

kommunalwelt.de

PROGRAMM

Starke Kommunen – Starkes Deutschland

Kongress-kommunal 2018

16. und 17. November 2018

in Koblenz

„Hey mps) K1: Suche mir alle offenen Posten vom Debitor Hans Müller!“



**K1 – jetzt auch
mit Sprachsteuerung.**

www.neues-finanzwesen.de

- **Innovative Features**
- **Top Usability**
- **Sicher und made in Germany**





Liebe Leserinnen, liebe Leser,

die kommunale Familie trifft sich in diesem Jahr am 16. und 17. November in der Rhein-Mosel-Halle in Koblenz. Der Stadt, wo vor 70 Jahren die Kommunalpolitische Vereinigung der CDU und CSU Deutschlands (KPV) gegründet wurde. Wir freuen uns sehr, dass zu die-

sem besonderen Jubiläum die Vorsitzenden von CDU und CSU ihre Teilnahme zugesagt haben. Auf den Seiten 24-25 finden Sie das detaillierte Programm.

Wir haben nicht vor, in Koblenz in Erinnerungen seit unserer Gründung zu „schwelgen“, sondern konzentrieren uns auf die wichtigsten Herausforderungen in unserem Land. Dazu gehört auch die jüngst angestoßene Debatte über die Einführung einer Allgemeinen Dienstpflicht. Lesen Sie dazu die Vorschläge des Bundesvorsitzenden der KPV, Christian Haase MdB, ab Seite 4 in diesem Heft.

Einer der größten Erfolge für die Kommunale Selbstverwaltung in Deutschland in den vergangenen Jahren war sicherlich die Föderalismusreform von 2006, die nun mit der geplanten Grundgesetzänderung wieder rückgängig gemacht würde. Die kritischen Anmerkungen des Präsidenten des Bundesrechnungshofes, Kay Scheller, zu dem Vorhaben finden Sie dazu ab Seite 28.

Nicht zuletzt die Flüchtlingskrise hat die Sensibilität für die Probleme in den Herkunftsländern der Asylsuchenden erhöht. Ein wichtiger Baustein für die Verbesserung der Lebensverhältnisse in diesen Regionen ist Bildung. Hier kann die Kommunale Entwicklungszusammenarbeit ansetzen. Lesen Sie dazu das Interview mit dem Landesvorsitzenden der KPV in Bayern, Landrat Stefan Rößle, ab Seite 38 und unterstützen Sie mit einer Spende das Schulbauprojekt der KPV in Äthiopien. Alle Details dazu finden Sie auf Seite 36.

Die Kommunen haben starke Partner an ihrer Seite, wenn es etwa um die besten Lösungen in den Bereichen Digitalisierung, Gleichwertige Lebensverhältnisse, Mobilität und Energie geht. Das wird an den weiteren Beiträgen in dieser kommunalwelt.de deutlich und das zeigt sich auch wieder in Koblenz. Zahlreiche Unternehmen und Verbände beteiligen sich an der Ausstellung „Wirtschaft-kommunal“ und freuen sich auf den persönlichen Austausch mit Ihnen. Eine Übersicht der Kooperationspartner finden Sie auf den Seiten 22/23.

Wir sehen uns doch in Koblenz?

Ihr

Tim-Rainer Bornholt

Hauptgeschäftsführer der Kommunalpolitischen Vereinigung der CDU und CSU Deutschlands (KPV)

Inhaltsverzeichnis

- | | | | |
|-----------|--|-----------|---|
| 4 | Christian Haase MdB: Allgemeine Dienstpflicht: Ein Dienst für Land und Menschen | 30 | Oliver Haubner: Die Kommunen machen es vor: Nachhaltig städtisch mobil |
| 8 | Volker Müller: E-Government: Auf dem Weg zur digitalen Verwaltung | 32 | Sascha Dunger: Infrastruktur vorausschauend planen: Gleichwertige Lebensverhältnisse durch Analysen sichern |
| 10 | Dr. Sven-Joachim Otto: Kommunales Asset Management: Neues Rollendenken innerhalb des Konzerns Kommune | 34 | Klimaschutz im ländlichen Raum: Gründung einer Klimaschutzagentur |
| 12 | Axel Gedaschko: Gleichwertige Lebensverhältnisse: Stadt und Land miteinander versöhnen | 36 | Bildung ist der Schlüssel zur Entwicklung |
| 14 | Dr. Tino Wagner: Kommune 4.0 – machen wir uns auf den Weg! | 37 | Jan Mücke: Gestaltung des öffentlichen Raumes: Werbefreie Kommunen – ein Irrweg |
| 16 | Martin Husmann: Klimaschutz im Schienenpersonennahverkehr: Diesel-Alternativen in den Startlöchern | 38 | Interview mit Stefan Rößle: Schulen für Afrika |
| 20 | Dr. Timm Kehler: Wie Kommunen zur Luftreinhaltung beitragen können: Mit LNG zum emissionsarmen Wasserverkehr | 40 | E-Government in Schleswig-Holstein: Mit interkommunaler Zusammenarbeit zum Erfolg |
| 22 | Ausstattungsverzeichnis „Wirtschaft-kommunal“ | 42 | Katherina Reiche: Digitalisierung: Ein Moon-Shot für unser Land |
| 24 | Programm Kongress-kommunal 2018 | 44 | Tankred Schipanski MdB: Gleichwertige Lebensverhältnisse in Stadt und Land: |
| 26 | Organisatorische Hinweise | 46 | Koblenz: Wo Vater Rhein auf Mutter Mosel trifft |
| 27 | GVV-kommunal - eine Zukunft mit Sicherheit | | |
| 28 | Kay Scheller: Konnexitätsprinzip wieder in Gefahr: Die Mischtrommel dreht sich immer schneller | | |

Die CDU Deutschlands arbeitet an der Aktualisierung ihres Grundsatzprogrammes. Während der „ZuhörTour“ der CDU-Generalsekretärin, Annegret Kramp-Karrenbauer, haben die Teilnehmer der Veranstaltungen, die überall in Deutschland stattfanden, auch immer wieder über eine allgemeine Dienstpflicht, die Wiedereinführung der Wehrpflicht und die Stärkung des Bundesfreiwilligendienstes debattiert. Die Kommunalpolitische Vereinigung der CDU und CSU Deutschlands (KPV) begrüßt das. Die KPV setzt sich dafür ein, den Gemeinsinn durch einen Dienst für die Gesellschaft zu stärken und rückt dabei die Frage der gesellschaftlichen Verantwortung des Einzelnen wieder in den Mittelpunkt.

Seitdem die Wehrpflicht offiziell ausgesetzt ist, hat sich die Erde aber trotzdem weitergedreht und wir stehen geänderten Rahmenbedingungen sowohl in Sachen Sicherheitslage als auch Umwelteinflüssen gegenüber. Wir müssen erkennen, dass Terrorismus eine



Allgemeine Dienstpflicht: Ein Dienst für Land und Menschen

latente Bedrohung auch im Inneren darstellt. Wenn es um Bedrohung von außen geht, haben wir uns auch unseren Bündnispartnern verpflichtet. Diese haben zu Recht Erwartungen an unsere Bundeswehr.



Christian Haase MdB
Vorsitzender der Kommunalpolitischen Vereinigung der CDU und CSU Deutschlands (KPV) und der AG Kommunalpolitik der CDU/CSU-Bundestagsfraktion

Jedoch ist die vorgesehene automatische Wiederbelebung der Wehrpflicht im Verteidigungsfall nur dann realisierbar, wenn die Ausbildungskapazitäten, sprich Personal, Material und Kasernen, massiv ausgeweitet werden und eine flächendeckende Struktur zur Wehr- und Zivildiensterrfassung vorhanden ist.

Im Mittelpunkt steht aber zunächst der aktuelle Sicherheitsauftrag der Bundeswehr.

Weniger Kompetenz bei mehr Gefahr

Aber es geht über das Militärische hinaus, warum wir uns Gedanken über einen Dienst für unser Land machen sollten: Unsere haupt- und ehrenamtlichen Einsatzkräfte sind in Not- und Gefahrensituationen sowie Extremwetterlagen gefordert. Diese mehren sich, trotzdem sind immer weniger Menschen im Bereich Zivil- und Katastrophenschutz ausgebildet und nehmen an Kursen zum Erlernen „Erster Hilfe“ teil. Es steht fest: Rettungskräfte, Feuerwehr und THW brauchen langfristig gut ausgebildete und motivierte Helfer.

Deshalb wollen wir im Dialog mit möglichst vielen gesellschaftlichen Gruppen prüfen, ob im Rahmen einer „Allgemeinen Dienstpflicht“ ein verbindlicher Grunddienst für junge Erwachsene mit dem Schwerpunkt Zivil- und Katastrophenschutz aufgebaut werden kann. Daran schließt sich eine Zeit im gesellschaftlichen Bereich an. Obwohl wir selbstverständlich den sozialen Bereich mit einbeziehen, wollen wir aber betonen, dass ein Dienst hier keinesfalls als Ersatz für die dringend notwendigen Pflegekräfte anzusehen ist.



Verbindliches Band zwischen Gesellschaft dem Einzelnen

Es geht uns um den Zusammenhalt unserer Gesellschaft und die Erfahrung jedes Einzelnen, für die Gemeinschaft gleichermaßen gebraucht und wertvoll zu sein.

Nach der Aussetzung der Wehrpflicht und dem Wegfall des Zivildienstes fehlt ein verbindliches Band zwischen der Gemeinschaft und dem Einzelnen.

Jeder sollte unseres Erachtens die Erfahrung machen, dass nicht nur Bürgerrechte, sondern auch Bürgerpflichten bestehen, ohne die unserer Gesellschaft auseinanderdriftet.

Jeder möge sich fragen, was er der Gemeinschaft geben kann oder wie er in der Lage wäre, anderen zu helfen und sie zu schützen.

Wir sind der Auffassung, dass Versäumnisse in Erziehung und Bildung junger Menschen nicht durch eine Zeit des Dienstes an der Gemeinschaft kompensiert werden können. Es bedarf größerer Achtung und eines Heranführens an die Übernahme von Aufgaben für die Gemeinschaft. Und es bedarf einer besseren Kultur der Anerkennung und der positiven Verstärkung.

Unabhängig davon, ob ein Allgemeiner Dienst verpflichtend oder auf Freiwilligkeit beruht, müssten attraktive Angebote geschaffen werden, die für die persönliche Entwicklung und die Gemeinschaft von großem Nutzen sind.

Breit angelegte Debatte

Wir wollen den gesellschaftlichen Zusammenhalt und die Verantwortungsbereitschaft stärken. Wir wollen, dass die Menschen auf die Bewältigung von Natur- und Not-situationen bis hin zu Bedrohungen des Friedens besser vorbereitet sind. Wir wollen mit den zuständigen Ver-bänden und betroffenen Organisationen die Frage erör-tern, ob eine allgemeine Dienstpflicht unter Umständen auch nur begrenzt auf den Zivil- und Katastrophenschutz oder eine allgemeine Wehrpflicht geeignete Instrumente sind.

Ein Engagement und die positiven Erfahrungen im Dienst an der Gemeinschaft können die örtliche Bindung und den Zusammenhalt vor Ort in der Gemeinde, im Stadtteil oder der Region deutlich stärken. Ein Dienst an der Ge-meinschaft kann bei der Persönlichkeitsentwicklung und der Berufsorientierung helfen und kann neue Perspekti-ven und eine positive Lebensstruktur insbesondere für arbeitsmarktferne junge Erwachsene schaffen.

Grundgesetzänderung & Co.

Wollten wir eine „Allgemeine Dienstpflicht“ in Deutsch-land einführen, würde es eines neuen gesamtgesell-schaftlichen Konsenses und der Änderung des Grundge-setzes bedürfen. Eine „Allgemeine Dienstpflicht“ müsste grundsätzlich alle Männer und Frauen einer Altersgruppe gleichermaßen zeitlich begrenzt erfassen. Zurzeit wären das circa 700 000 Personen eines Jahrgangs.

Einer Dienstpflicht müsste ein entsprechendes Angebot von Dienststellen entgegenstehen, die größtenteils nah am jeweiligen Wohnort angesiedelt sein müssten. Denn das sind alles Faktoren, die die finanzielle Planung in Sa-chen Unterbringung, Verpflegung, Reisekosten und Sold beeinflussen.

Passgenaue Angebote und Anreize

Eine Grunddienstleistung zum Einstieg eröffnet die Mög-lichkeit, den jungen Menschen passgenaue Angebote zu unterbreiten. Wir wollen alle Dienste attraktiv gestalten: Dies könnte gelingen durch eine bessere auch finanzielle Anerkennung, die Entwicklung von Bonussystemen für Fortbildung, Studium und Arbeit, durch Wartezeitverkür-zung beim Studium, höhere BAFÖG-Leistungen oder zu-sätzliche freie Tage bei berufsbegleitenden Angeboten. Die Dienste könnten um intensivere Berufsorientierungs-angebote erweitert und zu einer besseren Anerkennung in der Arbeitslosen- und Rentenversicherung führen.

Unser Vorschlag

- Im Rahmen einer allgemeinen Dienstpflicht, bezogen auf Zivil- und Katastrophenschutz, könnten junge Erwachsene wohnortnah eine dreimonatige Grundausbildung in Maßnahmen des Zivil- und Katastrophenschutzes, des Eigenschutzes, der Lebensrettung beziehungsweise der Ersten Hilfe, über Rechte- und Pflichten des Bürgers im Verteidigungs- und Katastrophenfall absolvieren.
- Daran könnten sich entweder eine selbständige weitere Verpflichtung bei Feuerwehr, THW, Zivilschutz, Rettungswesen, Bundeswehr und wiederkehrende Übungen des Katastrophenschutzes in einem Zeitraum von zehn Jahren im Umfang von mindestens zwölf Monaten anschließen. So können junge Menschen auch neben einer Ausbildung oder einem Studium beziehungsweise einer beruflichen Tätigkeit ihrer Verpflichtung nachkommen.

Oder

- Junge Erwachsene nehmen im Anschluss eine Tätigkeit im Rahmen eines gestärkten Bundesfreiwilligendienstes oder eines weiteren gesetzlichen Freiwilligendienstes im Umfang von mindestens zwölf Monaten auf. Junge Menschen können sich selbst aus einem zertifizierten Angebot eine Aufgabe auswählen, ob aus dem sozialen, kulturellen oder ökologischen Bereich oder in der Entwicklungszusammenarbeit.

Ausblick

Die KPV wird auf ihrer Bundesvertreterversammlung in Koblenz im November dazu einen entsprechenden Antrag erarbeiten und in die innerparteiliche Debatte von CDU und CSU einbringen.

Ein erster Entwurf wurde bereits im September vom Bundesvorstand und Hauptausschuss diskutiert. Bei der Sitzung waren auch Annegret Kramp-Karrenbauer und der Bundesgesundheitsminister Jens Spahn MdB anwesend.

Die Generalsekretärin betonte, dass es wichtig sei, ergebnisoffen und lebendig zu diskutieren. Jens Spahn hat kurz darauf auch in diesem Feld die Initiative ergriffen und 18 Sozialverbände zu einem Meinungsaustausch eingeladen.

Das zeigt uns, dass wir mit unseren Vorschlägen sprichwörtlich „ins Schwarze“ getroffen haben.

Bundesfreiwilligendienst

Der BFD steht bisher allen Generationen offen und umfasste im Juni 2018 rund 40 000 Personen.

Rund ein Drittel der Freiwilligen beendet vorzeitig den Dienst. Oftmals da Studienvorhaben dann doch früher realisiert werden können oder ein besser bezahlter (Aushilfs-) Job das Rennen gegen den Freiwilligendienst macht.

Die Freiwilligendienste Freiwilliges Soziales Jahr (FSJ) und Freiwilliges Ökologische Jahr (FÖJ) richten sich an die 15-27-Jährigen.

In einem Bericht (2011) der Bundeszentrale für Politische Bildung mit dem Titel „Freiwilligendienste und ihre Wirkung – vom Nutzen des Engagements“ heißt es:

„Im Vergleich zur Wohnbevölkerung in Deutschland haben Freiwillige überproportional oft das Abitur oder eine andere Hochschulzugangsberechtigung erworben, stammen überproportional oft aus höheren sozialen Schichten mit gutem materiellen Lebensstandard, haben häufiger die deutsche Staatsangehörigkeit, kommen (im Fall „Weltwärts“, Anmerkung der Redaktion: ein Programm zur Unterstützung der Entwicklungszusammenarbeit) häufiger aus den westdeutschen Bundesländern und sind häufiger weiblich.

Das heißt im Umkehrschluss: Ehemalige Haupt- und Realschüler, Jugendliche aus niedrigeren sozialen Milieus, Jugendliche mit Migrationshintergrund, Ostdeutsche und Männer sind unterrepräsentiert. Letzteres lässt sich noch teilweise erklären mit der Wehrpflicht, die zum Zeitpunkt aller zitierten Erhebungen noch in Kraft war und vielen Männern den Zivil- oder Wehrdienst als Pflichtdienst bescherte.“

Wir sollten uns diese Ergebnisse zu Nutze machen und darauf achten, möglichst alle Menschen mit einzubeziehen, damit die Gesellschaft unseres Landes angemessen repräsentiert wird.

KLIMASCHUTZ FÜR ALLE. DA SIND WIR ZUHAUSE.



Ob in der Garage, im Heizungskeller oder in der Steckdose – Erdgas bietet großen Klimaschutz zum kleinen Preis. Als größter Energiespeicher Deutschlands bringt das Erdgasnetz die Energie dorthin, wo sie benötigt wird. Dabei wird auch das Gas selbst immer grüner: heute durch Biogas und morgen durch synthetisches Erdgas, erzeugt aus Ökostrom. Damit uns gemeinsam die Energiewende gelingt. www.zukunft-erdgas.info

ERDGAS 



E-Government verfolgt das große Ziel, den Umgang mit Behörden schneller, effizienter, bequemer, transparenter und kostengünstiger zu machen, denn der Wunsch der Bürger, Behördengänge online und durchgängig abwickeln zu können, nimmt stetig zu.

Doch jährlich erhobene Studien, wie zum Beispiel der eGovernment-Monitor der Initiative D21 und fortiss GmbH oder Umfragen von Statista zum Thema E-Government zeigen: Die digitalen Angebote des Staates hinken hinter den sich weiterentwickelnden Nutzenerwartungen her. So nutzen in Deutschland nur etwa 55 Prozent der Bürger das Internet zur Interaktion mit Behörden (Quelle: Statista 2017). Im Vergleich zum europäischen Ausland liegt Deutschland damit nur im Mittelfeld und deutlich hinter den skandinavischen Ländern, die bereits seit Jahren erfolgreiches E-Government leben, zurück. Auf die Frage, ob sie in den letzten zwölf Monaten E-Government-Angebote genutzt haben, gaben nur 41 Prozent



E-Government: Auf dem Weg zur digitalen Verwaltung

der Befragten eine positive Antwort. Auch die Nutzungshäufigkeit von E-Government-Angeboten ist mit 2,7 Mal eher niedrig angesiedelt (Quelle: eGovernment-Monitor 2017).

Doch was sind die Gründe für die zurückhaltende Nutzung von E-Government-Angeboten?

47 Prozent der Befragten sagen hier, dass ihnen die Online-Angebote gar nicht bekannt sind – es herrscht dringender Handlungsbedarf in der Kommunikation des vorhandenen Angebots an die Bürger.

Auch die Anschaffung von zusätzlicher Hardware für die Nutzung von Online-Angeboten (wie zum Beispiel Kartenlesegeräte) schreckt viele Befragte ab. Darüber hinaus



Volker Müller
Geschäftsleitung GiroSolution GmbH

bemängelt fast die Hälfte die fehlende Durchgängigkeit – das heißt, dass Prozesse nicht bis zum Ende online abgeschlossen werden können.

Und was erwarten Bürger zukünftig von ihrer Kommune?

Eine schnelle Reaktion auf Anfragen wünschen sich 67 Prozent der Befragten – dieser Wunsch liegt damit fast gleichauf mit dem Wunsch nach Zeitersparnis durch eine Online-Terminvergabe.

Ebenso ist vielen Bürgern eine zentrale Anlaufstelle im Internet (zum Beispiel ein zentrales Portal) für Bürgerinnen, Bürger und Unternehmen sowie die Möglichkeit einer Statusabfrage aller Anliegen wichtig.

Besonderes Augenmerk sollte aber auch auf eine durchgängige/vollständige Abwicklung der Dienste im Internet gelegt werden. Damit ist gemeint, dass ein Bürger-Service, wie zum Beispiel ein Führungszeugnis beantragen, nicht nur online angeboten wird, sondern auch die Bezah-



Foto: © kebox - stock.adobe.com

lung online möglich ist. Erst dadurch kann der Bürger sich den Gang zur Behörde ersparen (Quelle: eGovernment-monitor 2017).

