

2. NACHHALTIGKEITS- BERICHT KREIS UNNA

DOKUMENTATION ZUR FÖRDERMASSNAHME
„ZUKUNFTSWERKSTADT II – UMSETZUNG DER
PROJEKTE VOR ORT“ IM KREIS UNNA

LebensWerte
Nachhaltige Entwicklung
im Kreis Unna

■ Herausgeber

Kreis Unna – Der Landrat
Fachbereich Natur und Umwelt
Friedrich-Ebert-Straße 17
59425 Unna
Projektverantwortlicher
Ludwig Holzbeck
Fon 02303 27-1069 | Fax 02303 27-1297
ludwig.holzbeck@kreis-unna.de

AutorInnen

Ludwig Holzbeck, Kreis Unna Sebastian Eichhorn, ILS Dr. Klaus Reuter, LAG 21 NRW
Luise Küpper, ILS Melanie Schulte, LAG 21 NRW

Gestaltung

Gestaltmanufaktur GmbH

Druck

Druckerei Schmidt GmbH und Co. KG

Unna/Dortmund 2015

■ Projektpartner

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung | Brüderweg 22-24 | 44135 Dortmund
Projektverantwortliche: Andrea Dittrich-Wesbuer | Fon 0231 9051-272 | Fax 0231 9051-280 |
andrea.dittrich-wesbuer@ils-forschung.de

Landesarbeitsgemeinschaft Agenda 21 NRW | Deutsche Str. 10 | 44339 Dortmund
Projektverantwortlicher: Dr. Klaus Reuter | Fon 0231 936960-11 | Fax 0231 936960-13 |
k.reuter@lag21.de

Aus Gründen der sprachlichen Vereinfachung und besseren Lesbarkeit wird in dieser Dokumentation lediglich die männliche Form verwendet. Die Ausführungen beziehen sich gleichermaßen auf weibliche und männliche Personen.

Projektpartner



ILS - Institut für Landes- und
Stadtentwicklungsforschung gGmbH



LAG 21
Landesarbeitsgemeinschaft
AGENDA 21 NRW e.V.

gefördert von



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung




FONA
ZukunftsWerkStadt
BMBF





2.NACHHALTIGKEITS- BERICHT KREIS UNNA



DOKUMENTATION ZUR FÖRDERMASSNAHME
„ZUKUNFTSWERKSTADT II – UMSETZUNG DER
PROJEKTE VOR ORT“ IM KREIS UNNA



Inhaltsverzeichnis

1	Vorwort NHS Kreis UNNA II	5
2	Einleitung	6
3	„LebensWerte“- Nachhaltigkeitsstrategie Kreis Unna	8
3.1	Hintergründe ■ 9	
3.2	Aufbau, Themenfelder und Ziele ■ 10	
3.3	Akteure ■ 14	
4	Fortschreibung	16
4.1	Bausteine 2. Förderphase ■ 16	
5	Monitoring und Evaluation	18
5.1	Evaluation des Monitoringsystems ■ 18	
5.2	Regionale und kommunale Perspektive ■ 21	
5.3	Nachhaltigkeitsgrad ■ 21	
6	Bürgerbeteiligung	24
6.1	E-Partizipation ■ 25	
6.2	Vor-Ort-Befragungen ■ 33	
6.3	Fachtagung Mobilität ■ 35	
6.4	Fachgespräch Kreissenorenkonferenz ■ 44	
6.5	Zukunftsworkshop Gymnasium Bergkamen ■ 49	
6.6	Fazit und Ausblick ■ 52	
7	Bürgermeisterdialog Arbeit & Wirtschaft	54
7.1	Ablauf des Workshops ■ 54	
7.2	Erwartungen an den Workshop ■ 55	
7.3	Ergebnisse des Workshops ■ 57	
7.4	Fazit und Ausblick ■ 59	
8	Integration der Nachhaltigkeitsziele in den Kreishaushalt	60
8.1	Arbeitsschritte und Arbeitsstand im Kreis Unna ■ 61	
8.2	Fokusgruppe „Doppische Nachhaltigkeitssteuerung“ ■ 61	
8.3	Schlussfolgerungen für den Kreis Unna ■ 64	
9	Fazit und Ausblick	65
10	Indikatorenbericht	66
	Literaturverzeichnis	100
	Internetquellenverzeichnis	102
	Abbildungs- und Tabellenverzeichnis	102



Abbildung 1

Landrat Michael
Makiolla (l.),
Dr. Detlef Timpe (r.)

© Kreis Unna

Liebe Leserinnen und Leser,

eine Nachhaltige Entwicklung ist ein Gemeinschaftswerk von Zivilgesellschaft, Politik und Verwaltung, das durch eine gleichberechtigte Partizipation mit Leben gefüllt werden sollte. Diesem Grundsatz der Partizipation fühlt sich der Kreis Unna insbesondere bei der Umsetzung seiner Nachhaltigkeitsstrategie verpflichtet. Nachdem wir 2013 unseren 1. Nachhaltigkeitsbericht „LebensWerte – Nachhaltige Entwicklung im Kreis Unna“ veröffentlicht haben, war es uns in der nächsten Phase wichtig, die Zielsetzungen in den konkreten Themenfeldern Wirtschaft, Arbeit und Mobilität mit unterschiedlichen Beteiligungselementen und Zielgruppen zu konkretisieren. Als Kreis Unna haben wir dabei nicht nur die Zusammenarbeit von Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft durch die Fortführung der Steuerungsgruppe gestärkt, sondern die Kommission Kreis Unna im Wandel, in der alle Fraktionen des Kreistags beteiligt sind, wird künftig die Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie politisch begleiten. Durch Bürgerkontakte in Lünen, Holzwickede, Selm und Bönen sind wir auf Sie zugegangen, haben Sie zu Konferenzen, Fachgesprächen und auch per online-Umfrage eingeladen sich an der zukunfts-fähigen Gestaltung des Kreises Unna zu beteiligen. Mit Erfolg, wie wir meinen. Ihre Expertise ist es, die uns täglich inspiriert an einem lebenswerten und solidarischen Handeln im Kreis Unna weiterzu-arbeiten.

Wegweisend war zudem der Bürgermeister-Dialog zu den Zielsetzungen in den Bereichen Arbeit und Wirtschaft, der offen und konstruktiv Hemmnisse und Chancen offengelegt hat und einen gemeinsamen Pfad zur wirtschaftlichen Stärkung unseres Kreises aufzeigte. Begonnen haben wir zudem einen Dialog, wie wir zukünftig die vereinbarten Nachhaltigkeitsziele auch in den Haushalt des Kreises integrieren und somit auch eine Ressourcenzuordnung zur Umsetzung gewährleisten können.

Mit dem nun vorliegenden 2. Nachhaltigkeitsbericht des Kreises Unna beschreiben wir die Ergebnisse der unterschiedlichen Diskursformate und freuen uns darüber zudem einen konsolidierten Indikatorenkatalog vorlegen zu können. Mit der transparenten Fortschreibung der Indikatoren wollen wir uns in Zukunft messen lassen. Er soll Bürgerinnen und Bürgern sowie der Politik offen aufzeigen, ob wir unsere selbstgesteckten Ziele erreichen, oder wir unsere Anstrengungen verstärken müssen.

Ein besonderer Dank gilt dem Bundesministerium für Bildung und Forschung für die zur Verfügung gestellten Mittel, sowie dem Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und der Landesarbeitsgemeinschaft Agenda 21 NRW e.V. für die wiederum professionelle Prozessbegleitung und den wissenschaftlichen Input.

In der Hoffnung, dass unsere Zielsetzungen für einen nachhaltigen Kreis Unna in der Bürgerschaft einen guten Nährboden findet und ein gemeinsames Handeln verstärkt, würden wir uns über Rückmeldungen und Anregungen ihrerseits sehr freuen.

Mit freundlichen Grüßen

Landrat

Michael Makiolla

Dr. Detlef Timpe

Der vorliegende Bericht beschreibt die Umsetzung und Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsstrategie des Kreises Unna im Rahmen des Förderprogramms „ZukunftsWerkStadt - Umsetzung vor Ort“ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF). In einem einjährigen Prozess hat der Kreis Unna mit seinen wissenschaftlichen Partnern, dem Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS) und der Landesarbeitsgemeinschaft Agenda 21 NRW e.V. (LAG 21 NRW), die regionale Nachhaltigkeitsstrategie „LebensWerte“ fortgeführt und u. a. das Monitoringsystem überarbeitet. Die Nachhaltigkeitsstrategie ist in einer ersten Förderphase unter breiter Beteiligung von Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft im Kreis Unna entwickelt worden. Dieser Bericht stellt die Ergebnisse der 2. Förderphase dar.

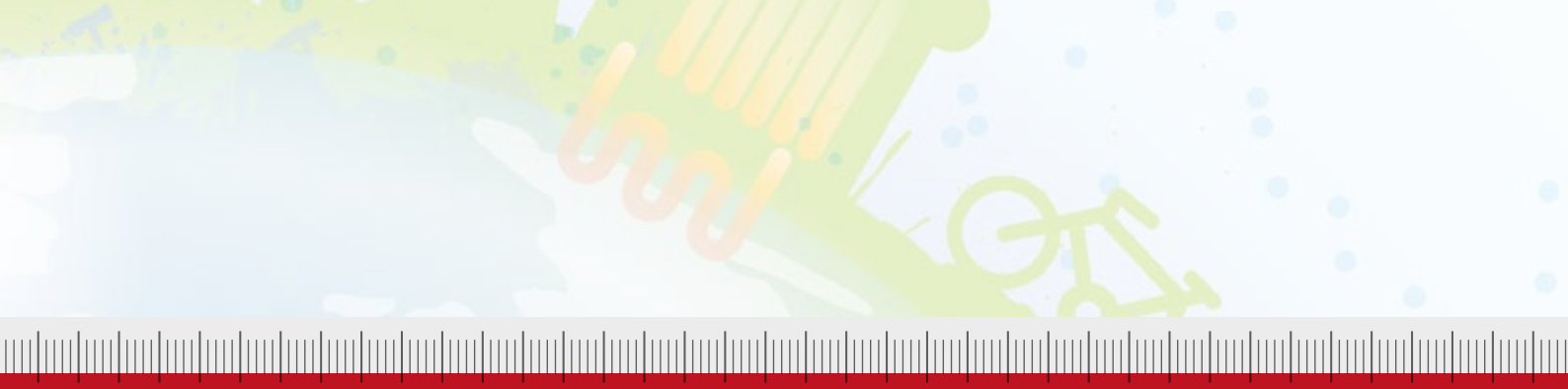
Kapitel 3 leitet mit dem Prozess zur Entwicklung der integrierten Nachhaltigkeitsstrategie im Kreis Unna sowie der inhaltlichen Ausgestaltung der Strategie während der 1. Förderphase ein. In Kapitel 4 werden darauf aufbauend die Notwendigkeit, Ziele und einzelnen Arbeitsbausteine der Fortschreibung dargelegt.

Kapitel 5 bis 8 beschreiben im Wesentlichen die vier Projektbausteine der 2. Förderphase:

1. Überarbeitung und Weiterentwicklung des Monitoringsystems
2. Bürgerbeteiligung
3. Bürgermeisterdialog Arbeit & Wirtschaft
4. Verknüpfung von Nachhaltigkeitsstrategie und Kreishaushalt

Die Beschreibung der einzelnen Bausteine umfasst die Darstellung der Ziele, die methodische Vorgehensweise sowie die Vorstellung der Ergebnisse inklusive der daraus ableitbaren Schlussfolgerungen für den Kreis Unna.

Kapitel 5 erläutert den Aufbau des Monitoringsystems und stellt das aktuelle Indikatorenset dar. Weiterhin werden die konzeptionellen Weiterentwicklungen des Monitoringsystems, die im Rahmen der 2. Förderphase erarbeitet worden sind, vorgestellt. Eine ausführliche Beschreibung und Bewertung der einzelnen Indikatoren findet im Indikatorenbericht unter dem Kapitel 10 statt.



Sowohl in der 1. Förderphase zur Strategieentwicklung als auch in der 2. Förderphase zur Weiterentwicklung war eine umfassende Bürgerbeteiligung ein zentrales Element. In Kapitel 6 werden die durchgeführten Beteiligungsformate vorgestellt. Kapitel 7 dokumentiert den Bürgermeisterdialog Arbeit & Wirtschaft und Kapitel 8 die Verknüpfung der Nachhaltigkeitsziele mit dem Kreishaushalt.

Der Bericht schließt mit einem zusammenfassenden Fazit ab, in welchem die Erkenntnisse der Fortschreibung reflektiert werden. Weiterhin wird ein Ausblick auf geplante zukünftige Arbeitsschritte und auf die Fortführung der Nachhaltigkeitsstrategie im Kreis Unna gegeben.

Der Kreis Unna hat im Rahmen der Fördermaßnahme „ZukunftsWerkStadt“ des BMBF, eingebettet in das „Wissenschaftsjahr 2012 - Zukunftsprojekt Erde“, in einem einjährigen Prozess eine regionale Nachhaltigkeitsstrategie unter dem Slogan „LebensWerte – Nachhaltige Entwicklung im Kreis Unna“ entwickelt (s. Abbildung 2).

Dabei wurde mithilfe einer umfangreichen Beteiligung von Bürgern, Fachexperten und wissenschaftlicher Expertise ein umfassendes Ziel- und Indikatorensystem zur nachhaltigen Entwicklung des Kreises Unna konzipiert. Das Zielsystem der Nachhaltigkeitsstrategie beinhaltet über sechs verschie-

dene Themenfelder handlungsleitende Ziele sowie konkretisierende Teilziele, welche die unterschiedlichen Facetten der Nachhaltigkeit vor den spezifischen und strukturellen Hintergründen des Kreises Unna operationalisieren. Durch das angeschlossene Indikatorensystem wird eine Überprüfung des Zielerreichungsgrades und eine darauf aufbauende dauerhafte Überprüfung und Anpassung der Nachhaltigkeitsstrategie ermöglicht.

