regionen mit dem 2. Modernisierungsgesetz eine deutliche Aufwertung erfahren haben und die Position der Regionalräte gerade im Verkehrsbereich gestärkt wurde.

Zentrales Instrument der Beteiligung sind die „Regionalen Arbeitskreise zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung“, die bei jeder der fünf Bezirksregierungen eingerichtet wurden – und in denen alle Kreise und kreisfreien Städte der jeweiligen Bezirke, die Verkehrsverbände, die Deutsche Bahn, der Landesbetrieb Straßenbau, die Binnenhäfen, die Flughäfen, die Industrie- und Handelskammern, die Naturschutzverbände und verschiedene Behörden vertreten sind. Sie umfassen damit jeweils ca. 20 - 30 Mitglieder. Das Ziel der Arbeitskreise ist ein doppeltes: Zum einen sollen die Planungsbeteiligten umfassend über Zielsetzung und Vorgehen der Integrierten Gesamtverkehrsplanung informiert und eine möglichst breite Akzeptanz gefördert werden. Zum anderen sollen die Arbeitskreismitglieder ihre regionale Sichtweise und ihre spezifischen Kenntnisse als Akteure vor Ort in den Planungsprozess einbringen und so zu einer Verknüpfung von Landes-, regionaler und kommunaler Ebene beitragen. Die Arbeitskreise werden nach einem einheitlichen Konzept (gleiche Tagesordnung und Terminfolge) durch einen Moderator der Projektgruppe IGVP vorbereitet, moderiert und ausgewertet.

Inwieweit das sehr aufwändige Beteiligungsmodell die gesteckten Erwartungen erfüllt, lässt sich heute, nach erst drei stattgefundenen Sitzungsstunden, noch nicht abschließend beurteilen. Eine überwiegend positive Einschätzung zu den Inhalten und zum Ablauf, die zum Beispiel eine Umfrage unter den Teilnehmern des bei der Bezirksregierung Detmold angesiedelten Arbeitskreises erbrachte (trotz kritischer Einwände, die es natürlich auch gab), verweist allerdings darauf, dass der eingeschlagene Weg durchaus Erfolg versprechend im Sinne einer „vertikalen Integration“ verläuft.

## Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan

Im Ergebnis wird sich die IGVP aus zwei Teilen zusammensetzen: Einem Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan einerseits und einem Handlungskonzept mit Empfehlungen für die zukünftige Verkehrspolitik des Landes andererseits. Während sich der eine Teil gewissermaßen auf die „Hardware“ bezieht, beschreibt der andere diesem Bild entsprechend die „Software“ der Verkehrspolitik.

Der Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan wird als verkehrsträgerübergreifender Bedarfsplan an die Stelle der beiden derzeit gültigen Bedarfspläne für Schiene und Straße treten (ÖPNV-Bedarfsplan vom 01.10.1998 und Landesstraßenbedarfsplan vom 20.04.1993). Auf Grundlage des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans werden dann in einem weiteren Schritt die gesetzlich vorgesehenen Ausbaupläne für Schiene und Straße erstellt.

Die derzeitige Zeitplanung sieht vor, dass der Entwurf zum Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan in der ersten Jahreshälfte 2004 vorgelegt wird. Bereits vorher sollen regionale Entwürfe zur Abstimmung mit den Regionalräten erstellt werden. Die Regionalräte beschließen dann gemäß § 7 Abs. 4 Landesplanungsgesetz über die Vorschläge der Region für die Verkehrsinfrastrukturplanung.

## Fazit

Die Integrierte Gesamtverkehrsplanung des Landes ist ein viel versprechender Ansatz für eine Mobilitätsplanung aus einem Guss, die sich nicht nur wie bisher üblich auf den Ausbau der Verkehrswege beschränkt, sondern unter der Zielsetzung einer nachhaltigen Mobilität auf die Entstehungsbedingungen des Verkehrs abhebt. Dabei darf ihre Rolle allerdings nicht überschätzt werden. Zu Recht hat die Enquete-Kommission darauf hingewiesen, „dass eine integrierte Gesamtverkehrsplanung für die Lösung von Verkehrsproblemen lediglich die notwendigen Voraussetzungen schaffen kann. Als planerisches Instrument kann sie nicht die Problemlösung selbst sein, sondern nur die Rahmenbedingungen für letztlich politisch zu treffende Entscheidungen bieten.“<sup>4</sup>

*Unter der Internet-Adresse [www.igvp.nrw.de](http://www.igvp.nrw.de) werden in Kürze zeitnahe Informationen über Grundlagen, Verfahrensschritte und Ergebnisse der IGVP bereitgestellt.*

### Anmerkungen:

<sup>4</sup> Enquete-Kommission „Zukunft der Mobilität“, a.a.O., S. 14

## Integriertes ÖPNV-Konzept im Ruhrgebiet

### Gender: eine Offensive

Noch ist ein regionales ÖPNV-Konzept für das Ruhrgebiet eine Vision. Mit der integrierten, den räumlichen Zusammenhang in den Blick nehmenden Gesamt- und Nahverkehrsplanung rückt sie ein Stück näher. Dem Image der Region würde eine Nahverkehrsoffensive gut tun, da die Landesstrukturprogramme der 90er Jahre – wie die IBA Emscher Park – das Thema Verkehr nicht berücksichtigten. Für die integrierte Weiterentwicklung des öffentlichen Nahverkehrs gibt es zurzeit auf der Ruhrgebiets-ebene zwar zukunftsweisende Ansätze, doch weder ein Gesamtkonzept noch die notwendigen Koordinationsebenen.

#### Integrierte ÖVNV-Planung

Mit der Regionalisierung des ÖPNV – auf der Grundlage des Regionalisierungsgesetzes NRW 1995 (RegG NRW) – wurden umfangreiche Umstrukturierungen zugunsten einer dezentralen, politischen Verantwortung für den ÖPNV vorgenommen. Die neuen Aufgabenträger (Besteller) für den ÖPNV sind kreisfreie Städte und Kreise bzw. ihre regionalen Zusammenschlüsse. Die Zuständigkeit für Angebote des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) wurde innerhalb des Landes auf neun Zweckverbände des SPNVs verteilt, davon wurden im Ruhrgebiet drei Zweckverbände Aufgabenträger. Mit dem RegG NRW wurde gleichzeitig der Nahverkehrsplan (NVP) als neues Planungsinstrument eingeführt, der für einen (max.) 5-Jahres-Zeitraum aufzustellen und fortzuschreiben ist. Damit wurde eine Planung und Entwicklung des Nahverkehrsangebotes an dem Ort möglich, wo die Verkehrsbedürfnisse entstehen. Mit dem Gesetz wurde auch die Chance eröffnet, den Belangen von Frauen und Kindern bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV Rechnung zu tragen (so die Grundsätze im § 2, Absatz 9 des RegG NRW). Über die inhaltliche Ausgestaltung des neuen Planungsinstruments gab es von Anfang an unterschiedliche Auffassungen. Im Ruhrgebiet nutzen eine Reihe von Städten das Instrument NVP für eine integrierte, kommunale Nahverkehrsplanung. Ressortübergreifende Planungsrunden wurden gebildet, um die Belange des städtischen Gesamtverkehrs, der Stadtentwicklung und Umweltplanung sowie differenzierte Anforderungen zur Mobilität der Frau-

en und Männer zu berücksichtigen. Gute Beispiele dafür sind die NVPs in Essen und Mülheim an der Ruhr. Hier wurden „frauenspezifische Gutachten“ auf der Grundlage des § 2 Abs. 9. integriert, aus denen Kriterien für die Mängel- und Erreichbarkeitsanalyse abgeleitet wurden. Aus diesen Erhebungen konnten Vorschläge für alltagsgerechte Linienführungen und Haltestellen bis auf die Ebene baulicher Maßnahmen sowie flankierender städtebaulicher Maßnahmen abgeleitet werden.

Integrative NVP-Konzepte und insbesondere qualitative Standards werden unter anderem in einem 13-Punkte-Programm zur Novellierung des RegG NRW von PlanerInnenverbänden gefordert<sup>1</sup>. Bisher gibt es landesweit sehr unterschiedliche Planungsansätze bei den aufgestellten Nahverkehrsplänen, denn das Landesregionalisierungsgesetz, ebenso wie der Bund, haben hierfür keine Qualitätsstandards vorgegeben und es fehlt ein übergeordnetes, integriertes Zielkonzept. Dies schlägt sich auch bei der Umsetzung der gesetzlichen Minimalregelung des § 2 Abs. 9 nieder, die zu schwach und unverbindlich ist, um die Nahverkehrsplanung im Sinne einer geschlechterdifferenzierten Maßnahmenplanung zu regeln. Stattdessen haben nur einige Aufgabenträger des ÖPNV Gutachten zu „Frauenbelangen im NVP“ beauftragt. Diese waren selten im Verfahren integriert, sondern wurden als Parallelgutachten zum NVP-Aufstellungsverfahren behandelt. Es erfolgte keine systematische Umsetzung im Sinne des Gender-Mainstreaming.

#### Bewegt werden

Wie sieht es mit der ÖPNV-Mobilität der Bewohnerinnen und Bewohner in der Region Ruhrgebiet aus? In der öffentlichen Meinung zum Nahverkehrsangebot mit Bussen und Bahnen, ihrer Vernetzung, den Taktzeiten und der Erreichbarkeit von Zielen ist ein negatives Bild vorherrschend. Dieses Negativ-Image wird durch die alltägliche Erfahrung insbesondere dann bestätigt, wenn der Weg aus der ‚eigenen Stadt‘ herausführt zu anderen auch regionalen Zielen. Gerade jüngere Menschen in der Region sind regelmäßig so ‚in Bewegung‘. Sie sind dabei insbesondere abends und am Wochenende immer wieder auf Privatfahrzeuge angewiesen. Hier hält die



**Sibylle Kelp-Siekmann**  
Verkehrsplanerin  
beim Kommunal-  
verband Ruhrgebiet  
(KVR) in Essen

#### Anmerkungen:

- 1 Siehe: Forderungen zur Nahverkehrspolitik in NRW, gemeinsame Stellungnahme der PlanerInnenverbände, In: Handreichungen „Regionalisierung des ÖPNV – Eine Chance für Frauen?“, S.72–78, Hrsg./Verf.: Bündnis 90/Die Grünen u.a., Bonn., Jan. 1997

„Metropolregion“ oder „Ruhrstadt“ keineswegs mit anderen Regionen stand (z. B. Hannover oder Stuttgart oder weiteren vergleichbaren Großstädten). Obwohl die Beförderungsleistung im öffentlichen Personenverkehr im Ruhrgebiet über zwei Millionen Fahrgäste pro Tag umfasst, liegt der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen nur bei 17 %. In den Ballungsräumen Berlin, München oder Hamburg liegt der Anteil deutlich höher, Anteile von bis zu 30 % werden hier erreicht. Die Aufgabenträger des ÖPNVs (Besteller) und die kommunalen Verkehrsunternehmen orientieren sich bei der Planung überwiegend an den kommunalen Gebietsgrenzen und sorgen innerhalb der Kommunen für effektive Angebote. Gleichzeitig nehmen die kommunalen Akteure das potenzielle Marktsegment des Regionalverkehrs auf der Schiene – mit Ausnahme des Nachbarnetzverkehrs – kaum wahr. Auch die Angebote des SPNVs wurden mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2002 und mit der Einführung der zweiten Stufe des integralen Taktfahrplans NRW (ITF2) verbessert. Dennoch stehen den Mehrleistungen auf der Schiene weiterhin schlechte Anschlüsse an den Knotenbahnhöfen sowie zum ÖPNV gegenüber und gerade bei den regionalen Distanzen entfallen zahlreiche Verbindungen am Abend. Die Angebotsqualität lässt im Zeitsegment des Freizeitverkehrs in den Abendstunden stark nach. Gerade diese Mängel beschränken das regionale ‚Mobiltsein‘.

## Anmerkungen:

2 In: Drucksache 12/3246 des Landtages NRW, S.34

3 In: „Gender Mainstreaming – Geschlechtergerechtigkeit in der Landespolitik Nordrhein-Westfalens“, Hrsg.: Der Präsident des Landtags NRW, Düsseldorf, März 2003, S. 245

## Kooperation für die Region

Kooperationsformen der Aufgabenträger ÖPNV und SPNV müssen daher stärker auf das integrierte, netzübergreifende ÖPNV/SPNV Konzept bezogen und für die Gesamtregion nutzbar gemacht werden. Die Verkehrsunternehmen des ÖPNV im Ruhrgebiet kooperieren auf der Betreiberebene im Rahmen des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr und zweiter Verkehrsgemeinschaften (Ruhr-Lippe und Niederrhein) und sind dabei im räumlichen Zuschnitt deckungsgleich mit den Zweckverbänden des Schienenpersonenverkehrs. Diese Verkehrsunternehmen richten ihre Angebotsplanung unter dem Aspekt der Kostenbeschränkung aus. Bemessungsgrößen sind das Fahrgastaufkommen sowie die Auslastung von Strecken/Bedienungszeiten im eigenen Kundenraum. Aber unter dem Aspekt der Kostenreduzierung allein lassen sich keine neuen Kunden akquirieren. Potenzielle Neukunden sind gerade Frauen – die bereits Hauptnutzerinnen des ÖPNV sind – und Männer, die gerne umsteigen würden. Die Vernachlässigung offensiver Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrsangebotes und der Nachfrage liegt unter anderem am nicht vorhandenen Konzept für den Gesamttraum. Damit fehlt auch der Blick auf regio-

nal zugeschnittene Daten und Informationsgrundlagen, die für Entscheidungen der Aufgabenträger zu Gunsten einer regionalen Offensive unverzichtbar sind. Der Kommunalverband Ruhrgebiet (KVR) verfügt als regionaler Dienstleister über flächendeckende Grundlagenkarten und aktuelle Datenbanken zur Bevölkerung und Raumstruktur des Ruhrgebiets; er hält mit dem „Informationssystem Verkehr Ruhrgebiet“ (ivr) detaillierte kommunale und regionale Datengrundlagen zum Themenfeld Gesamtverkehr und ÖPNV/SPNV vor. Die Kombination aus planerischer Sachkenntnis und rechnergestützter Analyse- und Prognose ermöglicht sowohl die Erstellung zukunftsfähiger ÖPNV-Entwicklungskonzepte für die Aufgabenträger (ÖPNV, SPNV und/oder Verkehrsunternehmen) im Rahmen von Projekten als auch für die Bearbeitung übergeordneter, regionaler Konzepte. Angesichts der strukturellen Veränderungen im Ruhrgebiet (demographische Entwicklung, Abwanderung) sowie des Wettbewerbs mit anderen Regionen gewinnen integrierte Gesamtverkehrspläne und regionale Konzepte, die den Stellenwert des öffentlichen Nahverkehrs im Gesamttraum verdeutlichen, an Bedeutung. Im Bericht „Integrierte Gesamtverkehrsplanung in NRW“ von der Enquete Kommission „Zukunft der Mobilität“ wird unter anderem empfohlen, dass Nahverkehrspläne der Zukunft zwingend aus integrierten Gesamtverkehrsplänen zu entwickeln sind.<sup>2</sup>

