



77. JAHRGANG • APRIL **04** 2023

STÄDTE- UND GEMEINDERAT



E-MOBILITÄT
ENERGIEWENDE
GESUNDHEIT



STÄDTE- UND GEMEINDERAT

Die Fachzeitschrift für Kommunal- und Landespolitik in Nordrhein-Westfalen

STÄDTE- UND GEMEINDERAT ist die einzige unabhängige und ebenso die meistgelesene Fachzeitschrift für Kommunal- und Landespolitik in Nordrhein-Westfalen. Sie führt kommunale Wissenschaft und Praxis, Kommunalrecht und Kommunalpolitik zusammen. Die Zeitschrift hat sich als Diskussionsforum für neue Entwicklungen in der kommunalen Welt einen Namen gemacht.

Die 1946 erstmals verlegte Fachzeitschrift **STÄDTE- UND GEMEINDERAT** ist das offizielle Organ des Städte- und Gemeindebundes Nordrhein-Westfalen. Als Spitzenverband kreisangehöriger Städte und Gemeinden repräsentiert dieser rund 9 Mio. Bürger und Bürgerinnen sowie 86 Prozent der Ratsmitglieder in Nordrhein-Westfalen.

STÄDTE- UND GEMEINDERAT enthält monatlich aktuelle Informationen aus den zentralen Interessengebieten der Kommunalpolitiker und Verwaltungsbeamten:

- Finanzen, Wirtschaft, Soziales, Schule und Kultur
- Verwaltungsfragen und Neue Steuerung
- Kommunalrecht
- Kommunale Wirtschaftsunternehmen
- Tourismus und Freizeit

Darüber hinaus enthält **STÄDTE- UND GEMEINDERAT** Sonderseiten, die überregional über Produkte und Neuheiten für den kommunalen Markt informieren. Der Leser erhält somit einen Überblick über Aktuelles aus den Bereichen:

- Bürokommunikation
- Umweltschutz
- Nutzfahrzeuge im öffentlichen Dienst
- Müll- und Abfallbeseitigung
- Verkehrswesen
- Landschaftspflege
- Wohnungswesen, Städtebau
- Freizeitanlagen, öffentliche Schwimmbäder
- Kommunale Energieversorgung
- Kreditwesen
- Raumplanung
- Krankenhausbedarf

Mit **STÄDTE- UND GEMEINDERAT** sind Sie abonniert auf Branchen-Information.

Schicken Sie den ausgefüllten Antwortcoupon an Frau Hermes, Städte- und Gemeindebund NRW

Kaiserswerther Straße 199-201, 40474 Düsseldorf
Wenn es schneller gehen soll, faxen Sie uns den unterschriebenen Coupon:

FAX: 02 11/45 87-287



Ich möchte die Zeitschrift Städte- und Gemeinderat (10 Ausgaben) **im günstigen Jahresabonnement** bestellen.

- gedruckt (€ 78,- inkl. MwSt. und Versand)
 elektronisch als Lese-PDF (€ 49,- inkl. MwSt.)

Name/ Vorname/Firma

Straße

Postleitzahl/Ort

Telefon/Fax

E-Mail

Ich bezahle per Bankabbuchung gegen Rechnung

IBAN

BIC

Kreditinstitut

Datum/Unterschrift

Vertrauens-Garantie: Das Abo können Sie innerhalb von 10 Tagen nach Absendung des Bestellcoupons schriftlich bei Frau Hermes, Städte- und Gemeindebund NRW, Kaiserswerther Straße 199-201, 40474 Düsseldorf, widerrufen. Rechtzeitige Absendung genügt!



Ein Netz für die Verkehrswende

Kennen Sie noch Peter Lustig? Die Idee, Fahrzeuge mit Strom statt Benzin zu bewegen, gibt es nämlich schon lange. 1983 hat der legendäre Moderator sie schon in seiner Sendung Löwenzahn vorgestellt. Damals nahm er mit seinem Elektro-Golf einen Tanklastwagenfahrer mit, dem der Sprit ausgegangen war. Unter der Motorhaube befand sich anstatt eines 75-PS-Benzinmotors ein Gleichstrom-Elektromotor, hinter dem Tankdeckel verbarg sich eine gewöhnliche Steckdose. Was damals ein exotisch anmutendes Experiment im Nachklapp zur Ölkrise war, ist heute flächendeckend auf der Straße. Die nackten Zahlen sprechen für sich. 200.000 batteriebetriebene E-Autos sind es allein in Nordrhein-Westfalen. Ihre Zahl wird bis 2030 aller Voraussicht nach auf rund drei Millionen anwachsen. Längst stellen auch die Hersteller ihre Produktion um.

Die Kommunen haben die E-Mobilität schon frühzeitig auf die Agenda genommen. Die schönen Praxisbeispiele in diesem Heft sind ein eindrucksvoller Beleg dafür. Eines zeigt sich dabei deutlich: Die Verkehrs-Fachleute in den Städten und Gemeinden wissen ziemlich gut, dass es zu kurz gedacht ist, dem Wandel hinterherzulaufen. Er muss vielmehr aktiv gestaltet werden.

Bestes Beispiel dafür ist die Ladeinfrastruktur. Ohne ein ausreichendes Angebot wird auch mit drei Millionen E-Autos keine Mobilitätswende zu schaffen sein. Im Gegenteil. Viele Städte und Gemeinden haben darum schon längst damit begonnen, die Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum auszubauen, obwohl es sich dabei keineswegs um eine kommunale Pflichtaufgabe handelt.

Klar ist aber auch, dass öffentliches Laden allein den steigenden Bedarf nicht decken wird. Fachleute prognostizieren für 2030 einen Bedarf von nicht weniger als zwei Millionen privater Ladepunkte. Wichtigste Aufgabe der Kommunen bleibt es daher, alle Beteiligten an einen Tisch zu holen und ihr Engagement zu koordinieren. Unterstützung von Landesseite können sie dabei gut gebrauchen, insbesondere beim Umbau der Infrastruktur, bei der Förderung von Fachpersonal oder bei der Erstellung von übergreifenden Konzepten.

Sicher ist: Ein gezieltes Management in den Kommunen wird auch die Mobilitätswende voranbringen. Und wie sagte noch Peter Lustig vor 40 Jahren? „Eines Tages, wenn wir weiter erfinden und nachdenken, dann kriegen wir vielleicht all diese Benzin-Stinker von der Straße.“

Christof Sommer
Hauptgeschäftsführer StGB NRW



Kommunale Wärmeplanung

Praxisleitfaden, hrsg. v. AGFW - Energieeffizienzverband für Wärme, Kälte und KWK e.V. u. Deutscher Verein des Gas- und Wasserfaches e.V. (DVGW), DIN A4, 64 S., kostenlos herunterzuladen unter agfw.de/kwp

Der Praxisleitfaden formuliert Mindestanforderungen für die Erstellung kommunaler Wärmepläne in Abhängigkeit von der Gemeindegröße und erläutert den strukturellen Aufbau eines solchen Plans. Er zeigt Kommunen eigene Handlungsoptionen auf und unterstützt sie bei den ersten Schritten. Akteure, die bisher wenig mit den konkreten Anforderungen der Wärmeversorgung befasst waren, werden mit dem Leitfaden in die Lage versetzt, konkrete Ausschreibungen für Bestands-, Potenzialanalyse und Szenarienentwicklung zu formulieren. Auch Themen wie Digitalisierung, Datenschutz, Fördermöglichkeiten und Finanzierung werden behandelt.

Kindertagesbetreuung NRW 2022



Ein indikatorenbasierter Bericht mit Regionalanalysen und ergänzendem Schwerpunkt zu kommunaler Bedarfsplanung, hrsg. v. Forschungsverbund Deutsches Jugendinstitut u. Technische Universität Dortmund, DIN A4, 137 S., kostenlos herunterzuladen unter „Publikationen/Monografien“ auf forschungsverbund.tu-dortmund.de

Der Bericht liefert grundlegende Kennzahlen zum System der Kindertagesbetreuung in NRW. Der erste Teil bildet die Ergebnisse für die Kindergartenjahre 2020/2021 und 2021/2022 ab und zeigt die Entwicklungen seit dem Kindergartenjahr 2013/2014 auf. Der zweite Teil widmet sich der kommunalen Bedarfsplanung zur Kindertagesbetreuung. Basierend auf einer Onlineerhebung bei den Jugendämtern NRW werden Unterschiede und Gemeinsamkeiten bei den Rahmenbedingungen, Strategien und Verfahren sowie den Ausbauvorhaben in der Bedarfsplanung herausgearbeitet.



Kleingartenparks

Gärtnern, begegnen, bewegen, entspannen und Natur erleben, v. Gabriele Pütz, Bente Jacobsen, Christine Schwemmer u. Maren Meier, hrsg. v. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR), BBSR-Online-Publikation 43/2022, DIN A4, 113 S., kostenlos herunterzuladen im Bereich „Veröffentlichungen“ auf bbsr.bund.de

Die Bedeutung von Kleingartenparks steigt, da sie die private Bewirtschaftung einzelner Parzellen mit öffentlichen Aufenthaltsmöglichkeiten verbinden. Kommunen können so der verstärkten Nachfrage nach urbanem Gärtnern begegnen als auch den Anforderungen an städtischen Grün- und Freiflächensystemen gerecht werden. Die Broschüre zeigt, wo und wie viele dieser Parks es bereits gibt, wie sie entstanden und gestaltet sind und welche Rahmenbedingungen dafür maßgeblich sein können.

INHALT 77. Jahrgang April 2023



EDITORIAL

- 3 Ein Netz für die Verkehrswende
von Christof Sommer

E-MOBILITÄT

- 6 Strategie des Landes zum Ausbau der E-Mobilität in NRW
von Stefan Leuchten
- 9 Klimafreundliche Mobilität mit dem E-Bus in der Stadt Bad Salzuflen
von Jörg Moshage
- 11 Rolle der kommunalen Unternehmen beim Ausbau der E-Mobilität
von Andreas Hollstein
- 13 Linien-E-Carsharing in der Stadt Borgholzhausen
von Peter Thoelen
- 15 Elektrisch betriebene Shuttle-Fahrzeuge in der Gemeinde Odenthal
von Cordula Funk
- 18 Bürgerbeteiligung beim Ausbau der E-Ladeinfrastruktur in der Stadt Bedburg
von Leonie Pier

Titelfoto: Petair - stock.adobe.com

Thema **E-Mobilität****20 Fördermöglichkeiten für E-Mobilität in Kommunen**von *Manuel C. Schaloske***22 Herausforderungen bei der Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge**von *Claus Jung***ENERGIEWENDE****24 Ausbau der Stromnetze und Arbeit des Bürgerdialogs Stromnetz**von *Linda Marienfeld***GESUNDHEIT****26 Hebammenambulanz als Beispiel gelungener interkommunaler Kooperation**von *Petra Schiffer-Mödder, Doris Claßen und Michaela Imbery***SERVICE****29 Bücher****32 Europa-News****33 Gericht in Kürze****Partnerschaft zwischen NRW und Dnipropetrowsk in der Ukraine**

Das Land Nordrhein-Westfalen will eine Regionalpartnerschaft mit dem ostukrainischen Verwaltungsbezirk Dnipropetrowsk eingehen. Ministerpräsident Hendrik Wüst und Europaminister Nathanael Liminski unterzeichneten Ende Februar 2023 mit dem Gouverneur von Dnipropetrowsk, Serhiy Lysak, und dessen Stellvertreter Volodymyr Orlov eine entsprechende Absichtserklärung. NRW ist nach eigenen Angaben damit das erste Bundesland, das seine Verbundenheit mit der Ukraine auf die Ebene einer formellen Regionalpartnerschaft überführt. Ziel sei es, NRW und Dnipropetrowsk auf allen Ebenen zu verbinden - durch den Austausch von Kommunen, Verbänden, Vereinen und weiteren zivilgesellschaftlichen Akteuren.

Viele Preise für Schülerzeitungen aus Nordrhein-Westfalen

Beim Schülerzeitungswettbewerb der Länder waren viele Schulen aus NRW erfolgreich. Bei den Förderschulen siegte die Vorgebirgsschule in **Alfter**. Den ersten Platz bei den Hauptschulen errang die Erich-Kästner-Schule in **Bergheim** vor der Rheinschule in **Rees**. Die Gemeinschaftsgrundschule Kendenich in **Hürth** erreichte bei den Grundschulen den zweiten Platz vor der Freien Schule am See in **Sundern**. Bei den Realschulen ging der zweite Platz an die Realschule in **Bedburg** vor der Karl Kisters Realschule Kellen in **Kleve**. Bei den Online-Schülerzeitungen waren die Eichendorff-Schule in **Meerbusch** bei den Grundschulen und das Dietrich-Bonhoeffer-Gymnasium in **Bergisch Gladbach** bei den Gymnasien erfolgreich. Sonderpreise gingen an die Rurtal-Schule in **Heinsberg** und das Georg-Forster-Gymnasium in **Kamp-Lintfort**.

NRW-Tourismus noch nicht auf Vor-Corona-Niveau

Die Tourismus-Branche in NRW kann nach der Pandemie wieder zulegen. Wie Information und Technik Nordrhein-Westfalen als Statistisches Landesamt mitteilte, stieg die Zahl der Gäste im Jahr 2022 im Vergleich zum Jahr davor von 11,1 Millionen auf 20,3 Millionen Gäste. Das entspricht einer Steigerung von 83,4 Prozent. Die Zahl der Übernachtungen erhöhte sich von 29,6 Millionen im Jahr 2021 auf 47,5 Millionen Übernachtungen im letzten Jahr. Das macht ein Plus von 60,8 Prozent. Die Zahlen können aber noch nicht an die Vor-Corona-Zeit anknüpfen. So kamen 2019 insgesamt 24,3 Millionen Gäste nach NRW. Die Zahl der Übernachtungen betrug damals 53,3 Millionen.

Erfolgreiche Schülerprojekte beim Wettbewerb „DIGIYOU“

Die Gemeinschaftshauptschule der Stadt **Emsdetten** und das Gymnasium in den Filder Benden der Stadt **Moers** sind unter den Gewinnern des Schülerwettbewerbs „DIGIYOU“. Die Marienschule Emsdetten überzeugte mit ihrem „Design-Büro“, in dem Schülerinnen und Schüler erste Erfahrungen im digitalen Projektmanagement erhalten. Das Gymnasium in Moers hatte unter dem Titel „My Little Friend Robot“ einen autonomen, multifunktionalen Roboter gebaut, der Kindern die Zeit in Wartezimmern von Krankenhäusern und Arztpraxen verkürzen soll. Der Wettbewerb wurde von der NRW.BANK und von DIE BILDUNGSGENOSSENSCHAFT - Beste Chancen für alle eG durchgeführt.

Bis zum Jahr 2030 werden in Nordrhein-Westfalen mehr als 90.000 öffentlich zugängliche Normal- und Schnellladepunkte benötigt



FOTO: PETAIR - STOCK.ADOBE.COM

Nordrhein-Westfalen forciert den Ausbau der Ladeinfrastruktur

Die Landesregierung will die Zahl der öffentlichen Ladepunkte bis zum Jahr 2030 versiebenfachen und unterstützt Kommunen, die vor Ort den Ausbau steuern und koordinieren müssen

Gut 30 Millionen Tonnen CO₂: So viel klimaschädliche Emissionen stößt der Verkehrssektor in Nordrhein-Westfalen aus. An dieser Zahl hat sich in den vergangenen Jahren nur wenig geändert. Erst Corona hat für einen kleinen Knick gesorgt. Damit NRW aber seine Klimaschutzziele - bereits bis 2030 soll eine Minderung von 65 Prozent im Vergleich zum Jahr 1990 zu Buche stehen - erreicht, muss auch der Verkehrssektor seinen Teil beitragen. Ziel ist es, dass möglichst viele Menschen vom Pkw auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen, das Rad nutzen oder zu Fuß gehen. Dafür braucht es die richtigen Voraussetzungen - etwa gut ausgebaute und verlässliche Bahn- und Busverbindungen und ein sicheres Radwegenetz.

Elektroantriebe auf dem Vormarsch Wo keine attraktiven Alternativen für die individuelle Mobilität bestehen, wird jedoch auch künftig das Auto eine

große Rolle spielen. Als klimafreundliche Alternative setzen sich Elektrofahrzeuge mehr und mehr durch. Die Zahl von heute 200.000 batterieelektrischen Fahrzeugen in Nordrhein-Westfalen soll bis 2030 auf etwa drei Millionen steigen - und mit diesem Anstieg wird auch der Bedarf an Ladeinfrastruktur deutlich in die Höhe schnellen.

Das Land Nordrhein-Westfalen hat in seinem neuen „Handlungskonzept Ladeinfrastruktur“, das im Frühjahr 2023 erscheint, anhand verschiedener „Lade use cases“ errechnet, dass 2030 mehr als 90.000 öffentlich zugängliche Normal- und Schnellladepunkte benötigt werden. Heute sind es erst rund 12.000. Dazu kommen etwa 1,5 Millionen Ladepunkte im privaten Bereich und über eine halbe Million bei Arbeitgebern.

Private Ladeinfrastruktur Entsprechend hat das Land Nordrhein-Westfalen im Handlungskonzept Ladeinfrastruktur das Ziel ausgegeben, sowohl die



DER AUTOR

Stefan Leuchten ist Leiter des Referats Klimagerechte Mobilität, Elektromobilität, Lade- und Tankinfrastruktur im Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes NRW

öffentliche als auch die private Ladeinfrastruktur stark auszubauen. Private Ladeinfrastruktur, zu der neben der klassischen Wallbox auch Ladesäulen in gemeinsam genutzten Garagenhöfen sowie Ladeinfrastruktur auf Betriebshöfen und Unternehmensparkplätzen zählen, können den Bedarf an öffentlichen Ladesäulen stark verringern.

Ein weiterer Vorteil privater Ladepunkte: Fahrzeuge können auf Privatgelände wegen längerer Standzeiten mit geringeren Leistungen geladen werden - zum Beispiel nachts oder während der Arbeitszeit. Schnellladepunkte, die technisch aufwändiger sind, weil sie oftmals höhere Stromanschlussleistungen oder neue Netzanschlüsse verlangen, sind für diese Anwendungsfälle dann in der Regel nicht notwendig.

Öffentliche Ladesäulen Doch nicht für jedes Elektrofahrzeug steht ein Ladepunkt zu Hause vor der Haustür oder bei der Arbeit zur Verfügung. Deshalb gilt es, auch die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur weiter stark auszubauen. Hier kommen einerseits die Kommunen ins Spiel, die dafür sorgen müssen, dass in Zusammenarbeit mit den Unternehmen innerstädtische Schnelllade-Hubs - also ein Ersatz für die klassische Tankstelle - entstehen.

Eine weitere Möglichkeit ist der Ausbau der Ladeinfrastruktur auf Kundenparkplätzen, etwa von Supermärkten. Hier kann die ohnehin anfallende Standzeit für das Nachladen an Normal- oder Schnellladesäulen genutzt werden. Das Landeswirtschaftsministerium wird auch in diesem Jahr die Errichtung von öffentlich zugänglichen Schnellladepunkten fördern. Ein erster Aufruf wird noch im Frühjahr 2023 veröffentlicht.

Allerdings sollte beim Ladeinfrastrukturausbau nicht nur auf die schiere Anzahl, sondern unbedingt auch darauf geachtet werden, dass das Angebot dem tatsächlichen Bedarf entspricht. Gleichzeitig gilt es aber auch, eine flächendeckende Versorgung zu gewährleisten und keine weißen Flecken entstehen zu lassen. Ein weiteres Ziel ist es, Ladepunkte mit Anlagen zur Erzeugung erneuerbarer Energien zu koppeln, um den größtmöglichen Effekt für den Klimaschutz und die Energiewende zu erzielen.