Die Strategie ist in einem 1. Nachhaltigkeitsbericht für den Kreis Unna zusammengefasst und vom Kreistag im Herbst 2013 verabschiedet worden.

Abbildung 2

Logo LebensWerte

© Kreis Unna



3.1

Hintergründe

Wie viele andere kreisfreie Städte und Kreise in Nordrhein-Westfalen steht der Kreis Unna ebenfalls vor einer Vielzahl an gesellschaftlichen Herausforderungen, die in Zukunft Einfluss auf verschiedene Lebens-, Umwelt- und Wirtschaftsbereiche nehmen werden.

Zum einen geht die Klimaforschung davon aus, dass der Klimawandel als globales Phänomen – trotz der weltweiten Anstrengungen für den Klimaschutz – nicht mehr gänzlich abzuwenden ist. Folgen der Erderwärmung und zunehmenden Extremwetterereignisse (z. B. Hitzeperioden, Starkregen) werden auch im Kreis Unna spürbar sein und nicht nur ökologische, sondern auch ökonomische Folgen haben. Zahlen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung belegen, dass sich die Kosten für Klimaschäden alleine in Deutschland bis 2050 auf bis zu

800 Milliarden Euro belaufen könnten. Nach Aussagen der Münchener Rückversicherung hat sich die Zahl der wetterbedingten Schadensereignisse in den letzten 40 Jahren in Deutschland bereits mehr als verdreifacht.

Zum anderen steht der Kreis Unna vor tiefgreifenden Veränderungen in der Bevölkerungsstruktur durch die Folgen des demografischen Wandels. Der Kreis Unna wird „älter“ und „weniger“. Nach der aktuellen Bevölkerungsvorausberechnung von IT.NRW bis 2040 sind insbesondere die Bevölkerungsgruppen der „Vorschüler“ (0 bis unter 6 Jahre), „Schüler“ (6 bis unter 18 Jahre) und der „Nestflüchter“¹ (18 bis unter 30 Jahre) von starken Rückgängen betroffen. Im direkten Vergleich dazu nimmt die Altersgruppe der Senioren ab 67 Jahre deutlich zu (s. Abbildung 3).

1
Junge Erwachsene zwischen 18 bis 30 Jahren, die bereits das Elternhaus verlassen haben, werden als „Nestflüchter“ bezeichnet.

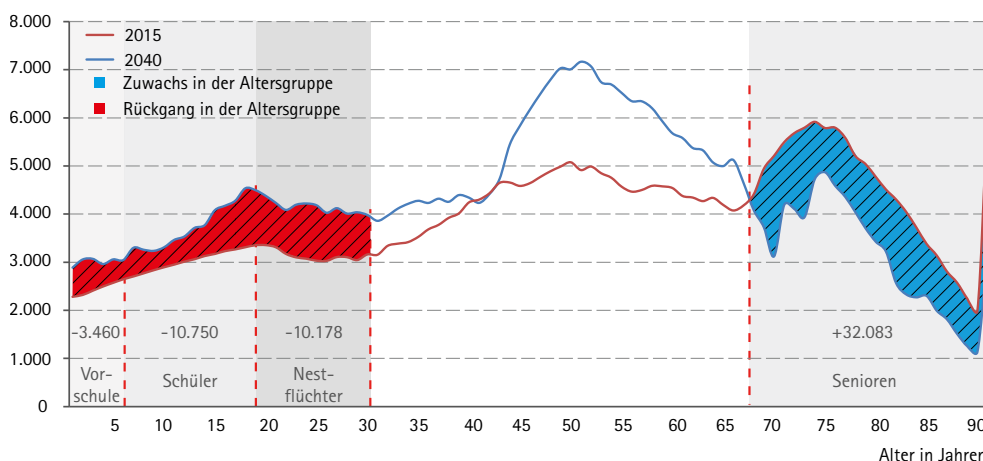


Abbildung 3

Veränderungen in der Altersstruktur durch den demografischen Wandel im Kreis Unna (Stichtag jeweils 01.01).

Quelle

Eigene Darstellung
(Datengrundlage: IT.NRW – Landesdatenbank NRW)

Der demografische Wandel wird in Zukunft noch mehr als heute vielfältige Folgen für Wirtschaft, Beschäftigung, Bildung, Mobilität und die Siedlungsentwicklung haben und konkreten Einfluss auf die Entwicklung im Kreis ausüben.

Vor dem Hintergrund klimatischer Veränderungen, eines immer noch steigenden Ressourcen- und Flächenverbrauchs, einer schrumpfenden und alternden Bevölkerung, aber auch angespannter kommunaler Haushaltslagen, ist es umso wichtiger, dass politische und planerische Entscheidungsprozesse auf Grundlage von validen Daten getroffen werden können, um – trotz der vielfältigen Herausforderungen – eine nachhaltige Entwicklung erfolgreich umzusetzen.

Die Entwicklung der kreisweiten integrierten Nachhaltigkeitsstrategie erfolgte mit dem Wissen, dass diese gesellschaftlichen Transformationsprozesse neue und innovative Zielsetzungen und Lösungswege erfordern. Mit der Nachhaltigkeitsstrategie „LebensWerte“ ist der Kreis Unna einen innovativen neuen Weg gegangen.

Dabei konnte auf umfangreiche Vorarbeiten des Kreises und der kreisangehörigen Städte und Gemeinden aufgebaut werden. Der Kreis Unna und seine zehn kreisangehörigen Kommunen haben bereits vor der Entwicklung der Nachhaltigkeitsstrategie in zahlreichen Handlungsfeldern Beiträge zur Stärkung einer nachhaltigen Kreisentwicklung geleistet. Analysen, Projekte und Kampagnen betrafen hierbei die Sektoren Flächeninanspruchnahme, Klimaschutz und Klimaanpassung, Biodiversität, Mobilität, Bildung oder auch Green Logistic und demografischer Wandel. Hervorzuheben sind insbesondere zwei Prozesse im Kreis Unna: die Lokale Agenda 21 und der „Zukunftsdialog Kreis Unna – Gemeinsam sind wir stark“. Beide Prozesse haben richtungsweisende Akzente für die Themen einer nachhaltigen Entwicklung hervorgebracht.

Doch trotz zahlreicher Erfolge ist es noch nicht gelungen, eine nachhaltige Entwicklung als integriertes Leitbild politischen und zivilgesellschaftlichen Handelns im Kreis fest zu verankern. Hier setzt die Nachhaltigkeitsstrategie an. Die Nachhaltigkeitsstrategie integriert die bisher bestehenden sektoralen Ansätze und neuen Lösungsstrategien für gesellschaftspolitische Transformationsprozesse in einer gemeinsamen Strategie. Sie verfolgt somit die Zielsetzung, das Leitbild einer nachhaltigen Entwicklung als politische Handlungsmaxime für den Kreis und seine kreisangehörigen Kommunen zu verstetigen. Damit leistet der Kreis Unna einen Beitrag zur vertikalen Integration zwischen den föderalen Ebenen und ist Vorbild für weitere Kommunen und Kreise in Deutschland.

3.2

Aufbau, Themenfelder und Ziele

Die Nachhaltigkeitsstrategie „LebensWerte“ des Kreises Unna umfasst die sechs Themenfelder Beschäftigung, Wirtschaft, Bildung, Klima, Fläche und Mobilität (s. Abbildung 4).

Die Themenfelder sind zu Beginn des Strategieentwicklungsprozesses von Vertretern des Kreises Unna und der wissenschaftlichen Beratung festgelegt worden und umfassten die Bereiche, für die nach einer eingehenden Analyse bereits gute Vorerfahrungen in Form von Projekten oder Kampagnen bestanden. Die Nachhaltigkeitsstrategie sollte von Beginn nicht explizit neue Themen in den gesellschaftlichen Diskurs im Kreis Unna einbringen, sondern die bestehenden singulären Aktivitäten in eine integrierte Strategie zusammenführen und auf den konkreten Handlungsmöglichkeiten des Kreises aufbauen. Eine sukzessive themati-



Abbildung 4
Themenfelder der Nachhaltigkeitsstrategie

© Kreis Unna

sche Erweiterung bleibt je nach aktuellem Bedarf über Fortschreibungen der Strategie möglich. In einem breit angelegten Partizipationsprozess ist zu jedem Themenfeld ein

Zielsystem entwickelt worden, welches sich in Ziele, Teilziele sowie den dazugehörigen Indikatoren zur Messung der Zielerreichung gliedert (s. Abbildung 5).

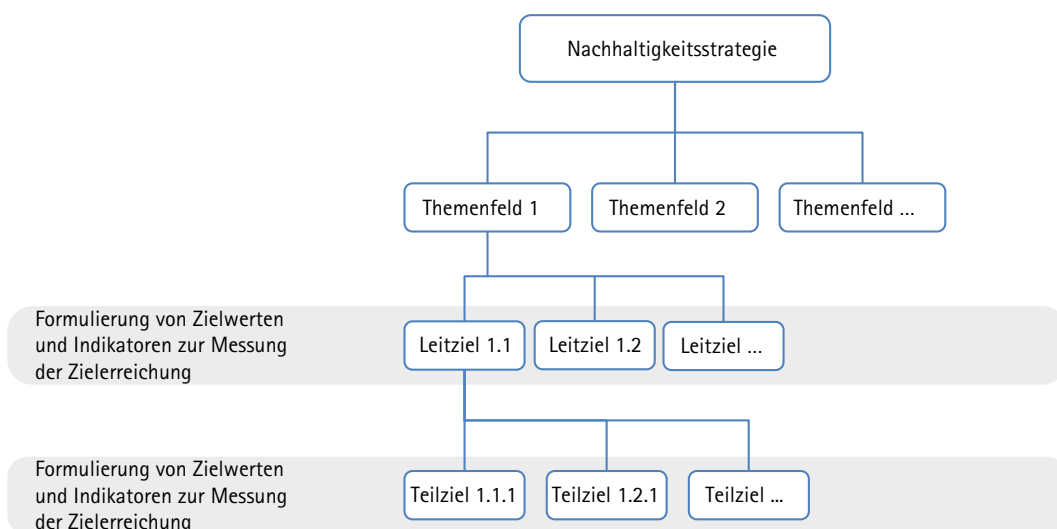


Abbildung 5
Schematischer Aufbau des Ziel- und Indikatorensystems

Quelle
Eigene Darstellung

Partizipation war ein wesentliches Element für die Entwicklung der Nachhaltigkeitsstrategie im Kreis Unna. Die Beteiligung fand dabei auf verschiedenen Ebenen und unter Verwendung unterschiedlicher Instrumente und Formate statt, da die Nachhaltigkeitsstrategie für den Kreis Unna von einem breiten Bündnis aus Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft aufgestellt und getragen werden sollte.

Die Bürger des Kreises wurden regelmäßig im Rahmen der allgemeinen Öffentlichkeitsarbeit über den Fortschritt des Projektverlaufes informiert, wozu Stellwände im Kreishaus Unna, Informationsbroschüren oder Zeitungsartikel gehörten. Im Zuge der Konzipierung der regionalen Nachhaltigkeitsstrategie wurde ein prägnantes Corporate Design für eine medial wirksame Präsentation der Nachhaltigkeitsstrategie entwickelt. Dazu gehörten ein einprägsames Logo sowie diverse Öffentlichkeitsmaterialien. Zudem wurde eigens für die Nachhaltigkeitsstrategie eine Webseite (www.lebenswerte.kreis-unna.de) angelegt, die als Plattform für die Öffentlichkeitsarbeit intensiv genutzt wurde.

Ferner wurden neben der kontinuierlichen Information auch direkte Beteiligungsmöglichkeiten angeboten. So gab es eine öffentliche Auftaktkonferenz, bei der alle Interessierten die Möglichkeit hatten ihre Anliegen und Vorschläge zu äußern. In vier themenorientierten Workshops (Wirtschaft/Beschäftigung/Bildung, Mobilität, Flächen, Energie/Klima) wurden die Anregungen anschließend vertiefend diskutiert und für die weitere Arbeit dokumentiert.

Für eine stärker aufsuchende Beteiligung wurden zusätzlich drei Bürgerbefragungen in den kreisangehörigen Städten Unna (Kreisstadt), Werne und Schwerte durchgeführt, bei denen die Passanten in den Fußgängerzonen der Städte direkt angesprochen und mittels eines vorgefertigten Leitfadens

interviewt wurden. Im Laufe des Projektes wurden zudem auf der Internetseite fünf Online-Fragebögen zu den Themen Mobilität, Fläche, Klima, Bildung sowie Beschäftigung und Wirtschaft eingestellt und beworben, bei der die Bürger Fragen zu ihren persönlichen Eindrücken über die Situation und den Handlungsbedarf in den Themenfeldern beantworten konnten.

Abschließend fand eine öffentliche Konferenz zur Zwischenbilanzierung der Nachhaltigkeitsstrategie statt, auf der die Ergebnisse vorgestellt und in sechs thematischen Arbeitsgruppen konkrete Handlungsforderungen für die Umsetzung der Strategie diskutiert wurden.

Auf diesem Wege entstand eine regionale Nachhaltigkeitsstrategie, die über die sechs Themenfelder Beschäftigung, Wirtschaft, Bildung, Klima, Fläche und Mobilität 13 handlungsleitende strategische Ziele (s. Abbildung 6) sowie 47 konkretisierende Teilziele beinhaltet, deren wiederum Indikatoren zur Messung der Zielerreichung unterliegen. Die Teilziele dienen dabei einer genaueren Operationalisierung der allgemeiner gefassten strategischen Ziele und beinhalten größtenteils auch Zielwerte.