## Wie Gender wirkt

Ein integriertes Konzept der Nahverkehrsplanung bezieht die Bevölkerungs- und Raumstrukturen in die Betrachtung des Mobilitätsbedarfs ein. Ebenso sind soziale und geschlechterbezogene Aspekte auf der Basis von differenzierten Strukturdaten sowie die Alltagserfahrungen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. Daraus werden die Kriterien für die künftige ÖPNV-Angebotsstruktur in der Region abgeleitet. Die Voraussetzung dafür ist ein landes- bzw. regionalpolitisches Leitbild zur Sicherung und Aufwertung der ÖPNV-Mobilität, das die Ziele Nachhaltigkeit und Gender-Mainstreaming (GM) integriert. Weil die (Nah)Verkehrsplanung nicht „geschlechterneutral“ ist, muss die Einbeziehung von geschlechterdifferenzierten Sichtweisen in allen Phasen der Planung und in allen Ebenen der Politik erfolgen. In einer aktuellen Publikation des Landtages NRW heißt es: „Die unterschiedlichen Lebenssituationen und -realitäten von Frauen und Männern werden durch Gender Mainstreaming zu einem Entscheidungskriterium für die Qualität einer jeweiligen Maßnahme. Die Folge davon ist: Die Fachpolitik wird insgesamt verbessert und kann unter diesem Aspekt zielgenauer ausgerichtet werden.“<sup>3</sup>

Gender Mainstreaming ist eine Strategie zur Umsetzung des „gender“-Aspekts als Hauptrichtung des Handelns und deshalb als „top-down“ Strategie von den Führungskräften in Politik, Planung, Verwaltung, Verkehrsbetrieben umzusetzen. Diese Strategie ergänzt die weiterhin notwendige Gleichstellungspolitik sowie die Forderung nach einer repräsentativen Beteiligung von Frauen und Männern an den Planungen und Entscheidungen des öffentlichen Verkehrs („bottom up“). Die Verantwortung liegt damit bei allen am Prozess beteiligten bzw. zu beteiligenden Personen. Inhaltlich bedeutet dies die Einbeziehung der geschlechtsbezogenen Sichtweise: über die Verankerung des Leitprinzips Gender Mainstreaming im jeweiligen Konzept, die geschlechterdifferenzierte Datenerhebung der (Mängel-)Analyse, bis zur Ebene der Angebotsplanung und der Entwicklung/Umsetzung der jeweiligen Maßnahme. Eine geschlechterdifferenzierte Betrachtung der Mobilitätsstrukturdaten und die Berücksichtigung einschlägiger Untersuchungen eröffnet erst den Blick auf die unterschiedlichen Lebensrealitäten und ermöglicht Rückschlüsse für einen bedarfsorientierten Infrastrukturausbau, in dem sich die geschlechtsspezifischen Anforderungen spiegeln.<sup>4</sup> Dies öffnet Chancen für neue Maßstäbe und Qualitäten bei der Mobilitätsplanung im Ruhrgebiet und für eine „kundinnenorientierte“ Offensive, die Frauen wie Männern zu Gute kommt, da die Qualität insgesamt gehoben wird. Für Frauen planen heißt: Für mehr als 50 % der Bevölkerung im Ruhrgebiet<sup>5</sup> zu planen. Für die Weiterentwicklung der Region ist u.a. zu klären, wie die Wahlfreiheit zwischen Lebensformen und -stilen gerecht verteilt bzw. umverteilt werden kann. Dabei rücken die Fragen in den Vordergrund, wie Dienstleistungen in einer nachhaltigen Gesellschaft künftig aussehen können,

welche Raum- und Verkehrsstrukturen geschaffen (bzw. verändert) werden und wie eine Aufhebung der geschlechterspezifischen Arbeitsteilung begünstigt statt weiter zementiert wird. Dabei müssen auch die städtischen und regionalen Verkehrsinfrastrukturen ein stärkeres Gewicht erlangen, indem alltags-typische, vernetzte Wegeketten, also eine Infrastruktur zu Gunsten der Daseinsfürsorge, zum Maßstab wird. Die Mobilitätsstruktur im Ruhrgebiet ist an ihrer Alltagstauglichkeit und an den Bedürfnissen sehr unterschiedlicher sozialer Bevölkerungsgruppen zu orientieren.

## Neue Bündnisse

Um dies zu gewährleisten müssen in Zukunft neue Kooperationsformen (bzw. Zuständigkeiten im Rahmen der Reform der Regionalplanung im Ruhrgebiet) für die Entwicklung integrierter (Nah)Verkehrskonzepte geschaffen werden – auf Landesebene und auf der Ebene des Ballungsraumes Ruhrgebiet. Hier ist im Sinne des Gender Mainstreaming – eine paritätische Mitwirkung von Frauen und Männern an den Zukunftskonzepten zu sichern. Denn gerade auf der „Entscheidungsebene“ der männerdominierten Verkehrsplanung müssen in Zukunft die Kompetenzen von Fachfrauen und Nutzerinnen sehr viel stärker integriert werden. Zu verweisen ist in diesem Zusammenhang auf das im Jahr 2002 wiederbelebte „Frauen-Netzwerk-Ruhrgebiet“, das vom Kommunalverband Ruhrgebiet moderiert wird und deren Ziel es ist, sich mit gender-Aspekten in regionale Prozesse einzumischen.

Informationen zum  
„Frauen-Netzwerk-Ruhrgebiet“  
unter [gleichstellungsbeauftragte@kvr.de](mailto:gleichstellungsbeauftragte@kvr.de)  
oder [kelp@kvr.de](mailto:kelp@kvr.de).

### Anmerkungen:

- 4 Die Geschlechterdifferenzierung gilt gleichermaßen im Hinblick auf die Themen Migration und behinderte Menschen, denn auch die Geschlechterrolle und die Lebensrealität ist männlich oder weiblich geprägt.
- 5 Mit dem „Frauenatlas Ruhrgebiet“ liegt die Basis für eine geschlechterdifferenzierte Struktur-analyse vor. Hrsg.: KVR, Essen



Noch ist das regionale ‚Mobilsein‘ im Ruhrgebiet beschränkt. Den Mehrleistungen auf der Schiene stehen weiterhin schlechte Anschlüsse an den Knotenbahnhöfen sowie zum ÖPNV gegenüber.

## Renaissance des Zebrastreifens



**Jürgen Brunsing**  
Verkehrsplaner  
des Büros  
„Schrift-Verkehr“  
für Publizistik  
und Planung  
in Dortmund

Waren es finanzielle Gründe, nicht zu negierende Ergebnisse wissenschaftlicher Studien oder die Lobbyistenarbeit – etwa des Fußgängerschutzvereins FUSS e.V. – letztlich kann niemand sagen, wer den Zebrastreifen vor dem Eintrag in die rote Liste bedrohter Verkehrsanlagen gerettet hat. Entscheidend ist: Die verkehrstechnisch als Fußgängerüberweg bezeichnete Kreuzungsanlage zwischen rollenden und gehenden Verkehrsteilnehmern erlebt derzeit ein „Coming Out“.

### Verbannung

Rückblende: Seitdem Ende der 60-er Jahre klar geworden ist, dass mit Änderung der Straßenverkehrsordnung ein ‚unbedeutender‘ Verkehrsteilnehmer (etwa ein Kind) einen ‚viel bedeutenderen‘ Verkehrsteilnehmer (etwa einen Geschäftsmann) zum Abbremsen zwingen kann, bemühten sich einflussreiche Kräfte darum, das Weiße der Zebrastreifen zu löschen. Zunächst musste die Gefährlichkeit des Vorgangs für Fußgänger nachgewiesen werden, was zwei wissenschaftlichen Untersuchungen mittels diffuser Unfallrisikoberechnungen wenig überzeugend darlegten. Anschließend verwendeten selbst ernannte Verkehrssicherheitsexperten diese Untersuchungsergebnisse dazu, Fußgängerüberwegen in der neu formulierten relevanten Richtlinie (R-FGÜ 1984) ein enges Korsett anzulegen. Diese Richtlinie ließ kaum noch Raum für neue Zebrastreifen und schaffte gleichzeitig eine Argumentationsbasis, vorhandene Fußgängerüberwege zu hunderten zu beseitigen. Unterstützt wurden solche Tendenzen mit Zeitungsartikelüberschriften, wie beispielsweise der Aachener Volkszeitung vom 16.6.1988: „Wieder ein Kind auf Fußgängerüberweg angefahren“. Die Stelle in der Bildunterzeile entpuppte sich allerdings als beampelte Fußgängerfurt. Das Ende der Gleichberechtigung von Fußgängern im Verkehrswesen schien gekommen.

Als Alternative propagierte die Autoverkehrslobby „Warte- und Aufenthaltsflächen in Fahrbahnmitte“ – gemeinhin als Mittelinseln bekannt – und „Fußgängeranforderungs-Lichtsignalanlagen“, so genannte Druck(knopf)ampeln. Beide Anlageformen weisen gegenüber Zebrastreifen gravierende Nach-

teile auf: Ampeln bedeuten im Allgemeinen lange Warte- und kurze Grünzeiten für Fußgänger; regelmäßige Rotlichtverstöße der Kraftfahrer bringen Fußgängern subjektiv kaum einen Sicherheitsgewinn. Die auch als „Verkehrsschutzinsel“ bezeichnete Mittelinsel zerteilt den Kreuzungsvorgang lediglich in zwei Abschnitte, ohne Fußgängern effektiven Schutz zu gewähren.

Dagegen manifestieren sich Vorrangverhältnis sowie Unfallschuldfragen eindeutig zu Gunsten des Kraftfahrzeugs. Ein mehrjährig angelegter Vergleich von Unfallzahlen auf einem Hauptverkehrsstraßenabschnitt im Dortmunder Süden bestätigte letztgenannte Einschätzung: Nach Einbau von vier Mittelinseln blieben die Unfallzahlen mit Fußgängerbeteiligung an drei Stellen gleich bzw. verringerten sich im Vergleich zu den freien Querungen vorher nur unwesentlich. Eine Ergänzung derartiger Gefahrenpunkte mit Fußgängerampeln scheitert in der Regel an den Kosten. Verglichen mit Zebrastreifen (einschließlich Beschilderung und Beleuchtung) kosten Fußgängerampeln in der Anlage dreimal so viel, in der Unterhaltung sogar das Achtfache.

### Toleranz

Dennoch brachten die 80er Jahre nicht nur Unbill für Fußgänger, sondern mit der Erprobung verkehrsberuhigender Maßnahmen in Wohngebieten auch erstmals eine Diskussion über zusammenhängende Gehwegnetze. Diese Diskussion schaffte entsprechende Rahmenbedingungen, um in einem Stadtteil des Bundes-Modellvorhabens Esslingen zahlreiche Fußgängerüberwege neu anzulegen. Im Untersuchungsgebiet reduzierte sich die Anzahl der Fußgängerunfälle von 21 auf 11 (– 48%), die der spezifischen Kinderunfälle von 13 auf sieben, während letztgenannter Unfalltyp im nicht umgestalteten Vergleichsgebiet von einem auf fünf anstieg. An einer Kreuzung mit vier neu angelegten Fußgängerüberwegen verringerte sich die Unfallbeteiligung von Fußgängern um acht Personen auf eine. Nun konnten die Zebrastreifenbefürworter endlich auf ein wissenschaftlich untersuchtes Beispiel verweisen, das nicht klarer „Pro FGÜ“ sein konnte.

## Renaissance

Von der Tolerierung von Fußgängerüberwegen bis zu deren Renaissance vergingen dennoch mehrere Jahre. In Dortmund wurde diese Entwicklung Mitte der 90er Jahre maßgeblich beschleunigt – durch das schlechte Abschneiden bei einem Zehnstädtevergleich bezogen auf Kinderunfälle: Als Großstadt mit der geringsten Anzahl an Fußgängerüberwegen wies Dortmund die höchste Anzahl an Kinderverkehrsunfällen pro 100.000 Einwohner auf. Obgleich hier kein direkter Zusammenhang bestehen muss, wurde der als Anhänger von fußgängerfreundlichen Kreuzungsanlagen bekannte Verfasser von der Stadt Dortmund zu einem Werkstattgespräch eingeladen. In ungewohnt offener Atmosphäre diskutierten die Verwaltungsvertreter auch untereinander Vor- und Nachteile dieses Kreuzungstyps und dachten im Zusammenhang mit der Ausweisung von Tempo-30-Zonen auch Neu“bauten“ von Fußgängerüberwegen an. Nahezu zeitgleich setzte das Tiefbauamt der Stadt einen Fußgängerüberweg in der Nähe seiner Wohnung um – seit etwa 20 Jahren der erste neu angelegte Zebrastreifen in Dortmund. Die Hoffnungen der Gegner derartiger Einrichtungen erfüllten sich nicht: In den zehn Jahren seines Bestehens geschah trotz gelegentlicher Missachtungen des Fußgängervorgangs kein Unfall mit Fußgängerbeteiligung. Somit stand weiteren weißen Markierungsarbeiten nichts mehr im Wege. Insbesondere im autoarmen Stadtkern sowie in den Zentren der Stadtbezirke mit jeweils hohem Querungsbedarf erfreuten sich die Überwege recht bald großer Beliebtheit.