Rolle der Kommunen Insbesondere beim Bau öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur übernehmen die Kommunen wichtige Steuerungsfunktionen, während Installation und Betrieb in der Hand von privaten Unternehmen, teilweise aber auch bei kommunalen Unternehmen wie Stadtwerken, liegen. Unterstützung erhalten Kommunen vom Land Nordrhein-Westfalen, das unter anderem übergreifende Strategien - etwa des Bundes - auswertet, eigene strategische Überlegungen anstellt und den Kommunen Hilfestellungen gibt, ihre Rolle beim Ladeinfrastrukturaufbau auszufüllen.



StGB NRW zum Ausbau der E-Ladeinfrastruktur

Das Präsidium des Städte- und Gemeindebundes Nordrhein-Westfalen (StGB NRW) hat sich mit dem Ausbau der E-Ladeinfrastruktur befasst und einen Beschluss dazu gefasst. Danach erkennt das Präsidium, dass der derzeitige und künftig zu erwartende Markthochlauf der Elektromobilität einen massiven und parallelen Ausbau der Ladeinfrastruktur erfordert. Gleichzeitig ist das Präsidium überzeugt, dass es nicht ausreicht, konventionelle Pkw 1:1 durch saubere E-Autos zu ersetzen. Es brauche vor allem weniger Autos auf den Straßen für weniger Staus und Lärm sowie für eine höhere Lebens- und Aufenthaltsqualität in Städten und Gemeinden. Daher komme dem Ausbau der Nahmobilität und des Öffentlichen Personennahverkehrs weiterhin eine hohe Bedeutung zu.

Nach Ausfassung des Präsidiums wird aufgrund der Flächenknappheit im öffentlichen Straßenraum insbesondere der Ladeinfrastrukturausbau im privaten und halböffentlichen Raum eine relevante Größe darstellen. Hier sollten vermehrt Aktivitäten und Vernetzungen durch das Land vorangetrieben werden. Auf kommunaler Ebene sei eine umfassende Koordination der am Ladesäulenausbau beteiligten Akteure notwendig. Das Präsidium fordert das Land daher auf, kommunale Ladesäulenkonzepte, Elektromobilitätsmanagerinnen und -manager sowie erforderliche infrastrukturelle Maßnahmen zu fördern, um einen bedarfsgerechten Ausbau sicherzustellen.

Doch was gehört nun zu den Aufgaben der Kommunen? Ganz übergeordnet sollten sie den Ausbau der Ladeinfrastruktur antreiben - und zwar aus ganz eigenem Interesse: Denn Kommunen, auf deren Straßen mehr elektrisch betriebene Fahrzeuge unterwegs sind, können mit besserer Luft und weniger Lärm punkten. Kurz: Die Lebensqualität für die Bürgerinnen und Bürger steigt deutlich an.

Und dafür können die Kommunen eine ganze Menge tun: Sie können beispielsweise ein Gesamtkonzept für den Ausbau der Ladeinfrastruktur erstellen, geeignete öffentliche Flächen finden und bereitstellen und die Abstimmung zwischen den verschiedenen Ämtern bei Planung, Ausschreibung und Genehmigung von Ladestandorten und dem Aufbau von Ladeinfrastruktur koordinieren. Eine Zusammenfassung der Aufgaben von Kommunen liefert die Mitte 2022 erschienene Broschüre „Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur - ein Leitfaden für Kommunen“ von ElektroMobilität NRW.

Fazit Nordrhein-Westfalen hat frühzeitig damit begonnen, sich für die Antriebswende fit zu machen. Das Land hat immer wieder Anreize gesetzt, etwa



Ein Leitfaden zum Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur zeigt die Rahmenbedingungen für Kommunen auf



FOTO: PINTOART - STOCK.ADOBE.COM



FOTO: ALH0007 - STOCK.ADOBE.COM

Private Ladeinfrastruktur ist eine wichtige Säule für den Ausbau der E-Mobilität

Kommunen stellen immer mehr öffentliche Flächen für Ladesäulen bereit

über Förderungen von Wallboxen und öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur oder auch für Elektrofahrzeuge. Der Markthochlauf der Elektromobilität ist daher bis heute gut vorangekommen. Diesen Weg gilt es jetzt weiterzugehen, um die ehrgeizigen - aber notwendigen - Ausbauziele zu erreichen.

Die Kommunen spielen dabei eine wesentliche Rolle, als Treiber und Koordinator vor Ort. Dafür braucht es umfassendes Know-how und eine strategische Richtung. Beides liefert das Land Nordrhein-Westfalen unter anderem mit Leitfäden und Seminarangeboten unter der Dachmarke von ElektroMobilität NRW.

[elektromobilitaet.nrw](https://www.elektromobilitaet.nrw)

Mehr Tempo beim Ausbau der Windenergie

Land, Kommunen und Bezirksregierungen wollen den Ausbau der Windenergie in NRW deutlich beschleunigen. Vertreterinnen und Vertreter der kommunalen Spitzenverbände und der fünf Bezirksregierungen haben dazu am 21. Februar 2023 in Düsseldorf mit dem NRW-Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr, **Oliver Krischer** (Foto vorne Mitte), eine Kooperationsvereinbarung zur Beschleunigung von Genehmigungsprozessen bei Windenergieanlagen unterzeichnet. Sie sieht anstelle der im Koalitionsvertrag vorgesehenen Hochzonung der Zuständigkeit für die Genehmigung von Windenergieanlagen die Bildung von sogenannten Regional-Initiativen Wind in allen Regierungsbezirken vor, in denen die Bezirksregierungen und die Kreise und kreisfreien Städte eng zusammenarbeiten, wobei die bisherige Zuständigkeit der Kreise und kreisfreien Städte beibehalten bleibt. Für den Städte- und Gemeindebund NRW machte Präsident **Dr. Eckhard Ruthemeyer** (hinten, 2 v. rechts) deutlich, dass die Planungen und Interessen der Städte und Gemeinden hinsichtlich der konkreten Standortentscheidung im Genehmigungsverfahren angemessen berücksichtigt werden müssen. Dies gelte auch für die künftige Ausweisung von

Windenergiegebieten durch die Regionalplanungsbehörden. Außerdem müsse es für die kreisangehörigen Kommunen zeitnah eine Kompensation dafür geben, dass sie die Lasten der Energiewende tragen.



FOTO: MUKV NRW

Der seit Juni 2022
komplett elektrisch
betriebene Stadt-
bus verbindet die
Innenstadt und die
Ortsteile von Bad
Salzuflen



FOTOS (3): STADTWERKE BAD SALZUFLEN GMBH

Leise E-Busse kommen nicht nur in der Stadt gut an

Durch die Umstellung der innerstädtischen Stadtbus-Linien auf Elektroantrieb schont Bad Salzuflen das Klima, spart Treibstoff und erhöht die Aufenthaltsqualität in der City und im ÖPNV

Seit 1994 ist das Stadtbus-System durch den ost-westfälischen Kurort Bad Salzuflen ein wichtiger Teil des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), weil es Ortsteile und Kernstadt sowie wichtige Umsteigepunkte miteinander verknüpft. Seit Sommer 2022 sind die vier innerstädtischen Linien komplett auf vollelektrischen Betrieb umgestellt. Die neuen E-Busse, von denen zwei halbstündlich auch eine Kreuzung der zentralen und beliebten Fußgängerzone kreuzen, tragen nicht nur zum Klimaschutz bei, sondern verbessern auch die Luft- und Aufenthaltsqualität für Einheimische und Gäste im historischen Ortskern.

Klimaschutz und Lebensqualität „Das Besondere an diesem Projekt ist, dass nicht einzelne Linien, sondern ein gesamter Stadtverkehr in einem Schritt auf Elektrobetrieb umgestellt wurde. Die sechs neuen E-Busse vom Modell ‚eCitaro‘ des Herstellers Mercedes Benz verfügen über eine Reichweite von mindestens 250 Kilometern und können bis zu 70 Fahrgäste befördern. Aufgeladen werden sie nachts auf dem Städtischen Baubetriebshof, wo die notwendige neue Ladetechnik errichtet wurde. Hier kommt 100 Prozent Ökostrom zum Einsatz. Pro Tag vermeidet ein Elektrobus etwa 90 Liter an Treibstoff. Dadurch können pro Jahr mehr als 300 Tonnen CO₂ eingespart werden“,

erklärt Volker Stammer, Geschäftsführer der Stadtwerke Bad Salzuflen, die den Stadtbus betreiben. Bürgermeister Dirk Tolkemitt, zugleich Aufsichtsratsvorsitzender der Stadtwerke Bad Salzuflen, freut sich über diesen besonderen Meilenstein für den Kur- und Tourismusstandort: „Wir sind ein Heilbad mit besonderem Blick auf die Luftqualität. Die emissionsfreien Busse sind deshalb von besonderer Bedeutung für uns. Und von der Lärm- und CO₂-Reduzierung profitieren nicht nur Gäste und Besucher, sondern vor allem auch die Einwohner in unserer Stadt. Damit trägt die Umstellung auf Elektromobilität beim Stadtbus auch zur Steigerung der Lebensqualität in allen angebotenen Ortsteilen bei. Wir gehen dadurch einen wichtigen Schritt bei der Verwirklichung unserer Stadtziele, zu denen auch mittelfristig die CO₂-Neutralität gehört.“

Unterstützung durch Förderung Ein E-Bus kostet in etwa dreimal so viel wie ein vergleichbares Dieselmotormodell. Hinzu kommen Investitionen, um die benötigte Ladeinfrastruktur aufzubauen. Das gesamte Investitionsvolumen für die Systemumstellung beträgt 4,75 Millionen Euro. Die Mehrkosten für die Beschaffung der Fahrzeuge sowie die anteiligen Kosten für die Ladeinfrastruktur wurden maßgeblich durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) gefördert.



DER AUTOR

Jörg Moshage ist Abteilungsleiter für den Bereich Mobilität bei den Stadtwerken Bad Salzuflen

Über zwei Monate wurde das erste Fahrzeug auf Herz und Nieren getestet, bevor es mit seinen fünf „Geschwistern“ den kompletten Dienst übernahm. Vorausgegangen war eine zweijährige intensive Projektphase mit dem Partner Karl Köhne Omnibusbetriebe GmbH, die auch bei der Systemumstellung von Diesel- auf Elektrobusse sehr engagiert war. Auswirkungen auf die Preisgestaltung des ÖPNV hatte die Umstellung nicht - die Tarife und Linienfahrpläne gelten unverändert.

Komfort und Sicherheit Nicht nur mit ihrer Emissionseinsparung können die neuen Stadtbusse überzeugen. Auch im Hinblick auf Komfort und Sicherheit setzen die eCitaro neue Maßstäbe. Neben einem WLAN-Netz verfügen die Busse über USB-Ladestationen für Smartphones und Tablets. Zudem wird durch die großen Fensterscheiben jede Busfahrt zur Sightseeing-Tour. Zu heiß wird es im Innenraum dennoch nicht, denn das Thermomanagement des E-Busses hält die Temperaturen stets im angenehmen Bereich. Die entscheidende Frage, wenn es um E-Busse geht: Funktioniert alles? „Es läuft alles wie geplant“, bestätigt Volker Stammer. „Es kommt nur noch ganz vereinzelt vor, dass mal ein Hybridbus in Bad Salzufen eingesetzt wird. Das ist aber ganz normal und liegt daran, dass Elektrobusse auch mal gewartet werden müssen. Klar kommt es auch mal zu einer Störung, die ist dann allerdings genauso häufig auf Türen oder andere Teile des Busses zurückzuführen als auf den Elektroantrieb“. Auch bei kühlen Temperaturen gab es keine Beeinträchtigungen was die Leistung und Reichweite der Elektrobusse angeht.

Nach einer aktuell durchgeführten Kundenbefragung kommen die Elektrobusse sehr gut bei den Kundinnen und Kunden an. Zu Beginn mussten sich Fahrgäste und Passanten jedoch erst an den leisen Betrieb der Busse gewöhnen. Einige Gäste der Salzstadt bemerken die Busse in der Innenstadt erst recht spät. „Bei den E-Bussen sind vorne rechts Fahrgeräuschsimulatoren angebracht. Bis 30 Kilometer pro Stunde werden Fahrgeräusche simuliert. Sie schalten sich ab einer Geschwindigkeit von 30 Stundenkilometern aufwärts ab. Wir arbeiten an Optimierungen und beobachten generelle Handlungsempfehlungen für E-Busse, um für alle einen sicheren Busbetrieb zu ermöglichen“, so Stammer. In den Ortsteilen und Wohngebieten hingegen wird gerade das leise Fahren der Fahrzeuge besonders gelobt.

Vernetzung als Ziel Im Rahmen der Stadtziele, die 2021 von Rat und Verwaltung gemeinsam erarbeitet und von der Politik einstimmig verabschiedet wurden, stellt die Umstellung einen wichtigen Meilenstein dar. Er ist aber nur ein Schritt von vielen auf dem Weg zur CO₂-Neutralität und nachhaltigen Verbesserung des ÖPNVs. Auf Bad Salzufen Stadtgebiet befinden sich beispielsweise ein Bahnhof und zwei Haltepunkte entlang der Bahnstrecke Herford-Detmold-Altenbeken.



Die Fahrzeuge werden über Nacht in der Ladehalle auf dem städtischen Baubetriebshof geladen

Hier werden Mobilitätsstationen entstehen, die Bahn, Bus, Taxen, Shuttle-Systeme, Zweiradmobilität und Fußgängerwege miteinander zu einem attraktiven Mix verknüpfen sollen.

„Wir müssen einerseits vernetzte Lösungen denken, dürfen aber auch nicht warten, bis alle Bausteine in den Köpfen irgendwann mal fertig gedacht sind. Jeder einzelne, praktische Schritt ist schon ein Schritt in die richtige Richtung“, erklärt Bürgermeister Tolkemitt die Herangehensweise in Bad Salzufen. „Im Lipperland sagt man ‚Wir müssen mal ins Tun kommen‘.“

Stadtwerke wichtiger Partner Und beim Anpacken der nächsten Schritte sind die Stadtwerke ein besonders wichtiger Partner: Neben der Versorgung mit Strom, Gas, Fernwärme und Wasser wird die städtische Tochter in diesem Jahr den Verleih von E-Bikes aufnehmen - natürlich komplett digital per App. Zudem werden die Stadtwerke den Ausbau der Ladeinfrastruktur weiter begleiten sowie mit Blick auf die stärkere Nutzung durch E-Mobilität und die Wärmewende das Stromnetz im Stadtgebiet mit Investitionen in Höhe von vier Millionen Euro weiter zusätzlich ausbauen.

Dass die Stadtwerke Bad Salzufen der wichtigste kommunale Partner in der Badestadt sind, kommt nicht von ungefähr und beruht nicht nur auf politischen Beschlüssen - vielmehr ist es das Selbstverständnis des Unternehmens, wie Volker Stammer erklärt: „Wir wollen die Nachhaltigkeit. Denn als kommunales Unternehmen liegt die Verantwortung für Mensch, Tier, Umwelt und Region praktisch in unserer DNA. Wir können gar nicht anders - und wir wollen auch nicht anders“, so der Geschäftsführer. ●



Max Witzel von Daimler Truck übergab symbolisch die sechs E-Busse an Stadtbusdienstleister Sven Oehlmann von der Firma Köhne sowie Stadtwerke-Geschäftsführer Volker Stammer und Bürgermeister Dirk Tolkemitt (v. links)

Stadtwerke bauen das Netz öffentlicher Ladesäulen - hier eine Schnellladesäule auf dem ehemaligen Zechengelände Ewald in Herten - kontinuierlich aus



FOTO: HERTENER STADTWERKE GMBH

Kommunale Unternehmen als Rückgrat der Mobilitätswende

Kommunale Unternehmen investieren in die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge und sorgen als Verteilnetzbetreiber für die nötige Sicherheit bei der Stromversorgung

Das deutsche Klimaschutzgesetz 2021 und das europäische Klimagesetz zur CO₂-Reduktion markieren eine Wende in der Energie- und Klimapolitik. Konkret ist im Klimaschutzgesetz eine Reduzierung der CO₂-Emissionen im Verkehr um 48 Prozent bis 2030 im Vergleich zum Jahr 1990 vorgegeben. Der Verkehrssektor darf 2030 somit noch 85 Millionen Tonnen CO₂ emittieren. Für den nordrhein-westfälischen Verkehrssektor liegt die Grenze dann nur noch bei knapp 19 Millionen Tonnen. Der Übergang zu nachhaltiger Mobilität ist ein komplexer Prozess, der viel Zeit und Ressourcen in Anspruch nimmt. Kommunale Unternehmen sind dabei Vorreiter der Energiewende in Deutschland und bilden das Rückgrat der Mobilitätswende.

Rolle kommunaler Unternehmen Stadtwerke sichern die Grundversorgung der Bürgerinnen und Bürger vor Ort. Sie sorgen nicht nur für Wasser, Strom oder Gas, sondern auch für die Mobilität. Sie investieren deshalb stark in neue Infrastruktur, um ihren Kundinnen und Kunden das Laden ihrer Elektrofahr-

zeuge zu Hause oder unterwegs zu ermöglichen. Sie sind vielerorts Vorreiter des Ladeinfrastrukturausbaus und haben dafür frühzeitig unternehmerisches Risiko übernommen.

Die Hälfte der aktuell bei der Bundesnetzagentur bundesweit registrierten rund 31.000 öffentlich zugänglichen Ladepunkte werden von den Unternehmen vor Ort betrieben. Generell umfassen die vielfältigen Aktivitäten der Stadtwerke den Individualverkehr, die öffentliche Mobilität, den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), den Nutzlastverkehr und reichen bis zur Entwicklung von Sharing-Konzepten. Stadtwerke sind ein zentraler Garant für den Erfolg der E-Mobilität.

Die Mobilität in der Stadt der Zukunft ist multimodal, intelligent und individuell. Transportmittel werden miteinander vernetzt und effizient aufeinander abgestimmt. Die Sicherstellung einer leistungsfähigen Infrastruktur ist dafür von zentraler Bedeutung. Es geht dabei nicht nur um die Errichtung von Ladestationen, sondern gleichzeitig um die Optimierung der Stromversorgung im Netz.



DER AUTOR

Dr. Andreas Hollstein ist Geschäftsführer der Landesgruppe NRW des Verbandes kommunaler Unternehmen e.V.

Ausbau der Infrastruktur Stadtwerke sind als Verteilnetzbetreiber essenziell, denn sie sind für die Bereitstellung der Energie an die Endkundinnen und -kunden verantwortlich. Ihnen kommt die Schlüsselrolle bei der Integration der Elektromobilität in das bestehende Stromnetz zu. Die Sicherheit der Stromversorgung gewährleisten Stadtwerke derzeit im EU-Vergleich mit hoher Zuverlässigkeit. Die Elektromobilität bedeutet jedoch - je nach Netzsituation - eine zusätzliche Belastung für die Netzinfrastruktur. Dieser Herausforderung kann durch verschiedene Maßnahmen entgegengewirkt werden. Dazu gehören ein dynamisches Lade- und Lastmanagement, der Einsatz von Pufferspeichern auf Seiten des Ladepunktbetreibers sowie die netzseitige Aufrüstung durch den Netzausbau. Bei notwendigen Anpassungen in den Nieder- und Mittelspannungsnetzen kann neben dem Netzausbau auch der Einsatz von Speichern eine mögliche oder gar notwendige Maßnahme sein. Mit intelligenter Netzsteuerung und Netzausbau haben Stadtwerke jedoch die richtigen Instrumente, um auch bei wachsender Netzbelastung durch die E-Mobilität die Versorgungssicherheit zu gewährleisten.