Eine detaillierte Beschreibung aller Themenbereiche und eine Übersicht über die dazugehörigen Ziele und Teilziele sind im 1. Nachhaltigkeitsbericht zu finden.

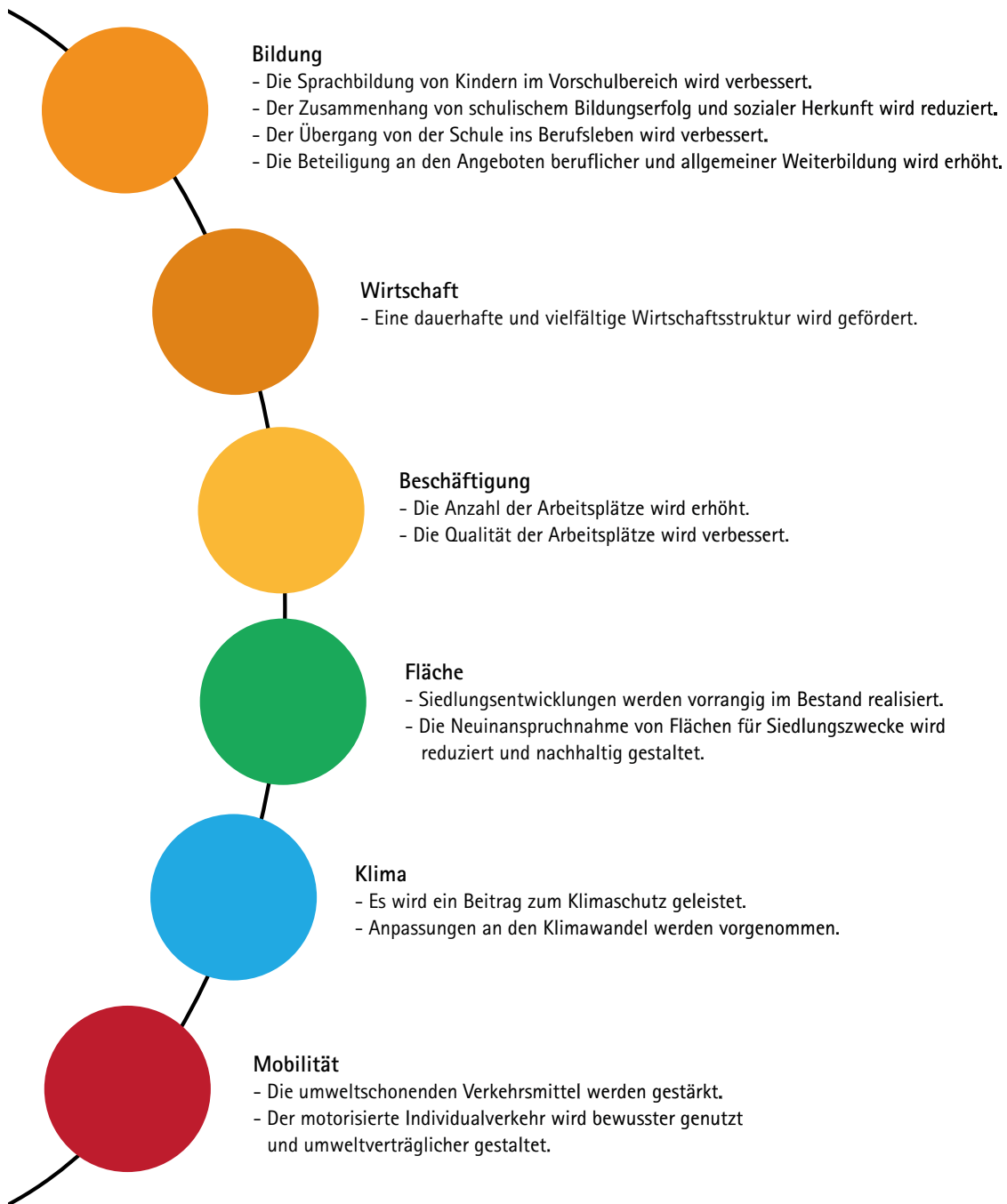


Abbildung 6

Handlungsleitende
Ziele der Nachhaltig-
keitsstrategie

Quelle

Eigene Darstellung

3.3

Akteure

Die Leitung und Steuerung der Nachhaltigkeitsstrategie im Kreis Unna lag von Beginn an im Fachbereich Natur und Umwelt. Im Strategiebildungsprozess sind zwei wesentliche Arbeitsgruppen, ein Kernteam und eine Steuerungsgruppe, gebildet worden. Diese wurden in derselben Organisationsform in der 2. Förderphase fortgeführt (s. Abbildung 7).

Zum projektleitenden Kernteam gehören neben dem Fachbereich Natur und Umwelt, die Stabsstelle Planung und Mobilität und der technische Dezernent sowie die wissenschaftlichen Partner ILS und LAG 21 NRW. Das Kernteam ist für die Steuerung des Prozesses, die wissenschaftliche Begleitung sowie die organisatorische und inhaltliche Vor- und Nachbereitung von den unterschiedlichen Veranstaltungen zuständig.

Für die Strategieformulierung während der 1. Förderphase und zur weiteren Beratung im Rahmen der 2. Förderphase fungiert eine ca. 20-köpfige Steuerungsgruppe,

welche sich aus dem Kernteam und weiteren Akteuren aus Kommunen und verschiedenen Institutionen des Kreises zusammensetzt. In der Steuerungsgruppe werden verschiedene Akteursgruppen involviert, um die lokale und regionale Expertise aus unterschiedlichen Fachrichtungen miteinzubeziehen. Die Steuerungsgruppe dient im Strategieformulierungsprozess als eigentliches Arbeitsgremium und ist weiterhin als Beratungs- und Entscheidungsgremium aktiv. Die Mitglieder fungieren ferner als Multiplikatoren in ihren jeweiligen Gremien.

Zur weiteren Begleitung des Prozesses wurde die Kommission „Kreis Unna im Wandel“ vom Kreistag eingerichtet, in der alle Fraktionen des Kreistages vertreten sind. In einem regelmäßigen Turnus werden dort neue Erkenntnisse und Arbeitsschritte im Rahmen der Nachhaltigkeitsstrategie vorgestellt und diskutiert. So wird eine enge und aktive Begleitung der Verwaltung durch die Politik gewährleistet. Des Weiteren wird durch regelmäßige Berichterstattung der Bürgermeister-Dialog des Kreises Unna unter Vorsitz des Landrats in die Umsetzung und Weiterentwicklung der Strategie miteinbezogen.



Abbildung 7
Akteure des
Kernteams und der
Steuerungsgruppe
© Kreis Unna

Der Kreis Unna hat, wie im vorigen Kapitel 3 beschrieben, durch seine erfolgreiche Teilnahme an der Fördermaßnahme „ZukunftsWerkStadt“ des BMBF von 2012 bis 2013 die Grundlagen für eine integrierte regionale Nachhaltigkeitsstrategie geschaffen.

Nachhaltige Strategiekonzepte sind auf Langfristigkeit angelegt. Wesentlicher Bestandteil einer nachhaltigen Entwicklung ist demnach ein kontinuierlicher Verbesserungsprozess, der eine regelmäßige Überprüfung, Anpassung und Weiterentwicklung einschließt.

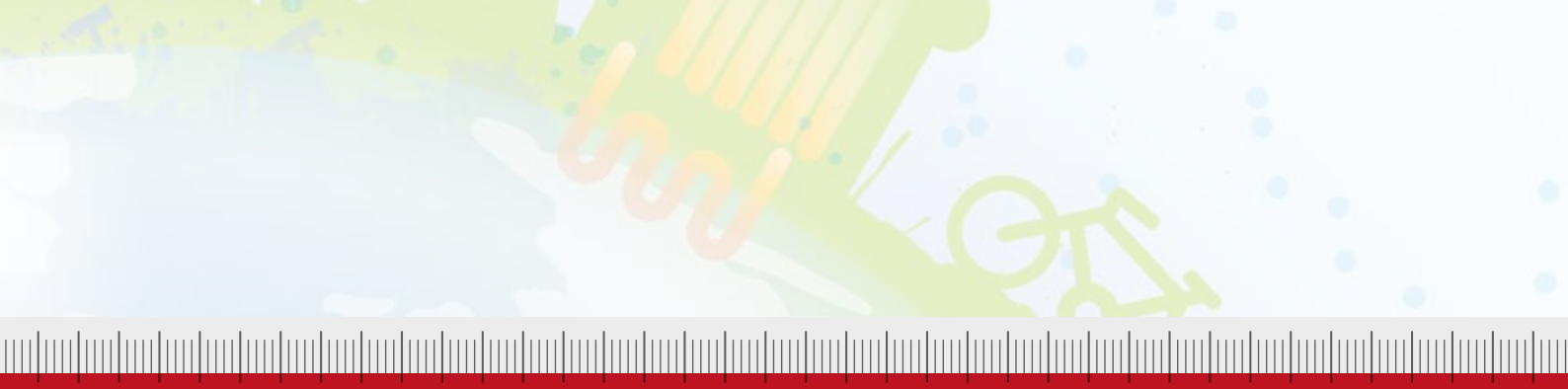
Im Rahmen des Förderprogramms „ZukunftsWerkStadt – Umsetzung der Projekte vor Ort“ wurde diese Weiterentwicklung und Umsetzung durch das BMBF von August 2014 bis August 2015 gefördert. In der 2. Förderphase wurden für die Themenfelder „Mobilität“ und „Beschäftigung/Wirtschaft“ unter umfangreicher Beteiligung erste Umsetzungsstrategien entwickelt und das Indikatorensystem evaluiert. Auch die Verknüpfung der Nachhaltigkeitsziele mit dem Produkthaushalt des Kreises war ein Bestandteil der Weiterentwicklung. Die Bausteine der 2. Förderphase werden im Folgenden näher erläutert.

4.1

Bausteine 2. Förderphase

Die im Rahmen der 1. Förderphase entwickelten Ziele forcieren vielfach Aspekte, deren Implementierung „vor Ort“, also in den Städten und Gemeinden und auch in den Quartieren auf einer spezifischen Ebene erfolgen muss. Aus diesem Grund sah die Umsetzung der „ZukunftsWerkStadt“ im Kreis Unna in der 2. Förderphase als zentralen Projektbaustein erneut eine umfassende Bürgerbeteiligung vor. Mit Hilfe unterschiedlicher Dialog-, Konsultations- und Partizipationsformate sollte die Bevölkerung im Kreis Unna sowie weitere Zielgruppen für die spezifischen Nachhaltigkeitsziele sensibilisiert und der bislang theoretische Fördergegenstand auf eine persönliche und erfahrbare Ebene heruntergebrochen werden. Die Bürgerbeteiligung sollte darüber hinaus dazu dienen, die Nachhaltigkeitsstrategie anhand von Ideen, Wünschen und Expertisen aus der Bürgerschaft zielgerichtet weiterzuentwickeln.

Für eine weitergehende Institutionalisierung der Nachhaltigkeitsstrategie auf formeller Ebene wurde eine direkte Einbeziehung der Bürgermeister aller Städte und Gemeinden des Kreises Unna im Rahmen eines Bürgermeisterdialogs angestrebt. Hierbei lag der Fokus auf einem sukzessiven Transfer der kreisweiten Nachhaltigkeitsstrategie auf die lokale Ebene, aber auch auf der Positionie-



runge und dem Transfer der eigenen kommunalen Belange in den Erarbeitungsprozess der landesweiten Nachhaltigkeitsstrategie in Nordrhein-Westfalen.

Um zudem ein nachhaltig orientiertes Verwaltungshandeln im Kreis Unna zu etablieren, sollte ein Diskurs zur schrittweisen Integration der Nachhaltigkeitsziele in den Kreishaushalt erfolgen. Unter wissenschaftlicher Begleitung sollten mit den zuständigen Fachbereichen der Kreisverwaltung entsprechende Verfahrensvorschläge entwickelt werden, um exemplarische Zielkomplexe der Nachhaltigkeitsstrategie in den Kreishaushalt zu transferieren.

Das entwickelte regionale Monitoringsystem des Kreises baut auf einem umfangreichen Indikatorenset auf, das die Erreichung der in der Nachhaltigkeitsstrategie aufgestellten Ziele in regelmäßigen Abständen überprüft. Jedes Nachhaltigkeitsziel wird dabei mittels Indikator messbar gemacht.

Im Rahmen der wissenschaftlichen Begleitung war eine erste Evaluation des aufgestellten Indikatorsets als fester Bestandteil des Projekts vorgesehen. Im Zusammenhang mit der umfassenden Bürgerbeteiligung war es weiterhin geplant, das Monitoringsystem für eine einfache, transparente und bürgernahe Information und Kommunikation im Kreis Unna neu aufzubereiten und im Rahmen des Online-Auftritts entsprechend zu präsentieren.

Bei der Umsetzung der „ZukunftsWerkStadt“ arbeitete der Kreis Unna eng mit seinen wissenschaftlichen Partnern, dem ILS und der LAG 21 NRW, zusammen. Um die Kontinuität des Prozesses sowie seine Legitimationsbasis zu erhalten, begleitete auch das in der letzten Förderphase etablierte Gremium der Steuerungsgruppe und die Kommission „Kreis Unna im Wandel“ den Umsetzungsprozess im Kreis Unna intensiv.