## Immer wieder Zweifel

Aber es gab auch andere Fälle: Anwohner einer Dortmunder Sammelstraße forderten ab 1996 einen Zebrastreifen zwischen Wohngebieten, Schule und Kindergarten. Das Straßenverkehrsamt lehnte dies zunächst mit dem Argument ab, die Verkehrsbelastung auf der Straße sei zu gering, um einen Fußgängerüberweg gemäß Richtlinie zuzulassen. Diese Verkehrsbelastungsaussage fußte allerdings nicht auf aktuellen Zählraten. Aus diesem Grund empfahl der Verfasser der Grünen Ortsgruppe, eine eigene Verkehrszählung zu initiieren, die den Anforderungen der Stadt an derartige Zählungen entspricht. Das Ergebnis erstaunte alle Beteiligten: an einem Normalwerktag befuhren zwischen 15 und 19 Uhr 1.349 Kfz (umgerechnet 664 Kfz in der Spitzenstunde) den als wenig befahren eingeschätzten Straßenabschnitt. Somit wurde nicht der untere Grenzwert der R-FGÜ 84 unterschritten, sondern der obere Grenzwert! Es folgte eine Kurzauswer-



*Der Zebrastreifen: Ein ‚unbedeutender‘ Verkehrsteilnehmer (etwa ein Kind) kann einen ‚viel bedeutenderen‘ Verkehrsteilnehmer (etwa einen Geschäftsmann) zum Abbremsen zwingen.*

tung der Zahlen und ein Jahr später war der Überweg fertiggestellt.

Mit der geänderten Richtlinie (jetzt R-FGÜ 2001) am 1. Januar 2002 wäre die Einrichtung auf dem beschriebenen Abschnitt kein Problem mehr. Die Obergrenze der Kfz-Belastung wurde um 150 auf 750 Kfz/Spitzenstunde angehoben. Bei vorhandener oder einzurichtender Mittelinsel wird diese Obergrenze von der stärker belasteten Richtungsfahrbahn bestimmt. Jede Fahrbahnhälfte wird getrennt betrachtet, so dass auf Straßen mit ca. 14.000 Kfz täglich durchaus Zebrastreifen-Mittelinselkombinationen anlegbar sind. Die Mindest-Fußgängerzahl in der Spitzenstunde muss in allen Fällen 50 Nutzer überschreiten. Leider wurden jedoch bestimmte Passagen aus der sieben Jahre älteren Fassung übernommen, die nicht nur der Fußgängerschutzverein seit Jahren heftig kritisiert. So heißt es in der R-FGÜ 2001, Fußgängerüberwege seien in Tempo 30-Zonen entbehrlich. Dieser Satz konnte lediglich durch ein „in der Regel“ in seiner Härte abgemildert werden. Und jede Tempo 30-Zone ist bekanntlich ein Unikum mit Ausnahmen, oder? Auch von anderen Einschränkungen sollten Fußgängerlobbyisten sich nicht abschrecken lassen, sondern kreativ damit umgehen.

## Nur Mut

Das Fazit meines jahrelangen Bemühens um eine fußgängerfreundliche Umwelt fällt verhalten positiv aus: In den meisten Fällen führt eine Mischung aus kommunikativen Maßnahmen und harten Fakten bei einsichtigen Straßenplanern zum Erfolg. Nur Mut!

## Mobilität von Morgen

# Der Wettbewerb

# YOU-move.nrw



Der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland hat im Sommer 2002 die nordrhein-westfälische Kampagne „YOU-move.nrw“ als Projektwettbewerb ins Leben gerufen. Jugendliche aus Nordrhein-Westfalen zwischen 15 und 25 Jahren wurden aufgerufen, ihre Vorstellungen von einer attraktiven, zeitgemäßen sowie sicheren und umweltverträglichen Mobilität in Form von Ideen, Konzepten oder Projekten einzubringen.



### Die Ziele

Ziel war es, Mobilitätskonzepte zu entwickeln, die sich am Umweltverbund (Bus, Bahn, Fahrrad und zu Fuß) orientieren und gleichzeitig stärker als bisher auf die Bedürfnisse von Jugendlichen eingehen. Dadurch sollten die Jugendlichen auf Dauer von umweltverträglicheren Verkehrsmitteln überzeugt werden. Auch Jugendliche, die bereits 18 Jahre oder älter und damit häufig bereits im Besitz eines Führerscheins sind, wurden durch die Arbeit in den Projektgruppen dazu angeregt, sich mit den Vorteilen des ÖPNV in Bezug auf Umweltfreundlichkeit und Sicherheit auseinanderzusetzen und ihr eigenes Mobilitätsverhalten zu reflektieren. Fast 100 Projekte sind bis November 2002 beim YOU-move-Wettbewerb eingereicht worden. Die meisten davon zielten darauf ab, den öffentlichen Verkehr durch eine Neugestaltung der Fahrzeuge und Haltestellen sowie durch einen verbesserten Kundenservice attraktiver zu machen.

Nach Ablauf des halbjährigen Aktionszeitraums sind die eingereichten Projekte von einer Jury, die sich aus VertreterInnen und Vertretern der Politik, Verkehrsunternehmen und Verkehrs- und Umweltverbänden zusammensetzte, bewertet und prämiert worden. Insgesamt zwanzig Projekte wurden ausgezeichnet.

Das Wuppertal Institut hat im Auftrag des BUND die vom Verkehrsministeriums des Landes Nordrhein-Westfalen geförderte Begleitforschung der YOU-move.nrw Kampagne übernommen. Diese setzt sich aus drei Bausteinen zusammen: der Entwicklung von Nachhaltigkeitskriterien mit den Schwerpunkten Jugend und Mobilität als Bewertungsgrundlage für die Jury, einer Wirksamkeitsanalyse in Form einer Vorher-Nachher-Befragung

und der Auswertung der Presseresonanz auf die Kampagne.

### Jugendliche als Zielgruppe

Fast 90 Prozent der Jugendlichen machen zwischen 18 und 24 Jahren den Führerschein und sind dann als AutofahrerInnen die am stärksten betroffene Risikogruppe bei Verkehrsunfällen (vgl. BMVBW 2001; Limbourg et al 2000). Vor Erreichen der Führerscheinreife nutzen Jugendliche auf dem Weg zur Schule und in der Freizeit verstärkt den Umweltverbund und sind in ihrem Mobilitätsverhalten noch nicht endgültig festgelegt. Das Verkehrsverhalten der Eltern, sowie die eigenen Erfahrungen prägen die Einstellungen und das Nutzungsverhalten zu den verschiedenen Verkehrsmitteln. Hier setzt die Idee einer jugendgerechten Gestaltung der Mobilitätsangebote des Umweltverbundes an.

### Die Wirkung

Mit einer zweistufigen Befragung – vor und nach der Kampagne – wurden mögliche Veränderungen des Mobilitätsverhaltens und der Einstellungen zur Mobilität bei den Jugendlichen untersucht, um die Wirksamkeit der Kampagne auf die Zielgruppe zu überprüfen.

Aufgrund der Altersstruktur der Befragten (zum Zeitpunkt der Befragung waren 81 Prozent unter 18 Jahren) werden öffentliche Verkehrsmittel und das Fahrrad am häufigsten genutzt, gefolgt von der Nutzung des PKW als Mitfahrer. Dennoch wollen fast alle Befragungsteilnehmer einen Führerschein machen. Die Nutzung eines Autos gehört für sie zum alltäglichen Leben und wird mit Eigenschaften wie sicher, komfortabel und flexibel belegt. Im Vorher-Nachher-Vergleich der Wettbewerbsteilnehmer ist keine grundlegende Veränderung des Verkehrsverhaltens der Jugendlichen festzustellen. Im Hinblick auf die Einstellungen zu den verschiedenen Verkehrsmitteln sind nach der Kampagne jedoch graduelle Veränderungen erkennbar. Bus und Bahn werden nun, vor allem im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit, positiver eingeschätzt. In den Kategorien Kosten, Stress und Beitrag zur Lebensqualität hat das Auto an positivem Image verloren. Die Kam-

**Petra Bernhardt**  
Wissenschaftliche  
Mitarbeiterin

**Holger Dalkmann**  
Projektleiter

**Oscar Reutter**  
Projektleiter

Die Autoren sind  
in der Abteilung  
Verkehr des  
Wuppertal Instituts  
für Klima, Umwelt,  
Energie tätig.



pagne konnte die Jugendlichen somit für eine umweltverbundorientierte Mobilität sensibilisieren.

## Perspektiven aus der Kampagne

Die eingereichten Projektideen zeichnen sich durch eine Vielzahl von innovativen Ansätzen aus, die auch nach Abschluss des Wettbewerbs durch die Verkehrspolitik gefördert werden sollten. Hier einige Beispiele:

- ❑ Projekte, die zur öffentlichen Nutzung konzipiert wurden (Nachtbusse etc.), können über Broschüren, Ausstellungen oder Homepage-Präsentationen publik gemacht werden
- ❑ Projekte mit Vorbildcharakter, beispielsweise zum Thema Verkehrssicherheit, sollten als Grundlage zur Erstellung von Lehr- und Anschauungsmaterialien für Schulen dienen
- ❑ innovative Ideen sollten von den zuständigen Verkehrsunternehmen im Hinblick auf ihre Umsetzbarkeit geprüft werden
- ❑ vorbildliche Konzeptideen könnten zur Fortentwicklung der Förderrichtlinien des Öffentlichen Nahverkehrs genutzt werden
- ❑ Kontakte zwischen den Jugendlichen und den Verkehrsunternehmen sollten hergestellt und fortgeschrieben werden, um eine dauerhafte Zusammenarbeit zu ermöglichen.

## Was tun

Eine Kampagne wie YOU-move.nrw kann für einen bestimmten Zeitraum das Thema der umweltschonenden Mobilität ins öffentliche Bewusstsein rufen. Der Eventcharakter der Kampagne hat zu einer erfolgreichen Ansprache der Jugendlichen beigetragen. Eine jugendgerechte, umweltverträgliche Verkehrspolitik kann auf einer solchen Kampagne aufbauen, muss aber – wenn sie nachhaltig verankert werden soll – darüber hinaus auch im Schul- und Ausbildungsalltag fortgesetzt werden. Projektgruppen, die sich unabhängig von der Kampagne, politisch, bzw. im Umwelt- oder Verkehrsbereich engagieren (z.B. Jugendparlament Kalletal) oder vertiefende Informationen bspw. durch LehrerInnen erhalten haben, konnten sich intensiver mit den Inhalten der Kampagne auseinandersetzen und

so weit entwickelte und teilweise umsetzungsreife Projekte gestalten. Darauf deuten jedenfalls die Siegerprojekte des Wettbewerbs hin.

Die Netzwerke, Kontakte und Kooperationen, die durch die Kampagne entstanden sind, unterstützten die Entwicklung der Projektideen, da Jugendliche und Entscheidungsträger aus Politik und Verkehrsunternehmen zusammengebracht wurden und Möglichkeiten der Einflussnahme für Jugendliche geschaffen wurden. Hieraus können auf Dauer angelegte Aktivitäten für eine nachhaltige und jugendgerechte Mobilitätsgestaltung entwickelt werden.

*Der Endbericht  
„Begleitforschung zur Kampagne  
YOU-move.nrw“ erscheint im April 2003.*

## Literatur:

Bundesministerium für Verkehr,  
Bau- und Wohnungswesen  
(BMVBW),  
Verkehr in Zahlen 2002/2003,  
Hamburg 2001.

Maria Limbourg, Jürgen  
Raithe, Karl Reiter, Jugendliche  
im Straßenverkehr, in: Raithe, J  
(Hrsg.), Risikoverhalten im  
Jugendalter, Opladen 2000.



## Preisträger

Der **1. Preis in der Kategorie Einzelpreise** ging an Karl Ansgar Seng mit seinem Projekt „Verbesserung Nahverkehr Wermelskirchen“. Der 13-jährige Schüler hat das ÖPNV-Angebot seines Heimatortes untersucht und konkrete Verbesserungsvorschläge erarbeitet. Die Vorschläge umfassten die Neugestaltung des Busbahnhofes, die Wiederinbetriebnahme einer Bahnstrecke nach Remscheid und einen verbesserten Service in Bussen.

Der **1. Preis in der Kategorie Gruppenpreise** erhielt das Jugendparlament aus Kalletal mit seinem „Eventbus“. Die Gruppe erstellte ein Konzept für einen Nachtbus, der zu einer Eventbuslinie weiterentwickelt wurde. Ein weiterer Vorschlag der Gruppe, einem Skaterpark einzurichten, war so überzeugend, dass die Anlage erbaut wurde.

Den **1. Preis in der Kategorie Klassenpreise** erhielt das Projekt „Haltestelle Karolingerplatz“ des Max-Weber-Kollegs in Düsseldorf. Die Schüler entwickelten drei Varianten zur Umgestaltung dieser zu kleinen und gefährlich gelegenen Haltestelle. Die Vorschläge wurden mit der Anwohnerschaft diskutiert. Das umsetzungsreife Konzept wurde bei der zuständigen Verwaltung eingereicht.

## Bewegung in Dortmund

# Der Masterplan Mobilität



**Heide Kröger Brenner**  
Ratsmitglied und  
verkehrspolitische  
Sprecherin der  
GRÜNEN  
Ratsfraktion  
in Dortmund

Anfang 2000 beschloss der Rat der Stadt Dortmund, parallel zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes einen „Masterplan Mobilität“ zu erarbeiten. Dieser Masterplan sollte zukunftsweisende Ziele für die kommunale Verkehrsplanung formulieren, um daraus ein Handlungskonzept mit Prioritätenplan abzuleiten. Im Rahmen des sich daran anschließenden, noch andauernden Planungsprozesses, wurde ein neues Leitmotiv der Verkehrsplanung einstimmig abgesegnet: Die „langfristige Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen“. Eine Formulierung, die aus einem Grünen Wahlprogramm stammen könnte, wurde konsensfähig. Setzt in Dortmund etwa eine neue Ära der Grünen Verkehrsplanung ein? Dieser Optimismus wäre übertrieben. Dennoch, in dem Planungsprozess rund um den „Masterplan Mobilität“ wurden einige verkehrspolitische Positionen angeregt, die in der Vergangenheit nicht durchsetzbar waren.

### Es geht los

2001 begann der Planungsprozess des „Masterplan Mobilität“. Ein Arbeitskreis wurde eingerichtet, der Handlungsempfehlungen entwickeln und ein „breit angelegtes Beteiligungsverfahren“ sicherstellen sollte. Die Zusammensetzung des Arbeitskreises reicht von ADFC, BUND, VCD über die Gewerkschaft, Kammern, Elternvertreter bis zum ADAC. Darüber hinaus sind die VertreterInnen der Verwaltung und eine Person je Ratsfraktion beteiligt.