Intelligente Netze Aus energiepolitischer Sicht kommt der intelligenten Steuerung von Energie mit Hilfe von Smart Grids eine wesentliche Bedeutung zu. Insbesondere in Smart Cities müssen die unterschiedlichsten Geschäftsmodelle sowie die notwendigen Mess-, Überwachungs- und Kommunikationstechniken zu deren Steuerung in das Verteilnetz integriert werden. Smart Grids werden so zum technischen Rückgrat der Energiewende in Städten und Regionen. Indem sie Erzeugungs-, Speicher- sowie Verbrauchspunkte kommunikativ miteinander vernetzen sowie intelligent steuern, eröffnen sie Flexibilitätsoptionen und leisten so einen wichtigen Beitrag zu Netzsicherheit und Systemstabilität in smarten Quartieren und in ganzen Regionen.

Um zusätzlichen Netzausbau in urbanen Regionen zu minimieren, müssen Aktivitäten zum Ausbau intelligenter Verteilnetze daher rechtlich und regulatorisch anerkannt werden. Gleichzeitig ist es wichtig, die Systemverantwortung der Verteilnetzbetreiber anzuerkennen und auszuweiten.



FOTO: SERGBOB - STOCK.ADOBE.COM

Investitionsfähigkeit in Verteilnetze Die Energiewirtschaft und in erster Linie die Verteilnetzbetreiber vor Ort stehen vor der großen Herausforderung, in den nächsten Jahren und Jahrzehnten eine Vielzahl neuer flexibler Verbraucher, Erzeuger und Prosumen an das Netz anzuschließen. Hierfür braucht es auch zukünftig hohe Investitionen, um das technische Niveau der Versorgungsnetze zu sichern und so eine sichere und gleichzeitig emissionsgeminderte Stromversorgung zu ermöglichen.

Der Verband kommunaler Unternehmen (VKU) setzt sich deshalb auf Bundesebene für faire und auskömmliche Bedingungen in der Regulierung der Netze ein. Nur so können die anstehenden und zukünftigen Investitionen in die Verteilnetze und damit auch ein beschleunigter Markthochlauf der Elektromobilität sichergestellt werden. Das gilt auch und insbesondere für die regulatorische Flankierung der Digitalisierung der Netze, die für das Zusammenspiel aller Elemente einer dezentraleren Energieversorgung unerlässlich ist.

Unsere Stadtwerke wollen und werden den Erfolg der Elektromobilität tatkräftig ermöglichen. Gerne können Sie sich auf dem VKU-Internetportal zu den Themen „Mobilität“ und „Stromnetze“ sowie in unserem Positionspapier „Anforderungen an den vorausschauenden Netzausbau“ vertieft informieren.

Kommunale Unternehmen investieren in die Stromnetze der Zukunft

vku-nrw.de
vku.de

Jürgen Uttecht verabschiedet

Ein Urgestein geht! Der langjährige Beigeordnete der Stadt Frechen für Bildung, Soziales und vieles mehr, **Jürgen Uttecht** (Foto links), geht in den Ruhestand. Verwaltungsleiter **Dr. Jan Fallack** (rechts) vom Städte- und Gemeindebund NRW (StGB NRW) hatte das Mitglied zweier Verbandsausschüsse Anfang Dezember 2022 für eine Begehung der Frechener Schullandschaft besucht. Die offizielle Abschiedsfeier fand am 17. März 2023 statt. Der StGB NRW dankt Jürgen Uttecht für sein langjähriges Engagement und wünscht ihm alles Gute für die Zukunft!



FOTO: STADT FRECHEN

Mit der Eröffnung der neuen Mobilstation am Bahnhof hat die Stadt Borgholzhausen vor einem Jahr auch ihr Linien-E-Carsharing gestartet



FOTOS (3): STADT BORGHOLZHAUSEN

Das „Linien-E-Carsharing“ der Stadt Borgholzhausen

Die Menschen in Borgholzhausen können mit Elektrofahrzeugen vom Bahnhof aus angrenzende Ortsteile selbst ansteuern oder ein Mitfahrerangebot nutzen

In der Stadt Borgholzhausen gibt es ein deutschlandweit einzigartiges Projekt: Ausgehend von der neuen Mobilstation am Bahnhof wurden auf definierten Linien kleinere Siedlungen, Gewerbegebiete und zentrale Stellen in der Kernstadt der Flächenkommune mit Elektrofahrzeugen an den vorhandenen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) angebunden. Man fährt selbst oder nutzt das Mitfahrerangebot. Für Besitzerinnen und Besitzer eines gültigen Nahverkehrstickets ist das Angebot kostenlos. Außerhalb der Linien sind die Fahrzeuge im klassischen E-Carsharing buchbar - dann allerdings kostenpflichtig.

Das Projekt ist auf drei Jahre ausgelegt. Die Finanzierung kommt zum größten Teil aus dem Förderprojekt „Mobil.NRW - Modellvorhaben innovativer ÖPNV im ländlichen Raum“. Mit der Realisierung des Projektes hat die Stadt Borgholzhausen die Westenergie AG beauftragt. Zusammen mit der Mer Germany GmbH aus Teisnach als Carsharing-Anbieter, der die aktuell zehn Fahrzeuge bereitstellt, der Teutoburger Wald Verkehr (TWV) aus Rheda-Wiedenbrück als örtlichem ÖPNV-Betreiber und dem Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe (VVOWL) aus Bielefeld als regionaler Nahverkehrsverbund wird das Projekt umgesetzt. Stark unterstützt wurde die Stadt insbesondere bei der Be-

schaffung der Fördermittel von der REGIONALE 2022 aus Ostwestfalen-Lippe.

Funktion des Angebots Die „letzte Meile“ konnte man mit dem klassischen ÖPNV mit Fahrer und Bus nicht bewältigen. Die Stadt hat deshalb Ziele definiert, für die bislang eine Anbindung an den ÖPNV fehlten. Um diese Ziele in Wohn- und Gewerbegebieten zügig zu erreichen, wird das E-Fahrzeug vorher über eine App gebucht. Hierzu registriert man sich im Vorfeld einmalig mit Führerschein sowie Perso-



DER AUTOR

Peter Thoelen ist Mobilitätsmanager in der Stadt Borgholzhausen

Für die Fahrgäste stehen verschiedene Modelle an Elektrofahrzeugen bereit



nalausweis und erhält eine sogenannte RFID-Zugangskarte per Post oder im Rathaus. Mit dieser Karte wird das Fahrzeug zum gebuchten Zeitpunkt geöffnet und zur Zielhaltestelle gesteuert. Die Fahrzeuge werden von den ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzern selber gefahren und sind damit rund um die Uhr verfügbar.

Neben der Bevölkerung in den Siedlungen ist das Angebot für Berufspendlerinnen und -pendler sowie Gäste in der Stadt interessant. Regelmäßige Nutzerinnen und Nutzer profitieren dabei von besonderen Ticketangeboten, wie dem Klima-Abo oder dem kommenden Deutschland-Ticket. Neben den Linien-Kundinnen und -Kunden ist das Angebot auch für ortsansässige Firmen attraktiv: Sogenannte Ankerkundinnen und -kunden können in nachfrageschwachen Zeiten mit festen Zeitfenstern die Fahrzeuge kostenpflichtig anmieten und nutzen.



Ein ZDF-Filmteam besuchte Borgholzhausen und berichtete im Morgenmagazin über das Mobilitätsangebot

Ziele des Projekts Durch ein breites Angebot soll insbesondere die Wohnattraktivität von Siedlungen im ländlichen Raum erhöht werden. Dazu gehört ein attraktiverer ÖPNV, der dann auch zu steigenden Nutzerzahlen führt. Gleichzeitig soll ein alternativer Weg zur Nahverkehrserschließung evaluiert werden. Mit dem Einsatz von Elektrofahrzeugen steigt die Nachhaltigkeit in der Stadt und in ländlicher Struktur wird das klassische Carsharing wirtschaftlich realisiert. Die Vision des Projektes zielt auf einen schnelleren Einstieg in das autonome Fahren, da bei den kurzen, definierten Linien überschaubare und beherrschbare Strecken zumindest bei den sogenannten Leerfahrten gegeben sind. Insgesamt hat das Projekt Modellcharakter für vergleichbare Kommunen.

Wirtschaftlichkeit des Modells Im Gegensatz zu normalen On-Demand-Modellen fallen bei diesem Projekt nur im geringen Umfang Personalkosten an, um durch Umfahrten den Bedarf durch Angebot und Nachfrage auszugleichen. Diese Leerfahrten sollen später autonom erfolgen, so dass dann Personalkosten ausschließlich für die Betreuung der Fahrzeuge anfallen.

Auch wenn der ÖPNV im ländlichen Raum häufig bezuschusst werden muss, ist durch die erhöhte ÖPNV-Nutzung, das Zusatzgeschäft mit Ankerkundinnen

und -kunden und die Vermarktung des klassischen E-Carsharings idealerweise das Gesamtvorhaben wirtschaftlich nach Ablauf der Förderung durch das Land NRW realisierbar.

Bisherige Umsetzung Die größte Herausforderung zum Projektstart war die Erstellung der Buchungsanwendung mittels einer Schnittstelle von der für den ÖPNV etablierten regionalen „OwlMobil-App“ zur Carsharing-Buchungsseite der Mer Germany GmbH. Das Zusammenführen dieser beiden IT-Welten war aufwändiger als erwartet, hier wurde echte Grundlagenarbeit geleistet. Auch dank des Feedbacks vieler Nutzerinnen und Nutzer mit hilfreichen Tipps konnte die App nach dem zur Eröffnung der Mobilstation am 2. April 2022 verfügbaren Prototypen umfassend verbessert werden, inzwischen sind wir mit der Funktionalität sehr zufrieden.

Als nächstes mussten die Bürgerinnen und Bürger von dem Modell überzeugt und auf ihren persönlichen Vorteil hingewiesen werden. Hierzu gab es neben Presseartikeln, Flyern und Online-Schulungen mehrere Informationsveranstaltungen für Interessierte in den Siedlungen. Aufgrund dieser Rückmeldungen haben wir auch das Angebot für das klassische Carsharing an der Mobilstation am Bahnhof und in der Siedlung Westbarthausen ausgebaut.

Wir haben gemerkt: Nach intensiven Erklärungen kam das Verständnis und damit auch die verstärkte Nutzung. Weitere Aktionen wie das kostenlose Shuttle zum Weihnachtsmarkt Borgholzhausen haben die Bekanntheit des Linien-E-Carsharings weiter erhöht: In den Monaten November und Dezember 2022 konnten wir jeweils über 100 Buchungen verzeichnen.

Weitere Pläne In diesem Jahr werden wir die Werbung verstärken, um das erklärungsbedürftige Modell der Bevölkerung in gezielten Kampagnen näher zu bringen. Dies gilt auch für die Generierung weiterer Ankerkunden. Das aktuell auf sechs Linien ausgerichtete Netz wird ebenfalls laufend erweitert. Hierbei kommen auch sogenannte Temporäre Linien zum Einsatz, bei denen die Buchungsmöglichkeiten von Fahrzeugen auf bestimmte Wochentage beschränkt wird. Linien, die bisher noch nicht intensiv genutzt werden, können dabei möglicherweise wieder eingestellt werden.

Die wesentliche Herausforderung wird aber weiterhin die Überzeugung der Bevölkerung bleiben. Letztlich setzen wir auf die Bereitschaft, auch auf die eigene Komfortzone zugunsten einer nachhaltigeren und kostengünstigeren Fahrt zur Arbeit zu verzichten. ●



Das Linien-E-Carsharing kann aktuell auf sechs Routen genutzt werden

KARTE: STADT BORGHOLZHAUSEN

In der Gemeinde Odenthal sind elektrisch betriebene Fahrzeuge vom Typ „London-Taxi“ im Einsatz



FOTO: WUPSI GMBH

Elektrischer Shuttle kommt wie gerufen

In der Gemeinde Odenthal bringen zusätzlich zum regulären Linienverkehr fünf elektrisch betriebene Shuttle-Fahrzeuge die Bürgerinnen und Bürger auf Abruf und ohne festen Fahrplan an ihr Ziel

In der Gemeinde Odenthal bringt „efi“ seit Mitte Dezember 2022 die Bürgerinnen und Bürger an ihr Ziel: Kleine Shuttle-Fahrzeuge sorgen für mehr Flexibilität und Komfort im Nahverkehr und schaffen eine echte Alternative zum eigenen Auto. Das kommt an: Bereits im ersten Monat haben Fahrgäste in Odenthal sowie im zweiten Bedienegebiet Leverkusen rund 6.700 Fahrten mit „efi“ gebucht.

Angebot auf Abruf Bei „efi“ handelt es sich um ein On-Demand-Ridepooling der wupsi GmbH, dem

regionalen Mobilitätsanbieter. Anders als beim klassischen Linien- oder Rufbus, verkehren die Fahrzeuge also ohne feste Fahrtroute. Bürgerinnen und Bürger können die Shuttles einfach per App oder Telefon zu sich rufen und werden innerhalb von wenigen Minuten in einem Umkreis von 250 Metern abgeholt. Weite Strecken zur Bushaltestelle und langes Warten entfallen damit.

Eine weitere Besonderheit von Ridepooling-Angeboten wie „efi“ ist das Bündeln von Fahrten. Fahrgäste mit ähnlichen Routen teilen sich ein Fahrzeug. Das



DIE AUTORIN

Cordula Funk ist Leiterin für „Communications & Public Affairs“ bei CleverShuttle

Ge-Komm
Gesellschaft für kommunale Infrastruktur

WIR ERSTELLEN RADWEGEKONZEPTE

www.ge-komm.de | www.radwegekonzept.de





Angebot „efi“ im Rheinisch-Bergischen Kreis

Fahrgäste können „efi“ wochentags von 6 bis 21 Uhr und am Wochenende von 9 bis 21 Uhr über die wupsiApp oder telefonisch buchen. Der Service steht im kompletten Gemeindegebiet von Odenthal zur Verfügung. Zudem ist „efi“ in den Leverkusener Stadtteilen Opladen, Quettingen, Lützenkirchen und dem ländlichen Bereich von Steinbüchel unterwegs. Die durchschnittliche Wartezeit beträgt weniger als sieben Minuten. Rund 98 Prozent der Fahrgäste kommen pünktlich an ihr Ziel. Für die Nutzung von „efi“ gilt der VRS-Tarif.

ist durch den Einsatz moderner Technologien möglich: Eine Software bewertet passende Fahrtwünsche und berechnet die optimale Route. Einfach gesagt, ermöglicht dies mehr Mobilität bei weniger Verkehr.

Hohe Zufriedenheit Die Shuttles ergänzen den bestehenden Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und sorgen für Mobilität, die zum Alltag der Menschen passt. Sie schätzen die hohe Flexibilität, große Zuverlässigkeit und den Komfort des neuen Angebots. Das belegen die Bewertungen: Durchschnittlich vergeben die Odenthaler Bürgerinnen und Bürger 4,8 von 5 Sternen.

„Efi ist gerade für eine ländliche Gemeinde wie Odenthal ein enormer Mehrwert“, sagt Bürgermeister Robert Lennerts. „Ich habe persönlich schon sehr viele positive Rückmeldungen aus der Bürgerschaft erhalten und konnte mich selbst davon überzeugen, wie unkompliziert, gut und flexibel ‚efi‘ funktioniert. Deswegen bin ich froh, dass wir ‚efi‘ für uns gewinnen konnten, und unterstütze das Projekt vollumfänglich.“

Schnelle Realisierung Langwierige Ausschreibungsverfahren und komplexe Planungen beim Ausbau des Schienenverkehrs erschweren es den Aufgabenträgern, das ÖPNV-Angebot und damit ihre Klimabilanz zu verbessern. Begrenzte Haushaltsmittel und unvorhergesehene Kostensteigerungen stellen zusätzliche Herausforderungen dar. On-Demand-Verkehre können vergleichsweise unkompliziert umgesetzt werden: Der Betriebsstart von „efi“ erfolgte nur wenige Monate nach der Beauftragung. Für die Umsetzung im Auftrag der wupsi GmbH ist CleverShuttle verantwortlich. Der Betreiber ist bundesweit bereits in 45 Kommunen aktiv und setzt Projekte gemeinsam mit kommunalen Partnern um. Die umfangreichen Erfahrungen nutzt CleverShuttle, um für reibungslose Abläufe zu sorgen - denn hinter dem Betrieb steckt jede Menge Know-how: vom Aufbau

der passenden Ladeinfrastruktur über die Gewinnung des Fahrpersonals bis hin zur Steuerung der digitalen Komponenten und Fahrzeuge.

Klima- und kundenfreundlich In Odenthal werden die Fahrgäste mit fünf elektrisch betriebenen Shuttles klimafreundlich und emissionsarm befördert, in denen auch Handy und Co. während der Fahrt geladen werden können. Damit bringt die Gemeinde eine nachhaltige Mobilitätslösung auf die Straße, denn Elektromobilität leistet einen wichtigen Beitrag zur Einsparung von CO₂-Emissionen. Da der größte Anteil der Verkehrsemissionen von Pkws und Nutzfahrzeugen mit Verbrennermotor verursacht wird, ist die Elektromobilität ein zentraler Baustein, um die Klimaschutzziele 2030 zu erreichen.

Die Standortwahl des Betriebssitzes ist entscheidend, um niedrige Wartezeiten und eine hohe Bedienqualität zu garantieren. Um auch in großen Bedingebieten die E-Shuttles zuverlässig zur Verfügung zu stellen, kann es sinnvoll sein, weitere Ladepunkte außerhalb des Betriebssitz einzurichten. Basierend auf der stundengenauen und standortabhängigen Nachfrageprognose erstellt der Betreiber zudem die Einsatzplanung, die genau auf die Gegebenheiten vor Ort abgestimmt ist. Dadurch ist zu jeder Zeit die richtige Anzahl an Fahrzeugen auf der Straße, sodass ein effizienter Ridepooling-Service gewährleistet wird, der die Ressourcen klima- und kundenfreundlich verteilt.

Barrierefreies Angebot Der Status quo im Nahverkehr ist hinsichtlich der Barrierefreiheit verbesserungswürdig, dabei würde die ganze Gesellschaft von mehr Komfort und Zugänglichkeit profitieren. Dies ist gerade vor dem Hintergrund des demografischen Wandels wichtig, denn der Anteil mobilitätseingeschränkter Personen wird in den kommenden Jahren weiter zunehmen.

„efi“ und vergleichbare Ridepooling-Angebote machen den ÖPNV auch für Menschen mit Schwerbehinderung nutzbar. Die Shuttles sind barrierefrei und

Marc Kretkowski von wupsi, Landrat Stephan Santelmann aus dem Rheinisch-Bergischen Kreis, Georg Königsmann von CleverShuttle und Bürgermeister Robert Lennerts stellen das neue Angebot vor (v. links links)



FOTO: WUPI GMBH

ermöglichen auch ohne Infrastrukturanpassungen mehr Teilhabe. Personen mit Mobilitätseinschränkungen haben die Möglichkeit, eine Rollstuhlbeförderung im Buchungsprozess auszuwählen. Mobilitätseingeschränkte Fahrgäste gelangen mit Hilfe des geschulten Fahrpersonals über eine Rampe in die Fahrzeuge, die Rollstühle werden dann gesichert. Die Praxis zeigt, dass dies schnell und unkompliziert ist.

Vielfältige Einsatzmöglichkeiten In ländlichen Gemeinden wie Odenthal füllen Ridepooling-Angebote bestehende Versorgungslücken oder stellen öffentliche Mobilität her, wo es zuvor noch keine gab. Auf Pendlerstrecken schaffen sie bessere Verbindungen - zum Beispiel an Knotenpunkten, wo sie als Zubringer zu Linienverkehren dienen. Auch Rand- oder Gewerbegebiete können effizienter an den bestehenden Nahverkehr angeschlossen und eine bessere Anbindung an das Stadtzentrum geschaffen werden. So werden Fahrgäste zuverlässig zur nächsten Anschlussverbindung im Linienverkehr oder vom Bahnhof nach Hause befördert.