Kommunen haben es in der Hand

Um den Bedürfnissen der Bürger zu entsprechen und gleichzeitig auch die Gesetzesvorgaben (§ 4 EGovG: Elektronische Bezahlverfahren) zu erfüllen, können öffentliche Institutionen ihren Bürgern die Nutzung von Online-Services zum Beispiel über ein Bürgerportal ermöglichen. Online-Services, die vergleichsweise einfach zu gestalten sind, keine hohen Anforderungen an die Authentifizierung haben und mit einer Zahlung verbunden sind, eignen sich dabei besonders. Als bereits erfolgreich erprobte Online-Services bieten sich beispielsweise Vorgänge aus dem Personenstands- oder Einwohnerwesen (zum Beispiel Meldebescheinigung) oder auch die Beantragung eines Bewohnerparkausweises und das Bezahlen von Ordnungswidrigkeiten an.

Services von zu Hause aus beantragen und bezahlen

So ein Online-Service funktioniert denkbar einfach: Bei der gewünschten Dienstleistung wird man schrittweise durch ein leicht verständliches Online-Formular geleitet. Setzt der Prozess eine Bezahlung voraus, kann diese digital abgewickelt werden. Zum Schluss erhält der Bürger eine E-Mail mit seinen Eingaben oder bei Dienstleistungen, wie der Melderegisterauskunft, das Ergebnis direkt am Bildschirm. Somit kann der Bürger seine Behörden-

gänge rund um die Uhr von zu Hause aus erledigen. Die gestellten Anträge werden direkt an die zuständigen Mitarbeiter weitergeleitet. Ebenfalls automatisch werden die Zahlungen den jeweiligen Vorgängen zugeordnet, was die Verwaltungsprozesse verbessert.

Sparkassen als Partner der digitalen Kommune

Als in der Regel kommunal getragene Kreditinstitute ist es den Sparkassen ein großes Anliegen, die Kommunen auf ihrem Weg in die Digitalisierung zu unterstützen. Die Sparkassen sehen sich als natürliche Partner der Kommunen, die sich, ähnlich wie ihre Träger, dem Gemeinwohl verschrieben haben. Aufgrund der regionalen Nähe der Institute kennen sie die Gegebenheiten vor Ort und können die Kommunen mit bedarfsgerechten Lösungen unterstützen. Sie tun dies zum Beispiel bei Fragen der Kommunalfinanzierung oder auch bei der Umsetzung der Digitalisierung von Prozessen. Dazu haben die Sparkassen in der Sparkassen-Finanzgruppe leistungsfähige Dienstleistungspartner wie zum Beispiel GiroSolution.

Um Verwaltungsdienstleistungen im „virtuellen Rathaus“ nicht nur einfach beantragen, sondern auch gleich medienbruchfrei bezahlen zu können, bietet GiroSolution, als Payment-Dienstleister der Sparkassen-Finanzgruppe für E-Government, Kommunen die Multi-Bezahllösung GiroCheckout an. Über die Bezahlplattform GiroCheckout können alle gängigen elektronischen Bezahlverfahren in Bürgerportale integriert werden: von paydirekt und giro-pay bis hin zu Kreditkarten- oder Lastschriftzahlungen – allesamt Bezahlverfahren, die eine einfache, schnelle und vor allem sichere Abwicklung der Transaktionen unter Einhaltung höchster Standards bei der Datensicherheit ermöglichen.

Mit den Sparkassen vor Ort und den regionalen Rechenzentren setzt sich GiroSolution für eine schnelle und unkomplizierte Integration von Online-Fachverfahren inklusive der Online-Bezahllösung GiroCheckout ein.

Durch das Bereitstellen von Online-Services zur Abwicklung von Behördengängen inklusive fallabschließender Online-Bezahlmöglichkeiten bieten Kommunen nicht nur ihren Bürgern mehr Service und Komfort, sie profitieren auch selbst auf vielfältige Weise: Denn die medienbruchfreie Abwicklung kompletter Bürgeranliegen optimiert und vereinfacht Verwaltungs- und Zahlungsprozesse erheblich, entlastet das Bürgerbüro und stellt zugleich die Umsetzung von Gesetzesvorgaben sicher.



Der Konzern Kommune, als Gesamtheit der in der Kommune zu betrachtenden Organisationseinheiten, Betriebe und Beteiligungen, verfügt über drei Assetklassen: Versorgung, Verkehr und Immobilien. Letztere sind zu unterscheiden in kommunale Liegenschaften und den kommunalen Wohnungsbau. Allen Assetklassen ist gemeinsam, dass Kommunen sie im Rahmen einer positiven Stadtentwicklung unter Ausnutzung von Vorteilen der Digitalisierung nachhaltig weiterentwickeln wollen.

Dabei erfordern die Realisierung der Verkehrs- und der Wärmewende, dass die drei Assetklassen nicht länger getrennt, sondern gemeinsam betrachtet werden. Energie wird dabei zum verbindenden Element.

Bisher werden in kommunalen Konzernen in der Regel lediglich Versorgung und Verkehr unter einer gemeinsamen Beteiligungsgesellschaft oder in den Stadtwerken zusammengeführt. Dies jedoch weniger aus strategischen



Kommunales Asset Management:

Neues Rollendenken innerhalb des Konzerns Kommune

sondern aus steuerlichen Gründen, um die Vorteile des Querverbands zu nutzen.

Energieversorger sehen sich im aktuellen Marktumfeld einer Vielzahl von Herausforderungen ausgesetzt. Für die konventionelle Energieerzeugung gibt es eine nur sehr ungewisse Zukunft. Der Wettbewerb um den Bau von regenerativen Erzeugungsanlagen ist hoch und die Margen entsprechend gering. Zudem sinkt insbesondere für Windenergieprojekte die Akzeptanz in der Bevölkerung. Der Energievertrieb an Privatkunden zeichnet sich durch einen intensiven Wettbewerb zunehmend auch mit branchenfremden aus. Gleichzeitig wandelt sich der Kunde nicht zuletzt durch die voranschreitende Digitalisierung und die Form und Wege, ihm attraktive Angebot



Dr. Sven-Joachim Otto
Partner bei der Rechtsanwaltsgesellschaft PwC Legal in Düsseldorf und spezialisiert auf die Beratung von Bund, Ländern und Kommunen

zu machen. Im Industriekundenvertrieb ist der Wettbewerb ungleich höher mit kaum auskömmlichen Margen. Im Netzbereich, dem „Brot-und-Butter-Geschäft“ der Energieversorger, werden sinkende Netzentgelte erwartet. Gleichzeitig steigen aufgrund der Folgen der Integration der Energie aus regenerativer Erzeugung sowie der Umsetzung der Sektorkopplung die Herausforderungen im Netz.

Neue Optionen für Energieversorger

Aufgrund der vielfältigen Grenzen und Herausforderungen in den angestammten Geschäftsfeldern rücken neue Optionen für den Energieversorger in den Fokus und die Frage, wie diese realisiert werden können. Kooperationen mit verschiedenen Partnern innerhalb der eigenen Branche, aber auch weit über die Branchengrenzen hinweg liegen nahe. Als mögliche Kooperationspartner kommen der (Online-)Handel oder Telekomunternehmen, die Immobilien-, Bau- oder Automobil- und Verkehrswirtschaft in Frage. An dieser Stelle steht der Kooperationspartner Kommune im Fokus. Mit ihr ergeben sich aus der ge-



meinsamen Weiterentwicklung der drei oben genannten Assetklassen Chancen, die Geschäftspotentiale der Sektorkopplung zu heben, die Wertschöpfung im Konzern Kommune neu zu denken und die Leistungsfähigkeit der Kommune zu erhalten bzw. zu erhöhen.

Kommunen stehen in ihren Liegenschaftsbereichen vor erheblichen Herausforderungen. Aufgrund jahrelang fehlender Mittelausstattung für Sanierungen und für Personal existieren massive Investitionsstaus. Gleichzeitig steigen die Aufgaben der Städte in ihren Liegenschaftsbereichen, z. B. mit der Umsetzung von Klimaschutzzielen oder Stadt- und Flächenentwicklungsprojekten. Am Arbeitsmarkt lässt sich ein großer Wettbewerb um Schlüsselpersonal beobachten, den Kommunen fehlt die Wettbewerbsfähigkeit um Ingenieure, Techniker und Architekten. Zudem zeigen sich in den Organisationseinheiten häufig Optimierungspotentiale nicht zuletzt aufgrund eines fehlenden Portfolio- und Werterhaltungsmanagements. Die durch die Förderprogramme KiDu und Gute Schule 2020 erheblich steigenden Bau- und Sanierungsvolumina setzen die Liegenschaftsbereiche unter enormen Druck.

Diese Standortbestimmung innerhalb des Konzerns Kommune zwischen der Notwendigkeit, als Stadtwerk Geschäftsfelder weiterzuentwickeln und als Kommune die Leistungsfähigkeit in den Liegenschaftsbereichen zu erhalten, legt den Schluss nahe, dass eine Kooperation mit Blick auf energiewirtschaftliche Aspekte zwischen dem Energieversorger und dem Liegenschaftsbereich zielführend sein könnte.

Diesem Gedanken folgend hat PwC das Modell der kommunalen Energieserviceplattform als institutionalisierte Form der Zusammenarbeit von kommunalem Liegenschaftsbereich und Energieversorger entwickelt, die Aufgaben an der Schnittstelle Energie und Immobilien vergabefrei – auch im Falle einer privaten Beteiligung an dem Energieversorger – übernimmt. Zentrale Aufgaben sind die Modernisierung der leitungsgebundenen Energieversorgung in den Liegenschaften in Form von Wärme-, Kälte- oder Lichtcontracting unter Ausnutzung von EEG-Umlagebefreiung und die Abwicklung der Energielieferungen des kommunalen Versorgers an die Kommune. Sie kann darüber hinaus bspw. Ladesäuleninfrastrukturen oder E-Flotten betreiben oder Carsharing etablieren. Sie kann ihre Tätigkeit auf die kommunalen Wohnungsbauunternehmen ausweiten oder geförderte Bau- und Sanierungsprojekte oder Quartiersentwicklungen beschleunigen.

Energieserviceplattform bietet viele Vorteile

Die Energieserviceplattform kann bei richtiger Ausgestaltung viele Vorteile bewirken. Sie bündelt die im Stadtkonzern an verschiedenen Stellen vorhandenen knappen Ressourcen und institutionalisiert deren Zusammenarbeit. Der Liegenschaftsbereich kann um energieverorgungsspezifische Themen entlastet werden und sich auf die Kernaufgaben konzentrieren. Er kann die Modernisierung der leitungsgebundenen Energieversorgung investiv und operativ auslagern, wodurch die Chance entsteht, die Modernisierungsrate zu steigern. Das Stadtwerk kann seinen Geschäftsbereich Energiedienstleistungen weiterentwickeln und die Stadt unterstützen, eine moderne, nachhaltige und dezentrale Energieinfrastruktur zu bauen.

Die Energieserviceplattform erhält vergleichsweise wenig Personal. Im Wesentlichen werden Leistungsbeziehung über sie abgewickelt. Sie kann jedoch genutzt werden, gezielt Schlüsselpersonal zu akquirieren, indem sie die tariflichen Gestaltungsspielräume flexibel nutzt. Ähnliches beobachten wir derzeit in einigen Städten mit der Gründung von Schulmodernisierungsgesellschaften.

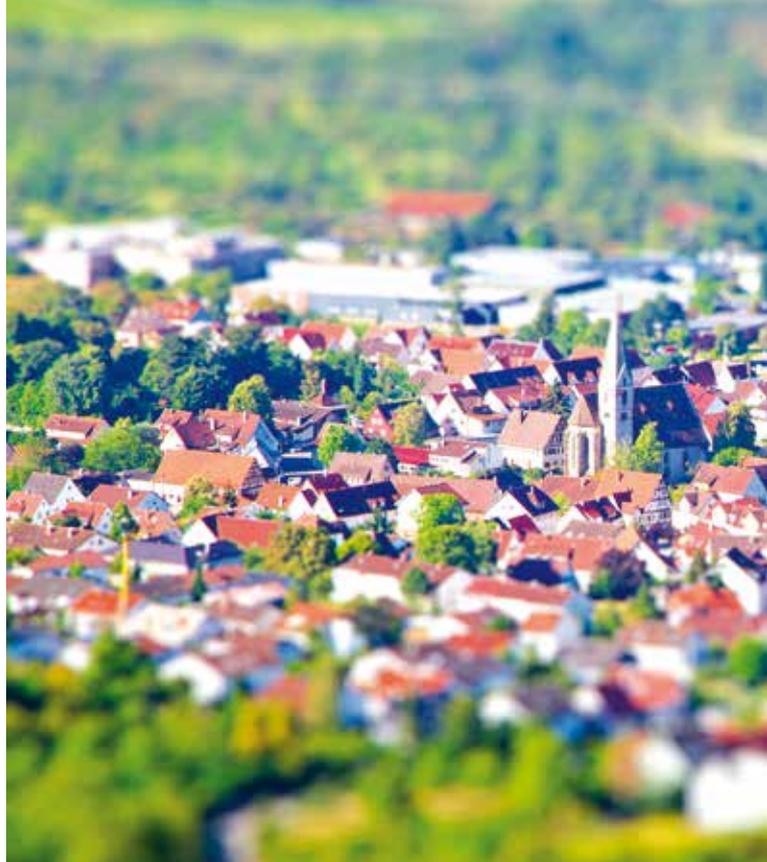
Die Energieserviceplattform ist konkretes Beispiel, über neue Formen der Zusammenarbeit innerhalb des Stadtkonzerns nachzudenken, um mit knappen Ressourcen die steigenden Aufgaben der Kommune zu bewältigen. Hier bedarf es eines neuen Rollendenkens mit dem Ziel, die Leistungsfähigkeit zu sichern und dafür die Wertschöpfung im Konzern Kommune zu optimieren.

Stark steigende Preise für Bauland, Wohnungen und vielerorts auch Mieten sind mehr als ein Wink mit dem Zaunpfahl: In immer mehr Regionen Deutschlands wird es eng. Die Nachfrage übertrifft das Angebot deutlich. Die Bundesregierung verfolgt daher das extrem ambitionierte Ziel, ihre Politik so auszurichten, dass in der laufenden Legislaturperiode 1,5 Millionen neue Wohnungen und Eigenheime gebaut werden.

Das Ziel, ausreichend Wohnraum zu schaffen, kann allerdings keinesfalls allein in den Großstädten bewältigt werden. Alle Anstrengungen zu Nachverdichtung, Dachaufstockung oder Lückenbebauung sind wichtig. Sie werden aber den Bedarf nicht in einem Zeitrahmen decken, den eine Gesellschaft der Wohnungssuchenden akzeptiert.

Zukunft nicht allein in Großstädten

Deshalb braucht Deutschland ein Umdenken: Die Zukunft liegt und lag entgegen mancher Prognose noch nie allein in



Gleichwertige Lebensverhältnisse: Stadt und Land miteinander versöhnen

den Großstädten. Aber damit in unserem Land das Miteinander im Großen wie im Kleinen funktioniert, brauchen wir eine neue Mischung aus Partnerschaften, einen starken eigenen Willen zum Anpacken mit Lust auf Veränderung in den Regionen und für beides den unterstützenden politischen Rahmen. Die Faktenlage spricht für sich: Die meisten deutschen Großstädte verzeichnen überraschenderweise bereits seit 2014 einen Verlust ihrer angestammten Einwohner. Eine Chance für das Umland. Dieser Einwohnerverlust wird in vielen Großstädten allerdings deutlich überlagert durch eine sehr viel höhere Fernzuwanderung aus der EU und anderen Gebieten: In den letzten Jahren ist Deutschland entgegen der Prognosen nicht geschrumpft, sondern um 2,5 Millionen Menschen gewachsen. Dies allerdings erfolgt extrem ungleichgewichtig



Axel Gedaschko
Präsident GdW Bundesverband
deutscher Wohnungs- und Immobilien-
unternehmen e.V.

verteilt über das Land. Und wenn man die Menschen fragt, wo sie – wenn Geld keine Rolle spielen würde – am liebsten leben würden, gibt nur die Gruppe der 18- bis 29-Jährigen mit knapp 50 Prozent die erwartbare Antwort: In der Großstadt. Bei allen anderen Altersgruppen überwiegen eindeutig und sehr stark die Wunschorte Land, Dorf, Klein- und Mittelstädte.

Attraktivität und Strahlkraft ländlicher Räume steigern

Die Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse – also eine Versöhnung von Stadt und Land – zählt ohnehin zu den großen Herausforderungen unserer Demokratie. Ländliche Räume bieten eine echte Chance zur Entlastung der immer enger werdenden Wohnungsmärkte in den Großstädten.

Die Notwendigkeit zur Steigerung von Strahlkraft durch Attraktivität gilt gerade für die Regionen, die vom Boom der Metropolen nicht profitieren können: Auch und gerade in den schrumpfenden bzw. strukturschwachen Regionen ist es überlebensnotwendig, die Attraktivität der zukunftsfähigen



gen Kommunen zu sichern und zu erhöhen. Und zwar so, dass der Wegzug aus diesen Regionen zumindest abgemildert wird und als positiver Nebeneffekt die Ballungsräume nicht noch zusätzlich belastet werden. Dazu brauchen wir mehr Ideen, aber auch mehr gesetzliche Flexibilität bei der Erreichung der gewünschten Ergebnisse. Ein Beispiel: Das Personenbeförderungsgesetz gilt in ganz Deutschland. Die Voraussetzungen aber sind komplett unterschiedlich. Daher wären flexible Öffnungsklauseln extrem wichtig. Hemmnisse müssen gezielt abgebaut werden, um auch in Zukunft die notwendigen Versorgungsaufgaben in ländlichen Regionen zu erfüllen. Gerade die zunehmende Digitalisierung bietet eine Vielzahl an Möglichkeiten, um bisherige Schwachpunkte des Wohnens im ländlichen Raum zu kompensieren. Zum neuen Miteinander von Stadt und Land gehört dann auch, dass sich Gebiete nicht durch Taktung oder Bepreisung von öffentlichem Nahverkehr oder Nicht-Ausbau von Straßeninfrastruktur versuchen abzuschotten.

Infrastruktur schaffen und erhalten

Die ländlichen Räume werden also nur dann als attraktive Orte zum Leben, Wohnen und Arbeiten wahrgenommen, wenn dort gute infrastrukturelle Rahmenbedingungen vorzufinden sind. Dies betrifft neben dem ÖPNV-Angebot die Mobilfunk- und Breitbandversorgung, die Gesundheitsversorgung und das Bildungsangebot, aber auch (bau)kulturelle Angebote. Vielfach bedarf es im ländlichen Raum der Steigerung der Wohnattraktivität, der Ertüchtigung von Leerständen bzw. des bedarfsgerechten Umbaus des vorhandenen Wohnungsbestandes. Was die ländlichen Räume zudem brauchen, sind attraktive senioren- und behindertengerechte Wohnungen.

Hier stehen wir noch relativ am Anfang der Notwendigkeiten einer älter werdenden Gesellschaft. Wir müssen beim Thema also mitdenken, dass die ländlichen Räume als Orte zum Leben und Arbeiten unterstützt werden müssen, sich aber vor allem aus sich heraus weiterentwickeln müssen.

Wohnen jenseits der Metropolen

Die Wohnungswirtschaft hat unter der Überschrift „Wohnen jenseits der Metropolen“ die Situation der Wohnungsmärkte im ländlichen Raum analysiert und Handlungsansätze mit dem Ziel der Stärkung des ländlichen Raums vorgelegt. Die Vorschläge zum „Wohnen jenseits der Metropolen“ lassen sich unter sechs Überschriften zusammenfassen:

1. Rahmenbedingungen verändern – lokale Verantwortung stärken.
2. Digitale Versorgung sicherstellen.
3. Soziale und kulturelle Infrastruktur bündeln, sichern und befähigen.
4. Mobilität neu denken, Verkehr digital vernetzen.
5. Neue Angebote im Wohnungsbau nach vorn bringen.
6. Stadtumbau als langfristige Aufgabe nicht aus den Augen verlieren.

Städtebauförderung und soziale Wohnraumförderung von herausragender Bedeutung

Die Städtebauförderung und die soziale Wohnraumförderung haben eine herausragende Bedeutung für die Entwicklung der Städte, Wohnungsunternehmen und vor allem für die Bürger. Sie sichern das bezahlbare Wohnen in Stadt und Land. Deshalb müssen hier in den Haushalten künftig Schwerpunkte gesetzt und die Fortsetzung der Förderprogramme über 2019 hinaus auf hohem Niveau gesichert werden. Die Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse mit einer weiteren Stärkung des ländlichen Raums muss als gesamtgesellschaftliche Aufgabe ressortübergreifend betrachtet werden. In der bereits eingerichteten Kommission „Gleichwertige Lebensverhältnisse“ beim Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat muss eine intensive Diskussion über die notwendigen Maßnahmen für alle Regionen Deutschlands geführt werden. Für eine weitere positive Entwicklung in den Regionen sollten zudem integrierte Stadt- beziehungsweise Gemeindeentwicklungskonzepte Voraussetzung für staatliche Zuwendungen sein. Und vor allem gilt es sie dann auch künftig zu beachten und nicht in der Schublade verschwinden zu lassen, wenn es ans „Eingemachte“ – die sicherlich auch unbequemen Entscheidungen – geht. Wer sich hier der Zukunft versagt, hat auch keinen Anspruch mehr auf staatliche Hilfe. Dafür sind die entsprechenden Mittel bei den Kommunen gut angelegt, die mit Elan und Lust auf Zukunft auch Neues wagen.