Aufbauend auf den in der Nachhaltigkeitsstrategie formulierten Zielen (s. Kapitel 3) wurde ein Monitoringssystem zur indikatorengestützten, laufenden, systematischen und umfassenden Berichterstattung entwickelt. Monitoring wird als Instrument zur kontinuierlichen Beobachtung eines Systems verstanden. Die Beobachtung vergleicht gemessene Ist-Werte mit vorgegebenen Soll- bzw. Ziel-Werten auf einer objektiven Sachebene und dient primär der Informationsbereitstellung. Es soll Entscheidungs- und Bewertungsprozesse unterstützen. (vgl. Fürst & Scholles 2008: 617ff.) Im Rahmen der Nachhaltigkeitsstrategie wird das Monitoring genutzt, um die Fortschritte bei der Umsetzung einer nachhaltigen Entwicklung im zeitlichen Vergleich messbar und sichtbar zu machen, um daraus die Wirkung von konkreten Maßnahmen zu erfassen und abzubilden.

Die Indikatoren, die dabei zum Einsatz kommen, basieren auf dem Pressure-State-Response (PSR)-Ansatz der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (englisch Organisation for Economic Co-operation and Development, OECD) und werden in drei Kategorien unterteilt (vgl. Huch 2013: 239ff.):

- **Pressure-Indikatoren** beschreiben den Druck auf die Umwelt (z. B. Fahrzeug-Dichte)
- **State-Indikatoren** bilden den Zustand der Umwelt ab, der sich unter dem Druck anthropogener Einflüsse direkt oder indirekt verändert (z. B. Anteil der Flächenkategorien Grünanlagen, Grünland, Mischwald und Friedhof an allen Flächen)

- **Response-Indikatoren** zeigen die Reaktionen von Gesellschaft, Politik und Wirtschaft auf Gefährdungen der Umwelt an (z. B. Umweltschutzquote)

Während der Pressure-State-Response (PSR)-Ansatz der OECD durch den Einsatz von Umweltindikatoren für die Beobachtung ökologischer Funktionen, Anpassungsprozesse und gesellschaftlicher Anpassungsstrategien entwickelt wurde, schließt das Monitoringsystem der Nachhaltigkeitsstrategie des Kreises Unna auch soziale und wirtschaftliche Dimensionen wie Bildung und Beschäftigung ein. Es verfolgt somit einen erweiterten Ansatz zur Betrachtung ökologischer und gesellschaftlicher Transformationsprozesse. Das Monitoring soll alle zwei Jahre fortgeschrieben werden.

5.1

Evaluation des Monitoringsystems

Das Monitoringsystem stellt keinen endgültigen bzw. statischen Arbeitszustand dar. Vor dem Hintergrund der sich stetig verändernden Rahmenbedingungen (Politik, Verwaltung, Statistik, Wirtschaft) wurde das Monitoringsystem so konzipiert, dass einzelne Bestandteile (z. B. Indikatoren, Messmethode, Ergebnisdarstellung) immer wieder auf Schlüssigkeit, Verfügbarkeit, Einfachheit, Regelmäßigkeit und Transparenz (s. Infobox Gütekriterien von Indikatoren) evaluiert werden können und sollen.

Infobox	Gütekriterien von Indikatoren
Schlüssigkeit:	Es besteht ein schlüssiger Erklärungsansatz zwischen Indikator und Indikandum (dem, was der Indikator messen bzw. anzeigen soll).
Einfachheit:	Zur Minimierung des Arbeitsaufwandes künftiger Evaluationen werden in erster Linie vorhandene Datensätze verwendet und nur in Ausnahmen neue Erhebungen angestoßen.
Regelmäßigkeit:	Die den Indikatoren zugrunde liegenden Daten können in regelmäßigen Intervallen zur Fortschreibung der Strategie erhoben und in das kontinuierliche Handeln des Kreises eingespeist werden.
Transparenz:	Die zugrunde liegende Datenbasis ist für einen breiten Adressatenkreis nachvollziehbar und weitestgehend nachprüfbar.

Nach dem das Monitoringsystem ein Jahr (2013–2014) in seiner ursprünglichen Form in Verwendung war, erfolgte im Rahmen der 2. Förderphase ab Ende 2014 eine erste Evaluation. Zum einen ging es um die Prüfung des Indikatorensets und die Identifizierung ungünstiger Indikatoren (s. Infobox Ungünstige Indikatoren). Neben der generellen

Prüfung der Indikatoren sollte der Arbeitsschritt der möglichen Reduzierung des Indikatorsets dienen, um die Handhabbarkeit des Monitoringsystems, auch in Hinblick auf die Implementierung in das Verwaltungshandeln, zu verbessern. Zum anderen wurde mit der Evaluation die Umsetzung von weiteren Weiterentwicklungsmöglichkeiten geprüft.

Infobox	Ungünstige Indikatoren
(1)	Der Indikator wird nicht mehr erhoben.
(2)	Der Indikator kann nur mit hohem Aufwand erfasst werden.
(3)	Der Indikator wird nur sehr unregelmäßig erhoben bzw. ist zur Bildung von Zeitreihen nicht geeignet.
(4)	Der Indikator ist zur Messung des entsprechenden Ziels nicht geeignet.

Tabelle 1
Übersicht
Veränderungen
Indikatorenset

Themenfeld	Anzahl Indikatoren (1. Förderphase)	Anzahl „ungünstiger“ Indikatoren	Anzahl Indikatoren (2. Förderphase)	Anzahl von Zielen
Bildung	12	7	8	4
Mobilität	14	6	6	2
Beschäftigung	7	0	7 (6)	2
Wirtschaft	8	4	4	1
Klima	7	3	3 (4)	2
Fläche	14	6	4	2

Quelle
Eigene Darstellung

Die Prüfung des Indikatorensets erfolgte durch die wissenschaftliche Begleitung und die Mitglieder der Steuerungsgruppe. Im Rahmen der Evaluation wurden zusammenfassend 30 ungünstige Indikatoren identifiziert. Durch diesen Schritt konnte das Indikatorenset von 62 auf 32 Indikatoren reduziert und eine stärkere Gleichverteilung der Indikatoren pro Themenfeld und Ziel erreicht werden (s. Tabelle 1).

Neben generellen Optimierungsmaßnahmen sind die prägnantesten Weiterentwicklungen die Erweiterung des Monitoringsystems um kommunale Datensätze sowie die Einbindung einer eigenen Bewertungssystematik in Form eines Nachhaltigkeitsgrades (s. Kapitel 5.2 und 5.3).

Ein eigenständiger Indikatorenbericht mit allen aktuellen Indikatoren ist dem Nachhaltigkeitsbericht angefügt (s. Kapitel 10).

5.2

Regionale und kommunale Perspektive

Eine wichtige Weiterentwicklung des Monitoringsystems war die Einbeziehung der räumlichen Ebene der Kommune. Während das Indikatorensystem in der 1. Förderphase nur auf Kreisebene gearbeitet und die damit verbundenen regionalen Entwicklungen wiedergegeben hat, stellt das Monitoringsystem nun ebenso kommunale Entwicklungspfade

dar (s. Abbildung 8). Es ermöglicht somit nicht nur den Vergleich mit anderen Kreisen in NRW, sondern zeigt auch die unterschiedlichen Entwicklungspfade im Kreis selbst an. Mit Hilfe dieses einheitlichen Instruments zur Messung und Bewertung der kommunalen und kreisweiten Nachhaltigkeit über alle kreisangehörigen Kommunen bietet das Monitoringsystem die Basis für die Erarbeitung von gemeinsamen integrativen und interdisziplinären Entwicklungskonzepten zur Umsetzung einer nachhaltigen Entwicklung.

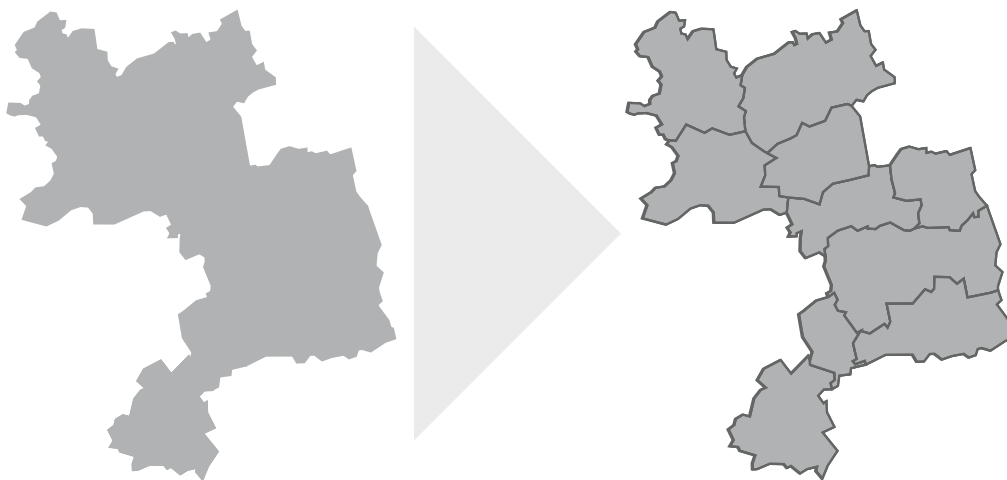


Abbildung 8

Erweiterung auf die kommunale Ebene

Quelle

Eigene Darstellung

5.3

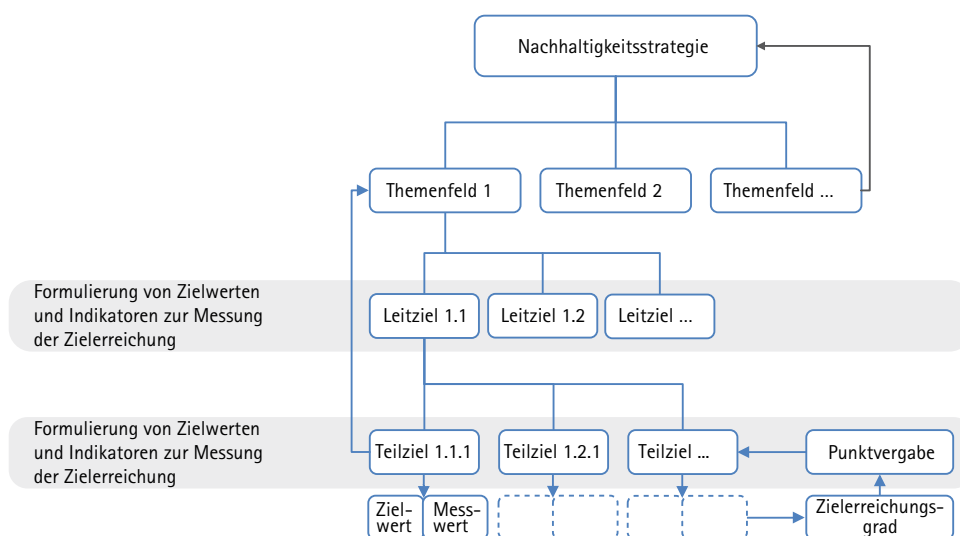
Nachhaltigkeitsgrad

Nachhaltigkeit kann im Gegensatz zu anderen Sachverhalten wie z. B. die Messung der Temperatur, nicht direkt ermittelt und nur indirekt quantifiziert werden. Eine adäquate Abbildung von Nachhaltigkeit ist somit nicht durch die Erfassung eines einzelnen Wertes möglich, sondern macht die Entwicklung eines geeigneten Indikatorensets mit mehreren unterschiedlichen Indikatoren notwendig. Diese Indikatoren

sagen zunächst nichts über die Qualität eines Zustands bzw. Sachverhalts aus. Indikatoren erlauben eine Zustandsbewertung (positive bzw. negative Entwicklung, Abweichungen) erst, wenn für sie ein Zielwert bzw. Sollwert definiert wurde. Das regionale Monitoringsystem des Kreises Unna wurde in diesem Zusammenhang so weiterentwickelt, dass es neben der Darstellung der Indikatoren ebenfalls eine Bewertung der Entwicklung vornimmt. Die Bewertung bestimmt dabei den Grad der Nachhaltigkeit, der anhand von vereinbarten Zielen und deren prozentualen jährlichen Zielerreichung (Dif-

Abbildung 9

Erweiterung des Monitoringsystem um Bewertungssystematik



Quelle

Eigene Darstellung

ferenz zwischen Ziel- und Messwert) gebildet wird (s. Abbildung 9).

Methodisch wird ausgehend von einem variablen Startjahr (Start der Messung) für jedes Folgejahr ein theoretischer Zielwert ermittelt, der für eine nachhaltige Entwicklung im Idealfall erreicht werden muss. Der jährliche Zielwert ergibt sich aus dem Ausgangswert des jeweiligen Indikators und einer linearen Fortschreibung bis zum Zielwert für das ausgewählte Zieljahr. Unter Berücksichtigung der prozentualen Abweichung vom jährlichen Zielwert vergibt das Monitoring-

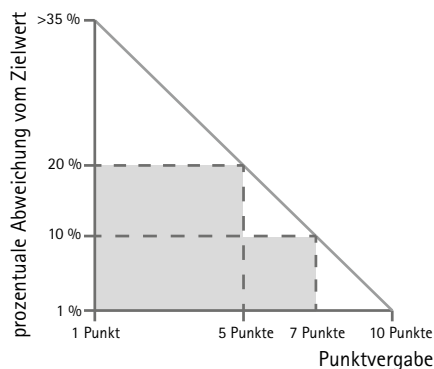
system einen Modellwert zwischen einem und zehn Punkten (s. Abbildung 10).

Ist das jährliche Soll-Ziel erfüllt oder sogar übererfüllt, so vergibt das System zehn Punkte. Je weiter das Ziel verfehlt wurde, desto weniger Punkte werden für den jeweiligen Indikator vergeben.