Im urbanen Raum sorgen Ridepooling-Angebote für mehr Attraktivität und Zuverlässigkeit im Nahverkehr. Sie können auch als effiziente Alternative zu schwach ausgelasteten Linien genutzt werden. Das ist gerade für Randzeiten, etwa in den frühen Mor-



Die kleinen Shuttle-Fahrzeuge bringen Fahrgäste im Bedienegebiet flexibel und individuell zu ihrem Wunschziel

FOTO: CLEVERSHUTTLE

genstunden, nachts oder am Wochenende, interessant. Denn der bedarfsorientierte Einsatz insbesondere in diesen Randzeiten verringert Kosten und senkt Emissionen.

Möglichkeit der Förderung Im Dezember 2021 hatte die wupsi eine Förderung in Höhe von rund 9,5 Millionen Euro zur Umsetzung ihres innovativen Mobilitätsprojekts „Multimodale Mobilität in Leverkusen und im Rheinisch-Bergischen Kreis“ vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr erhalten. Auch die nordrhein-westfälische Landesregierung unterstützt Kommunen bei der Einführung von On-Demand-Angeboten. Städte und Gemeinden können sich bei dem Landesverkehrsministerium über entsprechende Förderungen informieren.

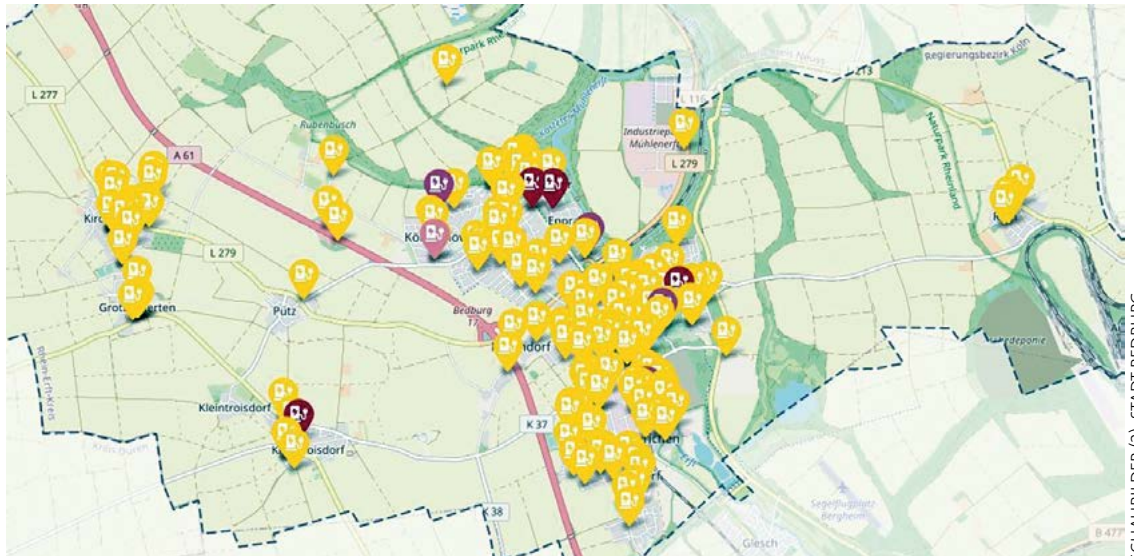
Erfolgreiche Jahrestagung Interkommunales.NRW

Kommunale Führungskräfte aus ganz NRW kamen auf Einladung der kommunalen Spitzenverbände am 14. Februar 2023 zur Jahrestagung Interkommunales.NRW in Düsseldorf zusammen, um sich über aktuelle Entwicklungen auszutauschen. Die Beigeordneten **Andreas Wohland** (Foto links) vom Städte- und Gemeindebund NRW, **Dr. Marco Kuhn** (2. v. links) vom Landkreistag NRW und **Dr. Uda Bastians** (rechts) vom Städtetag NRW konnten den Landesbeauftragten für Interkommunale Zusammenarbeit, **Thomas Hunsteger-Petermann** (2 v. rechts), begrüßen. Er stellte die Vorhaben des Kommunalministeriums zur Vernetzung und Weiterentwicklung der interkommunalen Zusammenarbeit in NRW vor. Die anschließenden praxisorientierten Beiträge reichten von einem Interkommunalen Kulturmanagement, einem Interkommunalen Ordnungsdienst und einer Interkommunalen Plattform zum Berufseinstieg bis hin zu einer kommunal übergreifenden Sportveranstaltung. Zudem ging es um neue Entwicklungen und Gestaltungen im Umsatzsteuerrecht. Weitere Infos und die Vorträge gibt es unter interkommunales.nrw.



FOTO: KOMMUNALAGENTUR NRW

Die Bedburger Bürgerinnen und Bürger machten zahlreiche Standortvorschläge für neue E-Ladesäulen



Bürgervorschläge für neue E-Ladesäulen in Bedburg

Gemeinsam mit den Stadtwerken Erft hat die Stadt Bedburg mit Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger die Weichen für das Ladesäulennetz der Zukunft gestellt

Der Klimawandel steht - als eine der größten Herausforderungen der Zeit - im Vordergrund des Denkens und Handelns von Politik, Industrie und auch Privatwirtschaft. Eines der drei Handlungsfelder hin zu einer umweltbewussten und klimaneutralen Zukunft ist die Mobilitätswende. Der beschleunigte Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge ist eine unabdingbare Voraussetzung für deren Erfolg. Im Einzugsgebiet der Stadt Bedburg gibt es derzeit insgesamt 14 Ladesäulen. Um den Bürgerinnen und Bürgern einen verbesserten Zugang zur öffentlichen Ladeinfrastruktur zu ermöglichen, sollen im öffentlichen Raum weitere Ladesäulen beziehungsweise Ladesysteme errichtet werden. Zur Akzeptanzsteigerung und optimalen Abdeckung der Wünsche vor Ort sollen die Bürgerinnen und Bürger dabei nicht aus dem Planungsprozess ausgeschlossen, sondern ganz gezielt daran beteiligt werden. Aus diesem Grund beauftragte die Stadt Bedburg die Stadtwerke Erft GmbH im November 2021 mit der Entwicklung einer in die Zukunft gerichteten systematischen Bedarfsanalyse. Dabei sollten Elektromobilitäts-Affinitätsprognosen und die abschätzbaren Netzkapazitäten berücksichtigt werden.

Bürgerbeteiligung per Karte Zur Bedarfsanalyse gehörte die Visualisierung einer elektronischen Lade-

säulenkarte als Partizipationssystem für die Bürgerinnen und Bürger der Stadt. Mit Hilfe des in der Karte enthaltenen datenschutzkonformen Partizipationswerkzeugs hatten sie vom 17. Januar 2022 bis 28. Februar 2022 die Möglichkeit, vorhandene Ladesäulenstandorte zu kommentieren und zu bewerten sowie neue Standorte vorzuschlagen, wodurch der Bedarf von öffentlicher Ladeinfrastruktur aus Bürgersicht abgeschätzt und visualisiert werden konnte.

Die Karte beinhaltete die öffentlichen und teil-öffentlichen Ladesäulen im Stadtgebiet. Datengrundlage bildeten die bei der Bundesnetzagentur gemeldeten Ladesäulen inklusive der zur Verfügung stehenden Zusatzinformationen, wie zum Beispiel die Anzahl der Ladepunkte, Normal- oder Schnelllader und Steckertypen. Die Ladesäulen-Standorte wurden standardmäßig als HTML-Element eingesetzt. Das Element bot alle Funktionen zur Visualisierung, sodass kein Geoportal oder Geoinformationssystem betrieben werden musste.

Das Element wurde auf dem Internetportal der Stadt Bedburg eingebunden. Über ein Backend bestand die Möglichkeit, die Informationen zu einem Standort individuell zu ändern oder weitere Informationen hinzuzufügen. Über die Einbindung auf der städtischen Internetseite konnte eine datenschutzkonforme Partizipationsfunktion realisiert werden. Um einen neu-



DIE AUTORIN

Leonie Pier ist Ressourcenschutzmanagerin bei der Stadt Bedburg

en Standort für eine Ladesäule vorzuschlagen, konnte mit einem Klick ein Pin auf die entsprechende Stelle in der Karte gesetzt und beschrieben werden.

Analyse-Software der Stadtwerke Anhand von datengestützten Affinitätsprognosen zum Ausbau der privat betriebenen Ladepunkte mittels jährlich aktualisierter soziodemographischer und sozio-ökonomischer Daten sowie der Analyse des Elektrofahrzeugmarktes und der Potenzialanalyse über mathematisch statistische Verfahren zur Marktdurchführung bis auf die Ebene von einzelnen Gebäuden konnten verschiedene Kriterien, wie ein flächendeckender Ausbau, Bestandsladesäulen und städteplanerische Aspekte, beleuchtet werden. Die vorgeschlagenen Standorte konnten somit gefiltert und bewertet und schließlich ermittelt werden, an welchen Stellen ein öffentlicher Ausbau der Ladeinfrastruktur in naher Zukunft sinnvoll und notwendig sein könnte.

Die potenziellen Standorte wurden im nächsten Schritt von den Stadtwerken plausibilisiert, indem das Bürger-Partizipationssystem und die E-Mobilitätsprognose ausgewertet wurden. Dabei wurden Hotspots und Technologiewünsche ermittelt sowie mögliche Standorte vorgefiltert und mit aktuellen und zukünftig geplanten Netzkapazitäten abgeglichen. Auf dieser Grundlage wurde ein Ortsnetzplan konzipiert, in dem die vorhersehbare Konzentration von Ladebedarfen identifiziert, der Bedarf mit

Bei einer Ortsbegehung wurde der priorisierte neue Standort im Bedburger Ortsteil Pütz in Augenschein genommen



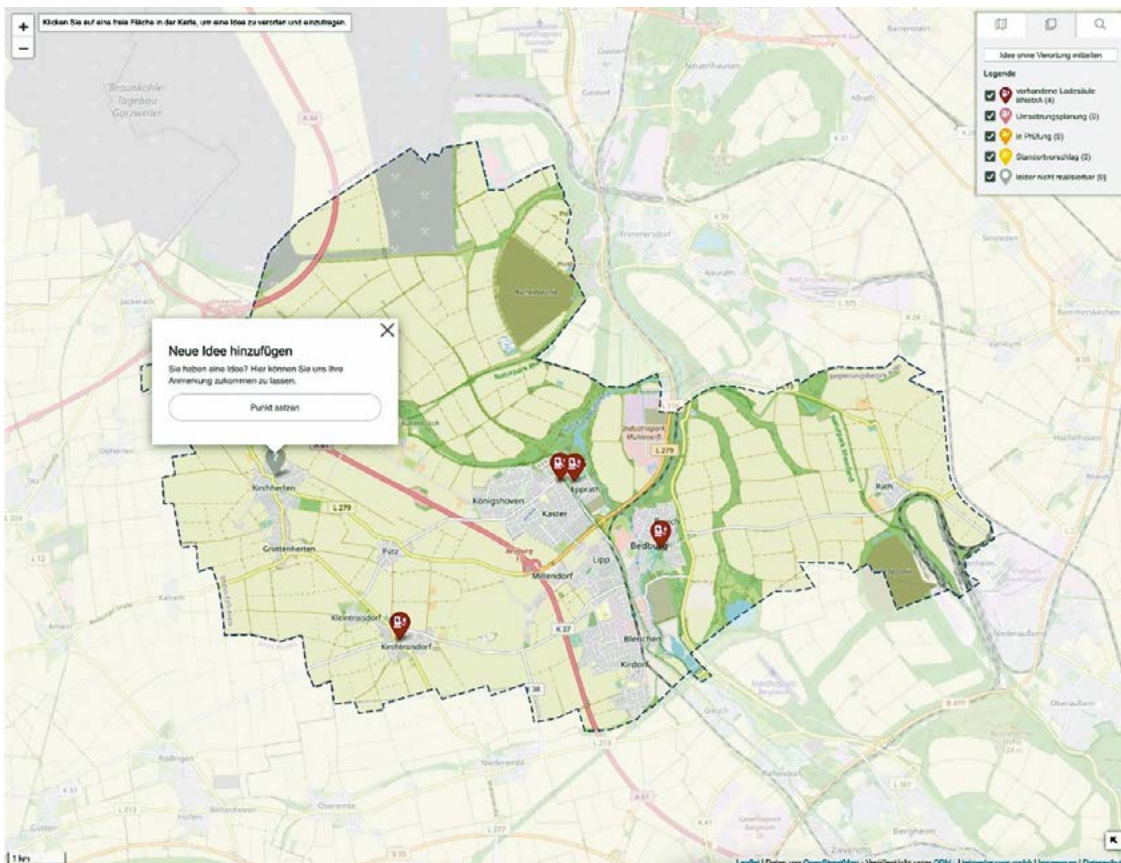
FOTO: STADT BEDBURG

bereits vorhandener oder geplanter öffentlicher und halb-öffentlicher Ladeinfrastruktur abgeglichen und eine Vorauswahl von klar definierten Ladepunkten zum Ausbau der Ladeinfrastruktur getroffen wurde. Auf diese Weise konnten vier neue Ladesäulenstandorte plausibilisiert und priorisiert werden.

Mögliche neue Standorte Die priorisierten Standorte befinden sich hinter dem Rathaus, im Rather Zentrum an der Friedensstraße/Ecke Garsdorferstraße, in Kirchherten an der Küppersgasse/Ecke Schulgasse und in Pütz an der Kastererstraße/Ecke Schmiedstraße. Letzterer würde im Zuge des barrierefreien Ausbaus der Haltestelle Kasterer Straße errichtet werden. Mit Hilfe einer Vor-Ort-Begehung im Januar 2023 wurden

drei der vier gefilterten Potenzialstandorte mit dem Fokus auf die umliegenden Ortschaften Kirchherten, Pütz und Rath hinsichtlich ihrer technisch-wirtschaftlichen, politischen und städteplanerischen Umsetzung beleuchtet. Im nächsten Schritt wird der Netzanschluss an den jeweiligen Standorten in Absprache mit dem zuständigen Netzbetreiber geprüft und ein Angebot für den Netzanschluss eingeholt. Des Weiteren werden Betreibermodelle für die vier plausibilisierten und priorisierten Standorte mit geeigneten Partnern identifiziert. Schließlich werden verschiedene Finanzierungsprogramme zum Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur identifiziert.

Der Wunsch-Ladestandort konnte mit einem Klick online auf der Karte markiert werden



Bund und Land NRW fördern die Beschaffung von Elektrofahrzeugen und die zu deren Betrieb notwendige Ladeinfrastruktur



FOTO: SCHARFSINN86 - STOCK.ADOBE.COM

Fördermittel für E-Mobilität in Städten und Gemeinden

Für den Ausbau der Elektromobilität in Kommunen gibt es zahlreiche Förderprogramme - sowohl für die Anschaffung von Fahrzeugen als auch für den Aufbau von Ladeinfrastruktur

Elektromobilität ist in aller Munde und die Zulassungszahlen haben deutlich zugelegt. Mehr als 470.000 batterieelektrische Pkw wurden im Jahresverlauf 2022 in Deutschland zugelassen und haben damit einen Anteil von 17,7 Prozent an den Gesamtzulassungen ausgemacht - davon mehr als 80.000 in Nordrhein-Westfalen. Dies ist ein wichtiger Schritt für den Transformationsprozess des Verkehrssektors, der für die Erreichung der deutschen Klimaziele von großer Bedeutung ist: Bis 2030 soll eine Reduzierung der CO₂-Emissionen von 48 Prozent gegenüber den Werten des Jahres 1990 erreicht werden - so das deutsche Klimaschutzgesetz. Die Nutzung alternativer Antriebe spielt dabei eine besondere Rolle - insbesondere die Elektromobilität.

Alternative Antriebe Der Begriff „Elektromobilität“ wird gemeinhin auf batterieelektrische Fahrzeuge reduziert, doch die Bandbreite ist viel größer. So zählen auch Antriebsvarianten, bei denen ein Elektromotor zusätzlich zum Verbrennungsmotor zum Antrieb beiträgt, ebenfalls dazu. Bekannt sind hier der serielle Hybrid, der Bremsenergie speichern

und zum Beschleunigen nutzen kann, oder der extern aufladbare Plug-in-Hybrid. Auch das mit Wasserstoff betriebene Brennstoffzellen-Fahrzeug wird von einem Elektromotor angetrieben und zählt somit zur Elektromobilität.

Mit solchen alternativen Antrieben können nicht nur Pkw betrieben werden, sondern auch Busse, leichte und schwere Nutzfahrzeuge bis hin zu Traktoren oder anderen Spezialfahrzeugen, die ebenfalls je nach Nutzung häufig in kommunalen Fuhrparks, Straßenmeistereien beziehungsweise Friedhofsgärtnereien eingesetzt werden. Kommunen sollten deshalb, wenn sie Förderungen beantragen wollen, die gesamte Breite des kommunalen oder städtischen Fuhrparks in den Blick nehmen.



DER AUTOR

Dr. Manuel C. Schaloske ist Leiter des Bereichs Mobilität bei NRW.Energy4Climate



Kommunen sollten die gesamte Breite des kommunalen oder städtischen Fuhrparks in den Blick nehmen

Fahrzeuge und Infrastruktur Förderprogramme können die Entscheidung zur Umstellung des städtischen Fuhrparks erleichtern. Denn in vielen Fällen sind die alternativ angetriebenen Fahrzeuge in der Anschaffung noch teurer als die vergleichbaren konventionellen Varianten mit Benzin- oder Dieselmotor. Zudem ist deren Betrieb durch die zuletzt deutlich gestiegenen Strompreise auch nicht mehr in jedem Anwendungsfall automatisch günstiger als bei den verbrennungsmotorischen Pendanten, auch wenn die Wartungskosten aufgrund des elektrischen Antriebsstrangs im Vergleich zur konventionellen Variante deutlich geringer ausfallen.

Des Weiteren wird eine separate Infrastruktur in Form von Ladesäulen oder einer Wasserstoff-Tankstelle benötigt, für die unter Umständen weitere Investitionen notwendig werden. Mit den Förderungen werden daher Anreize gesetzt, um die Kommunen bei der klimagerechten und zukunftsweisenden Ausrichtung ihrer Fahrzeugflotten finanziell zu unterstützen.

Verschiedene Nutzergruppen Häufig wird bei Förderprogrammen zwischen drei Nutzergruppen unterschieden, da die Infrastruktur entweder im privaten, halb-öffentlichen oder öffentlichen Raum installiert und genutzt wird. So erfolgt eine Unterscheidung zwischen Privatpersonen, Unternehmen und Kommunen beziehungsweise der öffentlichen Hand. Das Online-Angebot der Initiative des nordrhein-westfälischen Wirtschaftsministeriums „ElektroMobilität NRW“ zeigt einen umfassenden, nach Nutzergruppen untergliederten Überblick über die derzeit verfügbaren Förderprogramme von Bund und Land auf.

Um bei den höheren Beschaffungskosten einen Anreiz zur Umstellung auf klimaneutrale Antriebe zu setzen, gibt es seitens des Bundes und einzelner Bundesländer Förderprogramme für die Anschaffung von batterieelektrischen Fahrzeugen und Brennstoffzellen-Fahrzeugen sowie der dazugehörigen Infrastruktur. Eine Unterstützung für Betriebskosten besteht dagegen in der Regel nicht.

Für die Förderung von Fahrzeugen hat vor allem das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) unterschiedliche Programme aufgelegt. Die Förderungen, die auch für Kommunen relevant sind, reichen vom Umweltbonus für Pkw zum Beispiel für Unternehmen und Vereine über Zuschüsse für emissionsfreie Busse bis hin zur Förderung von klimaschonenden Nutzfahrzeugen und Infrastruktur (KsNI). Auch Sonderfahrzeuge wie Müllsammelfahrzeuge oder Kehrmaschinen werden gefördert. Teilweise ist die notwendige Infrastruktur auch über den gleichen Aufruf förderfähig wie beim Programm KsNI.