Ein Ingenieurbüro wurde damit beauftragt, gemeinsam mit den zuständigen Verkehrsplanern aus der Stadtverwaltung, die fachliche Seite der Planung abzudecken. Damit konnte eine Forderung der Grünen, das Radverkehrsentwicklungskonzept von einem externen Büro erstellen zu lassen, ansatzweise realisiert werden.

Zunächst wurde das Verfahren festgelegt. Dabei wurde vor allem über die Kompetenzen und die Häufigkeit der Zusammenkünfte debattiert. Während die Verwaltung halbjährliche Treffen favorisierte – was im geplanten Zeitrahmen magere drei Termine gewesen wären – konnten die Grünen schließlich mindestens vierteljährliche Treffen durchsetzen. Zunächst sollte der „Masterplan Mo-

bilität“ bis Ende 2002 fertiggestellt sein. Derzeit (Stand März 2003) ist der Planungsabschluss für Oktober 2003 – nach insgesamt fünfzehn Treffen – vorgesehen.

Gleich bei der konstituierenden Sitzung wurde eine Arbeitsweise festgelegt, die Ergebnisorientierung, Kontinuität, faires Miteinander und das Bemühen um Konsens als Maxime definiert. Auch die Kompetenzen wurden klar geregelt: Der Arbeitskreis empfiehlt, der Rat entscheidet. Dank der externen Moderatorin werden diese Spielregeln erstaunlich gut eingehalten.

### Ein neues Leitbild

In den ersten Sitzungen wurden folgende Kernziele gemeinsam festgelegt:

- Vermeidung unnötiger Verkehrsleistung
- Veränderung des ‚Modal Split‘ zu Gunsten des Umweltverbundes
- Erhaltung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes
- Funktionsgerechter und stadtverträglicher Wirtschaftsverkehr
- Vernetzung der Verkehrssysteme
- Attraktivierung des Stadtraumes

Um einzelne Formulierungen wurde hart gerungen, wobei sich die bekannten Fronten bildeten. So steht beispielsweise die „Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs“ auf der Grünen Agenda, während „die Erhaltung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes“ nun mal nicht zu den Wunschvorstellungen gehört. Als Erfolg muss aber gesehen werden, dass in punkto Autoverkehr (nur) vom Erhalt des Status Quo, beim Umweltverbund jedoch von einer Verbesserung die Rede ist.

Ein weiteres Thema im Masterplan Arbeitskreis war der Bereich Mobilitäts- und Verkehrsmanagement. Das Mobilitätsmanagement – ein Ansatz der darauf abzielt, das Mobilitätsverhalten grundsätzlich zu beeinflussen – kann ein wichtiger Baustein zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs sein. Die Ziele dieses Ansatzes sind folgende:

- Effizientere, umwelt- und sozialverträglichere Abwicklung von Mobilität

- Verlagerung von Fahrten im motorisierten Individualverkehr auf den Umweltverbund
- Bessere Auslastung der Fahrzeuge im motorisierten Individualverkehr
- Ermöglichen einer individuellen Mobilität ohne eigenes Auto.

Der PKW wird hier also als 'Mobilitätsfaktor' ausdrücklich einbezogen, was manchem/r Fundamentalisten/in zwar Bauchschmerzen bereiten mag, aber eher den Realitäten entspricht. Als eine wünschenswerte Maßnahme in diesem Bereich empfiehlt der Arbeitskreis dezentrale Mobilitätszentralen, in denen die KundInnen aus einer Hand individuell beraten werden – systemübergreifend und flächendeckend über den Nah- und Fernverkehr.

## Konkrete Maßnahmen

Entscheidender als das schönste Leitbild ist jedoch die konkrete Umsetzung. Vier weitere Sitzungen debattierte der Arbeitskreis unter Hinzuziehung der jeweiligen Bezirksvorsteher über Einzelmaßnahmen in den zwölf Stadtbezirken, aufgeteilt nach zusätzlichen (Bau-)Maßnahmen für den Kfz-Verkehr, für den ÖPNV und für den Radverkehr.

Insbesondere die Maßnahmen für den Kfz-Verkehr wurden kontrovers diskutiert. Dabei standen die Umgehungsstraßen, trotz aller Bekundungen den ‚Modal Split‘ zu Gunsten des Umweltverbundes zu ändern, immer wieder auf der Tagesordnung. Bei den investiven Maßnahmen im ÖPNV konnten sich die Arbeitskreis-Mitglieder über verschiedene neue Linien und Linien-Verlängerungen verständigen. Die Vorschläge werden jedoch vorerst lediglich ein Freihalten der potenziellen Trassen zur Folge haben, da eine Realisierung angesichts leerer Kassen in den meisten Fällen in weiter Ferne liegt.

Im Bereich des Radverkehrsnetzes dagegen, konnte sich der Arbeitskreis leicht darauf verständigen, dass die lokalen Bedingungen für den Radverkehr äußerst bescheiden sind. Daher wurde in diesem Bereich das größte Verlagerungspotenzial gesehen, das mit vergleichsweise überschaubarem finanziellem Aufwand realisiert werden könnte.

## Das Radverkehrsnetz

In der neunten Sitzung legte der Gutachter ein Positionspapier mit den im Arbeitskreis formulierten Anforderungen zur Radverkehrsförderung vor. Das hier formulierte Ziel, den Radverkehrsanteils bis 2015 um 12% zu steigern, korrespondiert mit den Forderungen der Grünen. Folgende Rahmenbedingungen zur Ausgestaltung dieser Zielvorgabe wurden entwickelt:

- Definition eines Radverkehrsnetzes, das insbesondere radiale Verbindungen zwischen den äußeren Stadtbezirken und der Innenstadt sowie Stadtteilnetzkonzepte enthält
- Qualitätsstandards für den Bau/Umbau von Radverkehrsanlagen (Belag, Breite, Absenkungen)
- Sanierung vorhandener Radverkehrsanlagen
- Flächige Öffnung von Einbahnstraßen, Fahrradstraßen
- Möglichst direkte Führung des Radverkehrs (z. B. an Kreuzungen), Prüfung freien Rechtsabiegens
- Vorrecht des Radverkehrs auf Fahrradachsen
- Einrichtung von Fahrradstationen, mehr Abstellanlagen
- Verbesserung der Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern im ÖPNV
- Ausbau der Wegweisung
- Offensives Marketing
- Maßnahmen zur Verkehrssicherheit (für Kinder an Schulen und für Erwachsene)
- Förderung fahrradfreundlicher Firmen und Geschäfte.

Nicht zuletzt wurden die folgenden politischen Entscheidungen als Grundlage für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung benannt:

- Unterstützung auch für Einschränkungen des Kfz-Verkehrs zu Gunsten von Radverkehrsmaßnahmen
- Ausreichende finanzielle und personelle Grundausstattung
- Leuchtturmprojekte und Schlüsselmaßnahmen für den Radverkehr.

## Zum Schluss

Die Themen der weiteren Sitzungen lauten: Weiche Maßnahmen im ÖPNV, Maßnahmen im Güterverkehr, Verkehrssicherheit, ruhender Verkehr und Straßenraumgestaltung. Zwei abschließende Termine sind für die Konsensfindung des integrierten Handlungskonzeptes vorgesehen, das die Gutachter auf der Grundlage der Arbeitsergebnisse vorlegen. Im Dezember 2003 soll eine entsprechende Vorlage den Rat passieren.

Positiv an dem Entwicklungsprozess des „Masterplan Mobilität“ ist die recht engagierte Arbeit im Arbeitskreis. Hier wurden die unterschiedlichsten Positionen ernsthafter und weniger polemisch diskutiert, als in den politischen Ausschüssen. Inwieweit das Endergebnis Grünen Vorstellungen entgegenkommen wird, ist noch Spekulation. Schwierig bis unmöglich erscheint eine Einigung bei den geplanten Straßenbaumaßnahmen. Deutliche Verbesserungen zeichnen sich jedoch im Bereich des Radverkehrs und bei den weichen Maßnahmen ab.

## Das „Radverkehrsnetz NRW“

# Das Rad nicht erfinden, neue Wege bahnen!



**Hermann Strahl**  
Vorsitzender des  
Arbeitskreises  
Fahrradfreundliches  
Unna des  
Unnaer Rates,  
Geschäftsführer  
der Heinrich Böll  
Stiftung NRW

Rot-grün-NRW zeigt RadfahrerInnen, wo's langgeht. Nach dem Pilotprojekt „Radelpark Münsterland“ wird nun das „Radverkehrsnetz NRW“ landesweit einheitlich auf Holland-Niveau durchgeschildert. Rund 4.500 km Radstrecken werden mit 3.000 Pfeil- und 14.000 Zwischenwegweisern für Alltagsradeln und Touristik voll auf Landeskosten ausgeschildert. Kommunen oder Kreise haben die Schilder später zu warten.

### Das Projekt

Die Philosophie und der Stand des Projektes ist inzwischen unter [www.radverkehrsnetz.nrw.de](http://www.radverkehrsnetz.nrw.de) für jeden abrufbar. Doch in vielen Kommunen wird der Ruf bisher nur verwaltungsintern gehört. Da wird die Einbindung von Sachverstand und der Leidenschaft täglichen Abstrampelns zur Aufgabe und Chance der Kommunalpolitik. In Unna erfuhr die Politik bereits im letzten Jahr vom Projekt und konnte, zusammen mit dem ADFC, einige Schlaglöcher in Schlaglichter verwandeln. Neben Maßnahmen zur Gefahrenvermeidung wurden vor allem orts- und regionaltouristische Routen herausgearbeitet: Der Zugang zum Nationalen Radwegeplan [www.bmvbw.de](http://www.bmvbw.de), die Vernetzung radkompatibler Freizeitziele und vor allem eine selbstentwickelte regionalverbindende Thementour – der Hellweg-Route zwischen Rhein und Weser.

An die Wegweiser können Themen-Touren-Logos gehängt werden. Wenn die Abstimmung mit den Kreisen auf der Strecke von Höxter bis Duisburg gelingt, wird die Hellweg-Route auf Landeskosten mit durchgeschildert. Auch jenseits des Münsterlandes spricht sich bei Tourismusanbietern herum, dass Radler den Tourismus ankurbeln. Ein Unnaer Hotel bietet jetzt „Touren à la carte“ u.a. in Richtung Münsterland, Sauerland und ins Ruhrgebiet. Die neue Radausschilderung weist auch Wege zu Bahnhöfen aus. So können die Rad-Bahn-Angebote der Verkehrsverbunde für Hin- oder Rücktour – je nach Windrichtung – genutzt werden.

### Weitere Tipps

Der Rückenwind durch die Radausschilderung bietet auch die Chance, örtliche Fahrradverhältnisse

zu optimieren. Die Arbeitsgemeinschaft „fahrradfreundliche Städte NRW“ feiert im Mai ihr zehnjähriges Bestehen. Für fast alle Alltags-Rad-Probleme gibt es hier Angebote [www.fahrradfreundlich.nrw.de](http://www.fahrradfreundlich.nrw.de): Radabstellanlagen, Einbahnstraßen in Gegenrichtung, Suggestivradstreifen. Gutes muss nicht teuer sein. Bei der dramatischen Verknappung der Landesfördermittel für den Radwegneubau sind flächen- und finanzschonende Lösungen Trumpf.

Im Landesprogramm „100-Radstationen in NRW“ sollen noch Mittel abrufbar sein. Hier können in Zusammenarbeit mit Fachhandel und Beschäftigungsgesellschaften sogar Arbeitsplätze geschaffen werden. Der Kontakt zur Beratungsagentur des ADFC schafft Überblick [www.adfc-nrw.de](http://www.adfc-nrw.de). Der Kommunalverband Ruhrgebiet bietet für 3.600 € einen Einstiegsfuhrpark von zehn attraktiven Leih-Rädern.

Radstationen an Bahnhöfen bieten mancherorts auch Hilfen für RollstuhlfahrerInnen an. Das Bündnis Rad-Rollstuhl lässt sich bei Bordsteinabsenkungen um Inlinier, Roller sämtlicher Art, Kinder- und GehhilfewagenschieberInnen erweitern. Als Unna vor fünf Jahren in konzertierter Aktion ca. 50 Problem-Bordsteine abgesenkte, war die Zustimmung entsprechend groß. Ein Schwerstbehindertenheim richtete eine Roll-Fiets-Gruppe ein und die Zahl der 3-RadlerInnen nimmt ständig zu.

*Bei den Unnaer Drahteselmärkten gibt es von Handel, Krankenkassen und ADFC stets diverse Tipps fürs Radfahren: Gebrauchtradmarkt, Fundräderversteigerung, Regionaltourismus-Tipps, innovative Räder, geräderte Kultur. Zum kommunalen Event jeweils am ersten Mai-Wochenende strömen immer mehr Radneugierige aus der Region. Das Konzept des Unnaer Drahteselmärktes wurde auf einem Bestellseminar der Heinrich Böll Stiftung mit dem ADFC-Unna überarbeitet. Wer ähnliches im Bereich Radverkehr, Umweltverbund, Orts- und Regionaltourismus vorhat, sollte sich dort melden. Der 14. Drahteselmarkt beginnt am 3. Mai um 10.00 Uhr.*

## Welchen Weg gehen Grüne in Köln

# Schwarz-Grün am Dom

Die Reaktionen auf die schwarz-grüne Koalition in Köln könnten unterschiedlicher nicht sein: Von totaler Ablehnung bis zu überschwänglicher Euphorie reicht die Palette. Aber vor allem eins zeigen die zahlreichen Briefe, Anrufe, Mails: das Interesse ist groß, die Nachricht über diesen Weg wird politisiert, unsere Versammlungen sind besser besucht als in all den letzten Jahren. Nun gilt es, die Vereinbarungen zu kommunizieren und transparent zu machen.

### Die Vorgeschichte

Die letzte Kommunalwahl brachte der SPD, aufgrund der Heugel-Affäre, eine verheerende Niederlage. Der daraus resultierende Sieg der CDU und der Einzug von vier FDP-Abgeordneten in den Rat bescherte den KölnerInnen eine CDU-FDP-Koalition mit einer Mehrheit von einer Stimme. Eine rot-grüne Alternative gab es rein rechnerisch nicht.