Der Nachhaltigkeitsgrad kann entsprechend der Punktevergabe einen Wert zwischen zehn Punkten und einem Punkt erreichen, wobei zehn Punkte einen „sehr hohen“ und ein Punkt einen „sehr geringen“ Nachhaltigkeitsgrad darstellen. Abbildung 11

Abbildung 10

Punktevergabe der Bewertungssystematik nach Grad der Zielerreichung



Quelle

Eigene Darstellung

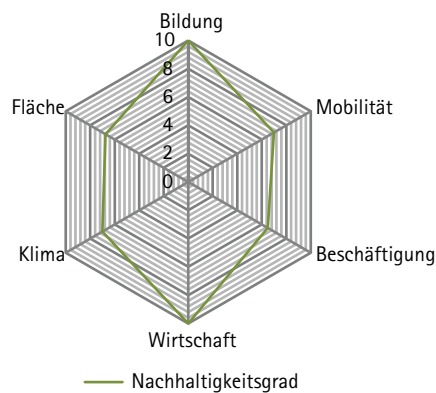


Abbildung 11

Darstellung des Nachhaltigkeitsgrades nach Themenfeldern

Quelle

Eigene Darstellung

zeigt exemplarisch wie der Nachhaltigkeitsgrad pro Themenfeld im Monitoringsystem dargestellt wird.

Um zudem die unterschiedlich hohen Bedeutungen der einzelnen Themenfelder und Indikatoren des Monitoringsystems bei der Abbildung einer nachhaltigen Entwicklung zu berücksichtigen, wurden die Themenfelder und Indikatoren gewichtet. Diese Gewichtung bestimmt, wie stark ein Indikator bzw. ein Themenfeld die Gesamtbewertung beeinflusst. Ein positiv bewerteter Indikator (zehn Punkte) mit einer hohen Gewichtung wirkt sich der Systematik nach

stärker auf die Gesamtbewertung aus als ein schlecht bewerteter Indikator (ein Punkt) mit einer niedrigen Gewichtung. Die Gewichtung wurde basierend auf den Einschätzungen der Steuerungsgruppenmitglieder gebildet. Abbildung 12 zeigt die Gewichtung der Themenfelder wie sie derzeit im Monitoringsystem zum Einsatz kommt. Auffällig ist dabei die geringe Spannweite der Prozentwerte, die die Auswahl der Themenfelder erneut bestätigt. Die Fachexperten sind sich einig, dass alle Themenfelder gleichermaßen von Relevanz sind für eine nachhaltige Entwicklung im Kreis Unna.

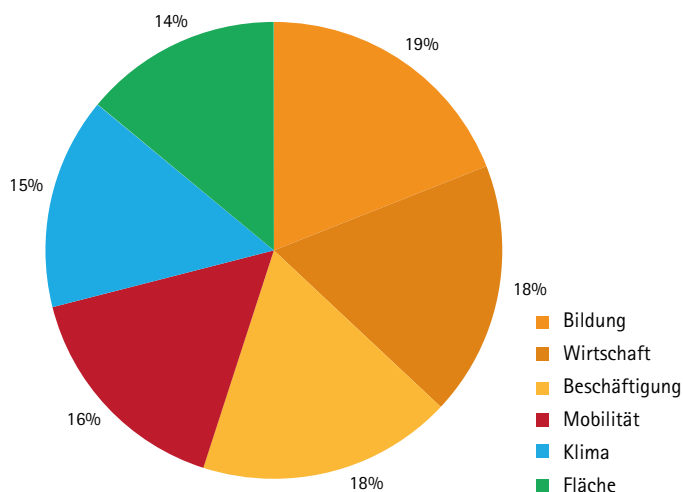


Abbildung 12

Gewichtung der Themenfelder

Quelle

Eigene Darstellung

6

BÜRGERBETEILIGUNG

Ausgehend von den Erfahrungen der 1. Förderphase wurde die Fortführung des Projektes von Anfang an mit dem Anspruch und dem Ziel einer umfangreichen Bürgerbeteiligung mit Einbeziehung von Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft konzipiert. Dies folgt der Erkenntnis, dass Planungs- und Entscheidungsprozesse aufgrund der zunehmenden Pluralität von Interessen und Bedürfnissen nicht mehr auf die frühzeitige Berücksichtigung der direkt betroffenen Akteure verzichten können. Partizipation muss diesem Verständnis nach als Ressource verstanden werden, um Prozesse effektiver und adressatengerechter zu gestalten und zu einer lebendigen Zivilgesellschaft beizutragen (vgl. Danielzyk et al. 2003; Fürst & Scholles 2008; WBGU 2011).

In der Projektlaufzeit kamen insgesamt acht unterschiedliche Beteiligungsformate

zum Einsatz (s. Tabelle 2). Die Beteiligungsformate waren dabei so aufeinander abgestimmt, dass die Bürger sich unterschiedlich stark in den Beteiligungsprozess integrieren konnten (s. Abbildung 13).

Nach Arnstein („Ladder of Citizen Participation“) konnte mit den angebotenen Beteiligungsformaten ein Beteiligungs niveau auf Ebene Information, Konsultation, inszenierte Mitwirkung und partnerschaftliche Mitwirkung erreicht werden (vgl. Nanz & Fritzsche 2012).

Tabelle 2 listet die einzelnen Beteiligungsformate, die Art der Beteiligung, den Umsetzungszeitraum und das damit erreichte Beteiligungs niveau nach Arnstein auf. In den Kapiteln 6.1 bis 6.5 werden die eingesetzten Beteiligungsformate und deren Ergebnisse vorgestellt.

Abbildung 13

Beteiligungs niveau
nach Arnstein

Quelle

Eigene Darstellung nach
Nanz & Fritzsche 2012



Beteiligungsformat	Art der Beteiligung	Umsetzungszeitraum	Beteiligungsniveau nach Arnstein
Projekthomepage	e-partizipativ	ab 13. November 2014	Information
Social Media (Facebook)	e-partizipativ	ab 15. Dezember 2014	Information
Online-Umfrage	e-partizipativ	11. Januar – 31. März 2015	Konsultation
Befragungen vor Ort	klassisch	20.03. – 04.04. 2015	Konsultation
Fachtagung	klassisch	27. Mai 2015	inszenierte Mitwirkung
Fachgespräch	klassisch	20. Mai 2015	inszenierte Mitwirkung
Zukunftswerkstatt	klassisch	28. Juni 2015	inszenierte Mitwirkung
Steuerungsgruppe und Kernteam	klassisch	kontinuierlich	partnerschaftliche Mitwirkung

Tabelle 2

Beteiligungsformate
der 2. Förderphase

Quelle

Eigene Darstellung

6.1

E-Partizipation

Zu den e-partizipativen Beteiligungsformaten zählen die Projekthomepage sowie Social Media und eine Online-Umfrage. Die Ergebnisse sind im Folgenden dargestellt.

Projekthomepage und Social Media

Im Rahmen der Projektlaufzeit wurde eine kreiseigene Projekthomepage (www.kreis-unna.de/LebensWerte) für die Dokumentation der Nachhaltigkeitsstrategie konzipiert und umgesetzt. Aufbauend auf der Projekthomepage der 1. Förderphase wurden die Projektinhalte aktualisiert, an das Corporate Design des Kreises angepasst und in den

kreisweiten Internetauftritt eingepflegt. Gründe für die Umsetzung einer kreiseigenen Projekthomepage lagen insbesondere in der Sicherstellung einer zukünftig fortlaufenden und projektungebundenen Pflege und Aktualisierung der Inhalte durch den Kreis Unna, auch ohne Unterstützung der wissenschaftlichen Begleitung, sowie eines externen Dienstleisters. Weiterhin sollte die Umsetzung eines einheitlichen Webauftritts (z. B. Design und Layout) des Kreises gewährleistet bleiben. Zusätzlich wurden begleitend zum Projekt kontinuierlich Veranstaltungshinweise sowie Teilergebnisse der Projektbausteine präsentiert.

Neben der Homepage wurde ein projektbezogenes Facebook-Profil (www.facebook.com/LebenswerteKreisUnna) erstellt. Dieses diente ebenso der Darstellung bisheriger Projektergebnisse und Veranstaltungshinweise sowie dem Dialog mit den Bürgern.

Ergebnisse der Online-Umfrage

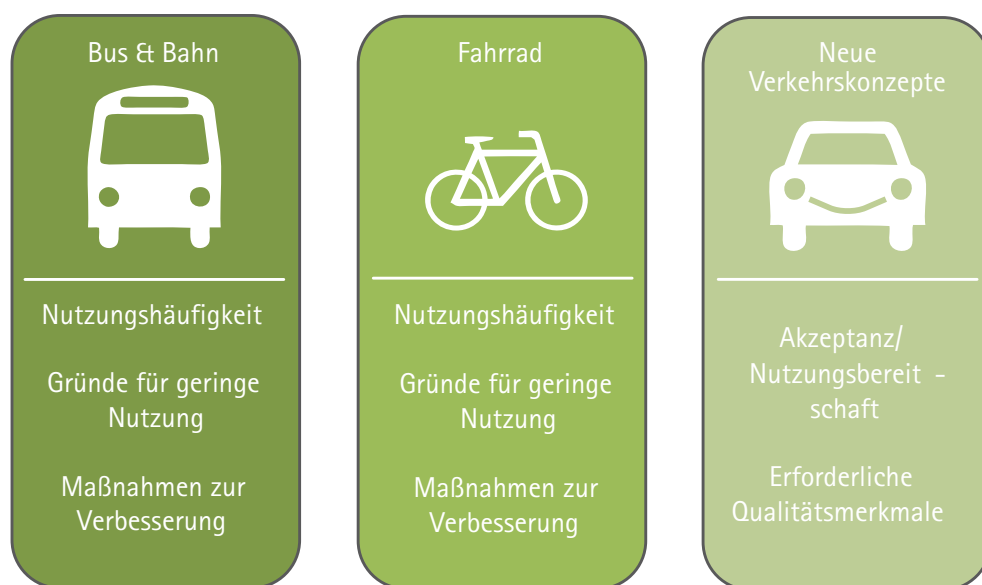
Anknüpfend an das Ziel, die umweltschonende Mobilität (s. Kapitel 3.2) im Kreis Unna nachhaltig zu stärken, fand im Zeitraum vom 11. Januar bis zum 31. März 2015 eine Online-Umfrage zum Thema Mobilität statt. Die Online-Umfrage hatte vorrangig die Identifikation von Problemfeldern beim Bus-, Bahn- und Radverkehr sowie die Erfassung von Anforderungen und Wünschen an das zukünftige öffentliche Verkehrsangebot im Kreis Unna zum Ziel. Die Umfrage bestand inhaltlich aus drei Blöcken (s. Abbildung 14).

Der erste Block beinhaltete Fragen zum Thema Bus und Bahn, der zweite zum Thema Fahrrad. Neben der Frage der Nutzungs-

häufigkeit des Verkehrsmittels wurden die Teilnehmenden gefragt, aus welchen Gründen sie das Verkehrsmittel ggf. selten oder nie nutzen und in welchen Bereichen bestimmte Maßnahmen getroffen werden müssten, damit diese häufiger bzw. lieber genutzt würden. Neben der Aufdeckung von Problemfeldern der jeweiligen Verkehrsmittel war das Ziel beider Themenblöcke, konkrete Maßnahmen zur Verbesserung des Mobilitätsangebotes aufzuzeigen.

Der dritte Block bezog sich auf neue Verkehrskonzepte. Ziel war es hierbei, eine erste Abschätzung abzufragen, inwiefern neue Konzepte wie CarSharing, Apps oder Online-Lieferservices Akzeptanz bei den Bürgern finden und welche Ansprüche sie an diese stellen.

Abbildung 14
Themenblöcke der Online-Umfrage



Quelle
Eigene Darstellung

Die Teilnehmer im Überblick

Insgesamt haben 303 Personen an der Umfrage teilgenommen. Davon sind rund 81 % Bürger des Kreises Unna und rund 19 % Personen, die aus anderen Gründen im Kreis Unna unterwegs sind. Die Grundgesamtheit setzt sich wie folgt zusammen: 53 % männliche Teilnehmer und 47 % weibliche Teilnehmerinnen. Etwa ein Viertel der Befragten war zum Zeitpunkt der Umfrage jünger als 30 Jahre, mit 70 % war der Großteil der Befragten zwischen 30 und 65 Jahre alt. Knapp 6 % waren über 64 Jahre alt. Entsprechend der Altersstruktur der Befragten war der Großteil der Teilnehmenden berufstätig. Im Vergleich zur tatsächlichen Bevölkerungszusammensetzung ist die Altersgruppe der 30 bis unter 65 Jährigen stark überrepräsentiert (49,4 %). Die Altersgruppe der 65 Jährigen und älter ist deutlich unterrepräsentiert (21,6 %).

Themenblock 1: Bus und Bahn

Von den 303 Rückmeldungen gaben knapp 17 % an, täglich Bus und Bahn zu fahren. Knapp 22 % nutzen Bus und Bahn mehrmals die Woche oder mehrmals im Monat. Mit 61 % gab mehr als die Hälfte der Befragten an, selten oder nie mit dem Bus oder der Bahn zu fahren.

Diese Teilnehmenden (n=185) wurden nähergehend nach den Gründen (Mehrfach-Nennung möglich) für ihre geringe Nutzung gefragt. Als häufigster Grund wurde die Nutzung des PKWs genannt. Weitere Gründe liegen in der zeitlichen und örtlichen Abhängigkeit, dem hohen Preis, der Fahrradnutzung oder der Entfernung zur nächsten Haltestelle (s. Abbildung 15).