Förderung durch das Land Das Land Nordrhein-Westfalen unterstützt die Antriebswende hin zu alternativen Technologien seit 2017 aktiv über das Programm „progres.nrw“. So wird hierüber derzeit der



Mit Wasserstoff betriebene Brennstoffzellen-Busse werden ebenfalls gefördert

FOTO: SCHARFSINN86 - STOCK.ADOBE.COM



FOTO: ACHIM WÄNGLER - STOCK.ADOBE.COM

Kauf, das Leasing oder die Miete von batterieelektrischen Fahrzeugen und Brennstoffzellen-Fahrzeugen bis 7,5 Tonnen gefördert. Dabei wird zwischen dem nicht-wirtschaftlichen und dem wirtschaftlichen Betrieb unterschieden.

Beim nicht-wirtschaftlichen Betrieb durch Kommunen, kommunale Gebietskörperschaften, Zweckverbände oder Betriebe, sofern diese nicht-wirtschaftliche Tätigkeiten ausüben, sind je nach Antriebsart zwischen 40 Prozent bei batterieelektrischen Fahrzeugen und bis 60 Prozent bei Brennstoffzellen-Fahrzeugen der Gesamtfahrzeugkosten bis zu 30.000 respektive 60.000 Euro förderfähig. Wichtig ist hierbei, dass die Antragstellung unbedingt vor dem Vertragsabschluss beziehungsweise dem Kauf erfolgen muss. Auch die Errichtung von nicht-öffentlicher Ladeinfrastruktur (LIS) für Kommunen, Unternehmen und Mieter sowie von öffentlicher LIS für Unternehmen und juristische Personen ist über das Programm „progres.nrw“ grundsätzlich förderfähig. Für das Laden mit

Fördermittel gibt es auch für elektrisch betriebene Sonderfahrzeuge etwa von Stadtreinigungsbetrieben



NRW.Energy4Climate

NRW.Energy4Climate, die Landesgesellschaft für Energie und Klimaschutz, ist seit Januar 2022 operativ tätig. Ihr Ziel: NRW wird vollständig klimaneutral, Vorreiter der Energiewende und bleibt Deutschlands Industrieland Nummer eins. Um dies schnellstmöglich zu erreichen, bündelt NRW.Energy4Climate Aktivitäten in den Bereichen Klimaschutz und Energiewende und beschleunigt so die Transformation sektorübergreifend - vor allem in den vier am stärksten emittierenden Sektoren: Energiewirtschaft, Industrie und Produktion, Wärme und Gebäude sowie Mobilität. Mehr Informationen zu NRW.Energy4Climate und konkrete Unterstützungsangebote für Kommunen, wie das Förder.Navi mit einer Übersicht über bestehende Förderprogramme des Bundes und des Landes NRW sind auf der Internetseite energy4climate.nrw abrufbar.

weniger als 50 Kilowatt werden bis zu 1.500 Euro pro Ladepunkt gewährt, für das Schnellladen mit mehr als 50 Kilowatt sind es bis zu 250 Euro pro Kilowatt-Ladeleistung. Das heißt, bei einer Schnellladesäule mit 150 Kilowatt würde sich die Förderung auf bis zu 37.500 Euro belaufen.

Dazu sind auch Netzanschlüsse für Stellplatz- oder Garagenkomplexe förderfähig. Diese zusätzliche Unterstützung ist wichtig, da im Einzelfall sehr hohe Kosten durch lange Leitungswege anfallen können. Darüber hinaus ist die Erstellung von Umsetzungskonzepten sowohl im Bereich der öffentlichen LIS als auch für den Fuhrpark ebenso förderfähig wie der Erwerb von elektrischen und nicht-elektrischen Lastenfahrern.

Information und Beratung Das Internetportal „ElektroMobilität NRW“ gibt zu diesen und weiteren Förderungen von Bund und Land einen guten Überblick und berät Förderinteressierte. Hier finden Kommunen zudem Antworten auf häufig gestellte Fragen sowie Hilfestellungen zur Antragstellung und Kontaktmöglichkeiten. Die Förderrichtlinie wird regelmäßig angepasst, wodurch sich Änderungen bei der Auswahl der förderfähigen Gegenstände ergeben können.

ElektroMobilität NRW: elektromobilitaet.nrw

Programm KsNI: balm.bund.de unter Förderprogramme

Programm progres.nrw: bra.nrw.de/energie-bergbau/foerderinstrumente-fuer-die-energiewende



Herausforderungen bei der Beschaffung von E-Fahrzeugen

Zwei Jahre nach der Verabschiedung des Gesetzes über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge stoßen Kommunen bei der praktischen Umsetzung immer noch auf Probleme

Der Gesetzgeber verlangt seit 2021 bei der Beschaffung von leichten Nutzfahrzeugen bis 2030 eine Quote von 38,5 Prozent sauberer beziehungsweise emissionsfreier Fahrzeuge im Sinne des Gesetzes über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz - SaubFahrzeugBeschG). Bei den schweren Nutzfahrzeugen sind bis 2025 zehn Prozent und bis 2030 dann 15 Prozent als Ziel vorgegeben. Bei den Bussen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist bis 2025 eine Quote von 45 Prozent und bis 2030 von 65 Prozent zu erfüllen.

Verfügbarkeit von Fahrzeugen Die Marktverfügbarkeit von sauberen Bussen gemäß der Gesetzesvorgaben ist allgemein als zufriedenstellend zu betrachten. Allein die Lieferzeiten erschweren aufgrund des Halbleiternmangels, der vollständigen Auslastung der



DER AUTOR

Claus Jung ist Projektleiter für kommunale Beschaffung bei der Kommunal Agentur NRW



Immer mehr Kommunen und kommunale Unternehmen setzen Elektrofahrzeuge ein

Hersteller, des Krieges in der Ukraine sowie der allgemeinen Störung der Lieferketten die Planung und Beschaffung dieser Fahrzeuge. Zu den im kommunalen Bereich üblichen Einsatz von Sonderfahrzeugen sind im Rahmen durchgeführter Elektro-Mobilitätskonzepte sowie den Beschaffungsaufträgen noch weitere Probleme bekannt geworden, die die entsprechende Umsetzung bei den Kommunen zu einer Herausforderung machen.

Da der vom Gesetzgeber sowie den kommunalen Entscheidungsgremien gewünschte Ausbau der Elektromobilität erst seit relativ kurzer Zeit eine starke Marktverfügbarkeit erfordert, konnte die wirkliche Umsetzung anfangs noch nicht im gewünschten Rahmen funktionieren. Fahrzeugentwicklung und Serienreife bei den Herstellern dauern in der Regel einige Jahre. Aufgrund dessen wurden handelsübliche Diesel- und Benzin-Fahrzeuge auf vollelektrische Antriebe (BEV) umgerüstet - mit den bekannten Ergebnissen, wie ungenügende Reichweiten und diverse „Kinderkrankheiten“.

Weiterhin wurden auch schwere Lkw zum Beispiel als Abfallsammler von findigen Produzenten auf elektrische Antriebe umgebaut, um die Nachfrage zu erfüllen. Zum Glück ist diese Phase inzwischen weitestgehend verlassen. Aktuell kommen ständig neue elektrisch betriebene Serienfahrzeuge aller Klassen auf den Markt, die durchaus nutz- und einsatzfähig sind. Für Betreiber von Pkw- oder Transporter-Flotten, wie Paketverteiler, ist inzwischen ebenfalls ein als zufriedenstellend zu bezeichnender Markt vorhanden. Die aktuellen Lieferzeiten sind allerdings weiterhin sehr unbefriedigend.

Wachsende Vielfalt bei Fahrzeugen Bei den mittleren und schweren Lkw sind derzeit recht viele Varianten auf dem Markt oder zumindest von ersten Herstellern verfügbar. Abfallsammler sind sowohl als batterieelektrische Fahrzeuge sowie als Elektro- oder Wasserstoffhybriden als auch als Teilhybriden erhältlich und in Verbindung mit Fördermitteln des Bundes und der Länder auch für finanziell nicht leistungs-

Der Markt für Elektro-Lkw wird in den nächsten Jahren weiter anwachsen



FOTO: CLAUS JUNG

fähige Kommunen soeben noch finanzierbar. Auch Sonderfahrzeuge, wie Kran-Kipper-Kombinationen, Frontlader und Kehrmaschinen, sind inzwischen verfügbar.

Der Bereich der schweren Baumaschinen sowie der Fahrzeuge und Geräte für die Land- und Forstwirtschaft, die auch in der kommunalen Landschaftspflege eingesetzt werden, wurde vom Gesetzgeber bei den Beschaffungsquoten vorerst komplett ausgeklammert. Dort sind aktuell auch keine real verfügbaren vollelektrischen Fahrzeuge bekannt. Im Bereich der leichten Baumaschinen, wie Mini- und Microbagger, Dumper und Radlader, sind dagegen vollelektrische Fahrzeuge erhältlich. Dort stellt sich allerdings die Problematik der nicht verfügbaren beziehungsweise nur sehr eingeschränkten Fördermittel.

Ohne Straßenzulassung, also ohne EU-Fahrzeugklasse, werden Fördermittel nicht oder nur sehr eingeschränkt angeboten. Findige Händler rüsten zum Beispiel Großflächenrasenmäher inzwischen auf die geforderten EU-Fahrzeugklassen um, damit Fördermittel beantragt werden können. Alternativ muss die jeweilige Kommune den Mehrpreis, der zwei- bis dreimal so hoch ist wie bei einem Dieselgerät, selber finanzieren.

Herausforderung Ladestrom Auffällig bei den Betrachtungen zur Elektromobilität in Kommunen ist, dass viele Bau- und Betriebshöfe Probleme mit der Verfügbarkeit der benötigten Strommengen haben. Bis vor etwa zehn Jahren hat kaum ein Bauhofplaner eine große Anzahl mittlerer und schwerer elektrischer Nutzfahrzeuge, die teilweise täglich geladen werden müssen, als realisierbar angesehen.

Vor der Beschaffung von Elektrofahrzeugen sollten Kommunen daher beim Netzbetreiber abklären, ob die benötigten Mengen an Energie überhaupt auf dem Bauhof bereitgestellt werden können. So benötigt zum Beispiel eine Flotte von 15 Abfallsammlern und fünf weiteren E-Lkws mit jeweils etwa 300 bis 350 Kilowattstunden Akku-Leistung Strom im Megawattbereich bei der Ladung über Nacht. Die nicht unerheblichen weiteren Kosten, etwa für die Ladeinfrastruktur, Speichermöglichkeiten, Netzanschluss und Trafostationen inklusive Erdarbeiten, sollten ebenfalls immer bedacht werden.

Auch die Verfügbarkeit von Strom aus erneuerbaren Energien ist ein sehr wichtiges Thema. Kleinere Kommunen im ländlichen Bereich können nennenswerte Flächen etwa für Photovoltaik mit Speichertechnologie eher realisieren als eine Großstadt mit entsprechender Fahrzeugflotte und einem Standort innerorts. Jede Kilowattstunde Strom, die aus erneuerbaren Energien produziert wird, verringert die laufenden Kosten der Fahrzeugflotte deutlich und schont die Umwelt. Leider sind die Fördermittel von Bund und

Land im Bereich der Photovoltaik-Anlagen zur eigenen Nutzung derzeit eher spärlich.

Sorgfältige Planung Eine Umstellung des kommunalen Fuhrparks auf Elektromobilität ist daher nicht einfach nur mit viel Geld für den Kauf entsprechender Fahrzeuge zu realisieren. Eine sorgfältige Konzeptplanung im Vorfeld, die Ermittlung und Verfügbarkeit der benötigten Strommengen sowie die Planung der Ladeinfrastruktur mit allen anfallenden Nebenkosten sind ebenfalls relevant.

In Zeiten stark steigender Strompreise sind auch die zu erwartenden laufenden Kosten zu betrachten. Dabei ermöglicht eine auch nur teilweise Eigenstromversorgung eine stabile Planungsgrundlage für die Betriebskosten. Sie macht unabhängiger von Strompreissteigerungen und ist ein Schritt zu einem treibhausgasneutralen Betrieb des kommunalen Fuhrparks, der je nach Kommune bis spätestens 2045 erreicht werden muss.

Darüber hinaus sind die vorhandenen Einschränkungen von E-Fahrzeuge zu berücksichtigen. So sind zum Beispiel nicht alle benötigten Fahrzeuge überhaupt als e-Fahrzeuge in der Wunschkonfiguration erhältlich. Teilweise ist auch kein Anhängerbetrieb möglich. Hinzu kommen nicht verschiebbare mehrstündige Ladepausen und vermutlich eine Reduzierung der Haltedauer der Fahrzeuge aufgrund der Lebensdauer der Akkus. So ist aktuell ein Akkutausch bei nachlassender Reichweite noch mit sehr hohen Kosten verbunden, der ab einem gewissen Fahrzeugalter nicht mehr wirtschaftlich ist.



Ladezeiten und Lebensdauer der Akkus sollten bei den Planungen berücksichtigt werden

Prämie aus der THG-Quote Dank der Treibhausgas-Minderungsquote (THG Quote) steht jedem Halter eines in Deutschland registrierten Elektroautos eine Prämie aus dem Emissionszertifikate-Handel zu. Kommunen und kommunale Unternehmen mit bereits vorhandenen elektrischen Fuhrparks sollten die ihnen zustehende Euro-Summe ebenfalls mit einbeziehen. ●



FOTOS (2): BÜRGERDIALOG STROMNETZ

Der Ausbau des Stromnetzes muss vor Ort gelingen

Der Bürgerdialog Stromnetz setzt sich für einen offenen und transparenten Austausch zwischen allen Beteiligten rund um den Netzausbau ein

Die klimaneutrale Zukunft ist elektrisch: Bis zum Jahr 2030 will die Bundesregierung 15 Millionen Elektroautos auf die Straße bringen, um den Verkehrssektor zu dekarbonisieren. Auch die klimafreundliche Wärmeversorgung der Zukunft benötigt Strom: Sogenannte Power-to-Heat-Verfahren nutzen beispielsweise elektrische Energie, um Fernwärme zu erzeugen. Wärmepumpen machen erneuerbare Erdwärme nutzbar und benötigen dafür Strom. Dasselbe gilt für grünen Wasserstoff mit seinen vielfältigen Anwendungsmöglichkeiten, etwa im Verkehr oder als Energiespeicher; Strom aus erneuerbaren Energien treibt seine Herstellung per Elektrolyse an.

Mehr Strom Der Prozess, die einzelnen Sektoren - vor allem Stromerzeugung, Verkehr und Wärme - auf erneuerbare Energien umzustellen, um sie zu dekarbonisieren, heißt Sektorkopplung. Dabei stellt der Stromsektor den anderen Sektoren Energie aus erneuerbaren Quellen zur Verfügung, die sie deshalb nicht mehr aus fossilen Quellen wie Öl, Gas oder Koh-



DIE AUTORIN

Dr. Linda Marienfeld ist Regionale Ansprechpartnerin für Nordrhein-Westfalen beim Bürgerdialog Stromnetz

Der Ausbau des Stromnetzes ist ein wichtiger Schritt zur Umsetzung der Energiewende und zur Erreichung der deutschen Klimaschutzziele

le erzeugen müssen. Das bedeutet allerdings auch, dass in Zukunft viel mehr Strom benötigt und verbraucht wird als bisher.

Die Netzbetreiber gehen in ihrem aktuellen Szenario davon aus, dass der Bruttostromverbrauch in Deutschland von 533 Terawattstunden (TWh) im Jahr 2020 bis 2037 auf mindestens 899 TWh - im verbrauchsschwächsten Szenario - ansteigt. Im verbrauchsstärksten Szenario läge er sogar bei 1053 TWh. 2020 verbrauchten Elektrofahrzeuge in Deutschland 11,8 TWh Strom¹. Für 2037 rechnen die Netzbetreiber mit einem Verbrauch von 81,3 bis 127,5 TWh. Um den drastisch steigenden Bedarf zu decken, muss mehr Strom aus erneuerbaren Energien produziert werden: 2021 lieferten Sonne, Wind und Co. 138,7 TWh, 2037 sollen es mindestens 564,9 TWh sein.

Die Erzeuger von Strom aus erneuerbaren Quellen befinden sich - im Gegensatz zu konventionellen Kraftwerken - allerdings häufig nicht dort, wo die großen Verbraucher sind. Windstrom stammt beispielsweise zumeist aus Nord- oder Ostdeutschland, zunehmend auch von hoher See, während sich die Verbrauchszentren eher in den industriell geprägten Zentren West- und Süddeutschlands befinden - auch in Nordrhein-Westfalen.

Ausbau der Netze Mehr erneuerbare Energien bedeuten deshalb, dass sich die Struktur der Energieerzeugung ändern wird: An die Stelle weniger großer Kraftwerke treten viele kleine. Das Stromnetz muss viel komplexere Energieflüsse als zuvor aufnehmen. Damit auch in Zukunft alle Verbraucherinnen und Verbraucher zuverlässig den Strom erhalten, den sie benötigen, ist es notwendig, die Stromnetze aus- und umzubauen.

Bundesweit befanden sich Ende 2022 Stromleitungen mit einer Gesamtlänge von mehr als 10.000 Kilometern in Planung. Hinzu kamen knapp 1.200 bereits genehmigte Leitungskilometer, die kurz vor Baubeginn stehen oder schon im Bau sind.² Auch in NRW sind aktuell knapp 1.000 Kilometer neue Höchstspannungsleitungen geplant, die den Strom überregional transportieren sollen. Ein großes Projekt ist zum Beispiel die Leitung A-Nord, die von der Nordseeküste kommend das Westmünsterland durchqueren und am Niederrhein enden wird. Ihre Fortsetzung Ultranet soll den Strom weiter in den Süden transportieren; in NRW verläuft Ultranet durch das südliche Rheinland.

Unterschiedliche Akzeptanz Umfragen zufolge befürworten mehr als 80 Prozent der Deutschen die Energiewende, aber nur 18 Prozent fänden es gut, wenn sich in der Nähe ihres Wohnortes eine Überlandstromleitung befände.³ Konkrete Ausbauprojekte führen bei Betroffenen also mitunter zu Unmut, auch wenn sie die Energiewende grundsätzlich befürworten. Manche Anwohnerinnen und Anwohner stören sich am Blick auf eine neue Stromleitung oder befürchten, ihr Grundstück könne an Wert verlieren. Energiewendeprojekte wie neue Stromleitungen sind dort besonders akzeptiert, wo sich ihr Nutzen den Bürgerinnen und Bürger unmittelbar erschließt. Auf Nordrhein-Westfalen übertragen bedeutet das zum Beispiel, dass die Menschen in den Ballungsgebieten mit vielen energieintensiven Industrieunternehmen dem Netzausbau tendenziell positiver gegenüberstehen als in den ländlichen Gebieten Ostwestfalens, des Münsterlands oder am Niederrhein.

Bürgerdialog Stromnetz Gelingen können Stromnetzausbau und Energiewende nur dann, wenn die ganze Gesellschaft mitzieht. Deshalb müssen Planungs- und Ausbauprozesse transparent ablaufen und von einem offenen Dialog begleitet werden. Es kommt darauf an, nicht nur, aber vor allem die betroffenen Bürgerinnen und Bürger einzubeziehen, ih-

buergerdialog-
stromnetz.de

¹ Siehe umweltbundesamt.de/daten/verkehr/ende-energieverbrauch-energieeffizienz-des-verkehrs#elektrofahrzeuge

² Siehe netzausbau.de/Vorhaben/uebersicht/report/de.html

³ Siehe unendlich-viel-energie.de/themen/akzeptanz-erneuerbarer/akzeptanz-umfrage/akzeptanzumfrage-2021-klimapolitik-%e2%80%93-buergerinnen-wollen-mehr-erneuerbare-energien



Der Bürgerdialog Stromnetz lädt regelmäßig zu Informationsveranstaltungen in den verschiedenen Ausbauregionen ein

nen das notwendige Wissen zu vermitteln sowie ihre Fragen transparent und umfassend zu beantworten. Genau das betrachtet der Bürgerdialog Stromnetz als seine Mission: Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz bringt er seit 2015 Bürgerinnen und Bürger sowie Vorhabenträger für Dialog- und Informationsformate zusammen.