Die Programme von CDU und FDP ließen eine Wende der politischen Inhalte befürchten: die autofreundliche Stadt, Privatisierung städtischer Aufgaben, eine Änderung der Siedlungspolitik mit dem Schwerpunkt auf den Einfamilienhausbau, den Abbau sozialer Standards und ein restriktiver Umgang mit Minderheiten. Aber es gab auch inhaltliche Übereinstimmungen von CDU und Grünen – vor allem in der Kulturpolitik, bei der Stärkung des bürgerschaftlichen Engagements und in der Jugendpolitik.

In dieser Situation mussten wir entscheiden, ob wir eine strikte Opposition fahren oder punktuell mit den 'Schwarzen' zusammenarbeiten wollen: Es kam schließlich zu einem Kooperationsvertrag über zwölf Punkte, der durchaus erfolgreich war: Unsere Vereinbarungen umfasste u.a. die Stärkung der freien Träger im Jugend- und Sozialbereich, die Stärkung der freien Kulturszene, die Einführung des Schülertickets, das Programm „Mieter werden Eigentümer“, eine Reduzierung der Verwaltungsspitze sowie die Einführung einer Kernruhezeit für den Passagierflugverkehr am Flughafen Köln-Bonn. Wir schafften es auch, den Familien-Pass – der die verbilligte Nutzung von öffentlichen Nahverkehrsmitteln und den kostengünstigen Besuch von städtischen Sport- und Kultureinrichtungen durch Ge-

ringverdienende und Kinderreiche ermöglicht – in seiner Substanz zu erhalten.

Die Kooperation hielt bis Sommer 2001, als CDU und FDP mit ihrer Einstimmenmehrheit im Rat beschlossen, die städtischen Anteile an den kommunalen Wohnungsgesellschaften GAG und Grubo mit ihren 42.000 Wohnungen zu verkaufen. Die CDU zeigte sich kompromisslos, die FDP frohlockte, weil sie die Wohnungsfürsorge für Geringverdienende sowieso nicht als öffentliche Aufgabe betrachtet.

### Protest

Grüne, SPD, Mieterverein und Gewerkschaften initiierten ein Bürgerbegehren, was außerordentlich erfolgreich war. Über dieses Votum setzten sich CDU und FDP in machtarroganter Weise hinweg, indem sie das Bürgerbegehren für nicht zulässig erklärten.

Ab Sommer 2001 nahm der Protest der Bürgerschaft auch in den christdemokratischen, katholisch geprägten Milieus zu. Er richtete sich zusätzlich gegen die von CDU und FDP eingeleitete unmenschliche Abschreckungspolitik von unerlaubt eingereisten Flüchtlingen. Die CDU-Führung und der Oberbürgermeister zeigten sich auch hier ignorant. Der beabsichtigte Wohnungsverkauf wurde zur einzig denkbaren Lösung der kommunalen Finanzkrise erklärt. Bereits in den Haushalt 2002 wurden ca. 200 Mio. Euro erwartete Verkaufserlöse aus den kommunalen Wohnungsgesellschaften eingestellt, obwohl das Bieterverfahren erst im Dezember 2002 in ein Ergebnis mündete. Der Immobilienfonds Terra Firma, der von internationalen Anlegern u.a. der japanischen Nomura-Bank, mit Sitz auf den Guernsey-Inseln gespeist wird, hatte den Höchstpreis von 420 Mio. Euro geboten. Der Verkauf von GAG und Grubo schien perfekt, die Ratsentscheidung eine reine Formsache. Aber es kam anders: Nicht alle CDU-Räte stimmten zu. Nach zwei gescheiterten Ratsabstimmungen war die bürgerliche Mehrheit zu Ende.

### Umbrüche

Die Gemeindeordnung in NRW sieht leider keine Neuwahlen vor. So musste eine neue Mehrheit ge-

bildet werden: Schwarz-rot, den Kölnerinnen und Kölnern zur Genüge bekannt und mittlerweile nicht mehr geschätzt – oder schwarz-grün. Den Grünen war schon vor der Abstimmung im Rat am 19.12. klar, dass bei einem Verzicht auf den Verkauf an Terra kein Weg an einem Haushaltssanierungskonzept über mehrere Jahre vorbeiführt. Auch die SPD sah dies so. Schon nach der ersten Abstimmungsniederlage boten Grüne und Rote der CDU an, sich in dieser schwierigen Lage der finanzpolitischen Verantwortung zu stellen. Die grüne Partei erteilte uns einen Verhandlungsauftrag und so begann die Koalitionsverhandlung. Am Dienstag, den 4.2.03 wurde der Vertrag zwischen CDU und Grünen unterschrieben.

## Schwarz-Grün. Was nun?

Was können die Kölnerinnen und Kölner nun in den nächsten anderthalb Jahren von uns erwarten?

- Wir haben es geschafft, GAG und GruBo in ihrer Substanz zu erhalten, so dass eine soziale Wohnungsversorgung auch in Zukunft sichergestellt sein wird.
- Die unmenschliche Unterbringung von Flüchtlingen und die Sammelverpflegung werden aufgehört.
- In der Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik wird es zu einer vorsichtigen Kurskorrektur kommen, vielfältigere Wohnangebote, mehr Nutzungsmischung, gerechtere Behandlung der verschiedenen Verkehrsarten, unsinnige und teure Verkehrsprojekte werden nicht weiter verfolgt.
- Durch eine verlässliche und gesamtkonzeptionelle Stadtplanung sollen Investoren Planungssicherheit erhalten.
- In der Sozial-, Gesundheits- und Jugendpolitik sollen Selbsthilfe und freie Träger gestärkt werden.
- Die Kliniken werden nicht privatisiert.
- Die Partner bekennen sich zur Bedeutung der Kultur in Köln, unterstützen die Bewerbung zur Kulturhauptstadt Europas, anerkennen die Kreativität und das Engagement der freien Kulturszene und wollen diese von Kürzungen ausnehmen.

Privatisierungen sind nicht tabu, wenn Leistungen ohne Nachteile für die Menschen in vergleichbarer Qualität erbracht werden können, aber sie dürfen kein Selbstzweck sein. Uns ist dabei bewusst, dass viele kommunale Unternehmen für die Stadt und ihre Bürgerinnen und Bürger unentbehrlich sind. Die Stadtwerke und die Wohnungsgesellschaften werden deshalb in dieser schwierigen Haushaltslage auch

einen wichtigen Beitrag zur finanziellen Stabilisierung, durch erhöhte Gewinnausschüttungen, erbringen müssen.

Die Grünen erhalten in 2003 das Vorschlagsrecht für das neu zu besetzende Dezernat Soziales, Wohnungswesen und Beschäftigungsförderung. Das Dezernat für Stadtentwicklung und Stadtplanung wird im Konsens mit einer FachplanerIn besetzt.

Als Start in eine Regierungsbeteiligung hätten sich die Grünen allerdings andere Zeiten gewünscht, die mehr finanzielle Spielräume bieten, um Politik zu gestalten.

Es gibt keine Wohltaten zu verteilen. Wie ein roter Faden zieht sich ein eiserner Sparwille durch den Koalitionsvertrag: 55 Mio. Euro müssen alljährlich 5 Jahre lang eingespart werden: eine nie da gewesene Summe. Es wird darauf ankommen nicht mit dem Rasenmäher über alle Strukturen zu fahren, sondern die wichtigen Projekte in ihrer Struktur zu erhalten, selbst verwaltete Projekte gegenüber städtischen zu unterstützen, und alle Maßnahmen auf ihre nachhaltigen Folgewirkungen zu überprüfen. Unsere Arbeit fängt jetzt erst an. Sie kann nur gelingen, wenn die Leistungsbezieher und die VerwaltungsmitarbeiterInnen einsehen, dass nicht alles Liebgewordene und Gewohnte so bleiben kann wie es war, dass Sparen notwendig und dabei Fantasie und Kreativität gefordert und neue Lösungen gefragt sind. Damit wollen wir mit Sinn und Verstand und im Gespräch mit den Betroffenen ehrlich und offen beginnen.

## Köln ein Modell?

Ist Köln ein Modell für andere Städte, gar für das Land oder den Bund? Diese Frage wurde uns immer wieder gestellt und die Antwort ist nicht einfach: Die kommunale Finanzkrise, die unabhängig von den jeweiligen Machtkonstellationen mittlerweile fast alle Städte in Deutschland mehr oder weniger erfasst hat, erfordert unkonventionelle Lösungsansätze. Dort, wo die SPD jahrzehntelang regiert hat, finden wir vermehrt schwarz-grüne Bündnisse, die einen Politikwechsel einleiten möchten. Bei den letzten Landtagswahlen haben wir erlebt, dass sich traditionelle Wählerbindungen an bestimmte Parteien auflösen. Die Grünen sind gut beraten, sich nicht in Zwangsverbindungen mit der SPD festzulegen, sondern genau zu prüfen, in welcher Situation sie mit welchem Partner ein Höchstmaß an grünen Politikzielen umsetzen können.

**Barbara Moritz**

*Vorsitzende der Fraktion*

*Bündnis 90/Die Grünen im Kölner Rat*

Der Koalitionsvertrag kann unter [www.gruenekoeln.de](http://www.gruenekoeln.de) aufgerufen werden.

## Offene Ganztagschule

# Eine Schule zum Lernen und Leben

Mehr Zeit für Bildung: Dieses wichtige Ziel steht für die rot-grüne Landesregierung im Zentrum ihres Vorhabens, bis zum Jahr 2007 Ganztagsplätze für ein Viertel aller Kinder im Grundschulalter zu schaffen. Schon im Schuljahr 2003/2004 sollen die ersten 300 Schulen der Primarstufe auf den Ganztagsbetrieb umstellen können. Für den schrittweisen und freiwilligen Ausbau sind Land und Kommunen gemeinsam verantwortlich. Die Kommunen als Schulträgerinnen werden auch Trägerinnen der Ganztagsangebote. Voraussetzung ist jeweils ein vor Ort entwickeltes pädagogisches Konzept der einzelnen Schule sowie eine gemeinsame Schulentwicklungs- und Jugendhilfeplanung der Kommune, die auf die örtlichen Bedarfe der Kinder abzielt.

### Die Ziele

Mit der Offenen Ganztagschule verfolgt die Landesregierung das familienpolitische Ziel, die Vereinbarkeit von Familie und Beruf zu erleichtern. Durch die verstärkte Förderung von benachteiligten Kindern, aber auch durch die Förderung von Kindern mit besonderen Begabungen, sollen die schulischen Leistungen verbessert und zugleich eine größere Chancengleichheit hergestellt werden. Der offene Ganztags setzt auf die Zusammenarbeit von Schule, Jugendhilfe und anderen außerschulischen Trägern. Durch diese Kooperation soll sich ein Verständnis von Schule entwickeln, das für eine neue Lern- und Lebenskultur zur besseren Unterstützung der Schülerinnen und Schüler sorgt. Insbesondere in Schulen, die insgesamt Ganztagschulen werden oder Ganztagszweige einrichten, besteht die Möglichkeit, den starren Unterrichtsmodus im 45-Minuten-Takt aufzugeben. Der Tag muss auch nicht länger in Unterricht am Morgen und Betreuungsangebot am Nachmittag gespalten sein. Die Schulen können vor Ort einen Tagesrhythmus entwickeln, der auf die Bedürfnisse ihrer Schülerinnen und Schüler zugeschnitten ist. Ganztags bedeutet so nicht allein mehr Schule, er macht eine andere Schule möglich.

### Zur Finanzierung

Für jedes Kind, das die Ganztagsangebote in Anspruch nimmt, stehen der Kommune 1.230 Euro

im Jahr pauschal zur Verfügung. Diese Summe errechnet sich aus einem 60-prozentigen Zuschlag zur jetzigen Studententafel in der Primarstufe, um in der Regel an fünf Tagen ein Angebot bis 16.00 Uhr zu ermöglichen. Bisherige Ganztagschulen der Sekundarstufe I erhalten einen Personalkostenzuschlag von 20 % für Lehrerstellen. Zwei Drittel davon (820 Euro) zahlt das Land, ein Drittel (410) die Kommune. Der Beitrag des Landes setzt sich aus den heutigen Mitteln für die Schulkindbetreuung im Umfang von rund 80 Millionen Euro, aus Barmitteln im Umfang von 40 Millionen Euro und aus zusätzlichen 800 Lehrerstellen (ca. 40 Millionen Euro) zusammen. Insgesamt sollen im Jahre 2007 von Seiten des Landes 160 Millionen Euro für die offene Ganztagschule bereitstehen. 2003 werden die ersten 100 zusätzlichen Stellen eingerichtet.

Die Kommunen bringen ihre derzeitigen Fördermittel für die Schulkindbetreuung ebenfalls ein, entscheiden dabei aber selbst, ob und wie sie dies tun. Für die Offene Ganztagschule können Elternbeiträge erhoben werden. Diese sind sozial zu gestalten, beinhalten eine Reduzierung für Geschwisterkinder und dürfen 100 Euro monatlich nicht überschreiten.

### Multiprofessionelle Teams

Der Beitrag des Landes kann zu einem Viertel zur Finanzierung von Lehrerstellen genutzt werden. Natürlich müssen die Lehrerinnen und Lehrer in den Tagesablauf der Offenen Ganztagschule eingebunden werden und das Gesamtkonzept mittragen. Ohne das Engagement des Lehrerkollegiums ist eine Ganztagschule, welcher Ausgestaltung auch immer, undenkbar – nicht nur, wenn es um die Rhythmisierung des Unterrichts geht. Das Konzept der offenen Ganztagschule setzt auf die Kompetenz der Verantwortlichen vor Ort – die Betreuung, Bildung und Erziehung passgenau zuzuschneiden. Nicht jedes Kind braucht Förderunterricht in Kleinstgruppen, andere Kinder brauchen dies umso dringlicher. Viele werden eine qualifizierte Hausaufgabenbetreuung in Anspruch nehmen, andere brauchen Unterstützung im Bereich der deutschen Sprache. Pädagogisch sinnvoll ist bei Weitem nicht nur der Unterricht durch Lehrkräfte. Auch Toben, Zeit für

Spiel, Sport und Spaß muss in einem Haus des Lebens und Lernens seinen Platz haben. Für manche Kinder ist ein größerer Anteil an Betreuung hinreichend, andere brauchen mehr Förderunterricht. Daher sieht das Konzept bewusst kein reines ‚Mehr‘ an Lehrkräften, sondern ein multiprofessionelles Team vor. Das Zusammenspiel des gesamten Personals an den Offenen Ganztagschulen soll auf der Grundlage von Kooperationsvereinbarungen zwischen dem Schulträger, den Schulen und den beteiligten außerschulischen Partnern ausgestaltet werden. Das Land wird diesen Prozess durch den Abschluss von Rahmen-Kooperationsvereinbarungen mit den Schulträgern und den Trägern der Kinder- und Jugendhilfe unterstützen.