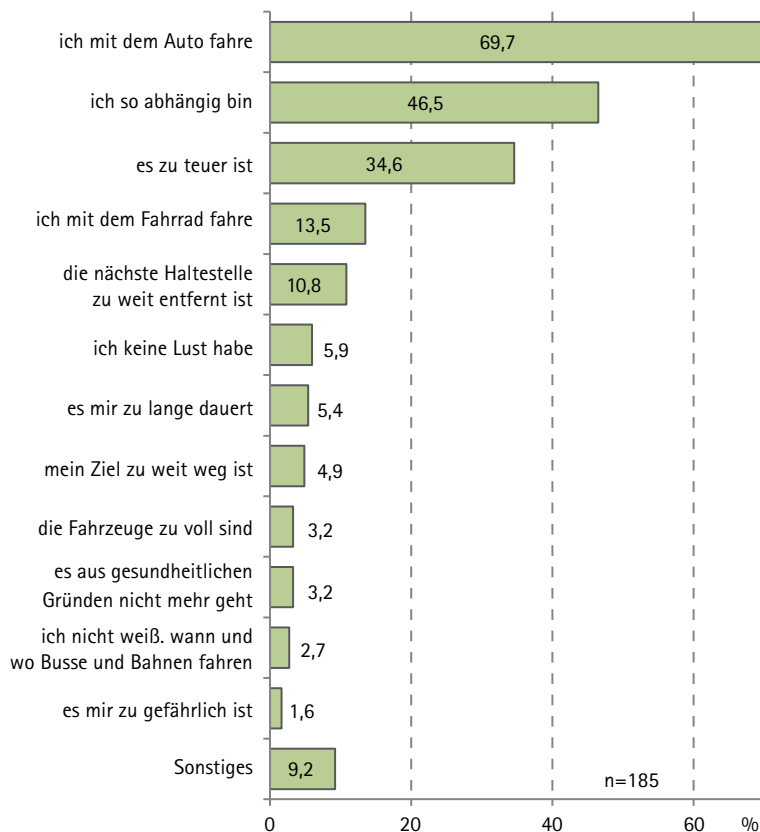


Abbildung 15

Gründe für eine geringe Nutzung von Bus und Bahn

Quelle
Eigene Darstellung

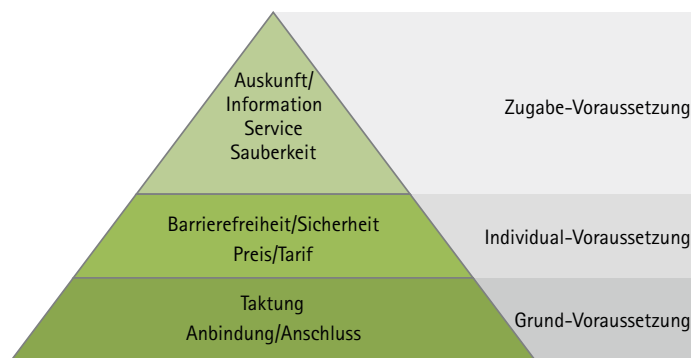
Die Auswertung verdeutlicht die hohe Bedeutung des PKWs für die Mobilität im Kreis und die starke Konkurrenz zu den öffentlichen Verkehrsmitteln. Vornehmlich werden scheinbare Vorteile des PKWs – wie Unabhängigkeit, geringere Kosten (bei ausschließlicher Betrachtung der Benzin-Kosten) oder die direkte örtliche Verfügbarkeit als Gründe für eine geringe Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln herangezogen.

Die Verbesserungs- und Maßnahmen-vorschläge können ihrer Bedeutung nach den Kategorien Zugabe-, Individual- oder

Grundvoraussetzung zugeordnet werden (s. Abbildung 16). Grundvoraussetzungen sind dabei Voraussetzungen, die den Zugang und die Nutzung des öffentlichen Personen-nahverkehrs (ÖPNV) überhaupt erst möglich machen. Individualvoraussetzungen werden in Abhängigkeit persönlicher Lebensumstände – wie Preis und Barrierefreiheit – bestimmt. Zugabevoraussetzungen können als Zusatzleistungen verstanden werden und greifen vor allem als weiche Faktoren wie Service, Information oder Sauberkeit.

Abbildung 16

Zugangsvorsetzungen für Bus und Bahn



Quelle

Eigene Darstellung

Bei den Verbesserungs- und Maßnahmen-vorschlägen wird der höchste Handlungsbedarf im Bereich der Fahrpreise gesehen, gefolgt von Verbesserungen hinsichtlich der Anschlüsse, Wartezeiten, Taktungen und der Fahrdauer von Verbindungen (s. Abbildung 17). Eine Betrachtung der Antworten differenziert nach Altersklassen zeigt, dass sich die Einschätzung der Teilnehmer, die über 64 Jahre alt sind, von denen der übrigen Teilnehmer teilweise unterscheidet. Diese sehen die höchsten Handlungsbedarfe mitunter im Bereich der Barrierefreiheit.

Die Handlungsbedarfe werden zum einen im Bereich der Grundvoraussetzungen und zum anderen auf Ebene der Individualvoraussetzungen gesehen. Zugabe-Voraussetzungen wie Service und Sauberkeit

nehmen lediglich eine untergeordnete Rolle ein. Daraus ergibt sich, dass eher Maßnahmen angesprochen werden, die über harte Faktoren die Möglichkeit der Teilnahme am ÖPNV erhöhen: So kann z. B. durch eine Ausweitung und/oder Verdichtung des Streckennetzes oder durch die barrierefreie Ausstattung der Haltestellen und Fahrzeuge der Nutzerkreis erhöht werden. Darüber hinaus sind Maßnahmen gefragt, die über weiche Faktoren zu einer Attraktivitätssteigerung des ÖPNV beitragen: Durch Pull-Faktoren wie z. B. günstige Fahrpreise, gute Anschlüsse/ kurze Wartezeiten, enge Taktungen, schnelle Verbindungen, Pünktlichkeit etc. können Anreize zur verstärkten Nutzung des ÖPNV gesetzt werden.

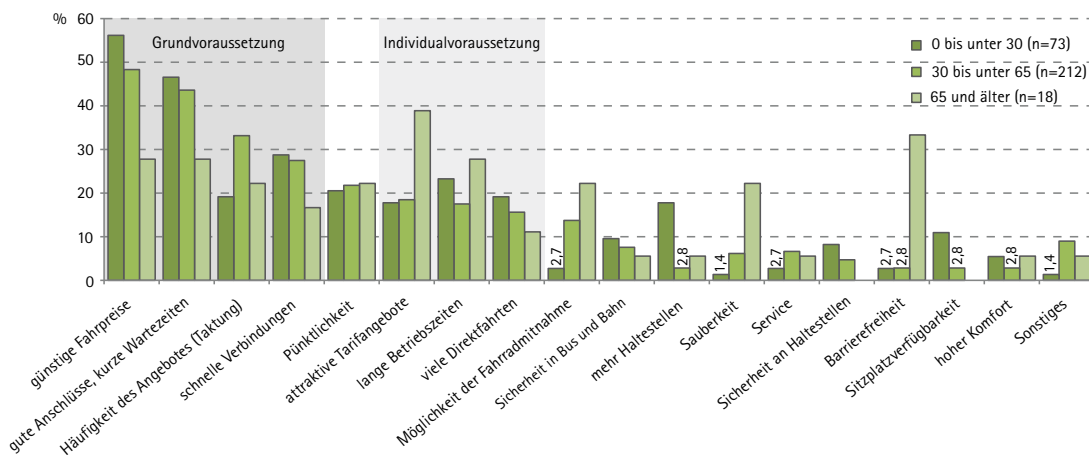


Abbildung 17
Handlungsbedarfe
Bus und Bahn

Quelle
Eigene Darstellung

Themenblock 2: Fahrrad

Von den 303 Teilnehmenden gaben knapp 17 % an, täglich Fahrrad zu fahren. Wiederum rund 17 % nutzen das Fahrrad mehrmals die Woche und weitere 21 % mehrmals im Monat. Rund 45 % der Befragten nutzen das Fahrrad selten oder nie. Damit fällt die Nutzungshäufigkeit des Fahrrads insgesamt höher aus als die von Bus und Bahn (s. o.).

Die Teilnehmenden (n=136), die lediglich selten oder nie mit dem Fahrrad fahren, wurden nach Gründen für ihre geringe Nutzung (Mehrfach-Nennung möglich) gefragt (s. Abbildung 18). Die geringe Fahrradnutzung wurde dabei zum einen mit einer vorwiegend PKW-dominierten Fortbewegung und zum anderen mit der Entfernung zum Zielort begründet. 18 % der Befragten gaben an, dass die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel das Fahrrad überflüssig macht. Weitere Gründe sind verstärkt auf einer individuellen persönlichen Ebene (z. B. Sicherheit, Gesundheit, Anstrengung) zu verorten, bewegen sich aber auf einem vergleichsweise eher niedrigen Niveau.

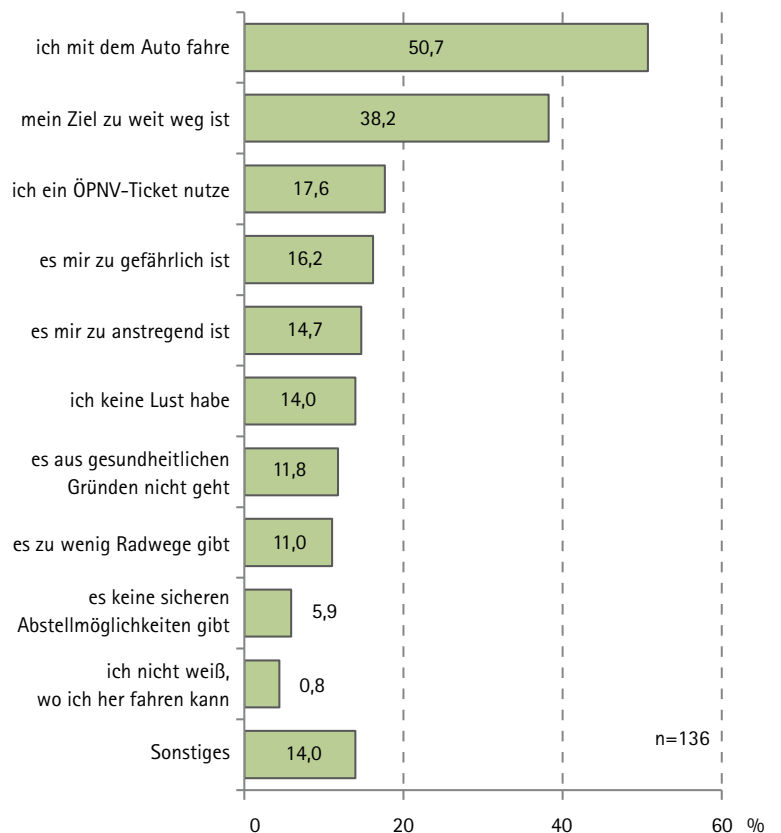


Abbildung 18
Gründe für eine
geringe Nutzung des
Fahrrads

Quelle
Eigene Darstellung

2

Nach Monheim (2009) kann Nahmobilität als Mobilität über kurze Distanzen oder kurze Zeiten, als Mobilität in kleinen Netzen und als Mobilität ohne Motoren verstanden werden.

3

Multimodalität bezeichnet die Wahl unterschiedlicher Verkehrsmittel je nach Entfernung und Zweck. Intermodalität bezeichnet die Kombination unterschiedlicher Verkehrsmittel auf einem Weg (vgl. Verkehrspolitische Programm des ADFC)

Wie auch schon im Themenblock Bus und Bahn verdeutlichen auch hier die Antworten die Bedeutung des PKWs. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) wird auch im Bereich der Nahmobilität ², d. h. auch für kürzere Distanzen, vielfach in Anspruch genommen. Das Anführen öffentlicher Verkehrsmittel als Grund für die geringe Nutzung des Fahrrads fällt eher gering aus. Dies kann darauf hin deuten, dass sowohl multi- als auch intermodales ³ Verkehrsverhalten unter den Befragten bzw. im Kreis (noch) nicht sehr ausgeprägt sind.

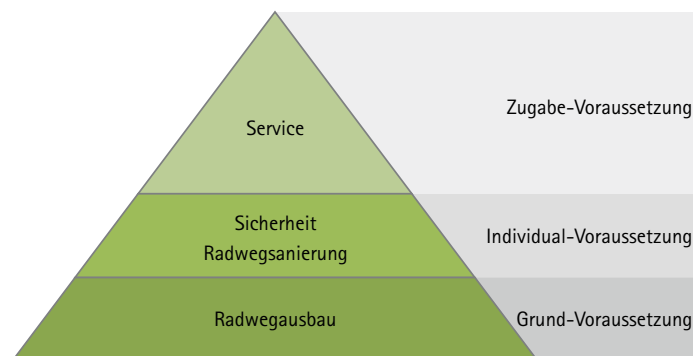
Die größten Handlungsbedarfe liegen vorrangig im Bereich der Grund- und Individualvoraussetzungen – also in den Bereichen, die eine sichere Nutzung des Fahrrads überhaupt erst ermöglichen (s. Abbildung 19). Verbesse-

rungen im Bereich der Zusatzvoraussetzungen wie Abstellmöglichkeiten, Beschilderung etc. werden ebenfalls gewünscht, spielen aber eine untergeordnete Rolle.