Der Bürgerdialog Stromnetz will auf Fragen und Bedenken vor Ort eingehen. Deshalb findet die Arbeit vor allem lokal statt: In den Kommunen bietet der Bürgerdialog regelmäßig Informationsveranstaltungen für Verwaltung und Bürgerschaft an und ist bei Bürgerforen, auf Umweltfesten oder Nachhaltigkeitstagen vertreten. Außerdem besucht er häufig Bildungseinrichtungen wie Schulen, Universitäten und Volkshochschulen oder informiert die Mitglieder von Verbänden oder lokalen Industrie- und Handelskammern.

Arbeit in NRW Damit die Bürgerinnen und Bürger stets auf einen Kontakt zurückgreifen können, der die spezifischen Fragen und Anliegen ihrer Gegend kennt, ist der Bürgerdialog Stromnetz in ganz Deutschland mit zehn Regionalen Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartnern vertreten - auch in Nordrhein-Westfalen.

Im Jahr 2022 wurden in NRW Bürgerinformationsveranstaltungen in Kommunen und Workshops für die kommunale Politik und Verwaltung organisiert sowie Impulsvorträge im Rahmen von Stadt- oder Gemeinderatssitzungen gehalten. Die Seminarreihe Energiewissen wurde an Volkshochschulen vorgestellt sowie Workshops für Schülerinnen und Schüler begleitet. Ein Highlight war der Besuch des Umspannwerks in Nordwalde im Kreis Steinfurt, bei dem die Bürgerinnen und Bürger die Energiewende in Aktion erleben konnten.

Der Bürgerdialog Stromnetz will die Bürgerinnen und Bürger bei seinen Veranstaltungen nicht nur informieren, sondern sie auch mit den Akteuren des Netzausbaus zusammenbringen. Bei vielen Bürgerinformationsveranstaltungen haben sie deshalb Gelegenheit, sich auf sogenannten Themenmärkten mit Vertreterinnen und Vertretern von Netzbetreibern, Energieversorgern oder Forschungseinrichtungen auszutauschen. Häufig ergeben sich dann engagierte Diskussionen, die allen Beteiligten helfen, einander besser zu verstehen und den Bürgerinnen und Bürgern aufzeigen, wie sie sich aktiv einbringen können.

Lokale Politik und Verwaltung Dem Bürgerdialog Stromnetz ist es außerdem sehr wichtig, eng mit der kommunalen Politik und Verwaltung zusammenzuarbeiten. Sie kennen die Themen, die die Menschen vor Ort bewegen, am besten. Deshalb organisiert der Bürgerdialog Stromnetz viele Veranstaltungen in Abstimmung mit Lokalpolitik und Kommunalverwaltung. Aus den Städten und Gemeinden kommen viele positive Rückmeldungen. ●



FOTO: INNA_ASTAKHOVA - STOCK.ADOBE.COM

Schwangere und Wöchnerinnen in guten Händen

Im Rahmen eines interkommunalen Projekts wurde die Gesundheitsversorgung für Frauen in der Schwangerschaft und nach der Geburt im nördlichen Rhein-Erft-Kreis durch eine Hebammenambulanz verbessert

Fachsprachlich wird die Hebamme als Obstetrix bezeichnet. Der Begriff stammt von dem lateinischen Wort „obstare“ und steht für „beistehen“. Schwangere und gerade gewordene Mütter und Familien benötigen diesen Beistand wie eh und je. Dies gilt auch für den nördlichen Rhein-Erft-Kreis bei Köln mit der Kreisstadt Bergheim, der Stadt Bedburg und der Stadt Elsdorf als kreisangehörige Kommunen.

Schwierige Versorgungssituation Schätzungsweise ein Drittel bis zur Hälfte aller Mütter suchten laut einer Umfrage des Vereins Motherhood e.V. im Jahr 2020 in der Kreisstadt Bergheim vergeblich die Begleitung einer Hebamme. Die medizinische Versorgungssituation für Schwangere und Wöchnerinnen hatte sich in Bergheim und dem nördlichen Rhein-Erft-Kreis 2019 durch die Schließung der geburtshilflichen Abteilung im Bergheimer Maria-Hilf-Krankenhaus und durch die Schließung einer Hebammenpraxis in



Für viele Frauen ist eine Hebamme vor und nach der Geburt ihres Babys eine unverzichtbare Hilfe

Elsdorf erheblich verschärft. Der rechtliche Anspruch jeder Frau auf Begleitung durch eine Hebamme konnte nicht mehr gewährleistet werden.

Von einer solchen Lage besonders betroffen sind sozial schwächere Frauen, die weniger mobil und auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind. Allerdings handelt es sich durchaus nicht nur um ein Problem für sozial Schwächere und mobil eingeschränkte Frauen, sondern um ein allgemeines Problem: In den Rhein-Erft-Kreis und auch nach Bergheim ziehen sehr viele Menschen in der Familiengründungsphase. Geburts- und nachgeburtliche Begleitung gehören zur elementaren sozialen Infrastruktur und zur Kultur des Zusammenlebens. Sind sie nur schwer erreichbar, kommt es zu einem Standortnachteil, der schlimmstenfalls das Ansehen der Kommune beeinträchtigt.

Schritte zur Umsetzung Die Vorbereitung, Planung und Verwirklichung der Hebammenambulanz in Bergheim erfolgte in mehreren Schritten. In Umsetzung eines Beschlusses des Hauptausschusses der Kreisstadt Bergheim auf persönliche Initiative von Bergheims Bürgermeister Volker Mießeler wurde im Juni 2019 ein Arbeitskreis „Rund um die Geburt“ gegründet. Ziel war es, Verbesserungen für die Situation der Mütter vor und nach der Geburt in Bergheim zu schaffen und hierzu einen Maßnahmenkatalog zu erarbeiten. Im Arbeitskreis saßen Vertreterinnen und Vertreter der Stadtverwaltung, der Wohlfahrtsverbände, des Vereins Motherhood e.V. als Repräsentanz der Mütter, zehn in Bergheim tätige Hebammen sowie der Leiter des Gesundheitsamtes des Rhein-Erft-Kreises. Sie entwickelten ein Modell für eine Hebammenzentrale, zu dem der AWO Regionalverband Rhein-Erft und Euskirchen das passende Konzept erstellte. Am 6. November

2019 nahm der Arbeitskreis das Vorhaben der AWO als seinen Vorschlag an. Die Bürgermeister und die Räte der Städte Bergheim und Bedburg sowie der Landrat und der Kreistag des Rhein-Erft-Kreises stimmten zu. Der gesetzliche Anspruch jeder Frau auf Hebammenhilfe während der Schwangerschaft und nach der Geburt nach § 24d SGB V wird durch eine Hebammenambulanz abgesichert. Der besondere Zweck des Angebotes besteht in einer Beratung in den Fällen, in denen keine Hebamme zur Seite steht. Es geht hier also um eine kompensierende Lösung für eine nicht hinzunehmende Unterversorgung. Das Modell darf und will nicht in Konkurrenz mit praktizierenden Hebammen treten. Die Arbeit der Hebammenambulanz ist mit einer halben Stelle für eine Koordinatorin ermöglicht worden.

Interkommunale Kooperation Ohne die interkommunale Zusammenarbeit des Kreises und der kreisangehörigen Kommunen wäre eine Verwirklichung nicht möglich gewesen. Denn das Angebot der Hebammen lässt sich nicht auf eine Kommune begrenzen. Die Unterstützung durch das Kreisgesundheitsamt war von großer Bedeutung. Neben der Kreisstadt Bergheim haben sich in der Folgezeit auch der Kreis und die Stadt Bedburg finanziell an der Durchführung des Modellprojekts beteiligt.

Entscheidend war auch die Bereitschaft einer ausreichend hohen Anzahl von Hebammen zur Mitwirkung. Die Unterstützung der Wohlfahrtsverbände, Krankenkassen und der Ärzteschaft sowie des Hebammenverbandes ist wünschenswert, vom Verein Motherhood e.V. als Lobby der Frauen und Mütter war dies von Anfang an in großem Umfang gegeben.

Hebammenambulanz in der Praxis Nachdem der Haupt-, Sozial- und Personalausschuss am 22. Juni 2020 die Beteiligung der Kreisstadt Bergheim an der Einrichtung einer Hebammenambulanz beschlossen und auch die Stadt Bedburg und der Rhein-Erft-Kreis kurze Zeit später entsprechende Beschlüsse gefasst hatten, ist die Hebammenambulanz im Februar 2021 auf der Grundlage eines Kooperationsvertrages mit dem AWO Kreisverband erfolgt. Die Aufgaben der Hebammenambulanz sind:

- Vermittlung von freiberuflichen Hebammen,
- Betreuung in der Ambulanz bei erfolgloser Hebammensuche,
- Kursangebote für (werdende) Eltern,
- niedrigschwelliges Angebot für alle Schwangeren,
- Vernetzung der im nördlichen Rhein-Erft-Kreis tätigen Hebammen sowie
- Zusammenarbeit mit anderen im Dienst der Familie stehenden Institutionen.

Die Hebammenambulanz hilft bei Beschwerden in der Schwangerschaft und bietet Kurse zur Geburts-

Petra Schiffer-Mödder ist Koordinatorin der AWO Hebammenambulanz in Bergheim



DIE AUTORINNEN



Doris Claßen ist Leiterin des Fachdienstes Ordnung und Soziales der Stadt Bedburg



Michaela Imbery ist ehemalige Verwaltungsleiterin des Gesundheitsamtes des Rhein-Erft-Kreises

vorbereitung - auch speziell für Zwillingsseltern, Yoga in der Schwangerschaft sowie Rückbildungskurse an. Die geburtsvorbereitende Akupunktur, die Behandlung mit dem Softlaser und auch die Wochenbettbetreuung finden in den Räumen der Ambulanz statt. In Vorbereitung ist zudem ein Themenabend zur Ernährung in der Schwangerschaft und Beikost-Einführung beim Kind. In Zusammenarbeit mit dem Integrationsbüro finden Treffen statt zum Thema „Hebamme in unterschiedlichen Kulturen“ und Nähkurse für Schwangeren- und Babybekleidung. Bei Bedarf soll eine Dolmetscherin oder ein Dolmetscher zur Verfügung gestellt werden.

Kosten der Beratungsstelle Der finanzielle Aufwand der Hebammenambulanz umfasst die einmaligen investiven Kosten der Ausstattung sowie die laufenden Miet-, Personal- und Sachkosten für eine halbe Stelle der Koordination des Hebammeneinsatzes in der Beratungsstelle. Hinzu kommt eine moderate Bereitschaftspauschale für die Hebammen, die sich während der Sprechstundenzeit zur Verfügung halten müssen.

Die Hebammensprechstunde ist derzeit dreimal in der Woche mit einer Bereitschaft jeweils drei Stunden besetzt. Eine Ausweitung bei Bedarf auf vier Stunden ist vorgesehen. Die Pauschale für die Hebammen beträgt 20 Euro pro Bereitschaftsstunde. Die eigentliche Hebammenleistung während der Sprechstunde wird regulär mit den Krankenkassen abgerechnet.

Maßstab zur Aufteilung auf die Kostenträger ist das Verhältnis der Bevölkerungszahlen zwischen den kreisangehörigen Kommunen einerseits sowie nach investiven und laufenden Kosten zwischen Kreis und kreisangehörigen Kommunen andererseits. Die Kosten für das Jahr 2023 in Höhe von knapp über 133.000 Euro und für das Jahr 2024 in Höhe von etwa 100.600 Euro befinden sich derzeit in der Abstimmung und den Haushaltsberatungen der Kommunen und des Rhein-Erft-Kreises.



FOTO: BARBARA BALTESCH



FOTO: BARBARA BALTESCH

In Bergheim finden Schwangere und Mütter Unterstützung

Die Hebammenambulanz ist ein gelungenes Beispiel für eine bürgernahe interkommunale Zusammenarbeit

Erfolg der Arbeit Die Hebammenambulanz wird immer häufiger aufgesucht. Im ersten Jahr sind von der Eröffnung am 1. Februar bis zum Jahresende 125 Frauen in der Schwangerschaft und im Wochenbett beraten worden. Zudem gab es 235 Vermittlungen von Frauen zu Hebammen und zu Kursen. Im Jahr 2022 waren es bereits 258 Beratungen, was einem Plus von 87 Prozent zum Jahr davor entspricht. Die Anzahl der Anfragen und Vermittlungen betrug 184. Zum Vergleich: Zuletzt lag die Zahl der Entbindungen im Bergheimer Maria-Hilf-Krankenhaus vor der Schließung der geburtshilflichen Station bei etwa 300. Damit wird die Zielgruppe der Frauen in der erwartbaren statistischen Größenordnung schon jetzt erreicht. Und die Nachfrage steigt.

Positive Bilanz zu #EngagiertFürNRW

Zum Abschluss der Imagekampagne #EngagiertFürNRW hat NRW-Innenminister **Herbert Reul** (Foto vorne, 3. v. links) mit den Vertreterinnen und Vertretern der Steuerungsgruppe eine positive Bilanz gezogen. An der offiziellen Übergabe des Abschlussberichts am 1. März 2023 in Düsseldorf nahm auch der Beigeordnete des Städte- und Gemeindebundes NRW, **Andreas Wohland** (hinten links), teil. Der StGB NRW hatte die 2017 gestartete Kampagne zur Mitgliederbindung und -gewinnung der im Katastrophenschutz tätigen Hilfsorganisationen aktiv unterstützt und seine Mitgliedskommunen laufend informiert. Ziel der Kampagne war es, das ehrenamtliche Engagement der vielen Helferinnen und Helfer im Katastrophenschutz zu würdigen, die in NRW täglich im Einsatz sind. Zu den Highlights der Kampagne zählten die wissenschaftliche Befragung Ehrenamtlicher zu ihrem Engagement, die Katastrophenschutztage 2022 in NRW sowie ein Fotoshooting und Filmaufnahmen mit den Hilfsorganisationen. Der Abschlussbericht steht auf der Internetseite des NRW-Ministeriums des Innern unter [im.nrw](https://www.im.nrw) zum Download bereit.



FOTO: MINISTERIUM DES INNERN NRW

Rückenwind für Wirtschaftsförderung

Wissen, Strategien, Einblicke, Wissen für Einsteiger und Fachkräfte, Strategien für Leitungs- und Führungskräfte, Einblicke für Bürgermeister und Gremien-Mitglieder, 184 Seiten, 38,50 Euro, Autor: Dr. Heiner Kleinschneider, Wirtschaft aktuell Verlag, Hötzel, RFS & Partner Medien GmbH, Bestell-Anschrift: Dr. Heiner Kleinschneider Consulting - Agentur für Wirtschaftsförderung und Regionalentwicklung, info@kleinschneider-consulting.de, www.kleinschneider-consulting.de

Der langjährige Geschäftsführer der Wirtschaftsförderungsgesellschaft für den Kreis Borken mbH, Dr. Heiner Kleinschneider, hat jetzt unter dem Titel „Rückenwind für Wirtschaftsförderung - Wissen, Strategien, Einblicke“ ein neues und besonders praxisorientiertes Fachbuch zur kommunalen Wirtschaftsförderung veröffentlicht. Der Untertitel macht deutlich, welche Zielgruppen damit angesprochen werden: „Wissen für Einsteiger und Fachkräfte, Strategien für Leitungs- und Führungskräfte, Einblicke für Bürgermeister und Gremien-Mitglieder“. Der Autor hat nach seinem altersbedingten beruflichen Ausscheiden die Zeit genutzt, um ein Buch vorzulegen, das eine Fülle an Informationen, Hinweisen und Empfehlungen enthält. Berufsnestlinge und Quereinsteiger, aber auch erfahrene Fachkräfte profitieren von dem Erfahrungswissen und von zahlreichen Praxis-Empfehlungen für den Arbeitsalltag. Führungskräfte erhalten Unterstützung durch Hinweise zur bestmöglichen strategischen Aufstellung und zur zukunftsorientierten Ausrichtung. Bürgermeister sowie Mitglieder in Aufsichtsräten von Wirtschaftsförderungsgesellschaften oder in Wirtschaftsausschüssen erhalten konkrete Einblicke in die anspruchsvolle Tagesarbeit.

Dieses 184 Seiten starke Fachbuch vereint breit gefächertes Fachwissen mit jahrzehntelanger Erfahrung. Die Leserinnen und Leser erhalten umfangreiche Informationen und Anregungen in kompakter Form mit hohem Nutzwert. Auch der Blick auf Grundsätzliches kommt nicht zu kurz.

Zunächst geht es um die Einordnung der Wirtschaftsförderung in das Geflecht kommunaler Aufgaben. Es wird dabei deutlich, dass die kommunale Wirtschaftsförderung ausgesprochen komplex ist. Sie wird oft als „Chefsache“ deklariert und hat einen besonderen fachlichen und politischen Stellenwert mit hohem Anspruchsniveau und mit maximaler kommunaler Gestaltungshoheit.

Das zweite Kapitel ist für Praktiker eine wahre Fundgrube: Eingebettet in die öffentliche Zwecksetzung wird das Spektrum wirtschaftsfördernder Leistungen dargestellt. Die Möglichkeiten von Kooperation und Arbeitsteilung auf unterschiedlichen kommunalen Ebenen werden ausgelotet. Oft gestellte Fragen von Erfolg und Misserfolg werden thematisiert, außerdem werden Sinn und Unsinn eines Leitbildes für die Wirtschaftsförderung erläutert. Weitere Themen sind der Umgang mit Medien und mit der „Politik“.

Der Arbeitsalltag, das Innenleben und die internen Strukturen werden im dritten Kapitel dargestellt, ebenso die Anforderungen an Wirtschaftsförderer, die Arbeit im Team und die richtige Personalführung.

Die Wirtschaftsförderung ist im Laufe der Jahre zunehmend komplexer geworden. Geht dieser Trend weiter? Wo geht die Reise in Zukunft hin? Welche Entwicklungen sind zu beachten und wie zeichnen sich die künftigen Kernthemen ab? Um diese Punkte geht es im vierten Kapitel mit der zentralen Frage, wie Wirtschaftsförderung

bei sich ändernden Anforderungen zeitgemäß gestaltet werden kann.

Von Zeit zu Zeit sollte das jeweilige örtliche oder regionale Wirtschaftsförderungskonzept auf den Prüfstand gestellt werden. Das fünfte Kapitel beschäftigt sich damit, wie man sich bestmöglich strategisch aufstellt und welche Wege zu einem modernen Strategiekonzept führen.

In einer Schlussbetrachtung werden Kriterien diskutiert, wie sich erfolgreiche Wirtschaftsförderungen von weniger erfolgreichen unterscheiden.

Ungewöhnlich ist, dass ein solches Fachbuch ausdrücklich auch an die Gruppe der Bürgermeister und der ehrenamtlich tätigen Mitglieder in Aufsichtsräten und Wirtschaftsausschüssen gerichtet ist. Der Autor macht deutlich, wie wichtig Wirtschaftsförderung als unverzichtbare kommunale Aufgabe tatsächlich ist und er zeigt den Stellenwert für die jeweilige örtliche oder regionale Entwicklung auf. Dabei wird die Wichtigkeit dieser Aufgabe herausgearbeitet, und es wird argumentiert, warum Wirtschaftsförderung als Investition in die Zukunft zu sehen ist. Damit leistet das Buch neben den fachlichen Inhalten auch wertvolle Argumentationshilfe in den oft schwierigen Diskussionsprozessen mit der „Politik“ über Leistungsumfänge und Finanzausstattungen.