Wissenschaftler, Forscher, Politiker und IT-Berater werden nicht müde, uns zu erklären, wie segensreich die Digitalisierung in Kommunen ist und wie weit wir schon sind. Fest steht: Es gibt hervorragende Modellprojekte und Modellkommunen – viele von ihnen haben übrigens Fachleute unseres Unternehmens begleitet. Aber es gibt eben auch die andere Seite.

Zum Beispiel das Beantragen eines Reisepasses. Dafür wird im Fotostudio ein digitales Foto gemacht. Das wird „analogisiert“ zur Meldebehörde getragen, in den Antrag eingeklebt und danach „redigitalisiert“. Ein Anachronismus par excellence. Aber woran liegt es, dass wir bei der Digitalisierung in vielen Bereichen derart langsam vorankommen? Ist die Digitalisierung nicht sicher? Ist sie zu teuer? Fehlen die personellen Kapazitäten? Sind viele Gemeinden dafür zu klein? Die meisten dieser Fragen lassen sich einem der im Artikel genannten Themenbereiche zuordnen.



Digitalisierung: KOMMUNE 4.0 – machen wir uns auf den Weg!

Reden ist leichter als Tun – automatisiertes Prozessmanagement

Wir alle kennen sie: Meeting-Marathons, bei denen viel gesprochen wird, aber wenig erreicht. Dabei geht viel Energie verloren, die man zum Beispiel in automatisiertes Prozessmanagement stecken könnte. Was das bringen sollte? Mit automatisierten Prozessen sind zum Beispiel gesetzliche Änderungen direkt und systematisch umsetzbar. Das ist super. Und wir alle schätzen es. Aber warum nehmen wir nicht konsequent in allen Bereichen das Heft in die Hand und arbeiten automatisiert? Mit mpsINPRO zum Beispiel, dem Prozessbaukasten der mps) – geeignet für alle kommunalen Prozesse, von A wie Anwohnerparken bis W wie Wohngeld. mpsINPRO ist auch zum Beispiel für das Bewerbungsmanagement geeignet, bei dem heute oft noch Zettelwirtschaft vorherrscht. Übrigens nicht nur in Kommunen, auch in Unternehmen. Wir selbst haben das bis vor Kurzem so gehandhabt. Doch weil wir in einem Arbeitnehmermarkt agieren, wollten wir Bewerbern zeigen, dass wir ein Unternehmen mit Zukunft sind. Unser Bewerbermanagement mit professioneller digitaler

Kommunikation, automatischen Wiedervorlagen, Weiterleitung an Abteilungsleiter und Anbindung an die Terminverwaltung ist aber nicht nur ein Zeichen nach außen. Es bringt auch intern einen Gewinn an Effizienz. Aber man muss solche Projekte eben angehen. Und nicht nur darüber reden ...

Die theoretische Suche nach der perfekten Lösung

Das Unmögliche kann man nicht möglich machen. Aber man kann das Mögliche unmöglich erscheinen lassen. Wie zum Beispiel beim Bürgerkonto. Da wäre es sicher wünschenswert, wenn man von der Identifizierung via eID über behördenübergreifende Kommunikation bis zur Zulassung eines Fahrzeuges alles möglich machen könnte. Estland ist da ein Beispiel, das immer wieder Respekt abzollt. Aber wie weit sind wir mit einem Bürgerkonto? Gemeinsam mit der Stadt Flörsheim haben wir von mps) schon vor Jahren einen elektronischen Steuerbescheid eingeführt. Dieser wird von etwa 10 Prozent der Bürger genutzt. Das klingt nach wenig. Und es ist auch nur ein



Foto: © Eduard Dittler

Beispiel. Quasi ein Tropfen auf den heißen Stein. Aber es ist ein richtiger und wichtiger Impuls, dem andere Services folgen müssen. Aber wenn wir darauf warten, dass irgendwann das perfekte Bürgerkonto mit allen denkbaren Funktionen praktisch von alleine da sein wird, warten wir vermutlich ewig. Denn man muss, wenn man an ein Ziel gelangen will, immer einen ersten Schritt tun.

Falsch verstandene Bürgernähe

„Wir sind für Sie vor Ort.“ Kommunen sind in der Regel im Orts- oder Stadtzentrum für die Bürger da. Immer gut erreichbar und verkehrstechnisch super angebunden. Aber wollen wir als Bürger diese Art der Nähe noch? Oder geht es in Zukunft nicht um ein ganz anderes Verständnis von Nähe – nämlich darum, dass Kommunen möglichst nah an den Bedürfnissen der Bürger dran sein müssen? Damit diese, um nur ein Beispiel zu nennen, für die Beantragung eines Anwohnerparkausweises eben nicht mehr ins Stadtzentrum fahren und sich unter Umständen dafür sogar freinehmen müssen. Sondern dass sie solche ganz einfachen Dinge direkt online erledigen können? Wenn wir ehrlich sind: Das kommt uns als Bürgern viel weiter entgegen als eine Verwaltung, die man von seiner Wohnung oder seinem Haus aus in fünf Minuten erreichen kann. Oder?

Gesetzliche Rahmenbedingungen

Eines muss man sagen: Die Gesetzgebung in Deutschland steht einer breiten und spürbaren Digitalisierung oft

im Weg. Und die besten Ratschläge oder größten Ambitionen nutzen wenig, wenn einem der Gesetzgeber die Hände bindet ... Ist das der Todesstoß für die durchgängige Digitalisierung? Derzeit muss man das in vielen Fällen mit einem klaren Ja beantworten. Aber Hoffnung besteht zu Recht. Denn Deutschland will von Vorreiterländern wie Österreich oder Estland lernen. Unsere Bundeskanzlerin, Frau Angela Merkel, ist sogar selbst schon e-Estonian, also „digitale Bürgerin“ (nicht Staatsbürgerin) Estlands. Und mit Sicherheit ist unserer Politik klar, dass Handlungsbedarf besteht, um bei der Digitalisierung nicht abgehängt zu werden. Ein wesentlicher Knackpunkt wird dabei die digitale Unterschrift sein. Und eine digitale ID. Denn wenn diese beiden Dinge rechtlich gedeckt sind, können Bürgerkonten viele neue Funktionen enthalten. Banken machen übrigens vor, dass man mit digitalen Identifikationsverfahren – Post- oder Videoident – verbindliche Geschäftsprozesse anstoßen und abschließen kann. Es wäre schön, wenn sich die Politik daran ein Beispiel nehmen könnte. Und rechtliche Hürden, die der Digitalisierung im Weg stehen, beiseite räumt.

Dr. Tino Wagner
Geschäftsführer mps public solutions

mps) – Innovationstreiber nicht erst seit der Digitalisierung

mps) ist ein Software-Unternehmen mit Hauptsitz in Koblenz, das seit 40 Jahren erfolgreich tätig ist. Dabei waren Kundennähe und konsequent fortschrittliches Denken immer die zentralen Triebfedern des Erfolgs. Heute bietet mps) Kommunen und sozialen Einrichtungen eine Vielzahl an Software-Lösungen. Darunter finden sich Produkte für das Finanzwesen, die kommunalen Bauhöfe ebenso wie für Feuerwehren, die Friedhofsverwaltung und mehr.

Aktuell leitet mps) mit K1 eine neue Ära des kommunalen Finanzwesens ein. Von jedem Ort aus bedienbar, auf jedes Endgerät angepasst, webbasiert und mit vielen innovativen sowie praktischen Features, die sich Mitarbeiter in Kommunen immer schon gewünscht haben. Mehr Informationen zu diesem und zu anderen Meilensteinen made by mps) finden Sie unter mps-solutions.de.

Durch zahlreiche Städte im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) fahren Hybridbusse, in Oberhausen sind auf einigen Linien sogar rein elektrisch betriebene Busse unterwegs. In Zeiten der Energiewende ein wertvoller Ansatz, um – zumindest lokal – unabhängiger von fossilen Brennstoffen zu werden, die Klimabilanz des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) weiter zu verbessern und damit einen Beitrag zum Umweltschutz zu leisten. Denn täglich fahren Tausende mit Nahverkehrszügen über Stadtgrenzen hinweg zur Arbeit, zum Ausbildungsplatz oder zu Freizeitaktivitäten. Warum also nicht Züge mit innovativen Antrieben versehen, um den Diesel auch im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) nach und nach in seinen wohlverdienten Ruhestand zu schicken? Die Fahrzeugtechnik ist ausgereift genug, um solche Vorhaben ernsthaft in Angriff zu nehmen.

Die öffentliche Diskussion über eventuelle Dieselfahrverbote in Städten mit hoher Stickoxidbelastung macht noch einmal bewusst, dass die Energiegewinnung aus fossilen Brennstoffen weder nachhal-



Klimaschutz im Schienenpersonennahverkehr: Diesel-Alternativen in den Startlöchern

tig noch umweltfreundlich ist. Nach den Plänen der Bundesregierung sollen die Treibhausgasemissionen bis 2020 um 40 Prozent, bis 2050 sogar um 80 bis 95 Prozent reduziert werden. Der Verkehrssektor muss hierzu einen großen Beitrag leisten. Der Öffentliche Personennahverkehr tut dies bereits heute, denn im Vergleich zum privaten Pkw fahren Bus und Bahn besonders energieeffizient und klimafreundlich. Kommen dann in den Fahrzeugen noch innovative Antriebstechnologien zum Einsatz, verbessert sich die Klimabilanz des ÖPNV zusätzlich.



Martin Husmann
Vorstandssprecher des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR)

Die Idee der innovativen Antriebstechnologien im Schienenpersonennahverkehr ist nicht neu: Im Zuge einer europaweiten Ausschreibung wollte der VRR bereits 2017 moderne Brennstoffzellenzüge für den Betrieb des Emscher-Münsterland-Netzes (RE 14) beschaffen. Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit wurde das Vorhaben jedoch nicht realisiert. Auch wenn der VRR innovative Antriebe als große Chance begreift, um die Klimabilanz des SPNV zu verbessern, so müssen die Züge trotzdem zu wirtschaftlichen Konditionen beschafft und auch betrieben werden können. Die Anforderungen waren klar definiert: Die modernen Züge sollten zu adäquaten Lebenszykluskosten beim Kaufpreis plus Wartung, Instandhaltung und Energiekosten wie Dieselfahrzeuge beschafft werden.

Leider konnte der betreffende Hersteller diese Vorgaben trotz generell günstiger Voraussetzungen aus unterschiedlichen Gründen nicht erfüllen – und damit letztlich



Foto: © VRR

die Chancen eines solchen Auftrags nicht nutzen. Das Verfahren musste aus wirtschaftlichen Gründen aufgehoben werden. Was dem VRR jedoch blieb, war die Erkenntnis, dass – bezogen auf die heutigen Energiekosten für Diesel – äquivalente Preise auch mit Wasserstoff inklusive der damit verbundenen Infrastruktur erreicht werden können.

Technologie bereits vorhanden

Der VRR ist nach wie vor davon überzeugt, dass Investitionen in innovative Antriebe sowohl betriebs- als auch volkswirtschaftlich sinnvoll sind. Denn in den letzten zwei Jahren hat fast jeder Hersteller von Schienenfahrzeugen alternative Antriebe für einen lokal emissionsfreien SPNV entwickelt: seien es Lösungen mit Brennstoffzellen oder Batterie-elektrische Züge. Die technischen Möglichkeiten sind also vorhanden. Zudem sind solche Investitionen häufig sogar sinnvoller als beispielsweise die vollständige Elektrifizierung von heutigen Dieselstrecken. Denn diese ist bei Kosten von mehr als einer Million Euro pro Kilometer Strecke oftmals nicht wirtschaftlich. Auch der zeitliche Aufwand ist erheblich: Fünf bis zehn Jahre vergehen im Schnitt von den Planungen und Machbarkeitsstudien bis hin zur eigentlichen Elektrifizierung. Allein im VRR sind rund 20 Prozent der SPNV-Strecken nicht elektrifiziert. In ganz Deutschland steht eine Vielzahl von Strecken vor einer Elektrifizierung. Würde man das alles bei Planungszeiten von fünf bis zehn Jahren umsetzen wollen, es wäre ein Jahrhundertprogramm.

Insbesondere auf teilelektrifizierten Strecken, wie sie im VRR und in ganz Nordrhein-Westfalen vorherrschen, könnten Batterie-elektrische Fahrzeuge eine besonders sinnvolle Lösung sein. Denn hier wäre keine spezielle Ladeinfrastruktur notwendig. Die Akkumulatoren der Fahrzeuge würden kontinuierlich über die Oberleitungen der elektrifizierten Streckenabschnitte geladen und auf Streckenabschnitten ohne Stromversorgung dann die Energie für den Betrieb bereitstellen. So könnte auf die langwierige und kostenintensive Elektrifizierung kompletter Strecken verzichtet werden.

Im Rahmen seiner Möglichkeiten setzt der VRR deshalb weiter auf innovative Antriebe – und zwar dann, wenn dies wirtschaftlich machbar ist und das Verkehrsangebot nicht reduziert werden muss, um die Kosten kompensieren zu können. Die Erfahrungen aus dem ersten Verfahren flossen somit in ein zweites europaweites Vergabeverfahren ein, das die innovativen Antriebe im VRR nach vorne bringen soll und bereits im Mai 2018 veröffentlicht wurde.

Das ausgeschriebene Niederrhein-Münsterland-Netz umfasst mehrere SPNV-Linien, die bis 2025 neu vergeben werden müssen: Die Regionalexpress-Linien RE 10 (Kleve – Düsseldorf), RE 14 (Essen-Steele – Dorsten – Borken/Coesfeld) und RE 44 (Kamp-Lintfort – Bottrop) sowie die Regionalbahnen RB 31 (Xanten – Duisburg), RB 36 (Oberhausen – Duisburg-Ruhrort), RB 41 (Geldern – Neuss) und ggf. die RB 43 (Dorsten – Dortmund). Mit dem Betriebskonzept werden verschiedene Bausteine aus dem Nahverkehrsplan des VRR realisiert. So wird unter anderem Kamp-Lintfort an den Schienenpersonennahverkehr angebunden. Insgesamt umfasst das Netz rund 6,1 Millionen Zugkilometer jährlich, wovon 5,7 Millionen auf den VRR entfallen und 0,4 Millionen auf den Nahverkehr Westfalen-Lippe.

Da 60 Prozent des Streckennetzes nicht elektrifiziert sind, bietet sich hier der Einsatz lokal emissionsfreier Fahrzeuge mit innovativen Antriebstechnologien an. Benötigt werden ca. 50 Fahrzeuge zuzüglich einer Betriebs- und Instandhaltungsreserve. Die hohe Anzahl an Fahrzeugen dürfte insgesamt das Verfahren für alle Beteiligten wirtschaftlicher gestalten, als das in einem kleineren Netz mit 14 bis 16 Fahrzeugen der Fall wäre. Hersteller können mit ihren individuellen Lösungen am Verfahren teilnehmen: Zugelassen sind sowohl Brennstoffzellenzüge als auch Batterie-elektrische Fahrzeuge. Durch die Verwendung eines Energiespeichers, eines intelligenten Energiemanagements und eines günstigen Energieträgers sind solche Fahrzeuge effizienter als konventionelle



Diesetriebzüge. Auch die Geräuschemissionen können deutlich gesenkt werden. Der Hersteller soll die Fahrzeuge nicht nur produzieren und verkaufen, sondern auch über ihren gesamten Lebenszyklus von rund 30 Jahren instand halten, warten und reparieren und die permanente Verfügbarkeit garantieren.

Für ein erfolgreiches Verfahren sind die Expertise der Bieter und der fachliche Austausch aller Beteiligten von ganz entscheidender Bedeutung. Denn die Fahrzeughersteller haben das nötige Know-how, um frühestmöglich die Kosten für die Beschaffung der Züge beurteilen zu können. Auf kürzeren Streckenabschnitten reicht die Kapazität der Batterien für ca. 80 Kilometer. Zur Überwindung größerer Reiseweiten bedarf es einer zusätzlichen Ladeinfrastruktur, um die Akkumulatoren der Züge zwischenzeitlich aufladen zu können.

Technisch ist dies kein Problem. Entsprechende Planungen müssen allerdings durch die DB Netz AG als deutschlandweit zuständigem Netzbetreiber unterstützt und zeitgerecht (!) umgesetzt werden. Der VRR appelliert deshalb an die DB, entsprechende Garantien zu geben. Das heißt, die DB Netz AG und die DB Energie GmbH müssen sicherstellen, dass die nötige Ladeinfrastruktur bei einem Vorlauf im beschriebenen Verfahren von sechs Jahren rechtzeitig zur Verfügung gestellt wird. Sollte das nicht der Fall sein, wäre das ein Risiko, das der VRR nicht eingehen kann: einerseits im Interesse der Fahrgäste, die ein dauerhaft verlässliches SPNV-Angebot erwarten. Andererseits auch vor dem Hintergrund eines verantwortungsvollen Umgangs mit Regionalisierungsmitteln und Fahrgeleinnahmen, aus denen die SPNV-Leistungen finanziert werden.

Zudem sind aus Sicht des VRR weitere finanzielle Anreize aus der Politik notwendig, damit die klima- und umweltfreundlichen Antriebstechnologien tatsächlich erfolgreich im SPNV etabliert werden können. Denn insbesondere müssen Investitionsprogramme noch stärker als bisher für die Finanzierung spezieller Ladeinfrastruktur geöffnet werden. Zu berücksichtigen ist darüber hinaus, dass die finanziellen Aufwendungen für die Fahrzeuge derzeit wegen der hohen Entwicklungskosten noch größer sein werden als für vergleichbare Dieselfahrzeuge.

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr – Mobilitätspartner für die Region

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) ist einer der größten Verkehrsverbände Europas. Als modernes Dienstleistungsunternehmen erfüllt er vielfältige Aufgaben im öffentlichen Personennahverkehr an Rhein, Ruhr und Wupper. Für 7,8 Millionen Einwohner organisiert und steuert er den Verkehr auf der Schiene und gibt den Rahmen für den Nahverkehr in seinen 16 kreisfreien Städten und sieben Kreisen vor. Die Finanzierung des Verkehrsangebotes gehört ebenso zu den Tätigkeiten des VRR wie die Bewilligung von Fördergeldern für ÖPNV-Investitionsvorhaben, die Sammlung und Aufbereitung von Fahrplan- und Verkehrsdaten. Darüber hinaus ist der VRR Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr.

In den mehr als 35 Jahren seines Bestehens blickt der VRR auf eine abwechslungsreiche und erfolgreiche Entwicklung zurück. Als Unternehmensverbund gegründet hat der VRR stetig an Aufgaben und Kompetenzen hinzugewonnen und präsentiert sich heute als moderner und wirtschaftlich agierender Mobilitätspartner.

Von Beginn an war für den Verkehrsverbund die Kooperation mit den eigentlichen Leistungserbringern prägend – heute verbindet den VRR mit den kommunalen Verkehrsunternehmen und den Eisenbahnverkehrsunternehmen eine produktive Partnerschaft auf Augenhöhe. Gemeinsam bewältigen die Akteure die anspruchsvolle Aufgabe in einer heterogenen Metropolregion für eine hochwertige öffentliche Mobilität zu sorgen. Der VRR trägt als moderne Verwaltung mit schlankem Aufbau im Rahmen seiner Aufgaben direkt dazu bei, die Ressourcen optimal in Mobilitätssdienstleistungen umzusetzen..



Breitbandausbau – aber richtig! *Weil es um Ihre digitale Zukunft geht.*

Die Planung und Umsetzung von Breitbandprojekten ist anspruchsvoll. Unsere Experten bieten Ihnen eine Breitband-Beratung aus einer Hand. Wir optimieren Ihren Förderantrag und entwickeln Lösungen für eine leistungsstarke Breitbandversorgung in Ihrer Region. Nachhaltig und zukunftssicher.

www.pwc.de

Unsere Beratungsschwerpunkte

- Antragsbegleitung für Förderprogramme
- Breitbandstrategie / Masterplan
- GIS-basierte Bestandsanalyse
- Kostenoptimierte Grobnetzplanung (FTTB/H; FTTC)
- Bankfähige Geschäftsmodelle
- Wirtschaftlichkeitsanalyse
- Umfassende Rechtsberatung

Ihr Ansprechpartner

Dr. Sven-Joachim Otto
Tel. +49 211 981-2739
sven-joachim.otto@de.pwc.com



Der weltweite Güterverkehr auf dem Wasser nimmt zu – und mit ihm die Treibhausgas- und Schadstoffbelastungen für Umwelt und Mensch. Nach Angaben des Weltverkehrsforums verursacht der Transport auf dem Wasser 15% der Stickoxid- und 13 Prozent der Schwefeldioxid-Emissionen. Auch in Deutschland schlagen die ersten Kommunen bereits Alarm: Denn schon seit längerem werden die Luftqualitätswerte für Stickoxide in Hafenstädten wie Hamburg regelmäßig überschritten. Zwar wird nach Angaben des Umweltbundesamtes nach wie vor ein Großteil der Stickoxide im Stadtverkehr durch Diesel-PKW verursacht. Großstädte wie Bonn oder Düsseldorf werden durch den ausgeprägten Binnenschiffverkehr jedoch doppelt belastet – hier sind bis zu 30% der lokalen Stickoxid-Emissionen auf die Binnenschifffahrt zurückzuführen. Die Politik steht daher in der Pflicht, Maßnahmen zu entwickeln, welche die Luftqualität schnell und nachhaltig verbessern. Eine Lösung: alternative Kraftstoffe.