### **Investitionsprogramm „Zukunft Bildung und Betreuung“**

Die rot-grüne Bundesregierung hat zum Ausbau der Ganztagsbetreuung ein Investitionsprogramm „Zukunft Bildung und Betreuung“ beschlossen, das im Rahmen einer Bund-Länder-Vereinbarung verausgabt wird. Aus diesem Topf wird Nordrhein-Westfalen bis 2007 insgesamt 914 Millionen Euro erhalten. Damit werden die Kommunen für die Schulen, die zu Offenen Ganztagschulen ausgebaut werden, die notwendigen Mittel für die Investitionen im Bereich des Schulbaus und der Ausstattung bestreiten können. Für 2003 sind 68 Millionen Euro in den Landeshaushalt eingestellt, die bereits in diesem Jahr an die ersten Kommunen fließen werden.

### **Zukunft der Horte**

Die Einbringung der Landesmittel und auch der kommunalen Mittel aus dem Bereich der Schulkinderbetreuung in die offene Ganztagschule bringt die Frage nach der Zukunft der Horte mit sich. Grundsätzlich bleibt die Entscheidung über deren Erhalt den Kommunen überlassen. Es ist aber klar, dass sich weder die Kommunen noch das Land auf Dauer Parallelstrukturen leisten können. Allerdings haben zurzeit landesweit nur 5 Prozent aller Kinder einen Platz im Hort. Nichtsdestotrotz sind sich die Regierungsfractionen einig, dass auch über 2007 hinaus für bestimmte Bedarfe ein Hortangebot bereit gestellt werden muss. Auch Kommunen, die keine kommunalen Horte haben und daher auch keine finanziellen Mittel aus diesem Bereich in die Offene Ganztagschule überführen können, können Schulen in Offene Ganztagschulen umwandeln. Gleiches gilt für Kommunen, die sich in der Haushalts-sicherung befinden. Um dies zu ermöglichen, wird eine Änderung des Gesetzes über Tageseinrichtungen für Kinder erfolgen. Diese Gesetzesnovelle eröffnet den örtlichen Trägern der öffentlichen Ju-

gendhilfe die Möglichkeit, ihre Verpflichtung nach § 24 SGB VIII, für Kinder im schulpflichtigen Alter nach Bedarf Plätze in Tageseinrichtungen vorzuhalten, auch durch entsprechende Angebote an Grundschulen zu erfüllen.

### **Kommunen sind gefordert**

Seit dem 12. Februar liegen der Erlass und die Förderrichtlinien des Landes für die Offene Ganztagschule im Primarbereich vor. Nun sind die Kommunen gefordert, ihre Jugendhilfeplanung und die Schulentwicklungsplanung zu koordinieren und ein integriertes Konzept zu entwickeln. Bis zum 31. Mai 2003 können Anträge zur Teilnahme an die Bezirksregierungen gerichtet werden. Ein Auswahlgremium – besetzt mit VertreterInnen des Ministeriums für Schule, Jugend und Kinder, der Bezirksregierungen und der Landesjugendämter – wird über die Anträge entscheiden. Hauptkriterium ist das pädagogische Konzept. Schulen in sozialen Brennpunkten sollen aber besondere Chancen eingeräumt werden. Eine eigens dafür eingerichtete Beratungsgruppe des Ministeriums unterstützt die teilnehmenden Kommunen vor Ort hinsichtlich der Verbesserung und Umsetzung ihres Konzeptes. Die Offene Ganztagschule im Primarbereich startet als freiwilliges und schrittweises Angebot. Daher können die Kommunen selbst entscheiden, inwieweit und wann sie die Offene Ganztagschule bei sich einführen wollen. Es ist auch möglich, erst in ein oder zwei Jahren einzusteigen, wenn sich bereits die ersten Kommunen und Schulen auf den Weg gemacht haben.

*Ute Koczy*

*Kinder- und Jugendpolitische Sprecherin,  
Vorsitzende des Ausschusses für Europa und  
Eine-Welt-Politik der GRÜNEN Landtagsfraktion*

*Sylvia Löhrmann*

*Fraktionsvorsitzende, Bildungspolitische  
Sprecherin der GRÜNEN Landtagsfraktion*

## Offene Ganztagschule – geschlossene Horte?

Die niederschmetternden Ergebnisse der PISA-Studie auch für NRW haben der Debatte um die Offene Ganztagschule neuen Drive gegeben. Im Vergleich mit den Schulmodellen anderer Länder wurde klar, das deutsche Schulsystem hinkt nicht nur in der Vermittlung von Wissen und Kulturtechniken nach, sondern ist selbst Teil des Problems. Die Schule verstärkt die bereits vor dem Schuleintritt vorhandenen Benachteiligungen von Kindern. Zynisch formuliert: Da wo Schule wirkt, muss sich Jugendhilfe keine Sorge um ausreichende Beschäftigung machen. Fast alle haben erkannt: Die Schule muss sich grundlegend ändern. In den Ländern, die bei der PISA-Studie bessere Ergebnisse erzielen, hat die Ganztagschule scheinbar eine positive Rolle gespielt.

### Lösung des PISA-Problems?

Die Offene Ganztagschule ist ein erster Schritt, um mehr Kindern als bisher eine Ganztagsbetreuung zu bieten. Gleichzeitig ist damit zu rechnen, dass für die geringe Anzahl an Kindern, für die derzeit ein Hortplatz bereitgestellt wird, in Zukunft kein vergleichbarer Standard zur Verfügung steht. Dieser Qualitätseinbruch wird nicht durch die mangelnde Fachkompetenz der Politik verursacht – sondern es fehlt schlicht das Geld, um eine „echte“ Ganztagschule in NRW mittelfristig und flächendeckend zu finanzieren. Daher liegt ein 'abgespecktes' Konzept für die Offene Ganztagschule vor, das vor allem durch die Umverteilung von Finanzmitteln und nicht durch zusätzlich bereitgestelltes Geld finanziert werden soll.

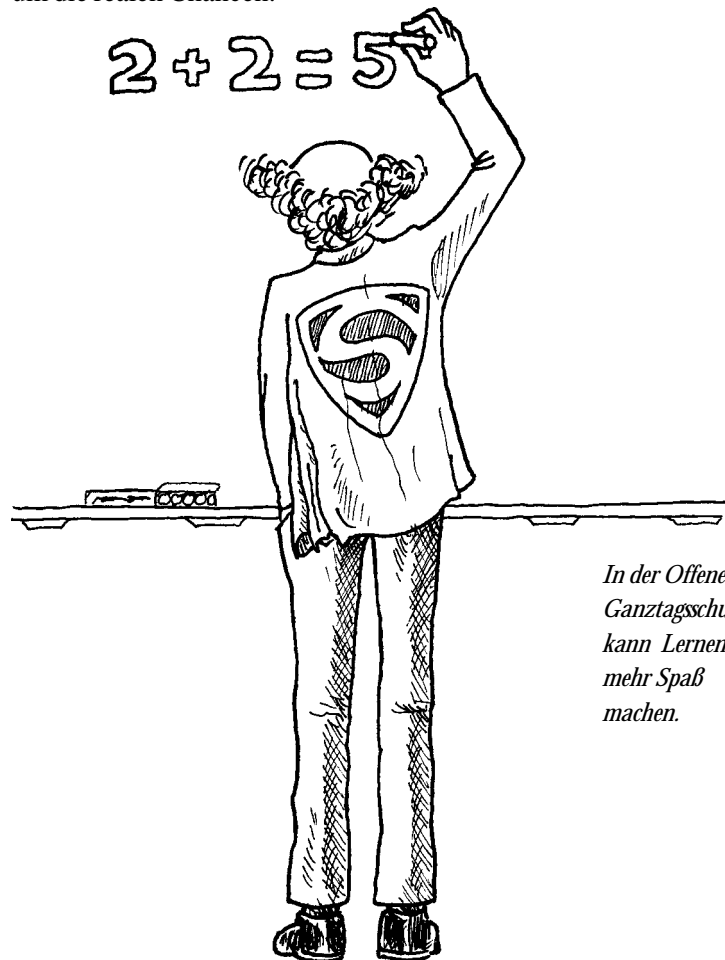
### Schließung von Horten?

Programme, die jetzt schon an der Schnittstelle von Schule und Jugendhilfe arbeiten (Sit, 13 plus), werden ebenso wie die Horte zur Finanzierung der Offenen Ganztagschule herangezogen. Diese Programme müssen mittelfristig eingestellt werden. Damit soll ein System geschaffen werden, von dem mehr Eltern und Kinder profitieren – nämlich bis zum Jahr 2007 etwa 25% der SchülerInnen in Grund- und Sonderschulen. Diese Zielsetzung ruft Proteste hervor: Eltern, deren Kinder einen Hortplatz für ihr Kind haben, befürchten den Verlust von Dienstleistungen, beispielsweise durch reduzierte Öffnungszeiten (Öffnungszeiten von bis 18.00 oder 19.00 Uhr werden in einigen Horten angeboten). Und auch

ErzieherInnen, die in den Horten tätig sind, befürchten in der Offenen Ganztagschule auf Halbtagsbeschäftigungen herabgestuft zu werden.

Damit Qualitätsverluste in der Betreuung vermieden werden, müssen Lösungen vor Ort gefunden werden. Auch die Offenen Ganztagschulen muss daher, bei Bedarf, Angebote bis 18.00 oder 19.00 Uhr vorhalten. Und noch ein weiteres Problem bleibt: Zur Umverteilung werden auch die Mittel herangezogen, die derzeit in der Jugendhilfe für die Altersgruppe bis 14 Jahre zum Einsatz kommen. Da die Offene Ganztagschule nur für die Grundschule vorgesehen ist, entsteht hier eine Versorgungslücke.

Für diese notwendigen Leistungen reicht die Standardfinanzierung nicht aus. Es müssen weitere Finanzmittel zur Verfügung gestellt oder vorhandene Mittel umverteilt werden. Natürlich ist es den Kommunen freigestellt, zusätzliches Geld bereitzustellen, um Hortangebote fortzuführen oder die Offene Ganztagschule besser auszustatten, als der Erlass vorsieht. KommunalpolitikerInnen, die mit Haushaltssicherungskonzepten kämpfen, wissen jedoch um die realen Chancen.



*In der Offenen  
Ganztagschule  
kann Lernen  
mehr Spaß  
machen.*

## Jugendhilfe und Schule

Der Schulträger wird die Koordinationsverantwortung erhalten und letztendlich für die organisatorische und konzeptionelle Umsetzung der Offenen Ganztagschule verantwortlich sein. Dies ist vernünftig, da für die meisten Eltern die Schule – und nicht der Schulträger – Ansprechpartnerin ist. Die Jugendhilfe, aber z.B. auch der Sport, sollen einen erheblichen Beitrag zur Offenen Ganztagschule leisten. Es wird vom Willen und dem Engagement der Beteiligten abhängen, ob es gelingt, die unterschiedlichen Systeme Jugendhilfe und Schule zum produktiven Gelingen zusammenzuführen. Die Schulen werden einen hohen Mehraufwand an Organisation leisten müssen, für den zurzeit weder die Kompetenzen noch die Kapazitäten vorhanden sind.

Auch der Jugendhilfe wird eine hohe Kooperationsbereitschaft, das Aufgeben von überkommenen Strukturen aber auch von Qualitätsstandards, abverlangt. Das gelingt nur, wenn alle Beteiligten daran arbeiten etwas Neues entsteht zu lassen – das weder der klassischen Schule noch dem Hort entspricht.

Dazu sind einige Hindernisse zu überwinden. Eine notwendige, koordinierte Schulentwicklungs- und Jugendhilfeplanung wird unter dem vorgegebenen Zeitdruck (Antragsschluss für das Schuljahr 2003/2004 ist der 31. März) kaum zu vernünftigen und akzeptablen Ergebnissen führen.

Die vorgesehene Gruppengröße wird durchschnittlich bei etwa 25 Kindern liegen. Das gilt auch, wenn beispielsweise 12 Kinder an einem kulturpädagogischen Projekt arbeiten oder eine Fördergruppe mit 30 oder 50 Kindern ein Geländespiel durchführt. Kleine Gruppen werden die Ausnahme, größere Gruppen die Regel bleiben.

Und im Finanzierungssystem wird ein Bruch vollzogen. Die Kooperation von Jugendhilfe und Schule führt dazu, dass die Schule durch Angebote aus der Jugendhilfe bereichert wird. Gleichzeitig wird aber ein Elternbeitrag von bis zu 100 Euro pro Monat und Kind erhoben – selbstverständlich sozialverträglich gestaffelt. Dieser Beitrag ist geringer als ein Hortbeitrag, allerdings wird damit eine Art Schulgeld eingeführt.

Auch die Strukturen der Jugendhilfe werden weitreichend beeinträchtigt. So haben viele Einrichtungen der offenen Jugendarbeit wegfallende Landes- und kommunale Mittel dadurch kompensiert, dass Programme für Kinder ab 10 Jahren angeboten wurden. Wenn diese Programme eingestellt werden, ergeben sich neue Finanzlücken. Eine Umstellung des Angebotes für Kinder von 6 bis 10 Jahren ist nicht einfach und wird nicht überall möglich sein.

## Ungleiche Entwicklungen

Das Finanzierungssystem führt voraussichtlich zu einer unausgewogenen Entwicklung. In Regionen mit bestehendem (Hort-)Angebot wird weitgehend Ersatz für Bestehendes geschaffen und Neues entwickelt – wenn auch nicht immer in der gleichen Qualität. In Kommunen, die – meist aus Geldmangel – bislang keine Horte einrichteten, wird auch in Zukunft kaum etwas passieren. Daran wird auch eine Gesetzesreform wenig ändern, die HSK-Kommunen gestattet, entsprechende Angebote zu entwickeln. Ein Elternbeitrag von bis zu 100 Euro pro Monat und Kind – der Beitrag für das Mittagessen kommt hinzu – kann dazu führen, dass sich die Offene Ganztagschule dort qualitativ entwickelt, wo auch die finanziell leistungsfähigen Eltern sind. In Regionen mit weniger finanzkräftigen Eltern, werden möglicherweise auch geringere Leistungen erbracht. Es sei denn, die Elternbeiträge werden kommunal umverteilt, wie dies heute bei Horten und Kindergärten praktiziert wird.