Az: 30.0.4-002/003

Datenschutz-Grundverordnung (DS-GVO) / Bundesdatenschutzgesetz (BDSG)

Begründet von Rechtsanwalt Dr. Hans-Jürgen Schaffland und Dipl.-Kfm. Noeme Wiltfang, bearbeitet von Rechtsanwalt Dr. Hans-Jürgen Schaffland, Rechtsanwältin Gabriele Holthaus und Rechtsanwältin Dr. Astrid Schaffland, 2022, Loseblatt-Kommentar einschließlich der 12. Lieferung, 4.078 Seiten in 2 Ordnern, Jahresabonnement 136 Euro, ISBN 978-3-503-17404-1, Datenbank im Jahresabonnement 333,84 Euro inkl. MwSt., ISBN 978-3-503-17483-6, im Jahresabonnement für Bezieher des Loseblattwerkes 100,20 Euro inkl. MwSt., ISBN 978-3-503-17484-3, ERICH SCHMIDT VERLAG, Bestellmöglichkeit online unter www.esv.info/9783503174041, www.datenschutz-digital.de

Wer darf welche Daten wie verarbeiten? Der Schutz personenbezogener Daten und die Sicherung datenverarbeitender Betriebsprozesse ist ein Schlüsselthema der Digitalisierung - doch auch in der jüngsten Krisenlage hat der Datenschutz Unternehmen aller Größen neu herausgefordert: Welche Risiken bergen z.B. externe Zugriffe aus dem Homeoffice oder wie ist mit persönlichen Gesundheitsdaten umzugehen, die das gesamte Unternehmen betreffen? Mit dem „Schaffland/Wiltfang“ nehmen Sie die Herausforderung an. Man schafft Rechtssicherheit in Organisationen, stärkt den Schutzschild gegen Leaks und erhöhte Bußgeld-/Haftungsrisiken. Laufend aktuell ergänzt, ist man konsequent auf neuestem Stand. EU-, Bundes- und Landesdatenschutzrecht systematisch integriert findet man insbesondere

- eine vollständige Kommentierung der DS-GVO und des BDSG für alle typischen Konstellationen in der Praxis,

- einschlägige Regelungstexte der Landesdatenschutzgesetze sowie vom BDSG tangierter Gesetze.

Für alle typischen Praxisfragen stehen viele Beispiele, Muster, Formulierungsvorschläge und Checklisten bereit.

Inhalt der 1. Lieferung

Diese Lieferung enthält ein weiteres Update vorwiegend zu den Vorschriften der DS-GVO, dort insbesondere zu den Art. 1, 2, 4, 5, 6 und 7. Hinzutreten Ergänzungen zu §§ 1, 15, 20, 29 und 32 BDSG. Auch an dieser Stelle geben wir erneut die Empfehlung: Wer sich mit einer Frage zu einzelnen Vorschriften der DS-GVO bzw. des BDSG befasst, der sollte sicherheitshalber das mehr als 60 Seiten umfassende Stichwortverzeichnis (Kz. 0015) einsehen, um sich zu vergewissern, ob es zu dieser Frage weitere Fundstellen gibt. Das Stichwortverzeichnis wird in der Regel nach 6 Ergänzungslieferungen aktualisiert.

Inhalt der 2. Lieferung

Schwerpunkt dieser Lieferung sind die Ergänzungen um zwischenzeitlich veröffentlichte Rechtsprechung und Literatur. Hervorzuheben sind die ausführlichen ergänzenden Ausführungen zu Art. 15 (dort insbesondere die Hinweise zur Vorgehensweise bei der Bearbeitung von Auskunftersuchen in Rdn. 19q und Rdn. 44d). Gleiches gilt für Art. 17. In Art. 37 wird herausgearbeitet, dass die Stellung des Datenschutzbeauftragten als unabhängig Tätiger in der Praxis nahezu ausgeschlossen ist, zumal das nationale Arbeitsrecht vorrangig ist. Siehe hierzu auch die Ergänzungen zu Art. 38 und Art. 39. Interessant für den Praktiker sind auch die Ergänzungen zu Art. 82, 83 zur Bemessung des Schadenersatzanspruchs. Hier ist der Hinweis von Bedeutung, dass für die Bemessung der Höhe des Schadenersatzes die Kriterien des Art. 83 Abs. 2 herangezogen werden können, wobei die Ermittlung im Übrigen dem Gericht nach § 287 ZPO obliegt (LG Köln, ZD 2022, 506 - der Volltext ist abrufbar unter BeckRS 2022, 11236; vgl. ferner LG München I, ZD 2022, 242 Rn. 44 m. w. Nachw.).

Az.: 17.1.1

Praxis der Kommunal-Verwaltung

Landesausgabe Nordrhein-Westfalen, Ratgeber für die tägliche Arbeit aller Kommunalpolitiker und der Bediensteten in Gemeinden, Städten und Landkreisen, Loseblattsammlung inkl. 3 Online-Zugänge / auch auf DVD-ROM erhältlich, herausgegeben von Joachim Bender, Jörg Bülow, Helmut Dedy, Dr. Franz Dirnberger, Prof. Dr. Hans-Günter Henneke, Prof. Dr. Jan Hilligardt, Dr. Klaus Klang, Dr. Alexis von Komorowski, Prof. Dr. Hubert Meyer, Prof. Dr. Utz Schliesky, Prof. Dr. Gunnar Schwarting, Dr. Soenke Schulz, Hubert Stubenrauch, Prof. Dr. Wolf-Uwe Spöner, Monika Weinl, Andreas Wellmann, Johannes Winkel, Uwe Zimmermann. KOMMUNAL- UND SCHUL-VERLAG, www.kommunalpraxis.de, E-Mail: vertrieb@ksv-medien.de

Die vorliegenden (nicht einzeln erhältlichen) Lieferungen enthalten:

625. Nachlieferung I Januar/Februar 2023 | Preis 99,00 Euro

F 1 - Baugesetzbuch (BauGB) - Begründet von Johannes Schaezzell, Ministerialrat a. D., fortgeführt von Dr. Jürgen Busse, Geschäftsführendes Präsidialmitglied des Bayerischen Gemeindetags a. D., Dr.

Franz Dirnberger, Geschäftsführendes Präsidialmitglied des Bayerischen Gemeindetags, Heinz G. Bienek, Ministerialrat beim Sächsischen Staatsministerium des Innern a. D., Dr. Clemens Demmer, Rechtsanwalt, München, Viktoria Dilken, Syndikusrechtsanwältin bei der LINDE AG, Dr. Iris Meeßen, Rechtsanwältin, München, Roland Schmidt, Fachanwalt für Verwaltungsrecht, München, Dr. Edwin Schulz, Fachanwalt für Verwaltungsrecht, Düsseldorf, Matthias Simon, Dipl.sc.pol.Univ., LL.M., Referatsleiter, Verbandsjurist beim Bayerischen Gemeindetag, Frank Sommer, Fachanwalt für Verwaltungsrecht, München:

Mit dieser Lieferung wurden die Kommentierungen zu den §§ 26 (Ausschluss des Vorkaufsrechts), 27 (Abwendung des Vorkaufsrechts), 27a (Ausübung des Vorkaufsrechts zugunsten Dritter), 28 (Verfahren und Entschädigung), 29 (Begriff des Vorhabens; Geltung von Rechtsvorschriften), 30 (Zulässigkeit von Vorhaben im Geltungsbereich eines Bebauungsplans), 31 (Ausnahmen und Befreiungen), 34 (Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile), 35 (Bauen im Außenbereich), 53 (Bestandskarte und Bestandsverzeichnis), 54 (Benachrichtigungen und Umlegungsvermerk) und 125 (Bindung an den Bebauungsplan) BauGB überarbeitet. Die Texte der im Anhang unter 1, 5, 7, 8, 13 und 14 abgedruckten Vorschriften wurden auf den aktuellen Stand gebracht.

K 5a NW - Kreislaufwirtschaftsgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (Landeskreislaufwirtschaftsgesetz - LKrWG) - Von Prof. Dr. Alexander Schink, Rechtsanwalt, Staatssekretär im Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen a. D., Dr. Peter Queitsch, Hauptreferent, Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen, Julian Ley, Rechtsanwalt, und Friederike Scholz, Referentin, Landkreistag Nordrhein-Westfalen:

Die umfangreiche Kommentierung zum neuen Kreislaufwirtschaftsgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen, das am 19.02.2022 in Kraft getreten ist, wird Schritt für Schritt neu aufgebaut, beginnend mit den §§ 2a (Vermeidung und Verwertung von Bau- und Abbruchabfällen), 5 (Öffentlich-rechtliche Entsorgungsträger), 8 (Wahrnehmung von Aufgaben durch Verbände), 9 (Satzung) sowie den §§ 17-28. Alle weiteren Paragraphen werden zügig vervollständigt. Die Anhänge 1 und 3 wurden ebenfalls auf den neuesten Stand gebracht.

Hinweis:

Wegen des hohen Umfangs musste der Beitrag geteilt werden. Mit der 625. Lieferung erhalten Sie den ersten Teil von Inhaltsübersicht bis Kommentar § 9. Den zweiten Teil erhalten Sie mit der nächsten Nachlieferung.

626. Nachlieferung I Februar 2023 | Preis 99,00 Euro

A 3 NW - Verfassung für das Land Nordrhein-Westfalen - Von Universitätsprofessor em. Dr. iur. utr. Dr. iur. h. c. Rolf Grawert:

Der Kommentar wurde ergänzt, u. a. zum 2020 ins Gesetz aufgenommenen Europabezug, zum Begriff der Solidarität als Verfassungsprinzip, zum selbstbestimmten Sterben und § 217 StGB, zur

Finanzierung der öffentlich-rechtlichen Rundfunkanstalten, zur Landtagsunterrichtung und zum Organstreitverfahren.

C 23 NW - Reisekosten, Umzugskosten und Trennungsgeld in Nordrhein-Westfalen:

Der Gesetzestext wurde auf den aktuellen Stand gebracht.

D 1e NW - Kommunalunternehmensverordnung Nordrhein-Westfalen - Von Jürgen Müller, Rechtsanwalt, Fachanwalt für Verwaltungsrecht, Wuppertal, Stadtdirektor und Stadtkämmerer a. D.:

Das Werk wurde vollständig überarbeitet. Dabei wurden insbesondere die Kommentierungen zu § 114a GO, §§ 1-3, 6, 8 und 23 KUV sowie die Gesetzestexte und Texte in den Anhängen aktualisiert. Die aktuelle Rechtsprechung und Literatur wurde berücksichtigt.

D 8 NW - Fischereigesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesfischereigesetz -LFischG):

Aktualisiert wurde § 38 des LFischG (Inhalt des Erlaubnisscheins) und § 22 der LFischVO (Fischereierlaubnisscheine); Text und Anhang sind somit wieder auf aktuellem Rechtsstand.

K 4 NW - Bodenschutz- und Altlastenrecht in Nordrhein-Westfalen - Begründet von Dr. Frank Stollmann, Ltd. Ministerialrat, fortgeführt von Dr. Steffen Himmelmann, Stadtrechtsdirektor:

Die Darstellung wurde um neue Rechtsprechungshinweise ergänzt und auf den aktuellen Rechtsstand gebracht. Die Anhänge wurden ebenfalls aktualisiert.

Az. 13.0.1.002/001

Beamtenstatusgesetz

Kommentar zum Gesetz zur Regelung des Statusrechts der Beamtinnen und Beamten in den Ländern, Dirk Lenders, Dr. Thorsten Baummanns, 2. Auflage 2022, DIN A5, kartoniert, ISBN 978-3-7922-0382-8, 59 Euro, Verlag Reckinger, Siegburg.

Der bewährte Kommentar erläutert unter Einbeziehung der aktuellen Rechtsprechung und Fachliteratur systematisch und fundiert den Inhalt und die Auslegung des Gesetzes. In der Kommentierung wird auch das jeweilige Landesbeamtengesetz in Teilen mitbetrachtet. Zahlreiche Praxistipps und Beispiele erleichtern das Verständnis und veranschaulichen die Materie.

Der Kommentar wendet sich sowohl an Personalverwaltungen als auch an die Mitglieder der Personalvertretungen und gleichermaßen an alle Beschäftigten des öffentlichen Dienstes in den Ländern und Kommunen, die mit der Thematik befasst sind.

Seit der ersten Auflage aus dem Jahr 2012 sind zehn Jahre vergangen. Mittlerweile wurde die sog. Föderalismusreform auch in den Länderparlamenten umgesetzt. Die 2. Auflage berücksichtigt die zwischenzeitlich erfolgten Rechtsänderungen sowie die zum Beamtenstatusrecht ergangene Rechtsprechung und die entsprechende Literatur. Gesetzesstand ist der 1. August 2022. Die Lite-

ratur und Rechtsprechung wurde mit Stand Dezember 2021 berücksichtigt.

14.0.1

Vergaberecht - Kommentar

Willenbruch / Wiedekind / Hübner, Verlag Werner Verlag (Wolters Kluwer), 5. Auflage 2023, 2.548 Seiten, gebunden, ISBN 978-3-8041-5502-2, erhältlich unter www.wolterskluwer-online.de

Das GWB und alle Vergabeordnungen (VgV, SektVO, VSVgV, UVgO, KonzV), daneben die VOB/A (inkl. EU und VS), das EU-Recht, das Preisrecht, das Haushaltsrecht, das Wettbewerbsregister sowie das vergaberechtliche Umweltschutz- und Klimarecht.

Die Vorteile:

Effektives Arbeiten, da das gesamte Vergaberecht in einem Band kommentiert ist. Praxisorientiertes Arbeiten, da Ausgewogenheit zwischen detaillierter rechtlicher Kommentierung und anwenderfreundlicher Vermittlung. Zusatznutzen, da im Vergaberecht wichtige Bereiche, die sonst kaum erläutert werden, wie Haushaltsrecht, EU-Recht und Wettbewerbsregistergesetz, kommentiert sind.

Ein Vergaberecht-Gesamt-Kommentar, der aufgrund seiner Struktur für alle mit dem Vergaberecht Befassten sehr gut geeignet ist. Neu in der 5. Auflage: Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz, Wettbewerbsregistergesetz (kommentiert), Klimaschutz im Vergaberecht (Gesamtdarstellung), Preisrecht (Gesamtdarstellung).

Az:21.1.3.

Kommentar zur UVgO

Röwekamp / Portz / Friton, Verlag Werner Verlag (Wolters Kluwer), 2. Auflage 2023, 900 Seiten, Einbandart: gebunden, ISBN 978-3-8041-5495-7, erhältlich unter www.wolterskluwer-online.de

Die meisten Vergaben von Liefer- und Dienstleistungsaufträgen muss die öffentliche Hand gemäß der UVgO abwickeln. Ebenso müssen die Auftragnehmer mit dem Regelwerk vertraut sein. Der Kommentar erläutert lösungsorientiert die praktische Umsetzung der Regelungen.

Neu in der 2. Auflage: Corona-Pandemie und Ukraine-Krieg haben Auswirkungen auf eine beschleunigte Vergabe öffentlicher Liefer- und Dienstleistungsaufträge nach der UVgO, vertiefte Erläuterungen zum inzwischen konkretisierten Umgang mit Planungsleistungen der Architektinnen und Architekten sowie Ingenieurinnen und Ingenieuren, die gem. § 50 UVgO grundsätzlich im Wettbewerb zu vergeben sind, Berücksichtigung der seit Inkrafttreten der neuen UVgO in 2017 ergangene Rechtsprechung, Bewertung der in den ersten Jahren mit der UVgO gemachten Praxiserfahrung.

Die Autorinnen und Autoren sind Fachleute aus Anwaltschaft, Justiz und Verwaltung.

Az: 21.1.2.3

Neue Städtepartnerschaft zwischen Erfstadt und Ternopil

Die Stadt **Erfstadt** hat eine neue Städtepartnerschaft mit der ukrainischen Stadt Ternopil geschlossen. Erfstadts Bürgermeisterin Carolin Weitzel und der Sekretär des Stadtrates von Ternopil, Igor Hirschak, der stellvertretend für den Bürgermeister nach Deutschland gekommen war, unterzeichneten den Städtepartnerschaftsvertrag am 10. Februar 2023 in Erfstadt. Ternopil liegt im Westen der Ukraine, hat 220.000 Einwohnerinnen und Einwohner und ist ein bekannter Wallfahrtsort und Universitätsstadt. Zudem ist Ternopil Partnerstadt von Jelenia Góra und damit der polnischen Partnerstadt von Erfstadt, so dass nun ein deutsch-polnisch-ukrainisches Dreieck besteht. Erfstadt ist zudem seit 1977 mit Wokingham in Großbritannien und seit 1980 mit Viry-Chatillon in Frankreich verschwistert.

Solidaritätspartnerschaft zwischen Lippstadt und Kalusch

Die Stadt **Lippstadt** ist eine Solidaritätspartnerschaft mit der westukrainischen Stadt Kalusch eingegangen. Das Memorandum über die Partnerschaft wurde im Anschluss an den Neujahrsempfang der Stadt Lippstadt im Januar 2023 unterzeichnet. Lippstadts Bürgermeister Arne Moritz und sein Amtskollege Andriy Naida, der per Video aus Kalusch zugeschaltet wurde, setzten zeitgleich die Unterschrift unter das Dokument. Mit dem Memorandum bestätigen die Kommunen den Aufbau einer solidarischen Partnerschaft, aus der sich eine dauerhafte Freundschaft entwickeln kann. Erreicht werden soll dies durch die Stärkung der Verbindungen in den Bereichen Wirtschaft, Medizin, Wissenschaft, Bildung, Kultur sowie den Wissens- und Erfahrungsaustausch bei der Entwicklung der Städte.

Fast eine Million Asylanträge in der EU+ im Jahr 2022

Im Jahr 2022 wurden in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union sowie in Norwegen und der Schweiz (EU+) zusammen etwa 966.000 Anträge auf internationalen Schutz gestellt. Nach einer Analyse der Europäischen Asyagentur (EUA) vom 22. Februar 2023 ist das eine Steigerung von über 50 Prozent im Vergleich zum Jahr 2021 sowie die höchste Anzahl von Asylanträgen seit 2016. Die meisten Anträge auf Asyl stellten den Angaben zufolge Personen aus Syrien, Afghanistan und der Türkei. Die Anerkennungsquote für die EU+ im Jahr 2022 wird mit 40 Prozent beziffert. Rund vier Millionen Menschen, die aufgrund des russischen Angriffskrieges aus der Ukraine geflohen sind, haben in den EU+-Ländern vorübergehenden Schutz beantragt, ohne ein Asylverfahren durchlaufen zu müssen.

Paweł-Adamowicz-Preis für polnische Stadt Michałowo

Die polnische Stadt Michałowo hat den Paweł-Adamowicz-Preis erhalten. Die Stadt hatte Flüchtlingen geholfen, die zwischen Polen und Belarus festsaßen, nachdem die polni-

sche Regierung im September 2021 als Reaktion auf die Begünstigung illegaler Migration durch Belarus den Ausnahmezustand verhängt hatte. Stellvertretend für alle ukrainischen Bürgermeisterinnen und Bürgermeister, die seit Beginn der russischen Invasion entführt und gefoltert wurden, erhielt der Bürgermeister der südukrainischen Stadt Hola Prystan, Olexander Babitsch, einen Sonderpreis. Der nach dem 2019 ermordeten Bürgermeister von Danzig, Paweł Adamowicz, benannte Preis wird von der Stadt Danzig, dem Internationalen Netzwerk Städte der Zuflucht und dem Europäischen Ausschuss der Regionen verliehen.