Wie Kommunen zur Luftreinhaltung beitragen können: Mit LNG zum emissionsarmen Wasserverkehr

Grenzwerte einhalten mit LNG

Eine Untersuchung der Universität Duisburg-Essen zeigt die schmutzige Bilanz der Binnenschifffahrt auf: Entlang der nordrhein-westfälischen Flüsse werden jährlich mehr als zehn Tonnen Stickoxide pro Kilometer ausgestoßen. Vor allem auf dem Rhein, Deutschlands am stärksten befahrener Wasserstraße, ist die Luftverschmutzung durch Schiffe erheblich. Ein ähnliches Bild zeigt sich auch in Berlin: Regelmäßig übertreffen die dieselbetriebenen Ausflugsdampfer hier die europäischen Grenzwerte für Stickoxide um ein Vielfaches.

Das soll sich ab 2019 ändern. Dann tritt eine neue EU-Vorschrift in Kraft, die deutlich strengere Stickoxid- und



Dr. Tim Kehler
Ist Vorstand von Zukunft ERDGAS,
der Initiative der deutschen
Gaswirtschaft

Rußpartikel-Grenzwerte für Binnenschiffe vorschreibt. Jedoch gilt die Verordnung nur für neu angeschaffte Motoren, der Bestand von rund 4000 deutschen Binnenschiffen bleibt dabei unberücksichtigt. Bei einer Erneuerungsrate von unter fünf Prozent werden die Auswirkungen dieser Verschärfung somit erst in vielen Jahren Früchte tragen.

Auch die Bundesregierung hat den Handlungsbedarf erkannt: Seit April 2007 wird der Einbau von emissionsärmeren Dieselmotoren, Partikelfiltern und Katalysatoren gefördert. Rund vier Millionen Euro standen 2017 dafür zur Verfügung. Eine der vernünftigsten Maßnahmen für schnellen Umweltschutz wird beim Modernisierungsprogramm deutscher Binnenschiffe jedoch noch nicht berücksichtigt – der umweltschonende Kraftstoff Flüssigerdgas.

Das sogenannte LNG hat eine hohe Energiedichte, ist einfach transportierbar und lagerfähig. Und das Beste: Es ist besonders umweltschonend, denn bei der Verbrennung werden nahezu keine Schwefelemissionen und fast kein



Foto: © jpsd - stock.adobe.com

Feinstaub verursacht; auch die freigesetzten Stickoxide sinken um etwa 85%. Zudem sind bis zu 25% weniger CO₂ möglich. Durch den Einsatz von Biogas und synthetischem Erdgas wird der Brennstoff zudem immer grüner. Das macht LNG zur besten verfügbaren Alternative zu den in der Schifffahrt gängigen Kraftstoffen Schweröl und Marinediesel. Einige Projekte zeigen bereits, wie praxistauglich der Kraftstoff ist.

Schlummerndes Potenzial auf Rhein, Main und Elbe

Schon seit 2010 fährt die „Argonon“ unter niederländischer Flagge auf deutschen Seestraßen. Als erstes Binnenschiff, das mit einem Gemisch aus LNG und Diesel betrieben wird, ist sie seitdem zwischen Rotterdam und Basel unterwegs. Der Diesel kommt dabei nur für die Zündung der Motoren zum Einsatz – so kann die „Argonon“ ihren Ausstoß von Stickoxiden um 40% senken. Feinstaub wird nahezu gar nicht emittiert. Damit ist das Bunkerschiff auf deutschen Binnengewässern jedoch leider noch eine Ausnahme.

Unsere Nachbarn sind da weiter: Der Zusammenschluss „Durchbruch für den Einsatz von LNG in der Binnenschifffahrt“ ist ein von der EU gefördertes niederländisches Projekt. Zehn Projektpartner arbeiten im Rahmen dieses Konsortiums mit Hochdruck an LNG-Lösungen für die Binnenschifffahrt. Dazu zählen umfassende Forschung zu Investitionen und Business Cases sowie eigene Pilotprojekte: Sechs LNG-betriebene Schiffe sowie vier Bunkerstationen werden entlang der europäischen Hauptwasserstraßen bereits getestet.

Durch diese Pionierarbeit erkennen auch in der Bundesrepublik mittlerweile immer mehr Akteure den Nachholbedarf in Sachen Umweltschutz auf den Gewässern – sei es auf Flüssen, Seen oder in Hafenstädten an der Nord- und Ostsee.

Mit LNG vom Wattenmeer bis zum Bodensee – und rund um den Globus

Schon vor drei Jahren hat der Umweltschutz bei der Borkumfähre „MS Ostfriesland“ an Fahrt aufgenommen: Zwar transportiert sie schon seit 1985 Passagiere und PKWs auf dem Wattenmeer zwischen Emden und Borkum. 2015 wurde das Schiff jedoch als erste Fähre deutschlandweit auf den Antrieb mit LNG umgerüstet. Und auch am anderen Ende Deutschlands macht LNG als Treibstoff Schule: Die Stadtwerke Konstanz setzen ab dem Frühjahr 2020 die gasbetriebene Fähre „FS 2020“ im Pendelverkehr zwischen Meersburg und Konstanz auf dem Bodensee ein.

Ganz besonderen Belastungen in Sachen Luftqualität ist jedoch die Hansestadt Hamburg als Standort des drittgrößten Containerhafens Europas ausgesetzt: Mehr als 9000 Fracht- und Kreuzfahrtschiffe laufen den Hafen jährlich an und tragen zum Ausstoß von Schadstoffen bei. Als unmittelbar Leidtragende der Luftverschmutzung hat die Stadt daher reagiert und den Umstieg auf LNG als Maßnahme in ihren Luftreinhalteplan aufgenommen. Bis 2025 sollen fünf Prozent aller Hochseeschiffe, die den Hafen anlaufen, auf den Antrieb mit LNG umgerüstet sein.

Umweltschutz als lokale Herausforderung

Mit wachsendem Welthandel werden der Schiffsverkehr und die Nachfrage nach umweltfreundlichen Schiffen zunehmen. Auch die Kommunen stehen in Sachen Umweltschutz in der Verantwortung, denn durch alternative Kraftstoffe wie LNG können sie selbst einen aktiven Beitrag zu besserer Luft leisten. Die verschiedenen Beispiele verdeutlichen, dass flüssiges Erdgas in der Schifffahrt schon heute zur Anwendung finden kann – wenn man die richtigen Weichen stellt. Es ist an der Zeit, dass Städte wie Duisburg, Köln oder Ludwigshafen nachziehen und selbst für sauberere Luft für ihre Bewohner sorgen. Positive Aussichten für Umweltschutz in großem Stil gibt es zumindest bereits: 2022 soll in Norddeutschland das erste LNG-Terminal in Betrieb gehen.



REGIONAL PRÄSENT –
BUNDESWEIT KOMPETENT

**Arbeitsgemeinschaft kommunale
und kirchliche Altersversorgung
(AKA) e.V.**

Denninger Straße 37,
81925 München,
www.aka.de



AMEOS Gruppe

Bahnhofplatz 14, CH-8021 Zürich
christoph.arnold@ameos.ch
www.ameos.eu



**Die Deutsche Automaten-
wirtschaft e.V.**

Dircksenstrasse 49, 10178 Berlin
info@automatenwirtschaft.de
www.automatenwirtschaft.de



Energie. Wasser. Leben.

**BDEW Bundesverband der
Energie- und Wasserwirtschaft e.V.**

Reinhardtstraße 32, 10117 Berlin
doris.schneider@bdew.de
www.bdew.de



**BDO AG Wirtschaftsprüfungs-
gesellschaft**

Godesberger Allee 119, 53175 Bonn
www.bdo.de, Wolfgang Veldboer
wolfgang.veldboer@bdo.de



Bertelsmann Stiftung

Programm LebensWerte Kommune
Carl Bertelsmann-Straße 256
33311 Gütersloh, oliver.haubner@
bertelsmann-stiftung.de
www.monitor-nachhaltige-
kommune.de



Debeka

Krankenversicherungsverein a.G.
Lebensversicherungsverein a.G.
Allgemeine Versicherung AG
Pensionskasse AG
Bausparkasse AG
56058 Koblenz
Telefon: 0800 888008200
www.debeka.de Debeka

Deutsche Post DHL Group

Zentrale, 53250 Bonn
Telefon: 0228 1820
www.dpdhl.com

Deutsche Post DHL
Group



Kongress-ko
Die Au



**Deutscher Sparkassen-
und Giroverband e. V.**

Charlottenstraße 47, 10117 Berlin
www.dsgv.de



Doppelmayr Seilbahnen GmbH

Konrad-Doppelmayr-Straße 1
6922 Wolfurt, Österreich
Telefon: +43 5574 604
dm@doppelmayr.com



**EnBW Energie
Baden-Württemberg AG**

Durlacher Allee 93, 76131 Karlsruhe
Andreas Hermann, quartier@enbw.com



ENGAGEMENT GLOBAL gGmbH -

Service für Entwicklungsinitiativen
Servicestelle Kommunen
in der Einen Welt (SKEW)
Tulpenfeld 7, 53113 Bonn
info@service-eine-welt.de
www.service-eine-welt.de



**Fachagentur Nachwachsende
Rohstoffe e.V. (FNR)**

Hofplatz 1, 18276 Gülzow-Prüzen
info@fnr.de Fachagentur, www.fnr.de



**GdW Bundesverband
deutscher Wohnungs-
und Immobilienunternehmen e.V.**

Klingelhörerstraße 5, 10785 Berlin
mail@gdw.de, www.gdw.de



GELSENWASSER AG

Willy-Brandt-Allee 26
45891 Gelsenkirchen, Henning Pretis
henning.pretis@gelsenwasser.de



Foto: Bernhard Link

Kommunal 2018 Aussteller



GIROSOLUTION

Hauptstraße 27
88699 Frickingen
info@girosolution.de
www.girosolution.de



GVV.
Gewachsen aus
Vertrauen.

GVV-Versicherungen

Aachener Straße 952 – 958,
50933 Köln
info@gvv.de, www.gvv.de



KSV Kommunalpraxis KSV Verwaltungspraxis KSV Polizeipraxis

Konrad-Adenauer-Ring 13
65187 Wiesbaden
alexander.foyle@kommunalpraxis.de
www.kommunalpraxis.de



LOCABOO

Ein Projekt der LOY GmbH

Mario Köglspenger
Königsdorfer Straße 25
82515 Wolfratshausen



mps public solutions gmbh

Maria Trost 1
56070 Koblenz
m.rimpler-weller@mps-solutions.de
Telefon 0261 98824100
www.mps-solutions.de



Partnerschaft Deutschland

PD – Berater der öffentlichen Hand GmbH

Friedrichstraße 149, 10117 Berlin
info@pd-g.de, pd-g.de



Polyteia GmbH

Krausenstraße 8, 10117 Berlin
faruk.tuncer@polyteia.de



PricewaterhouseCoopers GmbH WPG

Moskauer Straße 19
40227 Düsseldorf
sven-joachim.otto@de.pwc.com
oliver.brummer@de.pwc.com
www.pwc.de



PROGAS GmbH & Co KG

Westfalendamm 84 – 86
44141 Dortmund
Achim Rehfeldt, Geschäftsführer
Telefon: 0231 5498170
info@progas.de, www.progas.de



RAG Montan Immobilien GmbH

Im Welterbe 1 – 8, 45141 Essen
Stefan.roemer@rag-montan-
immobilien.de
www.rag-montan-immobilien.de



REMONDIS Assets & Services GmbH & Co. KG

Brunnenstraße 138,
44536 Lünen
Christian Monreal
christian.monreal@remondis.de
www.remondis.de



Verband Deutscher Verkehrs- unternehmen e.V. (VDV)

Leipziger Platz 8, 10117 Berlin
hauptstadtbuero@vdv.de
www.vdv.de



Verband kommunaler Unter- nehmen e.V. (VKU)

Invalidenstraße 91, 10115 Berlin
info@vku.de, www.vku.de



WABE e.V.

Poppenhusenstraße 12
22305 Hamburg
friederike.sterling@wabe-hamburg.de
www.wabe-hamburg.de



Zukunft ERDGAS e.V.

Neustädtische Kirchstraße 8
10117 Berlin
christina.hess@erdgas.info
www.zukunft-erdgas.info
www.erdgas.info

Freitag, 16. November 2018
Beginn 15.00 Uhr

Kongress-kommunal 2018



Christian Haase MdB
Vorsitzender der Kommunalpolitischen Vereinigung der CDU und CSU Deutschlands (KPV) und der AG Kommunalpolitik der CDU/CSU-Bundestagsfraktion

Starke Kommunen – Starkes Deutschland



Julia Klöckner
Bundesministerin für Ernährung und Landwirtschaft, Stellvertretende Vorsitzende der CDU Deutschlands, Landesvorsitzende der CDU Rheinland-Pfalz



Horst Seehofer
Bundesminister des Inneren, für Bau und Heimat, Vorsitzender der CSU

Anschließend sechs parallele Foren ab 17.00 Uhr

Empfang und Abendessen



Starke Kommunen – Kongress-kommunal in Ko

Parallele Foren

Forum I: Digitalisierung

Moderation: Josef Oster MdB

Vorsitzender der AG Digitalisierung der KPV

Podium:

Andreas Feicht

Vizepräsident des Verbandes kommunaler Unternehmen e.V. (VKU), Vorstandsvorsitzender der WSW Energie & Wasser AG

Erik Pauli

Produktmanager in der mps public solutions gmbh

Matthias Selle

Kreisrat im Landkreis Osnabrück, Vorsitzender des Bundesfachausschusses Soziales, Bildung und Gesundheit der KPV

Dr. Kirsten Witte

Director Programm LebensWerte Kommune, Bertelsmann Stiftung

Forum II: Energie

Moderation: Uwe Becker

Kämmerer, Stv. Bundesvorsitzender der KPV

Podium:

Peter Bleser MdB

Ausschuss für Wirtschaft und Energie im Deutschen Bundestag

Andrees Gentsch

Hauptgeschäftsführer für Energienetze, Regulierung und Mobilität, BDEW Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft e.V.

Dr. Timm Kehler

Vorstand des Zukunft ERDGAS e.V.

Alfons Schöner

EnBW Energie Baden-Württemberg AG, Hauptstadtrepräsentanz Berlin, Bereich Wirtschaft, Politik und Gesellschaft

Wolfgang Veldboer

Leiter BC Öffentliche Unternehmen & Verwaltung der BDO AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Forum III: Finanzen

Moderation: Ekkehard Grunwald

Kämmerer, Stv. Bundesvorsitzender der KPV

Podium:

Prof. Dr. Hans-Günter Henneke

Geschäftsführendes Präsidialmitglied des Deutschen Landkreistages

Andreas Jung MdB (angefragt)

Stellvertretender Vorsitzender der CDU/CSU-Bundestagsfraktion

Dr. Gerd Landsberg

Geschäftsführendes Präsidialmitglied des Deutschen Städte- und Gemeindebundes

Dr. Thomas Schäfer MdL

Hessischer Staatsminister der Finanzen

Gordon Schnieder MdL

Vorsitzender der Kommunalpolitischen Vereinigung der CDU in Rheinland-Pfalz

Starkes Deutschland blenz

Forum IV: Gleichwertige Lebensverhältnisse

Moderation: Petra Nicolaisen MdB

Vorsitzende der AG Gleichwertige Lebensverhältnisse der KPV

Podium:

Dr. Frank Burlein

Mitglied der Geschäftsleitung der DSK | BIG Gruppe

Dr. Heribert Gisch

Vorsitzender des Bundesfachausschusses Strukturpolitik der KPV

Verena Göppert

Ständige Vertreterin des Hauptgeschäftsführers des Deutschen Städtetages

Reinhard Sager

Landrat, Präsident des Deutschen Landkreistages

Marco Wanderwitz MdB

Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister des Innern, für Bau und Heimat

Forum V: Kommunale Entwicklungszusammenarbeit

Moderation: Anke Beilstein MdL

Stv. Bundesvorsitzende der KPV

Podium:

Dr. Christoph Beier

Stv. Vorstandssprecher der Deutschen Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Dr. Jens Kreuter

Geschäftsführer Engagement Global

Reiner Meutsch

Vorsitzender der Stiftung FLY&HELP

Christiane Overmans

Stadtverordnete in Bonn, Vorsitzende des Ausschusses für Kommunale Entwicklungszusammenarbeit des RGRE – Deutsche Sektion

Stefan Röble

Landrat im Landkreis Donau-Ries, Landesvorsitzender der KPV Bayern CSU

Forum VI: Mobilität

Moderation: Lars Martin Klieve

Vorstand Stadtwerke Essen,
Bundesschatzmeister der KPV

Podium:

Hansjörg Kunz

Geschäftsführer evm Verkehrs GmbH Koblenz

Dr. Sven-Joachim Otto

Partner der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PWC

Anja Pfeiffer

Bürgermeisterin der Verbandsgemeinde Weilerbach

Dr. Alexander Saftig

Landrat im Landkreis Mayen-Koblenz, Vorsitzender des Bezirksverbandes der KPV Mayen-Koblenz

Andreas Steier MdB

Mitglied im Ausschuss für Bildung, Forschung und Technikfolgenabschätzung

Günter Troy

Vertriebsleiter Deutschland/Benelux, Doppelpmayr Seilbahnen GmbH

Parallele Foren

Samstag, 17. November 2018

Beginn 9.00 Uhr

Bundesvertreterversammlung

Christian Haase MdB

Vorsitzender der Kommunalpolitischen Vereinigung der CDU und CSU Deutschlands (KPV) und der AG Kommunalpolitik der CDU/CSU-Bundestagsfraktion



Armin Laschet MdL

Ministerpräsident des Landes Nordrhein-Westfalen, Stellvertretender Vorsitzender der CDU Deutschlands, Landesvorsitzender der CDU Nordrhein-Westfalen



Ralph Brinkhaus MdB

Vorsitzender der CDU/CSU-Bundestagsfraktion



Bundeskanzlerin

Dr. Angela Merkel MdB

Vorsitzende der CDU Deutschlands

Antragsberatungen

Berichte aus den Foren

Tagesordnung

- TOP 1: Regularien
- TOP 2: Grußworte
- TOP 3: Bericht der Mandatsprüfungskommission
- TOP 4: Berichte aus den Foren und Aussprache
- TOP 5: Anträge
- TOP 6: Schlusswort



Foto: © Bernhardt Link

Kongress-kommunal 2018

Organisatorische Hinweise

Organisation

Kommunalpolitische Vereinigung
der CDU und CSU Deutschlands
Klingelhöferstraße 8, 10785 Berlin
Telefon: 030 22070470, Telefax: 030 22070479
E-Mail: info@kpv.de | Internet: kpv.de

Tagungsbeitrag

Der Beitrag in Höhe von 35,- Euro wird bei Aushändigung der Unterlagen im Tagungsbüro erhoben.

Tagungsort

Rhein-Mosel-Halle
Julius-Wegeler-Straße 4, 56068 Koblenz

Tagungsbüro

Das Tagungsbüro ist am 16.11.2018 von 12.00 Uhr bis 20.00 Uhr und am 17.11.2018 von 8.30 Uhr bis Tagungsende geöffnet.
Telefon: 030 22070470, Telefax: 030 22070479

Anmeldeschluss

2. November 2018

Die Teilnahme ist nur nach vorheriger verbindlicher Anmeldung möglich. Sie erhalten eine schriftliche Bestätigung, die Sie für den Einlass zum Kongress benötigen.

Mit der Teilnahme an der Veranstaltung wird das Einverständnis zur Erstellung von Bildaufnahmen im Rahmen des Kongresses-kommunal sowie zur Verwendung und Veröffentlichung solcher Bildnisse zum Zwecke der öffentlichen Berichterstattung über den Kongress-kommunal erklärt.

Anreise

Mit der Bahn: Neben den Sparangeboten der Deutschen Bahn können Sie auch das spezielle Reiseangebot der Deutschen Bahn zum Kongress-kommunal 2018 nutzen. Der bundesweit einheitliche Festpreis für die Hin- und Rückfahrt beträgt mit Zugbindung: 2. Klasse 99,- Euro, 1. Klasse 159,- Euro vollflexibel: 2. Klasse 139,- Euro, 1. Klasse 199,- Euro
Zu Fuß erreichen Sie die Rhein-Mosel-Halle nach einem zehnmütigen Fußweg (Richtung Rheinanlagen) oder Sie nutzen eine der Buslinien 6, 8 und 9. Alle weiteren Informationen finden Sie auf kpv.de.