Beim Fahrrad wird der höchste Handlungsbedarf im qualitativen Zustand der bestehenden (Rad-) Wege gesehen, gefolgt von der Trennung von motorisiertem Verkehr und nicht-motorisiertem Verkehr aus Sicherheitsgründen und dem Wunsch nach weiteren, direkten Radwegeverbindungen (s. Abbildung 20). Es bedarf demnach in erster Linie Maßnahmen, die das bestehende Radwegenetz qualitativ aufwerten und darüber hinaus ausweiten. Eine differenzierte Betrachtung der Handlungsbedarfe hinsichtlich der verschiedenen Altersklassen zeigt keine bedeutenden Unterschiede.

Abbildung 19

Zugangsvoraussetzungen für das Fahrrad

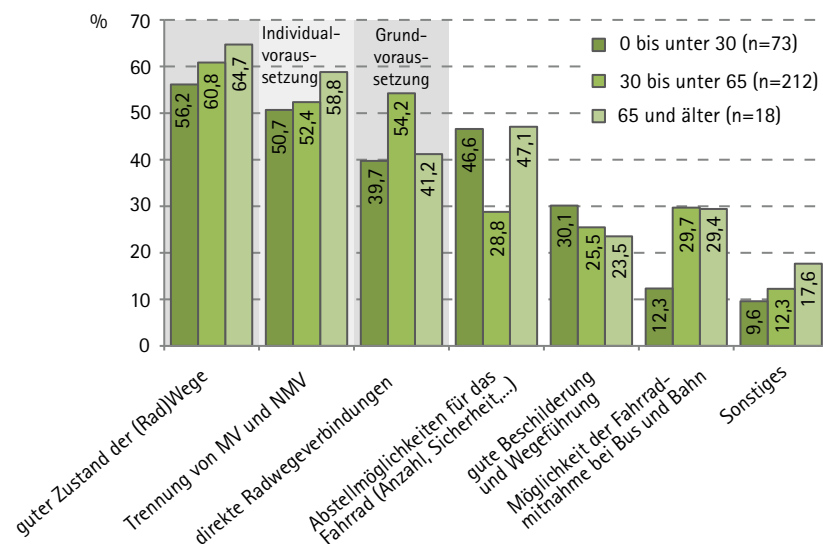


Quelle

Eigene Darstellung

Abbildung 20

Handlungsbedarfe Fahrrad



Quelle

Eigene Darstellung

Themenblock 3: Neue Verkehrskonzepte und -angebote

Neben der Identifikation von Problem- und Handlungsfeldern der Verkehrsmittel Bus, Bahn und Fahrrad ist die Einbeziehung der Bürger zur Erfassung anzustrebender Verkehrsangebote und -entwicklungen für den Kreis Unna ein weiterer Schritt zur Stärkung einer nachhaltigen Mobilität. Lösungsansätze, über die im Vorfeld bereits bekannt ist, dass sie nicht angenommen werden, brauchen nicht weiter verfolgt werden. Das Wissen über die Anforderungen und Wünsche neuer Verkehrskonzepte und -angebote kann dazu beitragen, Verkehrsplanung effektiver zu gestalten.

Die Teilnehmer wurden gefragt, welche Verkehrsmittel sie für interessant und ausbaufähig ⁴ halten (s. Abbildung 21). Mit jeweils 32 % sind Nachtbusse und eine Smartphone-App (z. B. VKUmoFahr) gefolgt von CarSharing ⁵-Stationen die Angebote, für die sich die Befragten am meisten interessieren. Weitere Angebote wie die Ansiedlung von Elektro-Tankstellen oder die Organisation von Online-Fahrgemeinschaften werden weniger häufig genannt.

Da die Umsetzung von CarSharing aktuell im Kreis diskutiert wird, wurde dieses Konzept in der Umfrage nochmal gesondert aufgegriffen. Es sollte abgefragt werden, wie hoch die Akzeptanz und Nutzungsbereitschaft im Kreis Unna ist und welche Ansprüche an entsprechende Dienstleister gestellt werden.

4

Konzepte wie Nachtbusse, moFahr (Smartphone App) oder CarSharing werden schon im geringen Umfang umgesetzt. Die Frage zielte ebenfalls auf die Ausweitung bestehender Konzepte.

5

Gemäß dem Bundesverband CarSharing ist CarSharing die organisierte, gemeinschaftliche Nutzung von Kraftfahrzeugen (Website Bundesverband CarSharing).

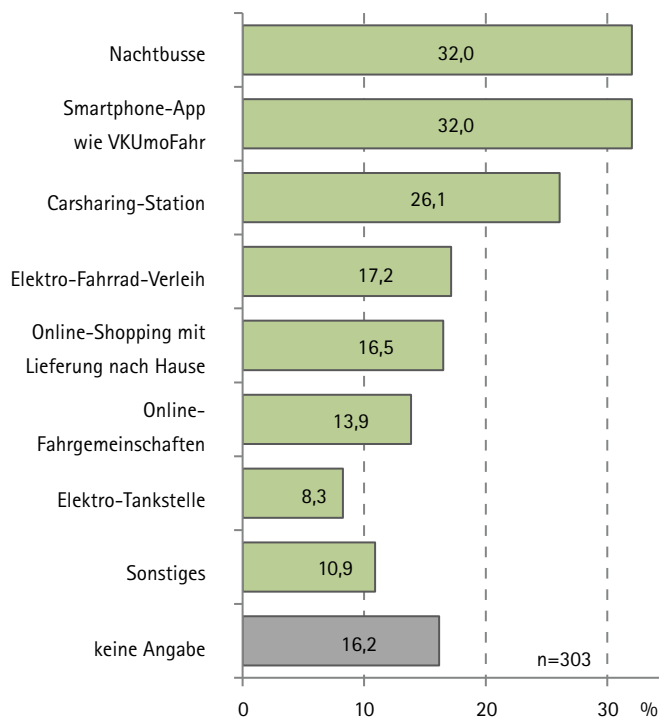


Abbildung 21
Interesse an zukünftigen Verkehrsangeboten im Kreis Unna

Quelle
Eigene Darstellung

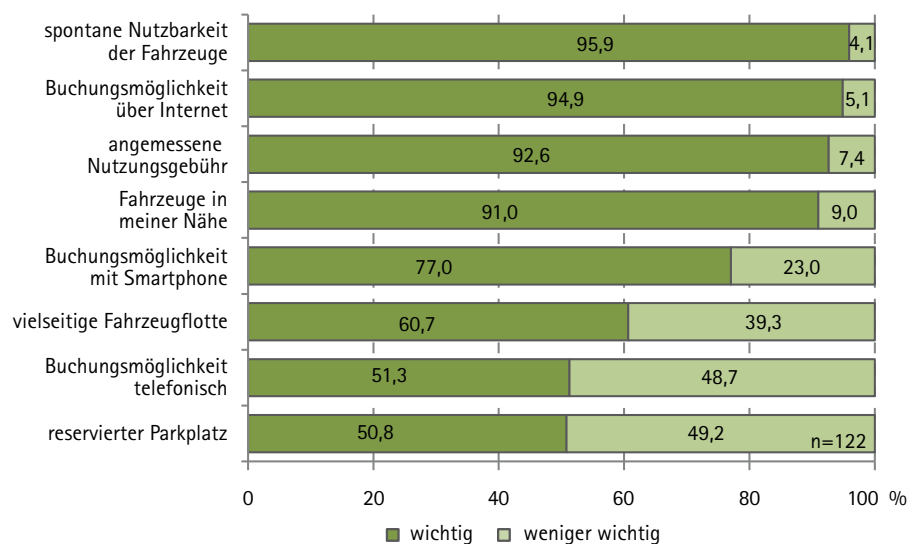
Von den 303 Teilnehmern können sich rund 40 % vorstellen, zukünftig CarSharing zu nutzen, während dies für 60 % nicht in Frage kommt. Von den 40 %, die sich die Nutzung vorstellen können, gaben 50 % an, dafür ggf. einen vorhandenen Pkw abzuschaffen. 90 % gaben an, dafür ggf. auf den Kauf eines weiteren Pkws zu verzichten.

Damit dieses Angebot auch tatsächlich angenommen wird, muss es bestimmte Voraussetzungen und Qualitätsansprüche erfüllen (s. Abbildung 22). Die Teilnehmer, die angaben, dass sie sich die Nutzung von CarSharing zukünftig vorstellen können, wurden gefragt, wie wichtig ihnen bestimmte Angebote dabei sind. Alle in der Umfrage aufgeführten Angebote wurden jeweils von mindestens 50 % der Befragten als wichtig eingestuft. Am wichtigsten sind den Befragten die spontane Nutzbarkeit der

Fahrzeuge, Buchungsmöglichkeiten über das Internet, eine angemessene Nutzungsgebühr sowie die Verfügbarkeit der Fahrzeuge in der Nähe. Diese Merkmale stufen jeweils mehr als 90 % der Befragten als wichtig ein. Für 77 % der Befragten ist die Buchungsmöglichkeit mit dem Smartphone wichtig, rund 60 % legen Wert auf eine vielseitige Fahrzeugflotte. Für die Hälfte der Befragten ist die telefonische Buchungsmöglichkeit ein wichtiges Merkmal und wiederum die Hälfte empfindet das Angebot eines reservierten Parkplatzes als wichtig. Aus diesen Angaben lässt sich ableiten, dass CarSharing viele Qualitätsmerkmale aufweisen muss. CarSharing muss mit einem guten und vielseitigen Angebot ausgestattet sein, damit es Akzeptanz findet und die Bürger bewegt, von dem eigenen Pkw auf die gemeinschaftliche Nutzung umzusteigen.

Abbildung 22

Qualitätsansprüche
an CarSharing
Angebote



Quelle

Eigene Darstellung

6.2

Vor-Ort-Befragungen

Ergänzend zu der von Anfang Januar bis Ende März durchgeführten Online-Umfrage wurden im Zeitraum von Ende März bis Anfang April 2015 in den kreisangehörigen Kommunen Lünen, Holzwickede, Selm und Bönen Befragungen vor Ort durchgeführt. An diesen Befragungen haben insgesamt 79 Personen teilgenommen.

Die Kommunen wurden auf Grundlage von kommunalen Strukturdaten (Indikatoren) und in Abstimmung mit der Steuerungsgruppe ausgewählt (s. Tabelle 3). Die Auswahl gewährleistete zum einen eine

räumliche Abdeckung (Nord-Süd) bzw. eine räumliche Ergänzung (Ausschluss von Kommunen, die bereits für eine Befragung in der 1. Förderphase herangezogen wurden). Zum anderen wurden Kommunen mit unterschiedlichen Ausgangssituationen und Entwicklungspfaden bezüglich ihrer infrastrukturellen Ausstattung und Bevölkerungsentwicklung berücksichtigt. Herangezogen wurden Daten zum Bevölkerungsstand (Einwohnerzahl und Gemeindetyp nach BBSR), zur Bevölkerungsentwicklung (Basis Zensus 2011-2013 und Gemeindemodellberechnung 2011-2030), zu den Tageseinpendlern⁶ sowie den Kategorien nach Nahverkehrsplan und den darin enthaltenen Indikatoren.

6

Gemäß IT.NRW zählen zu den Tagespendlern/Berufspendlern alle Personen, die in einem Arbeits- oder Dienstverhältnis stehen, selbstständig ein Gewerbe oder eine Landwirtschaft betreiben, einen freien Beruf ausüben oder als unbezahlt mithelfendes Familienmitglied tätig sind (Website IT.NRW)

Gemeinde	Bönen	Holzwickede	Lünen, Stadt	Selm, Stadt
Einwohnerzahl	17.980	16.721	84.775	25.553
Gemeindetyp nach BBSR	Große Kleinstadt	Große Kleinstadt	Große Mittelstadt	Kleine Mittelstadt
Kategorie nach Nahverkehrsplan*	4	3	1	3
Bevölkerungsentwicklung 2011-2013 (Basis Zensus)	-0,43 %	-0,20 %	-0,91 %	-1,06 %
Bevölkerungsentwicklung nach Gemeindemodellberechnung 2011-2030	-14,34 %	-3,08 %	-6,43 %	-7,68 %
Tageseinpendler pro 1.000 Einwohner 2013	342	568	182	173

Tabelle 3:
Einordnung Kommunen Vor-Ort-Befragungen

Quelle

Eigene Darstellung
(Datengrundlage: IT.NRW - Landesdatenbank NRW)

* Die Kategorien NVP 1-4 wurden aus der Fortschreibung des Nahverkehrsplan (NVP) Kreis Unna übernommen. Zweck dieser Kategorisierung ist die Zusammenfassung strukturähnlicher Gemeinden des Kreises mit Hilfe folgender Kriterien: Zentrenart, Geschäftsstruktur, Einwohnerzahl und -dichte, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte pro Kommune sowie pro Einwohner, Schülerzahlen, Schulstandorte und Anzahl öffentlichen Einrichtungen. NVP 1 beinhaltet hierbei z. B. vergleichsweise verdichtete Kommunen mit höheren Ausstattungsgrad.

Abbildung 23
Impressionen der
Befragungen vor Ort

© ILS

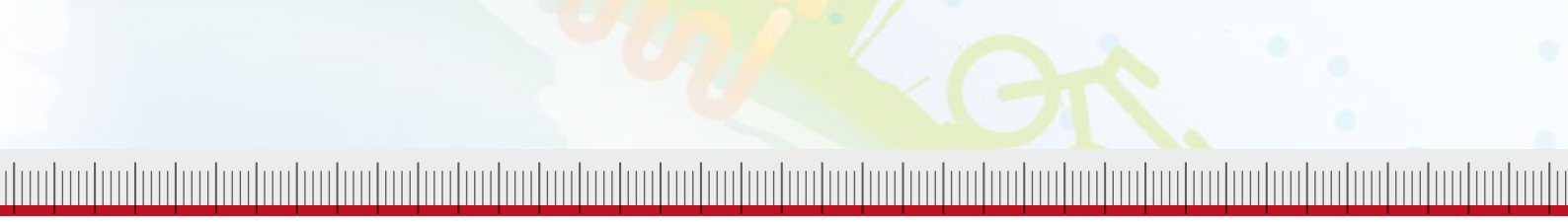


Analog zu den Befragungen in der 1. Förderphase wurden die Interviews auf den Wochenmärkten der jeweiligen Kommune im Vormittagsbereich durchgeführt (s. Abbildung 23). In den Befragungen wurden dieselben Fragen wie in der Online-Umfrage gestellt. Die Fragen sind aber abweichend vom Online-Fragebogen in der Regel nicht als Multiple-Choice-Fragen formuliert, sondern in offener Form gestellt worden.