Grüne Hauptstadt Europas und Europäisches Grünes Blatt 2025

Die Europäische Kommission sucht die Grüne Hauptstadt Europas und das Europäische Grüne Blatt für das Jahr 2025. Für den „European Green Capital Award“ können sich Städte mit mehr als 100.000 Einwohnerinnen und Einwohnern bewerben, die sich für ökologische, soziale und wirtschaftliche Nachhaltigkeit engagieren. Der „European Green Leaf Award“ wird jährlich an bis zu zwei Städte mit 20.000 bis 99.999 Einwohnerinnen und Einwohnern vergeben. Die Gewinnerstädte erhalten ein Preisgeld und werden in das Netzwerk der Grünen Hauptstädte Europas aufgenommen. Bewerbungen sind bis 30. April 2023 möglich. Infos gibt es unter ec.europa.eu/environment/europeangreencapital und ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/europeangreenleaf.

EU-Übersetzungspreis mit deutschem Sieger aus NRW

Die Europäische Kommission hat die Gewinnerinnen und Gewinner des Übersetzungswettbewerbs „Juvenes Translatores“ für weiterführende Schulen bekanntgegeben. Der deutsche Sieger Paul Möllecken kommt vom Max-Ernst-Gymnasium in Brühl. „Paul hat seine sprachliche und journalistische Begabung gekonnt miteinander verbunden. Wohlverdient hat er sich dieses Jahr bei Juvenes Translatores mit seiner Übersetzung vom Französischen ins Deutsche durchgesetzt. Als Moderator von Autorenlesungen zeigt er, dass er die Arbeit mit Texten als ganzheitliches Konzept begreift“, betonte der Vertreter der Europäischen Kommission in Deutschland, Jörg Wojahn. Insgesamt hatten sich 2.883 Schülerinnen und Schüler aus ganz Europa am diesjährigen Wettbewerb beteiligt.

Weimarer-Dreieck Preis 2023

Der Verein Weimarer Dreieck e.V. zeichnet in Kooperation mit dem Oberbürgermeister der Stadt Weimar herausragende Aktivitäten zwischen Deutschland, Frankreich und Polen aus, die zur Verbreitung der Ideen des Weimarer Dreiecks beitragen. Gesucht werden insbesondere Projekte von Einzelpersonen, Vereinen oder Institutionen, die Kontakte zwischen Kindern und Jugendlichen aus den drei Ländern fördern und die trilaterale Zusammenarbeit nachhaltig stärken. Ein weiteres Kriterium ist die Übertragbarkeit des Ansatzes auf weitere Projekte mit polnischen, französischen und deutschen Partnern. Der Preis ist mit 2.000 Euro dotiert. Bewerbungen sind bis 30. April 2023 möglich. Infos gibt es unter weimarer-dreieck.org/termine-2023.



EUROPA-NEWS
zusammengestellt von
Barbara Baltisch,
Europa-Journalistin,
E-Mail: barbara.baltisch@kommunen.nrw

Verfassungsmäßigkeit von Säumniszuschlägen

Laut dem nordrhein-westfälischen Oberverwaltungsgericht (OVG NRW) bestehen keine Zweifel an der Verfassungsmäßigkeit der Höhe des Säumniszuschlags von einem Prozent für jeden angefangenen Monat nach § 240 Abs. 1 Satz 1 Abgabenordnung (AO). Von gegenläufigen Stimmen in der Rechtsprechung grenzt es sich ausdrücklich ab.

OVG NRW, Beschluss vom 29. April 2022
- Az.: 14 B 403/22 -

Die Antragstellerin wendet sich im Wege vorläufigen Rechtsschutzes gegen eine Pfändungs- und Einziehungsverfügung. Das Verwaltungsgericht (VG) Gelsenkirchen hat ihren Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung ihres Widerspruchs (bzw. ihrer Klage) abgelehnt, was das OVG in höherer Instanz bestätigt hat.

Nach § 240 Abs. 1 Satz 1 AO ist, wenn eine Steuer nicht bis zum Ablauf des Fälligkeitstages entrichtet wird, für jeden angefangenen Monat der Säumnis ein Säumniszuschlag von einem Prozent des abgerundeten rückständigen Steuerbetrags zu entrichten; abzurunden ist auf den nächsten durch 50 Euro teilbaren Betrag. Gegen die Verfassungsmäßigkeit dieser Regelung bestünden - so das OVG - keine Bedenken, und zwar auch nicht gegen die Höhe des Säumniszuschlags von einem Prozent pro angefangenem Monat. Die Antragstellerin verweise ohne Erfolg auf den Beschluss des Bundesfinanzhofs vom 31. August 2021 - VII B 69/21 (AdV) - und die diesem folgende Rechtsprechung des Finanzgerichts Münster.

Der Senat folge dieser Rechtsprechung nicht. Die vom Bundesfinanzhof in seinem Beschluss vom 31. August 2021 anhand des Prüfungsmaßstabs des § 69 der Finanzgerichtsordnung geäußerten Zweifel an der Verfassungsmäßigkeit des § 240 Abs. 1 Satz 1 AO teile der Senat nicht. Der Bundesfinanzhof verweise hierzu auf den Beschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 8. Juli 2021 - 1 BvR 2237/14, 1 BvR 2422/17 - und die Beschlüsse des Bundesfinanzhofs vom 25. April 2018 - IX B 21/18 -, vom 11. Februar 2020 - VIII B 131/19 -, vom 4. Juli 2019 - VIII B 128/18 - und vom 3. September 2018 - VIII B 15/18 -. Die Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts zur Verfassungswidrigkeit der Zinshöhe für Nachforderungs- und Erstattungszinsen nach § 233a AO i.V.m. § 238 Abs. 1 Satz 1 AO für den Zeitraum ab dem 1. Januar 2014 und die Zweifel des Bundesfinanzhofs an der Zinshöhe für Aussetzungszinsen nach § 237 AO i.V.m. § 238 Abs. 1 Satz 1 AO begründeten aber keine Zweifel an der Verfassungsmäßigkeit der Regelung des § 240 Abs. 1 Satz 1 AO, da § 240 Abs. 1 Satz 1 AO über die Verzinsung der rückständigen Steuerforderung hinaus weitergehende Ziele verfolge, die die Höhe des Säumniszuschlags von einem Prozent für jeden angefangenen Monat in jedem Falle rechtfertigten.

Säumniszuschläge seien ein Druckmittel eigener Art, das den Steuerschuldner zur rechtzeitigen Zahlung anhalten solle. Darüber hinaus verfolge § 240 AO den Zweck, vom Steuerpflichtigen eine Gegenleistung für das Hinausschieben der Zahlung fälliger Steuern zu erhalten. Durch Säumniszuschläge würden schließlich auch die Verwaltungsaufwendungen abgegolten, die bei den verwaltenden Körperschaften dadurch entstehen, dass Steuerpflichtige eine fällige Steuer nicht oder nicht fristgerecht zahlen. In welchem konkreten Verhältnis diese Zwecke zueinander stehen, lasse sich der Vorschrift des § 240 AO nicht entnehmen. Der Bundesfinanzhof habe in der Vergangenheit aus den Vorschriften über die Stundungs- und Aussetzungszinsen nach §§ 234, 237 AO i.V.m. § 238 Abs. 1 Satz 1 AO gefolgert, dass Säumniszuschläge in dem Fall, dass sie wegen Zahlungsunfähigkeit des Steuerschuldners ihren Sinn als Druckmittel

verloren hatten, nur zur Hälfte zu erlassen seien, weil der Zweck der Gegenleistung bestehen bleibe.

Selbst wenn der (angenommene) Zinsanteil an den Säumniszuschlägen wegen Verfassungswidrigkeit der Regelungen der §§ 234, 237 AO i.V.m. § 238 Abs. 1 Satz 1 AO geringer zu veranschlagen sein sollte als einem halben Prozent pro Monat (vgl. § 238 Abs. 1 Satz 1 AO), würde dies indes nicht zu einer Verfassungswidrigkeit des § 240 Abs. 1 Satz 1 AO führen. Denn ein Säumniszuschlag von einem Prozent für jeden angefangenen Monat der Säumnis wäre auch allein zur Erzwingung der rechtzeitigen Zahlung der fälligen Steuer und zur Abgeltung des Verwaltungsaufwands verhältnismäßig und daher verfassungsrechtlich unbedenklich. Unbilligen Härten im Einzelfall, zum Beispiel bei Zahlungsunfähigkeit des Steuerschuldners, was die Funktion von Säumniszuschlägen als Druckmittel entfallen lassen könnte, könne durch (Teil-) Erlass nach § 227 AO begegnet werden.

Ausweisung einer Bewohnerparkzone

Die Ausweisung der Bewohnerparkzone „Pauliviertel“ in Köln ist nach Entscheidung des VG Köln rechtswidrig erfolgt. Das VG hat den Eilanträgen von drei in Köln-Braunsfeld arbeitenden Berufspendlern stattgegeben.

VG Köln, Beschluss vom 2. November 2022
- Az.: 18 L 1522/22 -

Im September 2022 hatte die Stadt Köln im Stadtteil Braunsfeld die Bewohnerparkzone „Pauliviertel“ eingerichtet und damit das dortige Parken auf öffentlichen Stellplätzen der Parkraumbewirtschaftung unterworfen. Einzig Inhaber von Bewohnerparkausweisen müssen keine Parkgebühren zahlen. Der etwa 350.000 Quadratmeter große Bereich wird nicht nur zum Wohnen, sondern in nicht unerheblichem Umfang auch gewerblich genutzt.

Die außerhalb Kölns wohnenden Antragsteller arbeiten in einem nahe der Bewohnerparkzone gelegenen Betrieb. Vor Gericht haben sie geltend gemacht, aufgrund ihrer Arbeitszeiten könnten sie ihren Arbeitsplatz nur mit dem Auto erreichen. Sie müssten nun erhebliche Parkgebühren zahlen. Die Ausweisung der Parkzone sei rechtswidrig erfolgt. Insbesondere habe die Stadt Köln die dortige Parkauslastung nur unzureichend ermittelt.

Dem ist das Gericht im Eilverfahren im Wesentlichen gefolgt. Die Stadt Köln habe nicht hinreichend belegt, dass in der gesamten bewirtschafteten Zone für Bewohner ein erheblicher Parkraumangel besteht. Sie habe bei einer Parkraumerhebung im Jahr 2018 die Zahl geparkter Fahrzeuge nur an einem einzelnen Werktag ermittelt. Diese vereinzelt gebliebene Stichprobe sei mit Blick auf die Größe der Parkzone und die verschiedenen Nutzungen in dem Gebiet (Gewerbe, Wohnen), die je nach Tageszeit einen unterschiedlichen Parkplatzbedarf zur Folge haben, nicht verallgemeinerungsfähig. Auch habe die Stadt bei der Parkraumerhebung nicht die Zahl der gebietsfremden abgestellten Fahrzeuge erfasst. Ihre Schlussfolgerung, die Zahl der im Pauliviertel zugelassenen Kraftfahrzeuge übersteige die Zahl der knapp 1.000 öffentlichen Stellplätze deutlich, so dass von erheblichem Parkraumangel auszugehen sei, sei nicht hinreichend belastbar. Denn die Stadt habe die Zahl der privaten Stellplätze, die von den Bewohnern vorrangig zu nutzen sind, nicht ermittelt. Schließlich habe die Stadt die Auslastung nicht an einem



**GERICHT
IN KÜRZE**
zusammengestellt
von Hauptreferent
Carl Georg Müller
StGB NRW

ebenfalls der Parkscheinplicht unterworfenen Samstag ermittelt, der erfahrungsgemäß ebenfalls anderes Verkehrsverhalten mit sich bringen kann.

Weitere Anträge zweier Unternehmen, die Eigentümer sowie Pächter eines gewerblich genutzten, außerhalb der Bewohnerparkzone gelegenen Grundstücks sind, hat das Verwaltungsgericht hingegen als unzulässig abgelehnt. Es sei nicht ersichtlich, dass die Ausweitung der Bewohnerparkzone die Gesellschaften in deren Rechten verletzen könne.

Gegen den Beschluss können die Beteiligten Beschwerde einlegen, über die das Oberverwaltungsgericht in Münster entscheiden würde. Durch die Entscheidung des Verwaltungsgerichts Köln verlieren die verkehrsrechtlichen Anordnungen der Bewohnerparkzone „Pauliviertel“ im Übrigen nicht gegenüber jedermann ihre Wirkung. Die festgestellte Rechtswidrigkeit wirkt sich lediglich gegenüber den obsiegenden Antragstellern aus.

Sondernutzungsgebühren für E-Scooter

Die von der Stadt Köln festgesetzten Sondernutzungsgebühren für den Betrieb von gewerblichen Verleihsystemen für E-Scooter sind nach Auffassung des VG Köln rechtmäßig. Das Gericht hat damit die Klagen von vier E-Scooter-Betreibern abgewiesen. Einen in diesem Zusammenhang gestellten Eilantrag hat das Gericht ebenfalls abgelehnt.

VG Köln, Urteile vom 11. Januar 2023

- Az.: 21 K 4871/22, 21 K 4874/22, 21 K 4923/22, 21 K 5019/22, 21 L 1439/22 -

Der Rat der Stadt Köln änderte im Mai 2022 die örtliche Sondernutzungssatzung und erließ neue Gebührentarife. Danach können Betreiber von E-Scooter-Verleihsystemen mit Gebühren von 85 bis 130 Euro pro Fahrzeug und Jahr belegt werden. Auf Grundlage der so geänderten Satzung setzte die Stadt Köln Ende Juli 2022 gegen die im Stadtgebiet aktiven Verleiher Gebühren in Höhe von bis zu 450.000 Euro fest. Sie begründete dies unter anderem damit, dass von ordnungswidrig auf Fuß- und Radwegen abgestellten E-Scootern erhebliche Beeinträchtigungen für die Allgemeinheit ausgingen.

Gegen die Gebührenbescheide erhoben die E-Scooter-Verleiher Bolt, LimeBike, TIER und VOI Ende August 2022 jeweils Klage beim Verwaltungsgericht Köln. TIER stellte zudem einen Eilantrag. Die Betreiber machen geltend, dass die Gebühren praktisch dazu führten, das Angebot von E-Scootern im Stadtgebiet zu verhindern. Dies widerspreche dem Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG NRW). Zudem seien die Gebühren unverhältnismäßig hoch im Vergleich zu denen für Leihfahrräder und Carsharing-Angebote.

Dem ist das Gericht nicht gefolgt. Die Gebühren trügen dem Umstand Rechnung, dass es infolge der Verleihsysteme der Klägerinnen immer wieder zu Behinderungen auf Fuß- und Radwegen durch nicht ordnungsgemäß abgestellte oder umgefallene E-Scooter komme. Ähnliches komme in Bezug auf Leihfahrräder seltener vor. Zudem leisteten sowohl Bike- als auch Carsharing-Angebote einen größeren Beitrag zur Reduzierung des individuellen Autoverkehrs als E-Scooter. Die Gebühren führten auch nicht dazu, dass jegliche Form des E-Scooter-Verleihs unwirtschaftlich werde. Das FaNaG NRW bezwecke nicht den Schutz des spezifischen Geschäftsmodells der Klägerinnen.

Gegen die Urteile steht den Beteiligten die Berufung und gegen den Eilbeschluss die Beschwerde zu, über die jeweils das OVG NRW entscheiden würde. ●



STÄDTE- UND GEMEINDERAT

Die Fachzeitschrift für Kommunal- und Landespolitik in Nordrhein-Westfalen

Herausgeber Städte- und Gemeindebund
Nordrhein-Westfalen
Kaiserswerther Straße 199-201
40474 Düsseldorf
Telefon 02 11/45 87-1
Fax 02 11/45 87-287
www.kommunen.nrw

Hauptschriftleitung Hauptgeschäftsführer
Christof Sommer

Redaktion Barbara Baltsch, Philipp Stempel,
Telefon 0211/45 87-225
redaktion@kommunen.nrw

Abonnement-Verwaltung Nina Hermes
Telefon 0211/4587-245
nina.hermes@kommunen.nrw

Anzeigenabwicklung Krammer Verlag Düsseldorf AG
Goethestraße 75 40237 Düsseldorf
Jutta Hartmann • j.hartmann@krammerag.de
Telefon 02 11/91 49-4 55 Fax -4 80

Layout KNM / Krammerinnovation
Anja Schwarzwalder
www.krammerinnovation.de

Druck Holzmann Druck GmbH & Co. KG
86825 Bad Wörlshofen
Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier

Die Zeitschrift erscheint monatlich mit Doppelnummern im Februar und August. Das Abonnement (Einzelpreis 78 € komplett, elektronisch 49 €, Mindestlaufzeit 1 Jahr) ist unbefristet und kann jederzeit begonnen werden. Bestellungen nur beim Städte- und Gemeindebund NRW, Kaiserswerther Str. 199-201, 40474 Düsseldorf, Internet: www.kommunen.nrw. Jedoch kann das Abonnement innerhalb der ersten zwölf Monate mit einer Frist von einem Monat schriftlich gekündigt werden. Ansonsten verlängert es sich bis zum Ende des laufenden Kalenderjahres. Wird es dann nicht bis zum 30.11. - wirksam zum 31.12. - gekündigt, verlängert es sich um ein weiteres Kalenderjahr und bleibt dann jeweils mit einer Frist von einem Monat zum Jahresende kündbar. Die Abonnementgebühr wird - bei Abo-Beginn im laufenden Kalenderjahr - anteilig für die dann noch bezogenen Hefte sowie jeweils im 1. Quartal für das gesamte Kalenderjahr in Rechnung gestellt. Wird das Abonnement während des Kalenderjahres zum Ende der Mindestlaufzeit gekündigt und ist bereits die volle Jahres-Abonnementgebühr bezahlt, wird diese für die nicht mehr bezogenen Hefte anteilig zurückerstattet. Kein Buchhandelsrabatt. Die mit dem Namen des Verfassers/der Verfasserin veröffentlichten Beiträge geben dessen/deren persönliche Meinung wieder. Nachdruck oder elektronische Wiedergabe nur mit Genehmigung der Schriftleitung.

ISSN 0342-6106



Themenschwerpunkt Mai 2023:
Nachhaltige Finanzen

ERDBEBEN TÜRKEI UND SYRIEN

© picture alliance / AA, Ozan Efeoglu



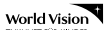
Jetzt spenden!

Starke Erdbeben haben in der Türkei und Syrien ein unvorstellbares Ausmaß der Zerstörung hinterlassen. Tausende Menschen sind tot und Zehntausende verletzt. Aktion Deutschland Hilft leistet Nothilfe. Mit Nahrungsmitteln, Trinkwasser und medizinischer Hilfe. **Helfen Sie jetzt – mit Ihrer Spende!**



Spendenkonto: DE62 3702 0500 0000 1020 30

Jetzt spenden: www.Aktion-Deutschland-Hilft.de



**Aktion
Deutschland Hilft**
Bündnis deutscher Hilfsorganisationen



Wir unterstützen Sie bei Ihren kommunalen Aufgaben

Unsere Themen:

Finanzierung kommunaler Leistungen, Gewässer, Organisation und Personal, Klimaschutz und Klimaanpassung, Abwasserentsorgung, Arbeits- und Gesundheitsschutz, IT für Kommunen, Brandschutz und Rettungsdienste, Kommunale Beschaffung, Öffentlichkeitsarbeit, Abfallentsorgung, Unterhaltung kommunaler Anlagen, Verträge und Konzessionen

Wir sind für Sie da!

Nutzen Sie unser umfangreiches Know-how

Kommunal Agentur NRW GmbH

Cecilienallee 59
40474 Düsseldorf
Telefon 0211/430 77-0
info@KommunalAgentur.NRW
www.KommunalAgentur.NRW