Anreise mit dem Auto: Eingabe in Ihr Navigationssystem: Julius-Wegeler-Straße 4, 56068 Koblenz.

Kostenpflichtige Parkplätze befindet sich direkt hinter der Halle in der Tiefgarage Rhein-Mosel-Halle .

Übernachtung

Wir empfehlen die Nutzung von Vermittlungsportalen wie HRS.de oder booking.com, um das beste Angebot für Ihre Übernachtung in Koblenz zu finden.

Kommunen üben komplexe hoheitliche oder fiskalische Tätigkeiten aus. Darin liegt ein hohes Risikopotenzial, denn das Ausmaß eintretender Schäden ist kaum vorhersehbar. Schnell droht hier die finanzielle Katastrophe. Seit über 100 Jahren unterstützt GVV-Kommunal als Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit das kommunale Risikomanagement und bietet dadurch Sicherheit für die Zukunft der Kommunen.

Der besondere Bezug zur kommunalen Familie wird bereits bei der Besetzung der Gremien von GVV-Kommunal deutlich. Derzeit sind über 7 000 Städte, Gemeinden, Kreise, kommunale Unternehmen und Sparkassen nicht nur Versicherungsnehmer, sondern gleichzeitig auch Mitglieder ihrer Kommunalversicherung. Sie erhalten durch ihre Vertreter im Vorstand, Aufsichtsrat und Regional- und Fachbeiräten vielfältige Gestaltungs- und Mitbestimmungsrechte. Zudem steht mit dem früheren Lippstädter Bürgermeister Wolfgang Schwade ein erfahrener Kom-



Kompetenz und Solidarität: GVV-Kommunal – eine Zukunft mit Sicherheit

munalpolitiker und Verwaltungsjurist aus Nordrhein-Westfalen als Vorstandsvorsitzender an der Spitze des Unternehmens.

Beiträge nach Bedarf

GVV-Kommunal ist eine ausschließlich von ihren Mitgliedern getragene Selbsthilfeeinrichtung und arbeitet daher, im Unterschied zu anderen Versicherern, nach dem Prinzip der Bedarfsdeckung und ohne Gewinnerzielungsabsicht. Als wichtiges Alleinstellungsmerkmal besteht in der allgemeinen Haftpflicht- und Kraftfahrthaftpflichtversicherung ein der Höhe nach unbegrenzter Deckungsschutz zur Absicherung der vielfältigen Risiken der kommunalen Mitglieder.

Selbsthilfeeinrichtung und Bedarfsdeckung bedeuten für GVV-Kommunal aber auch, dass sich die Beiträge ausschließlich am Schadenbedarf orientieren. Die Prämien sind für die Kommunen eine feste Größe in der Haushaltsplanung. Ein weiterer Vorteil: Überschüsse aus dem Beitragsaufkommen können gemäß der Satzung den Mitglie-

dern zurückerstattet werden. GVV-Kommunal versteht Versicherung als Hilfe, Beratung und Problemlösung. Spezialisten mit besonderem Know-how beurteilen beispielsweise Risiken aus der Amtshaftung, aus der Versorgung mit Elektrizität, Gas, Wasser, aus dem Betrieb von Krankenhäusern, Sparkassen, kommunalen Unternehmen und Schulen, aus Bauvorhaben und Umweltbelastungen.

Kostenlose Schulungen zur Schadenverhütung

Diese Spezialisierung hat über Jahrzehnte zu einer nahezu einmaligen Fachkompetenz geführt, die sich auch in überregionaler Mitarbeit bis hin zur Mitwirkung bei gesetzgeberischen Maßnahmen auswirkt. GVV-Mitarbeiter beobachten und bewerten regelmäßig Risiken und Schäden im kommunalen Bereich. Sie informieren die Mitglieder über aktuelle Entwicklungen und bieten kostenlos Beratung und Schulung zur optimalen Ausgestaltung des Versicherungsschutzes sowie zur Schadenverhütung an.

GVV-Kommunalversicherung VVaG
Telefon 0221 48930, E-Mail: info@gvv.de, gvv.de

Die mit der Föderalismusreform von 2006 in wichtigen Bereichen beseitigte Mischfinanzierung soll durch die neuerliche Grundgesetzänderung teilweise wieder eingeführt werden. Der Bund möchte wieder in Bereichen mitmischen, für die er keine Kompetenz besitzt.

Mit der Föderalismusreform I von 2006 wurden unter anderem auch die Bundesfinanzhilfen bei der Mischfinanzierung neu geregelt. Bis 2006 konnte der Bund bedeutsame Investitionen der Länder und Gemeinden zugunsten gesamtwirtschaftlicher oder wachstumspolitischer Ziele über Finanzhilfen mitfinanzieren. Diese Möglichkeit wurde durch die Reform von 2006 auf die Bereiche beschränkt, in denen der Bund eine Gesetzgebungsbefugnis hat. Damit sollte sich auch bei der Finanzierung widerspiegeln, dass Bund, Länder und die ihnen finanzwirtschaftlich zugeordneten Kommunen im Sinne des föderalen Gedankens unterschiedliche Aufgabenschwerpunkte haben.



Konnexitätsprinzip wieder in Gefahr:

Die Mischtrommel dreht sich immer schneller

Verschiebung des Gefüges

Jetzt plant die Bundesregierung wieder eine Grundgesetzänderung, um einmal mehr das Finanzgefüge zu Lasten des Bundes zu verschieben. Mit der geplanten Grundgesetzänderung würde die in 2006 erreichte Entflechtung zwischen Bund und Ländern wieder rückgängig gemacht. Offenbar ist der Bund der Auffassung, dass Länder und Kommunen nicht in der Lage sind, ihre vom Grundgesetz zugewiesenen gesellschaftlich relevanten Aufgaben, zum Beispiel bei der Bildung und im Bereich der inneren Sicherheit, zufriedenstellend zu bewältigen. Mögliche Verfassungsgrenzen der Einmischung werden ausgeblendet – frei nach dem Motto: Wo kein Kläger, da kein Richter! Man ändert „ganz einfach“ mal das Grundgesetz.



Kay Scheller
Präsident des Bundesrechnungshofes und Bundesbeauftragter für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung

Kein Dauerzustand

Der Bundesrechnungshof sieht diese Entwicklung mit Sorge. Natürlich kann es Ausnahmesituationen geben, in denen der Bund Ländern und Kommunen auch jenseits seiner Zuständigkeiten helfen muss und darf, so wie 2015 als eine große Zahl von Flüchtlingen nach Deutschland kam. Doch solche Unterstützungen in Notsituationen dürfen nicht zu einem Dauerzustand werden.

Der Bund finanziert mittlerweile vieles mit, was zu den Kernaufgaben der Länder und Kommunen gehört: innere Sicherheit, Flüchtlingsaufnahme und -integration, kommunale Sozialhilfe, Bildungsaufgaben in Kitas/Kindergärten, Schulen und Hochschulen, sozialer Wohnungsbau, ÖPNV, kulturelle Aufgaben und so weiter – die Verflechtungen sind kaum noch zu überblicken. Damit wurde der von der Föderalismusreform I eingeschlagene Weg verlassen, Aufgaben zu trennen und die Verantwortung – nicht zuletzt im Interesse einer wirtschaftlichen Aufgabenbewältigung – inhaltlich und finanziell klar zuzuordnen.



Die Gefahr der freundlichen Übernahme

Ursächlich für diese Entwicklung dürften die seit 2011 stetig wachsenden Steuereinnahmen sein, die – zumindest auf Bundesebene – zu einem zunehmend expansiven Ausgabeverhalten führen. Dies ist vor allem im Bereich Soziales, aber auch bei finanziellen Hilfen für Länder und Kommunen zu beobachten. Darin steckt die Gefahr einer „freundlichen Übernahme“ durch den Bund. Denn er will nicht nur Geld geben; er will auch mitreden und mitbestimmen. Dieser Trend ist gefährlich:

- Er unterläuft die föderale Struktur. Fundamentale Prinzipien wie die eigenständige politische Verantwortung der Gebietskörperschaften werden aufgegeben.
- Der Bund übernimmt zumindest finanziell eine Allzuständigkeit, mischt sich überall ein – oftmals ohne über ausreichende Möglichkeiten zu verfügen, die verwendungsgemäße und wirtschaftliche Aufgabenbewältigung zu steuern und zu kontrollieren.
- Dies hat zur Folge, dass sich alles auf den Bund fokussiert. Wenn etwas nicht gut läuft, wird zuerst auf den Bund gezeigt, der vermeintlich zu wenig Geld bereitstellt. Die Länder reklamieren immer mehr Geld, sind aber nicht bereit die politische Verantwortung zu übernehmen.
- Hinzu kommt, dass eine wirtschaftliche Aufgabenbewältigung bei zwei oder drei Akteuren nur schwer zu gewährleisten ist. Zum einen entstehen Reibungsverluste; zum anderen verfolgen die Akteure nicht unbedingt identische Ziele. Erfahrungsgemäß geht man mit fremdem Geld weniger sorgfältig um als mit eigenem.

Auch haushaltsrechtlich ist das Vorgehen des Bundes bedenklich. Seit einigen Jahren steckt die Bundesregierung viele dieser Hilfen in Nebenhaushalte außerhalb des Bundeshaushalts. Der Haushaltsgesetzgeber sollte hier kritischer hinschauen. Denn sind die Mittel erstmal im Sondervermögen, sind parlamentarischer Einfluss und Kontrolle weg. Wichtige Grundsätze des Haushaltsrechts wie Jährlichkeit, Haushaltseinheit, Haushaltsklarheit und Etatreife verkommen so zu Worthülsen.

Bundesmittel nur bei konkreter Problemlage

Die Entwicklung missachtet zudem den Konnexitätsgrundsatz aus Artikel 104a Absatz 1 Grundgesetz. Danach ist jede staatliche Ebene für die ihr zufallenden Aufgaben allein verantwortlich. Kompetenz und finanzielle Verantwortung für eine Aufgabe liegen in einer Hand. Finanzhilfen und andere Hilfen des Bundes durchbrechen diesen Grundsatz und verstoßen gegen ein tragendes Prinzip der föderalen Finanzverfassung. Die Föderalismusreform I sollte durch verschärfte Voraussetzungen sicherstellen, dass der Bund seine Hilfen an die Länder nur vorübergehend und in begrenztem Umfang gewährt. Damit wollte der Gesetzgeber das Instrument der Finanzhilfen auf seine eigentliche Zielrichtung zurückführen: Bundesmittel gezielt und flexibel zur Behebung konkreter Problemlagen einzusetzen. Die nun geplante Grundgesetzänderung weicht von dieser Zielsetzung ab. Wichtige Einschränkungen für Finanzhilfen sollen aufgegeben werden. So soll in den Bereichen des sozialen Wohnungsbaus und des ÖPNV die zeitliche Begrenzung der Finanzhilfen fallen. Die Dauerfinanzierung von Länderaufgaben durch den Bund wäre die Folge.

Fazit

Bei dieser Entwicklung stellt sich die Frage, ob nicht vielleicht die Mittelverteilung zwischen Bund, Länder und Kommunen insgesamt auf den Prüfstein gehört. Denn wenn der Bund Aufgaben der Länder und Kommunen, für die er keine Zuständigkeit besitzt, in wachsendem Umfang mitfinanziert, hat er offenbar zu viele Haushaltsmittel, die er nicht für eigene Zwecke benötigt. Wäre es dann nicht besser, die Finanzverteilung zwischen Bund, Ländern und Kommunen der Aufgabenverteilung anzupassen, verbunden mit einer klaren Zuweisung der politischen Verantwortlichkeiten? Dies würde den Grundsätzen unserer Finanzverfassung entsprechen und staatliches Handeln für die Bürgerinnen und Bürger nachvollziehbarer machen.



Nicht erst die Diesel-Gipfel im Kanzleramt haben uns vor Augen geführt, dass das Thema Mobilität eine zentrale Rolle spielt, wenn es um die Erreichung der Ziele der Agenda 2030 der Vereinten Nationen geht. Zu hohe Stickoxid-Belastungen und drohende Fahrverbote machen deutlich: Fragen der Verkehrspolitik sind in aller Munde, gefordert ist eine umfassende „Mobilitäts- und Verkehrswende“.

Nachhaltigkeit beginnt in den Kommunen, sie sind die Basis der Umsetzung der 17 Sustainable Development Goals (SDGs) der Vereinten Nationen. In den Kommunen – dort, wo die Menschen leben, arbeiten, ihre Familien und Freunde haben – ist die Betroffenheit für Nachhaltigkeit am größten.

In den Kommunen wird sich am Ende entscheiden, ob nachhaltige Entwicklung ein Erfolg wird. Deshalb ist die Art und Weise, wie sie das Thema Nachhaltigkeit und die Umsetzung der SDGs angehen und weiterentwickeln, von zentraler Bedeutung.



Die Kommunen machen es vor:

Nachhaltig städtisch mobil

Kaum eine Kommune, die sich derzeit mit dem Thema Nachhaltigkeit beschäftigt, tut dies, ohne die SDGs in den Blick zu nehmen. Eine Arbeitsgruppe aus den kommunalen Spitzenverbänden, der Bertelsmann Stiftung, dem Difu, dem BBSR und der Servicestelle Kommunen in der Einen Welt hat zu diesem Zweck einen umfassenden Indikatorenkatalog erarbeitet (sdg-indikatoren-fuer-kommunen.de).



Oliver Haubner
Nachhaltigkeitsexperte und Senior Project Manager in der Bertelsmann Stiftung

Kommunen sind explizit bei SDG 11 gefordert, in dem es darum geht, Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig zu gestalten. Dazu gehört neben vielem anderen, bis 2030 für sichere, bezahlbare, zugängliche und nachhaltige Verkehrssysteme für alle zu sorgen und die Sicherheit im Straßenverkehr zu verbessern.

Ausdrücklich in dieser Zielsetzung enthalten ist eine Verbesserung der Luftqualität. Der Deutsche Städtetag

mahnt in seinem Positionspapier „Nachhaltige städtische Mobilität für alle“, dass 2017 in circa 70 Kommunen die Schadstoffgrenzwerte überschritten wurden. Das sei zwar eine maßgebliche Verbesserung gegenüber den Werten des Vorjahres (90 Kommunen im Jahr 2016), aber kein Grund zur Entwarnung.

Innovative Verkehrsprojekte

Drohende Fahrverbote in Hamburg, Stuttgart oder Frankfurt am Main machen den Ernst der Lage deutlich und ein Umdenken in der Verkehrspolitik unvermeidlich. Jetzt finanziert der Bund bis zum Jahr 2020 Verkehrsprojekte in fünf Modellstädten mit insgesamt rund 130 Millionen Euro. Denn das Ziel, das Bundesverkehrsministerin Svenja Schulze ausgegeben hat, ist ambitioniert: Künftig soll in allen Städten der EU-weit gültige Grenzwert für NO₂ eingehalten werden. Da Fahrverbote weithin als Tabu gelten, machen sich nun fünf Modellstädte daran, in puncto nachhaltige Mobilität für einen Modernisierungsschub zu sorgen. Bonn, Essen, Herrenberg, Mannheim und Reutlingen machen sich gemeinsam stark für ein Umdenken in der Verkehrspolitik. Die Projekte werden wissenschaftlich begleitet und hinsichtlich ihres Stickstoffoxid-Reduktionspotenzials ausgewertet.



Maßnahmen der Modellstädte

Die Bundesstadt Bonn setzt dabei auf einen Dreiklang, erklärt OB Ashok-Alexander Sridharan. Die Tarifstruktur des ÖPNV soll an das sogenannte Wiener Modell angepasst werden. Künftig wird ein „Klima-Jahresticket“ für 365 Euro angeboten werden. Für einen Euro pro Passagier und Tag also. Unternehmen sollen zudem leichter Zugang zu Jobtickets erhalten. Die zweite Maßnahme: Eine Verdichtung der Takte. Drittens setzt die Stadt verstärkt auf ein „Betriebliches Mobilitätsmanagement“. Neue Fahrgemeinschafts-Plattformen und Testangebote für Elektro-Fahrräder ergänzen das Programm.

OB Thomas Kufen aus Essen erklärt den ÖPNV zur Achillesverse der Stadt. Deshalb will auch die Stadt im Ruhrgebiet ihre Bus- und Straßenbahnverbindungen attraktiver machen. Ihr Takt soll von zehn auf fünf Minuten verdichtet werden. Das schlägt mit der Anschaffung von 24 neuen Fahrzeugen und der Einstellung von 80 Fahrern zu Buche. Mit Prämien will die Stadt ihre Bürger dazu animieren, auf eine Monatskarte oder ein Firmenticket umzusteigen.

„Weniger stop and go, mehr Lebensqualität“

Auch in der 31 000 Einwohner-Stadt Herrenberg in Baden-Württemberg soll das ÖPNV-Angebot besser und günstiger werden. Zudem plant Herrenberg eine Mobilitäts-App für alle Verkehrsmittel – vom ÖPNV über Mitfahrgelegenheiten bis zum Bike- oder Carsharing. Die dritte geplante Maßnahme hat es in sich: Damit die Fahr-

zeuge auf den Straßen weniger Schadstoffe produzieren, will die Stadt den Verkehrsfluss verbessern. Ergebnis könnte sein, das Tempo auf Hauptverkehrsstraßen auf 20 bis 40 km/h zu reduzieren. Lebhafte Diskussionen inklusive.

In Reutlingen (115.000 Einwohner) sollen zehn neue Buslinien geschaffen werden. 100 zusätzliche Stationen sind geplant. Aus einer ehemaligen Bahntrasse soll ein Rad-schnellweg werden. Ein 365-Euro-Jahresticket wird ebenfalls eingeführt.

„Individualisierung durch Digitalisierung“ ist das Motto der Stadt Mannheim. Der entsprechende elektronische Tarif wurde bereits 2017 eingeführt. Eine Handy-App macht den Fahrkartenautomaten überflüssig. Sie registriert, wo ein Fahrgast ein- oder aussteigt. Der Preis richtet sich dann nach der Luftlinie zwischen den beiden Stationen. 25.000 registrierte Nutzer unter den mehr als 300 000 Einwohnern gibt es derzeit.

Die „letzte Meile“

Geplant ist in Mannheim ein neuer Umschlagplatz für die „letzte Meile“. Dort können Pakete auf Elektro-Lastenräder umgeladen werden, die sie dann emissionsfrei in die Innenstadt bringen. Aktuelle Studien zeigen ein enormes Nachhaltigkeitspotenzial solcher Lösungen.

Auch die Straßenbahn in Frankfurt am Main setzt aktuell auf Pakete statt Pendler. Sie sollen künftig per Tram und Fahrradkurier an die Haushalte geliefert werden. Wo normalerweise die Fahrgäste ein- und aussteigen, versperrt eine große Holzkiste den Weg. Die Frankfurter Tram wird mit sogenannten Mikrodepots beladen, Kisten voller Paketsendungen. Die Depots werden dann an Umschlagplätze in der Innenstadt gebracht. Von dort aus legen Fahrradkuriere mit den Kisten die „last mile“ bis an die Haustüren zurück. Das entlastet die Umwelt und die völlig verstopfte Innenstadt.

Blick über den Tellerrand

Auch mehrere EU-Städte setzen auf mutige Verkehrsprojekte und bieten Alternativen zum Auto. Estlands Hauptstadt Tallin beispielsweise hat einen kostenlosen Nahverkehr eingeführt. Paris hat der Straßenbahn ein Comeback beschert und Toulouse verlegt einen Teil ihres Nahverkehrs per Seilbahn in die Luft. Gute Beispiele für eine Verkehrswende aus kommunaler Sicht gibt es also genügend. Jetzt müssen wir sie erproben und flächendeckend umsetzen.



Das im Grundgesetz und Raumordnungsgesetz verankerte Ziel, auf gleichwertige Lebensbedingungen hinzuwirken, zielt vor allem auf das Vorhandensein und die Qualität von Einrichtungen der Daseinsvorsorge ab. Eine allgemeingültige Definition von gleichwertigen Lebensbedingungen gibt es aktuell nicht. Generell gilt es jedoch, in den Städten und Gemeinden die Voraussetzungen zu schaffen, dass sich für jeden Einwohner eine Chancengleichheit ergeben kann. Dabei sollten die spezifischen Eigenheiten des jeweiligen Betrachtungsraumes einbezogen werden.