## Fazit

Kann die Offene Ganztagschule den aus PISA resultierenden Ansprüchen genügen? Zunächst noch nicht, in Zukunft durchaus!

Die Offene Ganztagschule kann ein erster Schritt sein, die Schule zu einer Ganztagsregelschule auszubauen. Dazu benötigen wir mehr Geld und weiterentwickelte Konzepte. Durch die Einbindung anderer Professionen – wie z.B. ErzieherInnen, SozialarbeiterInnen, KulturpädagogInnen, TrainerInnen aus Sportvereinen – entsteht ein modernes Bildungspotenzial, das neben der Wissensvermittlung auch Erziehung, Bildung und Pädagogik umfasst. Freizeit und Lernen werden miteinander verknüpft. Die Schule kann dadurch gewinnen. Lernen kann mehr Spaß machen. Dazu muss allerdings auch der klassische Schulbereich reformiert werden: Denn es kann nicht sein, dass die Schule in ‚Pauken‘ am Vormittag und ‚Halligalli‘ am Nachmittag aufgeteilt wird. Den Veränderungen in der Gesellschaft – mit mehr Alleinerziehenden, mehr Einzelkindern, mehr Patchwork-Familien – wird so Rechnung getragen.

Die Offene Ganztagschule wird es geben. Auch die Eltern werden sie begrüßen. Lasst uns das Jammern einstellen. Packen wir es an. Wir sollten aus den ersten Erfahrungen des Schuljahres 2003/2004 lernen und dafür sorgen, dass aus der Offenen Ganztagschule in einigen Jahren eine echte Ganztagschule wird.

*Stefan Peil*

*Mitglied im Landesjugendhilfeausschuss  
des Landschaftsverband Rheinland*

## Abberufung von Aufsichtsratsmitgliedern

Nach § 113 Abs. 1 Satz 3 GO NW sind die vom Rat bestellten VertreterInnen in Beiratsausschüssen, Gesellschafterversammlung, Aufsichtsräten etc. – von Gesellschaften, an denen die Gemeinde beteiligt ist – verpflichtet, auf Beschluss des Rates ihr Amt jederzeit niederzulegen. Die Reichweite dieser an der Schnittstelle zwischen dem öffentlich-rechtlichen Kommunalrecht und dem privatrechtlichen Gesellschaftsrecht angesiedelten Bestimmung, ist seit je her umstritten. Offen war insbesondere die Frage, ob sich ein Aufsichtsratsmitglied gegen seine Abberufung zur Wehr setzen kann. § 113 Abs. 1 Satz 3 GO NW, der keine Voraussetzung für die Abberufung nennt, räumt dem Rat bei einer solchen Abberufungsentscheidung einen Ermessenspielraum ein. Der Rat darf dieses Ermessen natürlich nicht willkürlich ausüben. Am 12.12.1990 hatte das OVG NW (AZ.: 15 GO 35/90, NVwZ 1990, 791) entschieden, dass die Abberufung nicht allein mit veränderten Mehrheitsverhältnissen des Rates begründet werden könne. Dem abberufenen Vertreter der Gemeinde im Aufsichtsrat stehe eine wehrfähige Rechtsposition zu, die es ihm ermögliche, eine Abberufungsentscheidung gerichtlich anzugreifen.

### Neue Rechtsprechung

Das OVG NW hat durch Beschluss vom 21.05.2002 (AZ.: 15 B 238/02) diese Rechtsprechung inzwischen aufgegeben. Dem Aufsichtsratsmitglied stehe keine Rechtsposition zu, die es ihm ermögliche, sich gegen eine Abberufung zur Wehr zu setzen. Das Aufsichtsratsmitglied sei vollständig weisungsunterworfen und im Hinblick auf die Begründung, die inhaltliche Ausübung und die Beendigung des Mandats vollständig vom Rat abhängig. Deshalb könne sich ein Aufsichtsratsmitglied gegen seine Abberufung, aus welchen Gründen auch immer sie erfolge, nicht zur Wehr setzen.

Das OVG NW hat in dieser Entscheidung allerdings auch die Frage angesprochen, ob durch die Abberufung einzelner Ratsmitglieder unter Umständen die Rechte einzelner Ratsfraktionen berührt sein können. Denn wäre es dem Rat durch Mehrheitsentscheidung möglich, die Vertreter einzelner Parteien aus dem Aufsichtsrat abzurufen, dann könnte eine Ratsmehrheit den parteipolitischen Proporz in den Aufsichtsräten zu ihren Gunsten verschieben.

Es spricht deshalb auch nach der Entscheidung des OVG NW vom 21.05.2002 sehr viel dafür, dass sich eine Fraktion gegen die Abberufung eines Aufsichtsratsmitgliedes zur Wehr setzen kann, wenn dadurch die gleichberechtigte Mitwirkung der im Rat vertretenen Fraktionen unterlaufen wird. Denn bei der Besetzung der Aufsichtsratssitze ist nach § 50 Abs. 4 Satz 1 GO, in Verbindung mit § 50 Abs. 3 Satz 2 GO, nach den Grundsätzen der Verhältniswahl zu verfahren.

### Gerichtlicher Rechtsschutz

Da die Abberufung von Aufsichtsratsmitgliedern letztlich privatrechtlich vollzogen wird, muss eine betroffene Fraktion sehr frühzeitig gerichtlichen Rechtsschutz in Anspruch nehmen. Entweder in dem verhindert wird, dass eine derartige Abberufung Gegenstand der Tagesordnung ist oder indem unmittelbar nach der Abberufung durch einen verwaltungsgerichtlichen Eilantrag erreicht wird, dass diese nicht privatrechtlich vollzogen wird.

Angesichts der vielfältigen Veränderungen, die sich im Zuge der Privatisierungswelle öffentlicher Unternehmen ergeben, werden die Gerichte wohl bald wieder Gelegenheit haben, sich mit dieser Frage zu beschäftigen.

**Wilhelm Achelpöbler**

*Fachanwalt für Verwaltungsrecht in Münster*

## Neubesetzung von Ausschüssen

Zum Verfahren bei der Neubesetzung von Ausschüssen hat das Oberverwaltungsgericht Münster weitreichende Aussagen gemacht.

In dem vorliegenden Fall hat Frau Y die Fraktion A verlassen. Die Fraktion A hat zwecks Neubesetzung des Ausschusses zur Ratssitzung unter dem TOP „Wahlen/Ersatzwahlen zu den Ausschüssen“ den Antrag gestellt, Frau Y durch den Stellvertreter X zu ersetzen. Der Antrag wurde vom Rat einstimmig angenommen.

Nach Auffassung des OVG hat das erstinstanzliche Verwaltungsgericht den Antrag von Frau Y – im Wege der einstweiligen Anordnung, als ordentliches Mitglied des Ausschusses zu verbleiben – zu Unrecht abgelehnt. Eine wirksame Wahl des Herrn X zum Mitglied des Ausschusses, an die Stelle des bisherigen Mitgliedes Frau Y, hat nicht stattgefunden. Es ist wahrscheinlich, dass die Klägerin wegen Unwirksamkeit des Neubesetzungsbeschlusses nach wie vor Mitglied im Ausschuss ist.

### Wahlverfahren

Das OVG NRW macht in seiner Beschlussbegründung vom 27.09.2002 (AZ.: 15 B 855/02) umfassende Erläuterungen zu Wahlverfahren gemäß § 50 der Gemeindeordnung. Der Absatz 3 der GO NRW regelt drei verschiedene Wahlverfahren für die Besetzung von Ausschüssen: Satz 1 regelt die Besetzung durch einstimmigen Beschluss. Die Sätze 2 bis 4 regeln die Wahl nach den Grundsätzen der Verhältniswahl auf Grund von Wahllisten. Und Satz 5 regelt die Wahl eines Nachfolgers für ein vorzeitig ausgeschiedenes Ausschussmitglied. Im vorliegenden Fall wurde von dem Wahlverfahren des Satzes 1 (einstimmiger Beschluss) Gebrauch gemacht. Nach Ansicht des OVG lagen dessen Voraussetzungen jedoch nicht vor.

Das Verfahren nach Satz 5 war nicht anzuwenden, da Frau Y nicht aus dem Ausschuss ausgeschieden war. Die Regelung schafft keinen Grund dafür, dass ein Ausschussmitglied ausscheidet, sondern setzt dies voraus. Auch das Wahlverfahren nach den Sätzen 2 bis 4 (Verhältniswahl) war nicht anzuwenden. Dieses Verfahren kommt von vorneherein nur bei der Besetzung aller Ausschussstellen in einem Wahlgang in Betracht. Denn durch die Verhältniswahl soll im Interesse des Minderheitenschutzes sichergestellt werden, dass eine Mehrheit im Rat eine Minderheit bei der Ausschussbesetzung nicht übergeht. Da es hier jedoch um die Abwahl von

Frau Y mit Aufrücken des bisherigen Stellvertreters X ging, konnte keine Verhältniswahl stattfinden. Auch das Verfahren nach Satz 1 ist – von seinem unmittelbaren Regelungsgehalt her – nicht einschlägig, da es zwar die Besetzung freier Ausschussstellen betrifft, nicht aber die Abwahl eines bereits gewählten Ausschussmitglieds bei gleichzeitiger Wahl eines anderen auf diese Stelle. Die Neubesetzung von Ausschussstellen – durch die Abberufung eines Mitglieds und die Wahl eines anderen – ist in der Gemeindeordnung überhaupt nicht vorgesehen.

### Wann ist eine Neubesetzung möglich?

Möglich ist eine Neubesetzung, wenn das jeweilige Ausschussmitglied auf seine Mitgliedschaft verzichtet und für die so frei gewordene Stelle nach § 50 Abs. 3 Satz 5 NRW ein Nachfolger bestellt wird. Es ist ebenfalls möglich, Ausschüsse durch einstimmigen Beschluss zu besetzen. Grundlage ist, dass nur ein einziger Wahlvorschlag vorliegt, zu dessen Bestätigung Einstimmigkeit erforderlich ist. Die Voraussetzungen für einen einstimmigen Ratsbeschluss ist ein einheitlicher Wahlvorschlag, auf den sich die Ratsmitglieder geeinigt haben. Mit dem Merkmal der Einheitlichkeit wird konkretisiert, dass nur ein einziger Vorschlag konkurrenzlos zur Beschlussfassung unterbreitet werden darf. Das OVG ist zudem der Auffassung, dass dem weiteren Merkmal der Einigung (auf den Wahlvorschlag) selbstständige Bedeutung zukommt. Offen bleiben kann, ob der Vorschlag von allen Ratsmitgliedern eingebracht werden muss oder ob es ausreicht, wenn die Mehrheit der Ratsmitglieder den Vorschlag vorlegt. Jedenfalls reicht es für die Anwendung des Verfahrens nicht aus, wenn nur eine nicht die Mehrheit des Rates umfassende Fraktion, einen Wahlvorschlag unterbreitet – auch wenn dieser einstimmig angenommen wird. Das Merkmal der Einigung würde damit bedeutungslos.

Daher kann nicht davon ausgegangen werden, dass die Gemeindeordnung eine Neubesetzung erlaubt – die nicht nur mit der Wahl eines neuen Ausschussmitgliedes verbunden ist, sondern auch mit der Abwahl eines bereits gewählten Mitgliedes –, wenn kein einheitlicher Wahlvorschlag besteht, auf den die Ratsmitglieder sich geeinigt haben. (VW)

## Die BahnflächenEntwicklungsgesellschaft NRW mbH

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) hat allen Bundesländern im Jahr 2000 den Kauf von Liegenschaften in Paketen angeboten. Die Landesregierung Nordrhein-Westfalen hat dieses Angebot rasch aufgegriffen. Standorte mit hochwertigen Nutzungen und Liegenschaften, die keine Perspektiven für derartige Nutzungen erkennen lassen und/oder mit hohen Aufbereitungskosten verbunden sind, wurden in Paketen gebündelt und zu tragbaren Erwerbspreisen veräußert. Diese Paketlösungen, mit entbehrlichen Liegenschaften von unterschiedlicher Qualität, werden auch gemeindeübergreifend angeboten. Das erste Paket umfasst Bahnliegenschaften aus 100 Kommunen von insgesamt 1.000 Hektar.

Statt auf eine Fondslösung zu setzen, die in hohem Maße öffentliche Mittel gebunden hätte, haben sich Land und Bahn auf ein Vertragsmodell geeinigt. Danach bleiben die in den „BahnflächenPool NRW“ eingebrachten Liegenschaften zunächst im Besitz der DB AG. Der Erfolg eines Paketes hängt davon ab, ob der Spagat zwischen einer städtebaulich sinnvollen Entwicklung und einer ökonomisch tragfähigen Lösung gelingt. Hierzu haben Bahn und

Land gemeinsam die „BahnflächenEntwicklungsgesellschaft NRW“ (BEG) als neutralen Vermittler gegründet. Sie verwaltet die für den „BahnflächenPool NRW“ bereitstehenden Fördermittel des Landes und hat die Vollmacht, Grundstücke im Namen der Bahn zu veräußern. Kern der Arbeit der BEG ist es, bestehende Informationsdefizite zur technischen Verfügbarkeit und den Kosten einer Entwicklung der Bahnflächen abzubauen. Die BEG beauftragt – in Abstimmung mit der jeweiligen Kommune – alle notwendigen Planungen und Untersuchungen, die für die Klärung der Entwicklungsfähigkeit der Bahnflächen erforderlich sind.

Mit der BEG soll in NRW ein Neuanfang der kommunalen Zusammenarbeit vollzogen werden. Statt um „Briefmarkenlösungen“ zu ringen, wird die Zusammenarbeit mit der Gemeinde im Rahmen einer „Konsensvereinbarung“ fixiert. Derzeit haben 44 Kommunen diese Vereinbarung unterzeichnet.

(VW)

Weitere Informationen zum BahnflächenPool NRW und zur BEG können im Internet unter [www.beg.nrw.de](http://www.beg.nrw.de) abgerufen werden.

## US-Finanzministerium gegen US-Leasing

Das US-Finanzministerium hat sich in einem Erlass vom November 2002 gegen das US-Cross-Border-Leasing ausgesprochen und will Steuerersparnisse für derartige Geschäfte nicht mehr gewähren, teilt der Städte und Gemeindebund NRW (StGB NRW) unter Berufung auf den Europäischen Wirtschaftsdienst (EUWID vom 18.02.2003) in seinen Mitteilungen vom März 2003 mit.