Chancengleichheit lässt sich nur bedingt in Indikatoren und Maßzahlen zusammenfassen und darstellen. Die Problemlagen in den Landkreisen, Städten und Dörfern sind zu verschieden. Gleichwertige Lebensverhältnisse können so kaum via Top-Down-Festlegungen hergestellt werden. Vielmehr sollten Gemeinden, Städte und Regionen selbst in der Lage sein, die Gleichwertigkeit sicherzustellen. Die demokratische Auseinandersetzung und



Infrastruktur vorausschauend planen:

Gleichwertige Lebensverhältnisse durch Analysen sichern

Diskussion mit den spezifischen Problemlagen sollte dabei vor Ort erfolgen und nicht durch übergeordnete standardisierte Festlegungen unterminiert werden. Die Kommunen werden dadurch wieder in die Lage versetzt, zu agieren und nicht nur auf die eintretenden Entwicklungen oder Vorgaben seitens der Landes- und Bundesregierung zu reagieren. Das Erkennen von zukünftigen potenziellen Problemlagen sollte dabei vermehrt ins Blickfeld rücken. Dem effizienten und vor allem bedarfsgerechten Einsatz öffentlicher Gelder wird so eine erhöhte Aufmerksamkeit geschenkt.



Sascha Dunger
Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH & Co. KG Leipzig (DSK)

Für die Stadt- und Regionalentwicklung ist es von entscheidender Bedeutung, wie sich die Bevölkerungszahl unter

bekanntem und variablen Rahmenbedingungen zukünftig entwickelt. Bevölkerungsprognosen werden aufgrund der hochkomplexen statistischen Verfahren zentral über die statischen Landesämter berechnet und veröffentlicht. Je nach Bundesland stehen die Daten in unterschiedlicher Detailtreue zur Verfügung. Eine jahrgangsgenaue Darstellung und eine differenzierte Betrachtung nach Ortsteilen oder Teilräumen liegen den Kommunen zumeist nicht vor.

DEMUDAS als Prognoseinstrument

Dieser Analyse folgend wurde mit DEMUDAS ein Prognoseinstrument entwickelt, welches basierend auf Einwohnermeldedaten eine differenzierte Fortschreibung der Bevölkerung ermöglicht. Es versetzt Verwaltung und Politik in die Lage, frühzeitig wichtige Trends zu erkennen und entsprechende Handlungsstrategien abzuleiten, um gleichwertige Lebensbedingungen sicherzustellen. Die vorausberechnete Bevölkerungsentwicklung ermöglicht eine jahresgenaue Darstellung der Bedarfe in der Daseinsvorsorge. Das Tool kann darüber hinaus genutzt werden, um die Entwicklung im Rahmen von Fördergebieten oder gesamt-



städtisch zu evaluieren/monitoren und bietet dabei verschiedene Kennzahlen wie zum Beispiel:

- Zukünftige Bedarfe Kinderbetreuung und Grundschule
- Pflegeplatzbedarfe
- genderspezifische Wanderungsdifferenz
- Ärzteversorgungsgrad nach Kassenärztlicher Vereinigung
- Wohnungsbedarfe

Steuerung der Gleichwertigkeit vor Ort

DEMUDAS ist ein Prognosetool zur Berechnung von Entwicklungen in den Bereichen DE-Mographie Und Daseinsvorsorge. Basierend auf statistischen Parametern erfolgt eine altersgruppengenaue Vorausberechnung der Bevölkerung der Gemeinde. Grundlage ist eine standardisierte Abfrage aus dem Einwohnermelderegister. Notwendige Informationen sind Geschlecht, Alter und Ortsteil (Einbeziehung anderer räumlicher Einheiten bzw. Meldedaten ist möglich).

Eine Prognose mit DEMUDAS erfolgt in Jahresscheiben, differenziert nach Alter, Geschlecht und Betrachtungsraum. Die Berechnung erfolgt in zwei Stufen. Stufe eins berechnet mit statistischen Durchschnittswerten zu Sterbewahrscheinlichkeit je Alter und Geburtenhäufigkeit eine natürliche Bevölkerungsentwicklung. Sowohl Geburtenhäufigkeit als auch Sterbewahrscheinlichkeit können bei Bedarf auf regionale Gegebenheiten angepasst werden. Die daraus berechnete Entwicklung bildet die Grundlage für die zukünftige Bevölkerungsentwicklung in der jeweiligen Kommune. Darauf aufbauend berechnet Stufe zwei

die Auswirkungen der Wanderung auf diese Entwicklung. DEMUDAS bietet hier verschiedene Möglichkeiten zur Einbindung von Wanderungsbewegungen. Anhand der Grundlagendaten des Einwohnermeldeamtes lassen sich die Wanderungsbewegungen der Gemeinde der letzten Jahre rekapitulieren. Das Tool bietet die Möglichkeit, die Wanderungsbewegungen zu modellieren oder gänzlich neue Wanderungsmuster in die Prognose einzubeziehen. Die für die Berechnung notwendigen Grundannahmen sind auf die jeweiligen Bedürfnisse und Gegebenheiten anpassbar und kostenfrei über die statistischen Landesämter oder das Bundesamt für Statistik zu erhalten. DEMUDAS unterscheidet nicht zwischen schrumpfenden, wachsenden oder stabilen Städten und Gemeinden, jede Entwicklungsrichtung ist darstellbar.

Detaillierte Ergebnisdarstellung

Die mit DEMUDAS vorausberechnete Bevölkerungsentwicklung ermöglicht eine jahresgenaue Darstellung der Bedarfe für zukünftig benötigte Kindergarten-, Grundschul- und Pflegeplätze sowie den statistisch benötigten Wohnraum und den sich ergebenden Grad der Ärzteversorgung. Die Kommune wird somit befähigt, ihre Kapazitäten der Daseinsvorsorge vorausschauend und nachhaltig zu planen.

Das Prognosetool bietet für alle Ergebnisse vorbereitete und an die jeweiligen Werte angepasste Grafiken, die ohne weitere Bearbeitung in Konzepte oder Analysen übernommen werden können. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, die Ergebnisse in Infografiken aufzubereiten (Einwohnerzahl/-struktur, KiTa-, Grundschul- und Wohnraumbedarf).

Fazit und Ausblick

Mit dem Prognosetool DEMUDAS wurde ein ganzheitliches Instrument zur Vorausberechnung der zukünftigen Bedarfe in allen Bereichen der Daseinsvorsorge entwickelt. Damit können Handlungsbedarfe frühzeitig erkannt und stadtpolitische Entscheidungen auf der Basis einer breiten Datengrundlage abgeleitet werden. Die kommunale Selbstverwaltung wird dadurch gestärkt. Städte und Gemeinden werden in die Lage versetzt, ihre Entwicklung aktiv und agierend zu beeinflussen und für gleichwertige Lebensbedingungen zu sorgen. Dies schließt natürlich nicht aus, dass Rahmenvorgaben des Bundes und der Länder in eine Weiterentwicklung von DEMUDAS einfließen. Sollte die jüngst durch den Bund eingesetzte Kommission „Gleichwertige Lebensverhältnisse“ konkrete und verbindliche Vorgaben zur Definition und Messung von Gleichwertigkeit liefern ist dies im Prognosetool methodisch einfach abbildbar.



Spätestens seit dem Kyoto-Protokoll und dem Pariser Abkommen zum Klimaschutz steht die Reduzierung von CO₂-Emissionen auch auf der Agenda kommunaler Klimaschutzaktivitäten in den Kreisen, Städten und Gemeinden unseres Landes. Kommunen im ländlichen Raum haben dabei vielfältige Aufgaben innerhalb des Klimaschutzmanagements zu bewältigen und leisten einen entscheidenden Beitrag zur Erreichung von Klimaschutzzielen.

Dabei haben kleine und mittlere Kommunen nur selten Klimaschutzmanager*innen, wo diese tätig sind, sind sie es oft nur nebenamtlich. Die Fülle der Aufgabenbereiche und das dafür notwendige Know-how werden in den Verwaltungen so nur selten in guter Weise abgedeckt. Die handelnden Klimaschutzmanager*innen fokussieren sich dann vornehmlich auf wenige vielversprechende Bereiche, lassen viele andere aussichtsreiche Bereiche jedoch unbearbeitet. Beispielsweise findet sich der Betrieb eines – in der Regel auch finanziell lohnenden – Gebäudeenergiemanage-



Klimaschutz im ländlichen Raum: Gründung einer Klimaschutzagentur

ments heute in nur wenigen kommunalen Gebäuden.

Herausforderungen kleiner Kommunen

Eine sinnvolle Umsetzung von Klimaschutzprojekten erstreckt sich meist über Gemeindegrenzen hinweg. So werden über Kooperationen kritische Größen erreicht oder sind beispielsweise Mobilitätsprojekte erst denkbar.

Gemeinsames Klimaschutzmanagement

Genau dieser potentielle Nutzen einer engeren Kooperation der kreisange-



Jan-Christian Erps
Rechtsanwalt und Of Counsel bei BDO Legal



Dr. Sebastian Krug
Klimaschutzmanager im Kreis Rendsburg-Eckernförde

hörigen Kommunen wurde im Kreis Rendsburg-Eckernförde erkannt. Im Rahmen einer von BDO durchgeführten Machbarkeitsstudie wurden dieser Nutzen und gegenläufige Effekte gemeinsam mit der möglichen künftigen Organisationsstruktur des Klimaschutzmanagements im Kreis näher untersucht.



Stephan Tillner
Projektleiter bei BDO

Im Ergebnis erweist sich die Etablierung eines gemeinsamen Klimaschutzmanagements der kreisangehörigen Kommunen insbesondere wegen folgender Aspekte als deutlich vorteilhaft. Erst diese Kooperation der kleineren Gemeinden ermöglicht ein wirksames Klimaschutzmanagement durch ein mehrköpfiges Team, das durch die Spezialisierung von Teammitgliedern erfolgreich und effizient Projekte in unterschiedlichen Bereichen abwickeln kann. Kooperationen zwischen den Kommunen bei Pro-



Foto © Kreis Rendsburg-Eckernförde

jekten sind darüber hinaus durch die gemeinsame Institution auf Arbeitsebene deutlich einfacher. Der zusätzliche Aufwand für die Gründung und Etablierung sowie mögliche Zusatzkosten in der Betriebsphase werden so überkompensiert.

Kommunalrechtliche Organisation

Eine der Kernfragen war für die Verantwortlichen, in welcher Rechtsform und in welchem Umfang der Verselbständigung eine zukünftige Klimaschutzarbeit des Kreises organisiert werden sollte. Im Fokus der Überlegungen stehen dabei vergaberechtliche Fragen, steuerrechtliche Aspekte, das öffentliche Dienstrecht bzw. das private Arbeitsrecht sowie Überlegungen zur wirtschaftlichen und effektiven Steuerung von Unternehmen. Ausgangspunkt für jede Überlegung ist jedoch die Wahlfreiheit der Verwaltung.

Neben der lokalen Selbstverwaltung findet man bundesweit diesbezüglich die verschiedensten Formen kommunaler Aufgabenerledigung. Eigenbetriebe, Anstalten öffentlichen Rechts (Kommunalunternehmen), Formen interkommunaler Zusammenarbeit wie Zweckverbände oder formell oder materiell (teil-) privatisierte Unternehmen und andere mehr prägen das heutige Bild.

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurde auch dieser Aspekt im Rahmen des intensiven Beteiligungsprozesses diskutiert und gewürdigt. Auf Grundlage der Studienergebnisse haben sich die Verantwortlichen für die Grün-

dung einer gemeinsamen Klimaschutzagentur der kreisangehörigen Kommunen in der Rechtsform einer GmbH ausgesprochen.

Gründung einer Klimaschutzagentur

Entscheidend für die Gewinnung der kreisangehörigen Kommunen für eine gemeinsame Klimaschutzagentur ist der zu erwartende Nutzen im Vergleich zum Finanzierungsbeitrag. Bereits der Beteiligungsprozess hat gezeigt, dass im Kreis gute Vorarbeit in verschiedenen Projekten geleistet wurde. Dies ist hilfreich bei den aktuellen Gesprächen mit den Kommunen.

Die Klimaschutzagentur offeriert den Gesellschafterkommunen ein breites Spektrum an neuen Möglichkeiten. Direkte Einsparungen und somit auch eine Verringerung des Gesellschafteranteils kann durch ein effizientes Energiecontrolling der eigenen Liegenschaften erzielt werden. Aber auch eine grundsätzliche Wärmeplanung für Quartiere oder auch für ganze Kommunen können mit dem entsprechenden Fachwissen begleitet werden. Durch eine breitere Expertise in der Agentur lässt sich viel leichter eine Kommunikationsstrategie aufbauen und der Klimaschutz als Marke etablieren. Die Maßnahmen in den Kommunen werden damit besser durch die Öffentlichkeit wahrgenommen und die Vorbildfunktion der Kommunen gestärkt.

Ausblick

Kommunales Klimaschutzmanagement wird auch künftig eine hohe Relevanz haben. Kleine Kommunen im ländlichen Raum stehen dabei vor den aufgezeigten Herausforderungen, als Einzelspieler sind sie kaum in der Lage, effektiv in diesem Bereich tätig zu werden. Kooperationen im Klimaschutzmanagement können hier die Wirksamkeit und Effizienz erhöhen. Die in Gründung befindliche Klimaschutzagentur im Kreis Rendsburg-Eckernförde kann dabei als gutes Beispiel sowohl für die organisatorische Ausgestaltung des Klimaschutzmanagements als auch die interkommunale Zusammenarbeit auf höherer Ebene dienen.

Andernorts können vergleichbare Überlegungen aufgrund anderer Rahmenbedingungen jedoch zu einem anderen Ergebnis kommen. Klimaschutzmanagement im ländlichen Raum wird aber nicht nur im aufgezeigten Beispiel von gelebten Kooperationen zwischen den Kommunen deutlich profitieren. Daher empfiehlt sich auch für andere Kommunen eine strukturierte Auseinandersetzung mit der künftigen Organisation des Klimaschutzmanagements.

Die kommunale Entwicklungszusammenarbeit ist ein wichtiger Baustein deutscher Entwicklungspolitik. Die Kommunalpolitische Vereinigung der CDU und CSU Deutschlands (KPV) hat beschlossen, sich exemplarisch für den aus Spenden finanzierten Bau und Betrieb einer Schule in Äthiopien zu engagieren.

Die bisherige Ausrichtung der kommunalen Entwicklungszusammenarbeit des Bundes auf die Schwerpunkte fairer Handel und faire Beschaffung, global nachhaltige Kommune, kommunale Partnerschaften sowie Migration und Entwicklung wird erweitert um das Thema Bildung.



Bildung ist der Schlüssel zur Entwicklung: Kommunale Entwicklungszusammenarbeit ausbauen

In Deutschland liegen der Bau und die Ausstattung von Grundschulen zunächst in kommunaler Hand. Eine funktionierende bedarfsgerechte Bildungsinfrastruktur ist die Voraussetzung für Wohlstand und eine positive örtliche Entwicklung. Hier wollen wir ansetzen: Wir haben das Projekt „1000 Schulen für unsere Welt“ angestoßen. Unter der Federführung des Vorsitzenden der KPV in Bayern, Landrat Stefan Rößle, und der Schirmherrschaft des Bundesministers für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung, Dr. Gerd Müller MdB, sollen langfristig 1000 Projekte zur Errichtung von Bildungsinfrastruktur als kommunale Entwicklungszusammenarbeit entstehen. Die Menschen vor Ort brauchen Bildung und eine Lebensperspektive. Dabei können wir auf die guten Erfahrungen des Landkreises Donau-Ries aufbauen, der zur Zeit 15 Schulbauprojekte in Afrika umsetzt und zwei Schulen bereits eröffnet hat, und auf die Expertise der Kommunalen in der Entwicklungszusammenarbeit stärker zurückgreifen.

Jede Schule zählt

Die KPV Schule in Bishoftu wird verantwortlich errichtet von der Reiner Meusch Stiftung Fly & Help. Vor Ort wird das Projekt unterstützt von der Hilfsorganisation Humedica. Bishoftu ist eine Stadt in Äthiopien und liegt ca. 50km südöstlich von Addis Abeba. Die Stadt hat über

170 000 Einwohner. Infos zum Projektpartner finden Sie auf humedica.org und zum infrage kommenden Ort auf bishoftu.gov.et.

Wir bitten um Ihre Spende auf folgendes Konto

Empfänger: Reiner Meusch Stiftung Fly & Help
IBAN: DE94 5739 1800 0000 0055 50
BIC: GENODE51WW1
Verwendungszweck 1: KPV-Schule Äthiopien
Verwendungszweck 2: Adresse des Spenders

Die Angabe des Verwendungszweck 1 ist ganz wichtig, damit die Spendeneingänge auch dem KPV-Projekt zugeordnet werden können. Damit Sie eine Spendenbescheinigung erhalten, muss die Adresse des Spenders im Verwendungszweck 2 eingetragen werden.

Bitte helfen Sie mit, damit wir auf unserem Kongresskommunal in Koblenz ein starkes Zeichen dafür setzen können, dass mit bürgerschaftlichem Engagement eine rein spendenfinanzierte zusätzliche Schule in Afrika entstehen kann.

Gestaltung des öffentlichen Raumes:

Werbefreie Kommunen – ein Irrweg

Im Juni 2017 reichten Berliner Werbegegner einen Gesetzentwurf zum Verbot jeglicher Außenwerbung ein und sammelten im anschließenden Antrag auf Volksbegehren über 30.000 Unterschriften. Auf der Seite „Berlin Werbefrei“ kann man sich Fotos ansehen, wie Berlin mit Außenwerbung aussieht und ohne aussehen würde. Garniert wird der Aufruf zur Unterstützung mit der Behauptung, Werbung trüge zur Kommerzialisierung des öffentlichen Raumes bei und würde die Gestaltung der Stadt überlagern. So weit, so schlecht.

Werbung gehört zur Marktwirtschaft wie die Luft zum Atmen. Man stelle sich Piccadilly Circus oder Times Square ohne Werbung vor; London und New York wären um Attraktionen ärmer. Dabei geht es gerade in Deutschland doch eher um ein ausgewogenes Verhältnis zwischen der Gestaltung des öffentlichen Raumes und dem kommerziellen Interesse mit Kundenkommunikation. Hierzulande wird Werbung im öffentlichen Raum oft mit einem öffentlichen Zweck verknüpft. Schon seit Jahren ist mitten in Berlin die Humboldt-Box zu bewundern, die direkt neben der Baustelle zum Wiederaufbau des Berliner Schlosses über dieses großartige Projekt und das künftige museale Konzept des Humboldt-Forums informiert. Als Eventlocation trägt sie seit 2011 ganz praktisch über Spenden zur Finanzierung des Wiederaufbaus bei. Über all die Jahre wurde die Box für großflächige Außenwerbung genutzt. Eine gelungene Partnerschaft von kommerzieller Kommunikation und öffentlichem Bauen.

Ähnlich verhält es sich mit Fahrgastunterständen, finanziert über langfristige Werbe- und Stadtmöblierungsverträge. Auch hier gehen kommerzielle Interessen und öffentlicher Auftrag Hand in Hand. Doch auch diese Form der Partnerschaft wird immer häufiger von Antiwerbe-Aktivist*innen angegriffen, obwohl die Vorteile für alle Beteiligten offensichtlich sind. Auch die Forderung nach neuen Werbeverboten ist wieder in Mode, völlig unabhängig von Fakten.



Jan Mücke
Geschäftsführer des Deutschen
Zigarettenverbandes (DZV)

So wird ein Totalwerbeverbot für Tabakerzeugnisse gefordert, obwohl die Werbung im TV, Radio, Zeitungen, Zeitschriften, im Internet und den sozialen Netzwerken seit Jahren verboten ist. Tabakhersteller dürfen lediglich nur noch auf 8 % des Angebots medialer Werbeträger informieren. Weitere Restriktionen wären mit grundsätzlichen Positionen zur Bedeutung der Werbung für Wirtschaft und Gesellschaft und auch mit ihrer Einordnung der Souveränität des Bürgers nicht in Einklang zu bringen.

Die Forderung nach einem Totalwerbeverbot bleibt meist nicht die einzige Verbotsforderung. Die Drogenbeauftragte von Dresden forderte jüngst ein Werbeverbot für Wein- und Bier und auf Verkehrsmitteln des ÖPNV. Sie befindet sich damit im Einvernehmen mit den Puritanern der Weltgesundheitsorganisation WHO. So hat die WHO Europa die Anwendung der Regulierungsblaupause für Tabak auf Alkohol empfohlen. Die Vorschläge reichen von Warnhinweisen über höhere Steuern bis hin zu Werbeverboten. Das Ziel von Produktregulierungen kann aber nicht das Schockbild auf der Whiskeyflasche, die Besteuerung von Überraschungseiern oder ein Werbeverbot für Stadtteilstellen mit Weinausschank sein.

Vielmehr: Effektive Selbstregulierung, gute Präventions- und Aufklärungsarbeit und die konsequente Umsetzung des Kinder- und Jugendschutzgesetzes. Dies wird in der Tabakwirtschaft schon seit Jahren erfolgreich angewandt, sichergestellt durch die Selbstregulierung der Branche im DZV-Werbekodex. Und hat dazu beigetragen, dass die Raucherprävalenz bei Unter-18-jährigen in Deutschland nach Angaben der BZgA in den letzten 15 Jahren von 28% auf 7,4% gesunken ist. In vielen Ländern mit Totalwerbeverboten liegt diese Zahl weit höher. Über 81% der Kinder und Jugendlichen bezeichnen sich sogar als Nieraucher – ein Erfolg der Jugendschutzanstrengungen der Tabakhersteller und des Handels. Mit Jugendschutz lässt sich ein Totalwerbeverbot also nicht begründen.

Wirtschaftswerbung genießt im Übrigen den Schutz der Meinungsäußerungsfreiheit und der Berufsfreiheit auch im Grundgesetz (Art. 5 und 12). Weitere Beschränkungen als additive Grundrechtseingriffe würden die Grundrechte leerlaufen lassen.

Die kommunale Entwicklungszusammenarbeit ist ein wichtiger Baustein deutscher Entwicklungspolitik. Auf dem diesjährigen Kongress-kommunal in Koblenz wird es deshalb zu diesem Thema ein eigenes Forum geben. Auch Stefan Röbke wird dann auf dem Podium sitzen. Er ist Landrat des Kreises Donau-Ries in Bayern, Landesvorsitzender der Kommunalpolitischen Vereinigung der CSU, Vorsitzender der neugegründeten Arbeitsgruppe „Kommunale Entwicklungszusammenarbeit“ in der KPV und Initiator des Projektes „1.000 Schulen für unsere Welt“. Allein in seinem Landkreis gibt es derzeit 15 Schulprojekte in Afrika.

kommunalwelt.de: Seit der Flüchtlingskrise 2015 wird eine Verbesserung der Lebenssituation in den Herkunftsländern Asylsuchender als Ziel ausgegeben. Durch Hilfen vor Ort sollen Fluchtursachen bekämpft werden. Im Landkreis Donau-Ries hat man sich dieser Aufgabe angenommen. Was hat sich seitdem getan und was sind die nächsten Projekte?



Schulen für Afrika: Bildung als Chance

Stefan Röbke: Unser Ziel war es, bis zum Jahr 2020 insgesamt zehn Schulen allein aus Spendengeldern von Privatpersonen, einzelnen Gemeinden und lokalen Firmen im Landkreis Donau-Ries in Afrika zu bauen. Für diese Idee fanden wir zahlreiche Mitstreiter in der Region und haben somit unsere Zielvorgabe bereits



Stefan Röbke
Landrat im Kreis Donau-Ries und
KPV-Landesvorsitzender in Bayern

erreicht. Derzeit zählen wir 15 Landkreis-Schulbauprojekte in Afrika. Mir ist es ein großes Anliegen, dass bereits bestehende entwicklungspolitische Engagement im Landkreis auszubauen. Aus diesem Grund wurde auch über Mittel der Servicestelle Kommunen in der Einen Welt (SKEW) eine eigene sogenannte Kopol-Stelle („Koordination kommunale Entwicklungspolitik“) im Landratsamt geschaffen, die die Schulbauprojekte in Afrika betreut, aber auch einen Schwerpunkt auf die entwicklungspolitische Bildungsarbeit im Landkreis legt. Wir planen beispielsweise gerade eine Wanderausstellung gemeinsam mit öffentlichen Einrichtungen des Landkreises zu den

einzelnen Schulbauprojekten, in deren Rahmen auch über Austauschprogramme für Jugendliche mit dem globalen Süden informiert werden soll. Längerfristig wünschen wir uns natürlich die Möglichkeit, solche Freiwilligendienste auch mit unseren Landkreis-Projekten in Afrika zu etablieren.

Dass Sie Ihren Sportwagen mit einem Wert von über 40.000 Euro zugunsten der Finanzierung eines Schulgebäudes in Malawi verkauft haben, hat das Interesse der Presse erst kürzlich geweckt. Wie überzeugen Sie andere Menschen in Ihrem Umfeld davon, einen ähnlichen Beitrag zu leisten? Reichen da schon Ihre ansteckenden Berichte über die Freude der Schulkinder?

Der Dreh- und Angelpunkt in der Überzeugungsarbeit ist für mich Bildung. Ohne Bildung gilt: keine verbesserte Lebenssituation und somit keine Perspektiven. Nur durch Bildung können sich junge Menschen in ihrer Heimat etwas aufbauen, erhalten Chancen auf Beschäftigung vor Ort, können ihr Leben selbst gestalten, anstatt nach Europa zu fliehen. Dadurch dass wir in Donauwörth eine Erstaufnahme für Geflüchtete haben, ist dieses Thema längst bei uns in der Gesellschaft angekommen und viele Menschen im Landkreis haben ein Verständnis dafür entwickelt, wie wichtig es ist, Perspektiven vor Ort zu schaf-



Foto © privat

fen. Darüber hinaus muss ich zugeben, dass es ein derart emotionales Ereignis ist, eine Schuleröffnung in Afrika mit zu erleben, dass es mir eine Herzensangelegenheit ist, vielen Menschen von den strahlenden Kinderaugen zu berichten. Eine Schule – also Bildung, die bei uns als selbstverständlich gilt, ist dort verbunden mit der Chance, das eigene Leben in die Hand zu nehmen.

Der Schulbau auf dem afrikanischen oder auch südamerikanischen Kontinent ist ja nur ein Puzzleteil im Gesamtpaket der Bekämpfung der Fluchtursachen. Bildung ist ja aber vor allem für die jungen Generationen sehr essentiell. Wie geht es dann aber weiter, wie lässt sich den Menschen eine wirtschaftliche Perspektive bieten, sodass sie nicht aus ihrer Heimat fliehen müssen und dies als einzigen Ausweg aus der Armut sehen?

Der Ansatz von Bundesminister für Entwicklung und wirtschaftliche Zusammenarbeit, Dr. Gerd Müller MdB, ist, unsere Kommunen in die Entwicklungszusammenarbeit einzubeziehen, um die Fluchtursachen vor Ort zu mindern und die Lebenssituationen zu verbessern. Diesen Gedanken halte ich für überaus nachhaltig, denn vor allem so können längerfristige Partner- und Patenschaften auf Augenhöhe entstehen. Kommunale Entwicklungszusammenarbeit schafft ein Bewusstsein für Nachhaltigkeit und globale Zusammenhänge. Wir stellen bei uns im Landkreis Donau-Ries fest, dass auch Unternehmen aus der Region sich in Ländern des globalen Südens einsetzen und ihre eigenen Projekte vorantreiben. Wir sehen unsere Schulbauprojekte also als ersten Schritt der kommunalen Entwicklungszusammenarbeit. Daraus kann in einem nächsten Schritt mehr entstehen. Unser Landkreis ist

beispielsweise bekannt für seine Erneuerbare-Energi-Technologien und seine landwirtschaftliche Expertise. In vielen Ländern Afrikas wird dieses Know-how dringend gebraucht. Gerade in diesen Bereichen sollten Ausbildungsplätze geschaffen werden.

Der Bundesminister für Entwicklung und wirtschaftliche Zusammenarbeit, Dr. Gerd Müller, ist bekanntermaßen ein großer Unterstützer Ihrer Projekte. Wie kann man sich Ihre Zusammenarbeit vorstellen und was hat das alles mit dem sogenannten „Marshallplan mit Afrika“ zu tun, so wie ihn der Koalitionsvertrag vorsieht?

Der Marshallplan mit Afrika sieht vor, dass das Paradigma von „Entwicklungshilfe“ und „Geber und Nehmer“ endlich abgelöst wird. Es geht vielmehr darum, dass wir als gleichberechtigte Partner eine gemeinsame Zukunft gestalten. Das bedeutet auch, dass beide Seiten ökonomisch, sozial und kulturell voneinander profitieren. Aus diesen Gründen haben wir gemeinsam mit den drei kommunalen Spitzenverbänden, dem Deutschen Städtetag, dem Deutschen Landkreistag und dem Deutschen Städte- und Gemeindebund unter Schirmherrschaft von Dr. Gerd Müller die Initiative „1000 Schulen für unsere Welt“ ins Leben gerufen, mit der das Beispiel unseres Landkreises Donau-Ries bundesweit Schule machen soll. Die Initiative möchte Kommunen und ihre Bürgerinnen und Bürger deutschlandweit dafür gewinnen, sich aktiv für das Programm „1000 Schulen für unsere Welt“ zu engagieren und die Idee der Schulbauprojekte im globalen Süden voranzutreiben.

Was hat sich die Arbeitsgruppe „Kommunale Entwicklungszusammenarbeit“ in der KPV jetzt auf die Agenda gesetzt? Wie wollen Sie da als Vorsitzender arbeiten?

Es geht uns vor allem darum, einen stärkeren Dialog mit den kommunalen Amts- und Mandatsträgern zu führen, um ein noch breiteres kommunales Entwicklungsengagement zu mobilisieren. Wir wollen kommunale Erfahrungen in die Entwicklungszusammenarbeit einbringen. Denn Kommunen können zivilgesellschaftliches Engagement fördern und eigene Projekte in der Entwicklungszusammenarbeit durchführen. Natürlich wollen wir als KPV das Projekt „1 000 Schulen für unsere Welt“ tatkräftig unterstützen und mit gutem Beispiel vorangehen. Eine erste „KPV-Schule“ ist somit bereits in Planung. Wir wollen dazu beim Kommunalkongress 2018, zum 70-jährigen Bestehen der KPV den Startschuss geben und ein Zeichen setzen, dass mit dem bürgerschaftlichen Engagement, finanziert aus Spenden, eine weitere Schule in Afrika entstehen kann.

Das Interview führte Anne-Sophie König

Die Digitalisierung der Verwaltung und der Aufbau umfassender elektronischer Bürger- und Unternehmensdienste stellen deutsche Kommunen vor große Herausforderungen in den kommenden Jahren. In Schleswig-Holstein sind die Ziele für eine moderne elektronische Verwaltung in einer eigenen E-Government-Strategie des Landes festgelegt.

Die Strategie unterteilt die erforderlichen Umsetzungsaktivitäten in drei Bereiche: den Nutzen für Bürgerinnen und Bürger sowie für die Wirtschaft, die Verwaltungsmodernisierung und den Aufbau von E-Government-Infrastrukturen. Das 2017 verabschiedete, bundesweit geltende Gesetz zur Verbesserung des Onlinezugangs (OZG) verpflichtet zudem die Kommunen, bis zum Jahr 2022 alle Verwaltungsleistungen digital abrufbar anzubieten.

Die in Schleswig-Holstein auf kommunaler Ebene vorhandenen übergreifenden Einrichtungen sollen in die Lage versetzt werden, passende Lösungsansätze zur erfolgreichen Umset-



E-Government in Schleswig-Holstein: Mit interkommunaler Zusammenarbeit zum Erfolg

zung der gesetzlichen Vorgaben zu entwickeln. Derzeit unterstützen in Schleswig-Holstein vier Einrichtungen den Ausbau von E-Government auf kommunaler Ebene: Kommunales Forum für Informationstechnik (KomFIT), Breitbandkompetenzzentrum Schleswig-Holstein (BKZ-SH), IT-Verbund Schleswig-Holstein (ITVSH) und Einheitlicher Ansprechpartner Schleswig-Holstein (EA-SH). Unter Federführung der Kommunalen Landesverbände in Schleswig-Holstein (KLV) sollen deshalb die Institutionen für kommunales E-Government neu strukturiert werden.



Lennart Strelau
Senior Consultant, PD – Berater der öffentlichen Hand GmbH



Junis Sahib
Consultant, PD – Berater der öffentlichen Hand GmbH

Neues kommunales Kompetenzzentrum für E-Government als Ziel

Für die in diesem Rahmen neu zu schaffende Organisation – die den Namen ITVSH übernehmen soll – existieren klare Zielvorstellungen: Sie soll die Aufgaben der Ursprungsorganisationen bündeln und ein starker Partner für das Land, für Dienstleister und andere Kooperationspartner sein. Auch soll sie im Dienste aller Kommunen des Landes wirken und deren Anforderungen, Themen und Ergebnisse auf dem Gebiet des E-Governments nach innen und außen vertreten. Hierfür soll die künftige Organisation ein Kompetenzzentrum bilden, das auch für die KLV eine Beratungsfunktion einnimmt.

Durch die Etablierung der künftigen Organisation ITVSH sollen zudem die notwendigen Voraussetzungen geschaffen werden, um die aktuellen gemeinschaftlichen Projekte der KLV und des Landes umsetzen zu können. Zudem erhält die Organisation den umfassenden Auftrag, die Kommunen Schleswig-Holsteins insgesamt zu unterstützen und den interkommunalen Austausch dauerhaft zu fördern.



Mehrstufiger Transformationsprozess unter Beteiligung der Kommunen

Die PD – Berater der öffentlichen Hand GmbH unterstützte die KLV entlang des gesamten Transformationsprozesses. Dazu gehörten die Konzeption der neuen Organisation in verschiedenen Dimensionen, die Moderation des Dialog- und Beteiligungsprozesses, die Prüfung rechtlicher Themen und die Planung notwendiger Umsetzungsmaßnahmen.

Im ersten Schritt erfolgte die Moderation des Dialogs mit den Vertreterinnen und Vertretern der Kommunen und den Beschäftigten der Ursprungsorganisationen. Hierbei wurden Fachinterviews mit den Leitungen der beteiligten Einrichtungen geführt sowie Workshops mit Kommunalvertretern moderiert, in denen die wesentlichen Rahmenbedingungen und Prämissen für die Entwicklung eines Organisationskonzepts erhoben wurden.

Im Folgenden wurde die konzeptionelle Grundlage der Organisationsstruktur der neu zu schaffenden Organisation erarbeitet. Dazu gehörten beispielsweise die grundsätzliche strategische Ausrichtung, die Finanzierungsstrukturen und die notwendige personelle Ausstattung.

Zur Prüfung der rechtlichen Rahmenbedingungen griff die PD auf eine wissenschaftliche Einrichtung auf dem Gebiet der Verwaltungswissenschaften zurück, einen Kooperationspartner der PD. Das verwaltungswissenschaftliche Institut entwickelte im Auftrag der KLV und in Abstimmung mit der PD zudem einen Vorschlag, um die rechtlichen Grundlagen für die Umsetzung der neuen Organisations-

strukturen zu schaffen. Ein darauf aufbauender Gesetzentwurf soll bis Jahresende durch den Landtag Schleswig-Holstein beraten und beschlossen werden. Als abschließender Schritt des Beratungsauftrags der PD wurde eine detaillierte Umsetzungsplanung erstellt. Diese beschreibt die zur Neugründung notwendigen Schritte, zugehörige Fristen, zentrale Meilensteine und Verantwortlichkeiten.

Die konzeptionelle Vorarbeit der PD bildet die Basis für die weiteren formalen Schritte zur Gründung der neuen Organisation. Nachdem der Landtag die rechtliche Grundlage beschlossen hat, sollen die bestehenden Strukturen überführt und die Gründung der Zielorganisation zu Beginn des Jahres 2019 vollzogen werden. Für die künftige Entwicklung der Organisation sollen die thematischen Schwerpunkte in mehreren Ausbaustufen kontinuierlich erweitert werden:

Die Kompetenzzschwerpunkte der zu schaffenden Organisation



Interkommunale Kooperation als zentraler Erfolgsfaktor der Digitalisierung

Die kommunalen Herausforderungen im Bereich E-Government benötigen innovative und individuelle Lösungsansätze und eine starke Vernetzung der zentralen Akteure. Das ITVSH ist hierfür beispielhaft: Mit der interkommunalen Organisation wird die Verwaltungsmodernisierung im Land Schleswig-Holstein durch zukunftsfähige Strukturen maßgeblich unterstützt. Dabei werden die Vorteile interkommunaler Zusammenarbeit durch die Bündelung von Fachwissen, die klare Abgrenzung von Zuständigkeiten und die Ressourcenbündelung und Harmonisierung bei der Bearbeitung von E-Government-Themen voll ausgeschöpft. Durch den gewählten Beratungsansatz, der auf Beteiligung und Einbindung kommunaler Vertreter setzte, konnten zudem die spezifischen kommunalen Interessen und Anforderungen im Bereich des E-Government stets mitberücksichtigt werden.



Jetzt zählt nur Ärmel hochkriecheln und machen – Durchstarten bei Deutschlands Digitalisierung mit Gründerspirit und Sehnsucht nach den Sternen. Aus „Made in Germany“ wird „Made for Germany“.

5G steht wie keine andere Infrastruktur für die Chancen der Digitalisierung. Sie markiert den Beginn einer Zeitemeile. Einen Aufbruch haben wir Deutschen im vorigen Jahrhundert schon einige Male erfolgreich geschafft. Wir können es wieder schaffen.

Ja, es drängt mit der digitalen Infrastruktur. Und ja, wir sind später dran als andere Länder. Und ja, wir haben bisher beim Ausbau der Glasfaserinfrastruktur nicht den kürzesten Weg gewählt: Wir haben zwar am selben Strang,



Digitalisierung: Ein Moon-Shot für unser Land

aber nicht in die gleiche Richtung gezogen. Es ist noch nicht zu spät, wenn wir jetzt klug und mit vereinten Kräften den nächsten Schritt gehen.

Wie es gehen kann, hat unser Land nicht nur in den Zeiten des Wirtschaftswunders eindrucksvoll bewiesen. Damals wurden Weichen für den Aufstieg Deutschlands zur führenden Wirtschaftsnation, zu Wachstum und Wohlstand gestellt. Dabei ging es um Haltung und wahren Gründergeist, um Durchhaltevermögen und langen Atem.

Heute brauchen wir wieder ein „Moon-Shot“-Projekt: Es geht um die Herausforderung, einer bahnbrechenden Technologie den Weg zu ebnen, um einen Aufbruch buchstäblich zu den Sternen. Blicken wir zurück, um zu verstehen und zu lernen.

Was war damals die Basis, um durchzustarten? Es war damals keine „rocket science“ im Einsatz. Wir setzten bei



Katherina Reiche
Geschäftsführendes Präsidialmitglied und Hauptgeschäftsführerin des Verbandes kommunaler Unternehmen e.V. (VKU)

Foto: © VKU/Chaparon

den Grundpfeilern der Gesellschaft an. Damals war es vor allem die (wirtschafts-)politische Verständigung auf ein ausgewogenes Miteinander: die Soziale Marktwirtschaft.

Die Prämisse war Wettbewerb mit fairen Regeln: wachstumsorientierte Unternehmen und eine wettbewerbsfreundliche Gesetzgebung mit Schiedsrichtern wie Kartell- und Regulierungsbehörden am Spielfeldrand. Dazu gehörte auch die Verständigung auf die Leistungen der Daseinsvorsorge, also die Versorgung der Menschen mit wichtigen Dingen und Dienstleistungen. Alles, was einfach da ist und funktioniert, jederzeit und überall. Vom Strom, über Wasser-/Abwasser bis zur Abfallentsorgung und Telekommunikation. Manchmal auch Verkehr, Schwimmbad und Schule. Den Rahmen für diese Leistungen haben wir in den folgenden Jahren passend ausdifferenziert: mehr Wettbewerb bei Telekommunikation und Beibehaltung des natürlichen Monopols bei Trinkwasser.

Zusammenarbeit zum Nutzen aller

Wie finden wir jetzt den richtigen Weg? Wir müssen analysieren, welche Anknüpfungspunkte es im Wirtschaften von früher für das Wirtschaften von morgen gibt. Und auf welche Erfolgsfaktoren es zwingend ankommt. Ein Beispiel: Früher verkauften Autohersteller Autos. Morgen mit



Foto: © sdecoret - stock.adobe.com

Partnern Mobilität. Das Wirtschaften von Morgen setzt auf Kooperationen: Sie sind der Antrieb für unsere „rocket science“.

Mobilitätsanbieter brauchen die Kooperation mit den Städten, um durch deren Ortskenntnis Carsharing und Ridehailing zu ermöglichen. Im klassischen Stromsektor matched ein digitaler Marktplatz Energieerzeugung aus erneuerbaren Energien mit umweltbewussten Kunden über eine Blockchain-Technologie. Es geht noch weiter: Heute verkaufen Stadtwerke buchstäblich Kilowattstunden, in Zukunft „Smart Home“-Anwendungen.

Der Gesundheitsmarkt kooperiert mit den Kommunen in den ländlichen Räumen, um auch dort die medizinische Versorgung zu sichern. Start-ups, kleinere und mittlere Unternehmen – ob in privater oder kommunaler Hand – setzen auf das neue Miteinander. Das ist, was sie brauchen – keine Denkverbote oder Barrieren.

Das digitale Ökosystem

Die Beispiele zeigen: Nicht mehr das eine isolierte Produkt verspricht Erfolg, sondern die kluge Verknüpfung verschiedener Dienstleistungen und Produkte zu einem attraktiven Angebot. Basis ist ein digitales Ökosystem aus Netzen, Hard- und Software, Services und Content, das Lösungen für Kunden entwickelt. Das setzt eine Kultur des Miteinanders voraus. All diese Farben des zukünftigen Miteinanders wirbeln ohne Halt, wenn es keine passende Leinwand gibt, auf die sie mit dem Pinsel aufgetragen werden können.