Der Spitzenverband hatte sich bereits im Oktober 2001 zu US-Leasing-Geschäften geäußert: Für Städte und Gemeinden entstanden durch den Abschluss von US-Leasing-Geschäften erhebliche finanzielle Risiken. Bekanntermaßen unterliegen US-Leasing-Verträge amerikanischem Recht. Als problematisch erweist sich dabei die regelmäßig auftauchende Vertragsklausel, die der Stadt bzw. Gemeinde den Steuervorteil des US-Investors in den USA garantieren muss. Wird der Steuervorteil in

den USA nicht gewährt, wird der Vertrag beendet. Die deutsche Stadt bzw. Gemeinde muss dann in der Regel eine erhebliche Schadensersatzsumme zahlen, die deutlich über dem Betrag liegt, den die jeweilige Stadt bzw. Gemeinde als Netto-Barwertvorteil aus den Verträgen ziehen kann. Auf dieses Vertragsrisiko wurde bereits im Schnellbrief des StGB NRW (Nr. 8) im Januar dieses Jahres ausdrücklich hingewiesen. Vor dem Hintergrund eines Erlasses des amerikanischen Finanzministeriums (veröffentlicht im November 2002 im amerikanischen Steuerblatt) – der verfügt, dass US-Cross-Border-Leasing-Geschäfte zukünftig nicht mehr steuermindernd anerkannt werden – sollten auf keinen Fall Transaktionen abgeschlossen werden, bei denen das Steuerrechtsänderungsrisiko zulasten der Gemeinde geht.

(VW)

## Bürgerbegehren und Bürgerentscheid im Web



Bürgerbegehren und Bürgerentscheide sind häufig mit juristischen Fallstricken gespickt. Insbesondere bei der Formulierung der zur Abstimmung gestellten Fragen und beim Kostendeckungsvorschlag ist daher besondere Sorgfalt aufzuwenden. Bietet ein Bürgerbegehren hier Anlass zu Zweifeln und stellt die Kommunalvertretung die Unzulässigkeit des Bürgerbegehrens fest, dann ist es um die Rechtsschutzmöglichkeiten der Bürger schlecht bestellt: Ein gerichtliches Eilverfahren wäre unzulässig.

Da ein Bürgerbegehren jedoch keine aufschiebende Wirkung hat, können von der Kommune vollendete Tatsachen geschaffen werden. Ob sich das Bürgerbegehren dann juristisch „erledigt“ hat, wird das OVG NW noch zu klären haben.

Es ist deshalb höchst verdienstvoll, dass das Innenministerium des Landes im Internet einen Leitfaden „Bürgerbegehren und Bürgerentscheid“ bereit stellt, der die Rechtsprechung der nordrhein-westfälischen Gerichte in systematischer Form darstellt. Zahlreiche Entscheidungen nordrhein-westfälischer Verwaltungsgerichte werden hier in Leitsätzen auf-

bereitet. Diese Entscheidungen sind häufig nicht veröffentlicht, daher wäre es wünschenswert, wenn sie vom Innenministerium gleichfalls bereitgestellt würden. Die Übersicht über die Rechtsprechung weist auch 'weiße Flecken' nach. So ist bislang ungeklärt, welchen Schranken etwa die Kommunalvertretung bei der Öffentlichkeitsarbeit im Vorfeld eines Bürgerentscheides unterliegt.

Eine Lücke weist die Broschüre jedoch leider auf: Auch Vertreter des Bürgerbegehrens können sich gerichtlich zur Wehr setzen – wenn durch die Kommunalaufsicht ein Ratsbeschluss aufgehoben wird, der ein Begehren für zulässig erklärt. Hier besteht sogar die Möglichkeit, durch ein Eilverfahren umgehend gerichtliche Klärung zu erwirken. Die Lücke überrascht, weil die entsprechende Entscheidung des OVG an anderer Stelle durchaus zitiert wird.

Gleichwohl: Die Broschüre, ein ‚Muss‘ für alle kommunalpolitisch Interessierten, ist unter [www.im.nrw.de](http://www.im.nrw.de) zu beziehen.

**Wilhelm Achelpöbler**  
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

## Kommunale Unternehmen



Der Trend zur Ausgliederung von Verwaltungsaufgaben in kommunale Unternehmen ist ungebrochen. Für Kommunalos ist es stets schwierig, zu beurteilen, welche Rechts- und Organisationsformen für kommunale Unternehmen angemessen sind. In Zeiten leerer Kassen fällt es besonders schwer, eine optimale Ressourcennutzung zu erzielen und gleichzeitig weiterhin Einfluss durch die Kommune auszuüben. Hier besteht erhebliches Konfliktpotenzial.

Das Standardwerk „Kommunale Unternehmen“ bietet hier Orientierung. Ulrich Cronauge – Geschäftsführer der Arbeitsgemeinschaft Entsorgung im Verband kommunaler Unternehmen – und Prof. Dr. Georg Westermann – Lehrstuhl für allgemeine Betriebswirtschaftslehre und öffentliche Wirtschaft an der Hochschule Harz – erläutern die Möglichkeiten, Probleme und Grenzen der Ausgliederung kommunaler Aufgaben. Gängige Betriebsformen wie die GmbH und der Eigenbetrieb werden ebenso umfassend erläutert wie der Verein, die Stiftung, die Anstalt und der Zweckverband. Auch die Gesamtpalette des kommunalen Wirtschaftsrechts mit den vielfältigen diesbezüglichen kommunalverfassungs-, gesellschafts- und steuerrechtlichen Pro-

blemstellungen wird anschaulich dargestellt. Im Anhang befinden sich überdies zahlreiche interessante Vertragsbeispiele.

Neu hinzugefügt wurde dieser vierten Auflage ein Kapitel zum Begriff der Effizienz und deren Messung im öffentlichen Sektor. Der Autor führt hier überzeugende Kriterien für einen seriösen Vergleich von öffentlichen und privaten Unternehmen ein. Mit dem Benchmarking – der gezielten und umfassenden Suche nach Vergleichsgrößen und Richtwerten – werden neue Instrumente zur Messung und Steigerung der Produktivität und Rentabilität kommunaler Unternehmen eingeführt. Alles in allem eine sehr brauchbare Publikation. (IS)

Ulrich Cronauge,  
Prof. Dr. Georg Westermann:  
Kommunale Unternehmen  
Eigenbetriebe - Kapitalgesellschaften -  
Zweckverbände  
Reihe: Finanzwesen der Gemeinden, Band 3,  
4. überarbeitete Auflage,  
Erich Schmidt Verlag, Bielefeld 2003,  
422 Seiten, 78 €;  
ISBN 3 503 06054 5

## Verkehrsmanagement im Web

Bei der Google-Suche unter dem Stichwort „integrierte Verkehrsplanung“ fällt auf, dass die Top-Ergebnisse nur Nennungen von Universitäten oder Ingenieurbüros wiedergeben. Offensichtlich handelt es sich um ein Forschungsthema, das derzeit Konjunktur hat. Ganz oben dabei ist die TU-Berlin ([www.verkehrsplanung.tu-berlin.de](http://www.verkehrsplanung.tu-berlin.de)). Diesen Seiten kann die Zielsetzung wie das Methodeninventar der integrierten Verkehrsplanung entnommen werden. Ziel ist die Erarbeitung von Konzepten zur Gestaltung einer Mobilität, die nach Möglichkeit den Verkehr reduziert und ihn ressourcensparend abwickelt.

An vielen Lehrstühlen der Verkehrsplanung und -technik deutscher Hochschulen hat sich das Paradigma der alten Beton- und Asphaltfanatikerfraktion inzwischen in sein Gegenteil verkehrt. So strutzt etwa die „grüne Reihe“ des Fachgebiets „Verkehrswesen“ der Uni Kaiserslautern ([transport.arubi.uni-kl.de/index\\_gruenereihe.html](http://transport.arubi.uni-kl.de/index_gruenereihe.html)) von Titeln wie „Kombinierte Mobilität: CarSharing mit ÖPNV“ oder „Mobilität und Nachhaltigkeit“. Sehr zu empfehlen ist auch die Web-Adresse von Prof. Beckmann an der RWTH Aachen ([www.rwth-aachen.de/isb/](http://www.rwth-aachen.de/isb/)) mit zahllosen innovativen Forschungsprojekten, von denen hier nur zwei erwähnt werden: „Stadtleben - Integrierte Betrachtung von Lebensstilen, Wohnmilieus, Raum- und Zeitstrukturen für die zukunftsfähige Gestaltung von Mobilität und Stadt“. Ort dieser Feldforschung ist die Stadt Köln. Der 3 MB große Newsletter zum Projekt lässt sich unter [www.rwth-aachen.de/stadtleben/Newsletter/Newsletter-1.pdf](http://www.rwth-aachen.de/stadtleben/Newsletter/Newsletter-1.pdf) herunterladen. „SIM-VV“ ist ein Projekt zur Mikrosimulation von Verkehr ([www.rwth-aachen.de/SimVV](http://www.rwth-aachen.de/SimVV)), um das Phänomen Mobilität von den Einzelentscheidungen seiner Träger her zu verstehen.

Die Umweltverbände haben das Thema nahe liegender Weise sehr praktisch besetzt. Unter dem Titel „Büro für integrierte Verkehrsplanung und Stadtentwicklung“ ([www.umwelt-verkehr.de/bfivs/index.htm](http://www.umwelt-verkehr.de/bfivs/index.htm)) haben sich aktive Mitglieder aus den Verbänden ADFC, BUND, NABU und VCD zu einer Art WIR-AG zusammengeschlossen. Dabei standen die täglichen Erfahrungen im Umgang mit Verkehrsmitteln sowie die Arbeit innerhalb der Verbände Pate. Im Vordergrund steht die Entwicklung von Konzepten und Planungen für den Umweltverbund, wobei ein geographischer Schwerpunkt der Arbeit im Kreis Siegen-Wittgenstein zu liegen scheint. Das virtuelle Büro mit seinen realen MitarbeiterInnen will praxisgerechte, durchsetzbare und nicht zuletzt auch bezahlbare Lösungen im engen Dialog

mit den Entscheidungsträgern finden. Die Anzahl der abgewickelten Projekte kann sich sehen lassen, etliche Berichte sind in Papierform auch käuflich zu erwerben. Die Seiten



und Projekte sind allerdings zum Teil schon etwas älter.

Wer (vermeintliches) Chaos liebt, kann sich gerne einmal die zugepixelten, typographisch grausamen Seiten von [www.autofrei-wohnen.de](http://www.autofrei-wohnen.de) ansehen. Vor lauter Fettem, Farbigen und Unterstrichenem wird einem ganz schwindelig und ernsthafte Themen drohen unterzugehen. Wer sich auf den Informationszirkus einlässt, erfährt eine Menge über das im realen Leben schwer zu händelnde bei Grünen aber so beliebte Thema „Autofreies Wohnen“.

Wenden wir uns den konkreten Ansätzen integrierten Verkehrsmanagements der NRW-Städte zu. Die Recherche unter [www.bonn.de](http://www.bonn.de) ergab an erster Stelle einen Link auf die „Umweltverträgliche Verkehrsplanung“ ([www.bonn.de/rathaus/stadtplanungsamt/05\\_streif/urban21/daten/40000/42000/42503.html#](http://www.bonn.de/rathaus/stadtplanungsamt/05_streif/urban21/daten/40000/42000/42503.html#)) mit wenig konkreten Angaben. Bei Düsseldorf landet man immerhin beim Verkehrssystemmanagement ([www.duesseldorf.de/verkehr/projekt.shtml](http://www.duesseldorf.de/verkehr/projekt.shtml)), dass vom Fußgänger bis zum Pendlernetz-Nutzer vielfältige Infos bereithält. Auf der Dortmunder Homepage wird man auf dem prominent auf der homepage angesiedelten „Marktplatz“ sofort zur Werbung für das „Voyager-Rundum-Sorglos-Paket“ eines Autohauses geleitet. Mehr war leider im Herzen Westfalens nicht drin.

*Hans-Jürgen Serwe*

**Brandneu**

# GERALD MUNIER (Hrsg.) KRIMINALITÄT UND SICHERHEIT

In Zeiten wachsender sozialer Unsicherheit ist das Thema Kriminalität oftmals Blitzableiter für alle möglichen Ängste der Bevölkerung. Doch dieses Thema verlangt weder Dramatisierung noch Verharmlosung, sondern einen realistischen Umgang mit Furcht und Gefahren. Dadurch erhalten auch die Möglichkeiten der Verbrechensvermeidung einen erhöhten Stellenwert. Dieses Buch ist ein Angebot an die Kommunalpolitik, die Chancen und Risiken der Prävention in ihren verschiedenen Aspekten auszuloten.

Der Sammelband vereint 14 Aufsätze unterschiedlicher Autorinnen und Autoren – von der Justizministerin Schleswig-Holsteins und dem Polizeipräsidenten Münsters bis zu bekannten Kritikern der Polizeiarbeit und Justiz.

Mit Beiträgen von: Anne Lütkes; Rolf Gössner; Norbert Pütter; Silke Stokar; Werner Rüther; Hubert Wimber; Oliver Brüchert und Heinz Steinert; Kurt Edler; Ulrich Bösebeck; Wilhelm Achelpöehler und Holger Niehaus; Titus Simon; Volker Bulla; Christiane Bannwarth, Thomas Niekamp und Klaus Rees; Lars Holtkamp und Gerald Munier

Herausgegeben von der Heinrich-Böll-Stiftung  
in Zusammenarbeit mit der Zeitschrift AKP



Berlin 2002, 208 S., ISBN 3-927760-41-2  
Preis: 10,- € plus 2,30 € Versand

**Ich bestelle gegen Rechnung ..... Exemplar(e) von „Kriminalität und Sicherheit“**

**Lieferung an folgende Adresse:**

Name/Vorname: ..... Straße/Hausnr.: .....

Datum, Unterschrift: ..... PLZ/Ort: .....

Bestelladresse: AKP Alternative Kommunalpolitik | Luisenstr. 40 | 33602 Bielefeld |  
Tel.: 0521/177517 | Fax: 0521/177568 | [akp@akp-redaktion.de](mailto:akp@akp-redaktion.de) | [www.akp-redaktion.de](http://www.akp-redaktion.de)