Die 5G-Infrastruktur ist Grundlage für alle zukünftigen mobilen Anwendungen: Industrie 4.0, E-Health und Co. brauchen 5G mit seiner bis zu 100fach höheren Datenra-

te als das LTE-Netz, beinahe Echtzeit-Kommunikation und niedrigem Energieverbrauch. Der weitreichende Glasfaserausbau und leistungsfähiges 5G sind „die Leinwand für die Farbenwelt von morgen“, das Fundament des digitalen Ökosystems.

Für all das müssen wir nun die Infrastruktur schaffen. Infrastrukturen kommen seit jeher einer Schlüsselrolle zu: Gas-, Wasser- und Stromversorgung für jedes Zuhause und jede Fabrik, ob auf der Hallig oder in München. Nun geht es um den Aufbau der digitalen Infrastruktur. Dafür brauchen wir erstens die Rückbesinnung auf die Erfolgsfaktoren unseres Wohlstandes und Miteinanders. Zweitens ein offenes digitales Ökosystem, das gesellschafts- und sektorübergreifende Kooperationen ermöglicht.

Diensteanbieterverpflichtung als Schlüssel

Beim 5G-Ausbau muss die Bundesregierung jetzt einen Rahmen schaffen, der das Miteinander auf Augenhöhe von kleinen und großen Playern lokal und national ermöglicht. Nicht jedes kleine Unternehmen kann ein bundesweites Mobilfunknetz bauen. Aber – neben der Zuteilung einer regionalen Frequenz – es muss gegen eine angemessene Gebühr Netz-Zugang erhalten, um seinen Kunden auch künftig maßgeschneiderte Angebote machen zu können („Diensteanbieterverpflichtung“).

Außerdem sollten – wie in vielen anderen Ländern längst üblich – Sendemasten geteilt werden. Das gilt für Große untereinander sowie im Zusammenspiel von Großen und Kleinen, die in eigene Netzinfrastruktur investieren wollen. So vermeiden wir unnötige, volkswirtschaftlich unsinnige Dopplungen und kommen schneller ans Ziel.

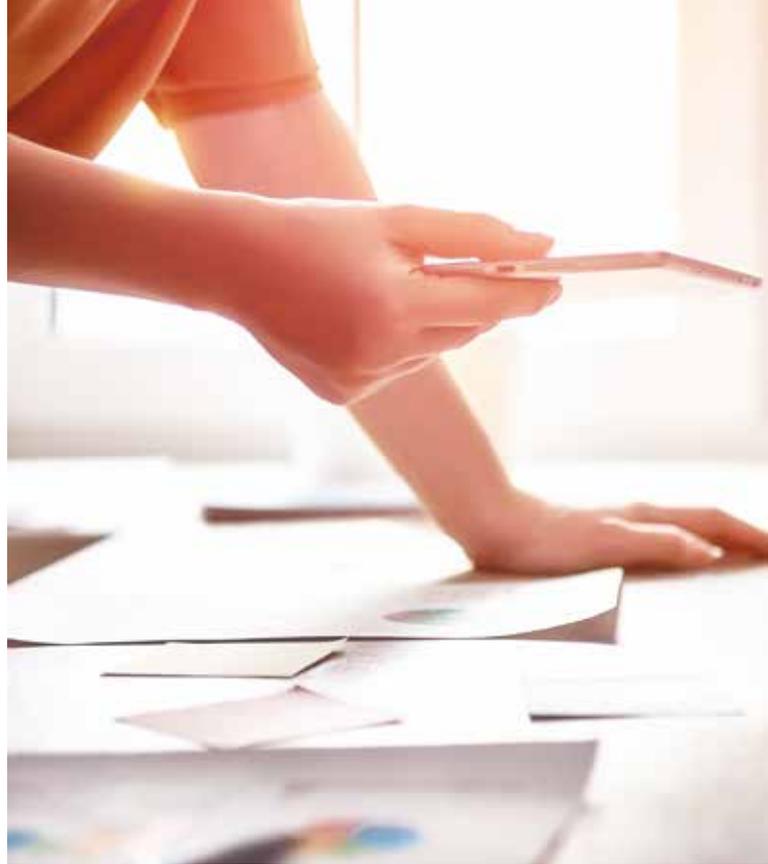
Seien wir ehrlich: Kein Kunde will wissen, warum etwas nicht klappt und hat auch kein Verständnis für einen Erklärungsmarathon. Der Kunde möchte Lösungen, die funktionieren: schnell, einfach, jederzeit. Und hier können wir noch eine Menge von der alten Gründergeneration und der heutigen lernen: einfach mal Machen und Lösungen finden. Zum Wohle aller. Deshalb sind faire und transparente Regeln und Schiedsrichter erforderlich, die ALLE zu Gewinnern machen. Das klappt, wenn wir an das Miteinander glauben und die Ärmel hochkrepeln. Das ist die Basis für einen neuen Aufbruch, mit dem wir unseren Wohlstand und unser Miteinander im digitalen Zeitalter bewahren können.

Wir brauchen eine nationale Anstrengung: einen deutschen „Moon-Shot“, einen realistischen und beherzten Griff zu den Sternen.



Deutschlands Zukunft ist eng verbunden mit der Frage, wie erfolgreich wir die Digitalisierung gestalten. Neue Technologien bringen in vielen Bereichen Verbesserungen, sie können uns eintönige Tätigkeiten abnehmen und den Alltag erleichtern. Zugleich bedeuten sie oft tiefgreifende Veränderungen, was Menschen verunsichern kann. Dem können wir begegnen, indem wir die Digitalisierung greifbar machen.

Für die Kommunen, gerade im ländlichen Raum, sind mit der Digitalisierung große Chancen verbunden. Sie kann ein Hebel sein zur Angleichung der Lebensverhältnisse in Stadt und Land. 90 Prozent der Fläche Deutschlands sind ländlich geprägt. Mehr als die Hälfte der Bevölkerung ist hier zu Hause. Ihnen können neue digitale Lösungen helfen, wegfallende Infrastruktur zu ersetzen und räumliche und zeitliche Distanzen zu überbrücken. Telearbeit macht es möglich, auf dem Land zu leben und weite Fahrten zur Arbeit in die Stadt zu ersetzen. Lange Wege zum Arzt können teilweise durch digitale Sprechstunden und Tele-



Gleichwertige Lebensverhältnisse in Stadt und Land: Digitalisierung und Vernetzung entscheidende Standortfaktoren

medizin erspart werden. Es eröffnen sich ganz neue Möglichkeiten für den Handel, Mobilität und die Bildung. Eine Digitalisierungs-Offensive innerhalb des Bundesprogramms Ländliche Entwicklung zielt darauf ab, intelligente Lösungen und Zukunftskonzepte zu finden, die auf verschiedene Regionen übertragen werden können.



Tankred Schipanski MdB
Digitalpolitischer Sprecher der
CDU/CSU-Bundestagsfraktion

Grundvoraussetzung: Infrastruktur

Digitalisierung und Vernetzung werden damit die entscheidenden Faktoren im Standortwettbewerb der ländlichen Räume sein. Grundvoraussetzung dafür ist der flächendeckende Anschluss an die digitale Hochleistungsinfrastruktur. Beim Breitbandausbau hat sich in den

letzten Jahren einiges getan, aber wir können noch besser werden. Der Bund hat deshalb seine Förderrichtlinie überarbeitet mit dem Ziel, mehr Tempo zu erreichen. Weniger Bürokratie macht das Antragsverfahren für das Bundesförderprogramm erheblich schneller und effizienter. Die Kommunen sollen damit bis zu sechs Monate Zeit einsparen können. Zukünftig gibt es auch keine Warteschlangen mehr bei der Bewilligung von Mitteln. Und Kommunen, die bislang auf Kupferkabel gesetzt haben, können ihre Projekte noch bis Jahresende auf Glasfaser umstellen. Der nächste Schritt zur flächendeckenden Erschließung mit Gigabit-Netzen wird vorbereitet. Ein neues Programm soll ab Mitte 2019 die Förderung in Gebieten ermöglichen, die bereits an schnelles Internet angebunden, aber noch nicht gigabitfähig erschlossen sind.

Digitale Verwaltung – Bürgerkonto und mehr

Ein weiterer Bereich, in dem der Nutzen der Digitalisierung spürbar werden soll, ist die Verwaltung. Über ein digitales Portal sollen Bürgerinnen und Bürger in Zukunft



einen einfachen, sicheren und auch mobilen Zugang zu allen Verwaltungsdienstleistungen bekommen. In dem damit verknüpften Bürgerkonto bekommt dann jeder transparent Einblick, welche Daten von ihm beim Staat vorliegen und welche Behörde darauf zugegriffen hat. In Estland ist dies längst Wirklichkeit. Bei uns ist der Start des Bürgerportals für den Herbst geplant, unter Beteiligung des Bundes und zunächst vier Bundesländern, Hessen, Berlin, Hamburg und Bayern – weitere sollen bald folgen. Bürgerinnen und Bürger können dann online Kfz-Anmeldungen erledigen, Eltern- und Kindergeld beantragen oder ihren Wohnsitz ummelden und dabei den Weg „aufs Amt“ und lange Wartezeiten sparen.

Kompetenz auf sämtlichen Ebenen sicherstellen

Digitale Kompetenz ist für jeden von uns von entscheidender Bedeutung: um digitale Medien verantwortungsvoll nutzen zu können und um gute Chancen auf dem Arbeitsmarkt zu haben. Schulen müssen deshalb über eine entsprechende Ausstattung mit digitaler Technik verfügen. Lehrerinnen und Lehrer müssen gut qualifiziert sein, um digitale Medien nutzen und digitale Kompetenzen vermitteln zu können. Mit dem DigitalPakt Schule bringen Bund und Länder beides entscheidend voran. Der Bund stellt dafür über einen Zeitraum von fünf Jahren fünf Milliarden Euro zur Verfügung, davon in dieser Legislaturperiode 3,5 Milliarden Euro. Nach der notwendigen Änderung des Grundgesetzes, dem Beschluss des Haushalts 2019 und dem Abschluss der Verwaltungsvereinbarung von Bund und Ländern können die Schulen Mittel beantragen.

Wichtige Entwicklungen der heutigen Zeit sind innovative Technologien wie Künstliche Intelligenz und Blockchain. Sie bilden die Grundlage für neue Produkte und Geschäftsmodelle. Großes Potenzial besteht beispielweise im Bereich Produktion und Logistik, in der Mobilität oder der individuellen Gesundheitsversorgung. Wir stehen hier in einem harten internationalen Wettbewerb, in dem es um Arbeitsplätze und um Wertschöpfung geht. Die Bundesregierung erarbeitet daher umfassende Strategien für Blockchain und Künstliche Intelligenz (KI). Außerdem setzen wir im Bundestag eine Enquete-Kommission ein, die klären wird, auf der Basis welcher ethischen und gesellschaftlichen Grundsätze KI eingesetzt werden soll.

Fazit

Diese Beispiele machen deutlich: Wir dürfen den Prozess der Digitalisierung nicht einfach nur geschehen lassen, sondern wir müssen ihn mitgestalten, so dass jeder davon profitieren kann. Genau das hat die Politik vor, gemeinsam mit Gesellschaft, Wirtschaft und Wissenschaft. Wie wichtig das Thema ist, spiegelt sich auch in der Tatsache wider, dass die Koordinierung der Digitalpolitik an prominenter Stelle im Bundeskanzleramt angesiedelt ist. Zum ersten Mal tagte im Juni das Digitalkabinett, das eine gemeinsame Umsetzungsstrategie erarbeiten wird. Der Koalitionsvertrag enthält eine ganze Fülle an Digitalprojekten. Dabei ist klar: Digitalisierung ist ein Gemeinschaftsprojekt, lassen Sie es uns zusammen zu einem Erfolg machen.

Digitale Infrastruktur gehört in öffentliche Hände

Die Kommunalpolitische Vereinigung der CDU und CSU Deutschlands (KPV) hat im letzten Jahr die AG Digitales unter dem Vorsitz von Josef Oster MdB eingesetzt. In der Arbeitsgruppe ist ein Thesenpapier erarbeitet worden, das maßgeblich in den Leitanspruch einfließt, den die KPV in Koblenz beraten wird. Darin fordert die KPV unter anderem die Bundesregierung auf, im Zusammenwirken mit der EU einen Ordnungsrahmen für die Digitalisierung zum Nutzen und zum Schutz der Bürgerinnen und Bürger weiterzuentwickeln und dabei die Kommunale Selbstverwaltung in Deutschland zu gewährleisten.



Zwei Begebenheiten sind es, die Koblenz zu einer ganz besonderen Stadt machen – die einzigartige Lage am Zusammenfluss von Rhein und Mosel und eine bewegte, jahrtausendalte Geschichte. Die Römer waren hier, die Sachsen, und den Franzosen gefiel es auch sehr gut – in Coblenz, das 1794 von der französischen Revolutionsarmee erobert wurde, 1801 auch formal an Frankreich fiel und bis zum Wiener Kongress 1815 französisch blieb, um dann auf das Königreich Preußen überzugehen. Die Preußen sind es, denen Koblenz seine beiden Wahrzeichen zu verdanken hat: Der hoch zu Ross thronende Kaiser am Deutschen Eck und die auf dem gegenüberliegenden Uferhang liegende Festung Ehrenbreitstein.

Die französische Zeit prägte Koblenz (französisch Coblenze) weit über deren Ende hinaus. Es entstand der Begriff des Schängel, mit dem bis heute jeder bezeichnet wird, der in Koblenz geboren ist. Der Name



Koblenz:

Wo Vater Rhein auf Mutter Mosel trifft

erinnert an die lange Zugehörigkeit der Stadt Koblenz zu Frankreich. Eine der Folgen waren einige kleine Koblenzer, die gern in Erinnerung ihrer Wurzeln „Jean“ genannt wurden. Daraus wurde im Rheinischen „Schang“ oder eben „Schängel“ in der Verniedlichung.

■ Koblenz – eine der ältesten Städte Deutschlands

Castellum apud Confluentes (Kastell bei den Zusammenfließenden) so hieß die römische Ansiedlung aus der sich Koblenz entwickelte. Dass Koblenz tatsächlich zu den ältesten Städten in Deutschland gehört, ist noch gar nicht so lange endgültig geklärt. Der entscheidende Nachweis gelang im November 2008, als man bei Bauarbeiten zur Bundesgartenschau 2011 einen antiken Graben entdeckte. Der vier Meter breite und heute immer noch 2,5 Meter tiefe Graben eines 100x 100 Meter großen Kastells ist der Beweis, den man lange gesucht hatte. Damit ist klar: Ein erstes Kastell wurde zur Zeit des Kaisers Augustus (27 v.-14 n. Chr.) am Zusammenfluss von Mosel und Rhein erbaut.



Wer sich nicht so für Gräben interessiert, wohl aber für imposante Bauten, der besucht am besten die Festung Ehrenbreitstein. Sie ist die zweitgrößte erhaltene Festung Europas und wurde in ihrer heutigen Gestalt zwischen 1817 und 1828 erbaut. Ihr Ursprung reicht bis in das Jahr 1000 zurück. Heute befinden sich auf der Festung neben dem Landesmuseum Koblenz auch das Ehrenmal des Heeres und eine Jugendherberge.



Foto: © Thomas Frey

■ UNESCO-Weltkulturerbe Oberes Mittelrheintal

Von der Festung Ehrenbreitstein hat man einen bombastischen Blick auf den Zusammenfluss von „Mosella und Rhenus“ und auf das UNESCO-Weltkulturerbe Oberes Mittelrheintal, das genau hier mit dem Deutschen Eck beginnt und weiter über die Loreley bis nach Bingen und Rüdesheim im Süden verläuft, wo das Tal endet.

■ Ausstellung zum Mitnehmen

Im 2013 eröffneten Romanticum begeben sich die Besucher an Bord eines virtuellen Schiffes auf eine multimediale Rheinreise durch das UNESCO-Welterbe „Oberes Mittelrheintal“. Die Ausstellung bietet an insgesamt 30 Exponaten die Möglichkeit, Informationen aus der Ausstellung auf der Eintrittskarte zu speichern und später zu Hause oder unterwegs abzurufen. Für jeden Besucher wird dazu eine eigene kleine Internetseite erstellt, auf der die gesammelten Inhalte nach dem Besuch gespeichert sind.

■ Rhein in Flammen

An jedem 2. Samstag im August findet die Großveranstaltung „Rhein in Flammen“ in Koblenz statt. Auf der 17 Kilometer langen Strecke zwischen Spay und Koblenz ist der größte Schiffskorso Europas unterwegs. Etwa 80 Schiffe gleiten über den Strom, vorbei an romantischen Rhein-

orten, Burgen und Schlössern, die im roten Bengalfeuer erstrahlen. Acht Feuerwerke begleiten die Fahrt, die mit einem eindrucksvollen Abschlussfeuerwerk über der Festung Ehrenbreitstein in Koblenz endet.

■ Die „fünfte Jahreszeit“ in Koblenz

Seit dem 13. Jahrhundert gibt es den Karneval in Koblenz. Zunächst religiös motiviert, dann etwas für die Aristokratie wird er mit dem Einzug der Franzosen eine rein bürgerliche Veranstaltung. Heute wird der Koblenzer Karneval durch die Gemeinschaftsarbeit der „Arbeitsgemeinschaft Koblenzer Karneval“ (AKK) am Leben gehalten und steht unter dem Grundsatz: „An dem Brauchtum lasst uns halten, eingedenk der Eigenart, dass die Welt nur kann gestalten, wer die Werte sich bewahrt!“

■ Die Koblenz-App

Nicht bloß Informationen zu den bekanntesten Sehenswürdigkeiten sowie Tipps zu Einkaufs- und Gastronomie-möglichkeiten bietet diese App, sie soll vielmehr ein intelligenter Begleiter durch die Stadt sein. Durch kleine Bluetooth-Sendeinheiten, die in der ganzen Stadt verteilt sind, werden speziell ausgewählte Routen angeboten und Informationen zu einzelnen Punkten auf der Strecke in Form von Text, Bild, Audio und Video gegeben. Darüber hinaus kann die Smartphone-Anwendung auch in Museen verwendet werden, um zum Beispiel Hinweise zu Kunstwerken zu erhalten: <http://koblenz-app.de/>

■ Hotels

Nutzen Sie am besten Hotel-Vermittlungsportale wie HRS.de oder booking.com, um das beste Angebot für Ihre Übernachtung in Koblenz zu finden.

Impressum

Herausgeber: Kommunal-Verlag GmbH
Geschäftsführer: Tim-Rainer Bornholt
Klingelhöferstraße 8, 10785 Berlin
Telefon 030 22070471
Telefax 030 22070478
kommunal-verlag.com

Redaktion: Annette Raphael

Satz und Produktion: Union Betriebs-GmbH
Egermannstraße 2, 53359 Rheinbach
ubgnet.de

Wissen was vor Ort passiert

Sie wollen rechtzeitig über anstehende Entscheidungen im Bundestag und in der Europäischen Union informiert werden? Sie wollen die Hintergründe und Auswirkungen auf die Kommunen? Sie wollen rechtzeitig mit Ihren Abgeordneten fachkundig die Diskussion führen?

► **Lesen Sie KOPO und mischen Sie sich ein!**

Sie wollen grundlegende Fachinformationen? Sie wollen über die aktuelle Rechtsprechung unterrichtet sein? Sie wollen den kommunalrechtlichen Hintergrund?

► **Lesen Sie KOPO und Sie sind besser informiert!**

Sie wollen Teil der kommunalen Familie sein? Sie wollen etwas über die Menschen erfahren?

► **KOPO: Informativ, hintergründig und spannend!**

Auch Ihre Gemeinde, Stadt, Ihr Kreis oder Ihre Fraktion kann sich die KOPO leisten: Bestellen Sie jetzt!

Die KOPO (kommunalpolitische blätter) ist die offizielle Stimme der Kommunalpolitischen Vereinigung der CDU und CSU Deutschlands (KPV) und erscheint elfmal im Jahr bundesweit in neuem modernen Magazinlayout.

Neu: KOPO online für Ihr Smartphone oder Tablet für nur 58,80 Euro!
kopo.de/kopo-app

Ihr Probe-Abo zum Vorzugspreis: Drei Ausgaben für 12,90 Euro!
kopo.de/probeabo



- Ja**, ich bestelle ein Probeabonnement der KOPO (kommunal politische blätter) zum Vorzugspreis von 12,90 Euro (statt 19,30 Euro).
- Ja**, ich bestelle ein Abonnement der KOPO zum Preis von 70,80 Euro.
- Ja**, ich bestelle ein Online-Abonnement der KOPO zum Preis von 58,80 Euro.

Das Abonnement kann ich jederzeit mit einer Frist von drei Monaten zum Quartalsende kündigen.

Senden Sie bitte Ihre Bestellung per Post an die Kommunal-Verlag GmbH, Klingelhöferstraße 8, 10785 Berlin, oder schicken Sie ein Telefax: **030 22070478**

Institution

Vorname, Nachname

Straße, Hausnummer

Postleitzahl, Ort

Land

 Datum, Unterschrift