An den Befragungen vor Ort haben vorwiegend Personen im Alter zwischen 50 und über 79 Jahren teilgenommen. Das Ergebnis lässt sich auf den Zeitpunkt, an dem die Befragungen durchgeführt wurden, zurückführen. Es kann davon ausgegangen werden, dass sich am Wochenende oder in

den Abendstunden eine höhere Beteiligung der jüngeren Altersklassen ergeben hätte. Da die Altersklassen ab 50 Jahre im Vergleich zur tatsächlichen Altersstruktur der Bevölkerung in der Online-Befragung unterrepräsentiert waren (s. Kapitel 6.1), konnten die Ergebnisse gut in eine gemeinsame Bewertung mit der Online-Umfrage einbezogen werden. Zudem stellt die Bürgerbefragung vor Ort nicht den Anspruch auf Repräsentativität, sodass dies für die Auswertung eine eher untergeordnete Rolle spielt.

Analog zu den Ergebnissen der Online-Umfrage wurden im Bereich Bus und Bahn der Taktung, dem Preis und dem Anschluss (Erschließung) mit Abstand die höchsten Prioritäten eingeräumt. Die Bereitstellung



von Informationen sowie die Zuverlässigkeit der öffentlichen Verkehrsmittel wurden am wenigsten genannt. Punkte wie Kundenfreundlichkeit, Multimodalität, Tarifsysteem oder Sauberkeit blieben ebenfalls nur auf einem niedrigen Niveau.

Im Bereich des Radverkehrs wurde dem Zustand der Radwege die höchste Bedeutung zugeschrieben. Daran anschließend sehen die Befragten vor allem Handlungsbedarf im Ausbau der Radwege. Der Trennung vom Radverkehr und MIV, der Bereitstellung bzw. dem Ausbau von Abstellmöglichkeiten sowie der Beschilderung wird im Vergleich ein deutlich geringerer Handlungsbedarf beigemessen.

Bei der Frage nach zukünftigen Verkehrsangeboten zeigt sich ein heterogeneres Bild. Während die Umsetzung von CarSharing mit Abstand die meisten Nennungen erhalten hat, stehen die Befragten auch Elektro-Tankstellen, dem Elektro-Fahrrad-Verleih, Nachtbussen, Online-Fahrgemeinschaften und Smartphone-Apps positiv gegenüber.

6.3

Fachtagung Mobilität

Im Zuge der 2. Förderphase fand eine ganztägige Fachtagung zum Thema „Zukunftsfähige Mobilität im Kreis Unna“ in der Stadthalle Kamen statt, an der über 150 Personen teilgenommen haben. Dies ist für eine themenspezifische und regionale Veranstaltung eine verhältnismäßig hohe Teilnehmerzahl und verdeutlicht, dass das Thema der zukunftsfähigen Mobilität in den Kommunen des Kreises und in den unterschiedlichsten beruflichen Hintergründen ein großes Anliegen ist. Ausgehend von den Personen, die bei der Anmeldung ihre zugehörige Institution angegeben haben, ergibt sich folgendes Bild: Es kommen 10 Personen aus Wissenschaft,

40 Personen aus Wirtschaft, 56 Personen aus Verwaltung, 31 Personen aus Politik und 22 Personen aus Interessenvertretungen.

Menschen müssen sich bewegen, um am gesellschaftlichen Leben teilnehmen zu können. Ob der tägliche Weg zum Arbeitsplatz, die Fahrt zu einem Bekannten oder Verwandten sowie das wöchentliche Training im Fußballverein – Mobilität ist ein Bedürfnis, welches von allen Menschen gleichermaßen geteilt wird und maßgeblich die persönliche Lebensqualität beeinflusst. Der demografische Wandel, der unter anderem zu einer Alterung und Schrumpfung der Gesellschaft führt, stellt den Kreis Unna und die kreisangehörigen Kommunen in diesem Zusammenhang vor die Herausforderung Mobilität für alle Menschen (z. B. Kinder, Senioren, Berufstätige und Behinderte) auch zukünftig flächendeckend, finanzierbar und nachhaltig bereitzustellen. Dieser Herausforderung wollte sich der Kreis Unna mit der Fachtagung Mobilität stellen. Ziel der Tagung war es, einer zukunftsfähigen, bürgerorientierten und finanzierbaren Mobilitätsstrategie im Kreis und in den kreisangehörigen Kommunen auf die Spur zu kommen, die die Sicherstellung einer klimafreundlichen und nachhaltigen Mobilität aller Bürger gewährleistet.

Dazu gehören Einschätzungen von Fachexperten aus den Bereichen Planung, Politik, Privatwirtschaft und Zivilgesellschaft ebenso wie Anforderungen und Bedürfnisse von Bürgern. Die Fachtagung verstand sich dabei als Plattform für einen kreativen Dialog zwischen Fachexperten und Bürgern. Nach einer thematischen Einführung, in der u.a. Themen und Ziele der Nachhaltigkeitsstrategie sowie Eckpunkte der Mobilitätsstrategie des Kreises vorgestellt wurden, hielten Experten aus verschiedenen Bereichen Fachvorträge zu den Themen Nahmobilität, Tarifsysteem, Flexible Beförderungssysteme und Mobilitätsmanagement für Nutzergruppen. Darauf aufbauend wurde



Abbildung 24

Ablauf der Fachtagung

Quelle

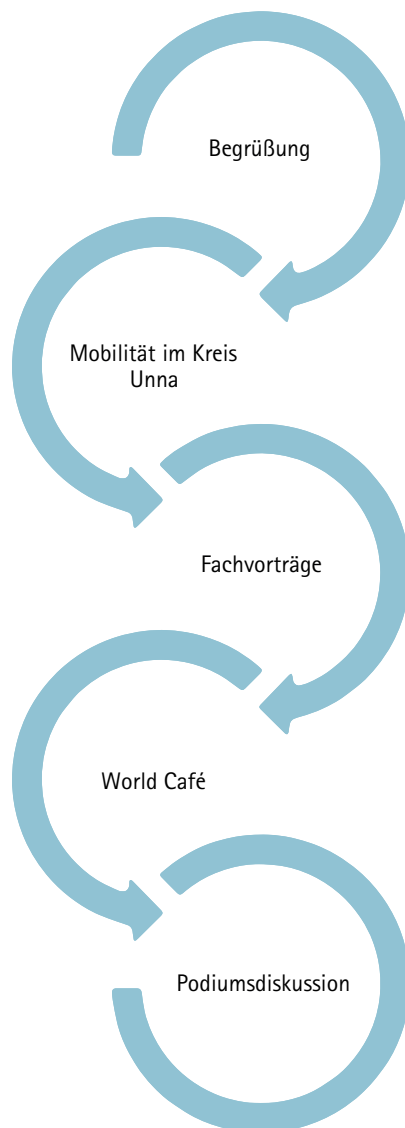
Eigene Darstellung

7

Das World Café ist eine Beteiligungsmethode mit dem Ziel, vor dem Hintergrund bestimmter Fragestellungen, eine größere Anzahl an Menschen zu persönlichen und authentischen Gesprächen zu inspirieren. Dafür werden diese in Kleingruppen an verschiedenen Thementischen aufgeteilt. Durch ein spezielles Rotationsverfahren zwischen diesen Tischen und der Kleingruppen untereinander sollen die Ideen und Erkenntnisse der Teilnehmer immer dichter vernetzt werden, um gleichsam eine kollektive Erkenntnisebene zu erreichen (vgl. Juanita Brown 2007).

8

Der Modal Split beschreibt die prozentualen Anteile der einzelnen Verkehrsträger am gesamten Verkehrsaufkommen (Summe aller Wege) (vgl. Website Umweltbundesamt).



im Anschluss ein World Café ⁷ durchgeführt, welches zum Ziel hatte, Einschätzungen, Anregungen und Maßnahmenvorschläge der Teilnehmer zu erfassen. Das World Café der Fachtagung bestand aus den sechs thematischen Tarifsystem, Fuß- und Radverkehr, ÖPNV, Flexible Mobilität, Mobilitätsmanagement für Nutzergruppen und einem offenen Thema. Abschließend wurden im Rahmen einer Podiumsdiskussion die wesentlichen Ergebnisse des World Cafés vorgestellt und ein Resümee über die Veranstaltung gezogen (s. Abbildung 24).

In den Pausenzeiten konnten die Tagungsbesucher sich in einer Ausstellung über die Ergebnisse der Modal-Split-Untersuchung ⁸ des Kreises, über Angebote der Verkehrsgesellschaft des Kreises Unna (VKU), der Radstationen, der Verbraucherzentrale oder des ADFC informieren und auf dem Vorplatz der Stadthalle E-Bikes, das ADFC-Lastenfahrrad oder Elektroautomobile selbst testen (s. Abbildung 24).

Ergebnisse der Fachtagung

Die Fachtagung Mobilität hat viele positive Resonanzen und gute Ergebnisse hervorgebracht. Viele Aktivitäten des Kreises Unna haben Bestätigung erfahren und es wurden Hinweise für die Weiterentwicklung gegeben.



Abbildung 25

Impressionen der Fachtagung

© Jürgen Theobald

Als bedeutende, übergeordnete Erkenntnisse aus der Fachtagung Mobilität können folgende Punkte festgehalten werden:

- **Stadt- und Regionalentwicklung und Mobilität müssen zusammen gedacht werden**

Das Maß an Mobilität in einem Raum hängt insbesondere von der Struktur dieses Raumes ab. Die Standorte jeglicher Einrichtungen (Arbeitsstätten, infrastrukturelle Einrichtungen, Dienstleistungen etc.), deren Erschließung mit den verschiedenen Verkehrsmitteln sowie die Qualität der Erschließung bestimmen die Erreichbarkeit sowie Sicherheit und haben Einfluss auf das Erscheinungsbild des Raumes und die Attraktivität für die Benutzung durch den Menschen.

- **Leitbild: Lebenswerte Stadt = Gesundheit = Raum für Bewegung**

Eine lebenswerte Stadt ist auch eine gesunde Stadt, in der sie Raum für Bewegung bietet und die Förderung der körperlich aktiven Fortbewegungsmittel unterstützt. Das können nicht nur das Fahrrad und das Zu-Fuß-Gehen sein, sondern auch Inline-Skates, Skateboards etc.

- **Bewusste Benutzung der Verkehrsmittel ermöglichen**

Nachhaltiger Verkehr bedeutet nicht die ausschließliche Benutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes, denn alle Verkehrsmittel haben ihre Berechtigung. Ziel muss sein, eine Wahlfreiheit zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln zu bieten, sodass eine bewusste Benutzung der Verkehrsmittel überhaupt erst möglich ist. Es ist zu beachten, dass es hierbei auch Zielkonflikte auftreten können.

- **Vernetzte / integrierte Mobilität erfordert, dass die Basisaufgaben erfüllt sind**

Damit eine Vernetzung der Verkehrsmittel funktionieren kann, muss entsprechende Infrastruktur vorhanden sein und sich in einem guten Zustand befinden.

Aus der Fachtagung konnten darüber hinaus wichtige Aussagen und Einschätzungen zur derzeitigen Mobilitätssituation im Kreis Unna abgeleitet werden. Tabelle 4 stellt die Ergebnisse auf Ebene der Themenfelder dar.

Tabelle 4:

Allgemeine Aussagen zur Mobilitätssituation im Kreis Unna in den World Cafés

Tarifsystem

- Kreis Unna als Tarifgrenze zwischen VRR und VRL problematisch, da es zu Doppeltarifierungen kommt
- Bürgertickets in Form eines Solidarsystems aufgrund fehlender gesetzlicher Grundlage derzeit nicht umsetzbar
- Einfachheit und Transparenz bei Tarifen/ Fahrgastinformationen am wichtigsten
- Mobilitätskarte als Möglichkeit der flexiblen Nutzung verschiedener Verkehrsmittel – inkl. CarSharing, Fahrradsysteme und ÖPNV-Flatrate
- Mobilitätskarte als E-Ticket mit einheitlicher Abrechnung
- Check-in und Check-out Systeme per Smartphone im Kreis Unna nicht realisierbar
- Weiterentwicklung des Markts ermöglicht Alternativen

Fuß- und Radverkehr

- Stärkung Fuß- und Radverkehr durch Doppelstrategie aus Push- und Pull-Faktoren
- Änderung der Einstellung der Menschen notwendig
- Sicherheit im Rad- und Fußverkehr durch Kommunikation und Repression
- Bessere Nutzung des Sicherheitsaudits als Instrument zur Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Vorhandensein attraktiver Wegeverbindung als Voraussetzung der Verknüpfung von Verkehrsmitteln (Intermodalität)
- Bürger des Kreises bevorzugen eigenes Rad / Leihräder in erster Linie sinnvoll für den Tourismus und Berufspendler
- Stadt als Lebens- und Bewegungsraum
- Bedeutende Rolle der Mobilität für die Lebensqualität
- Zeitliche und räumliche Defizite bei Verbindungen
- Auf die Barrierefreiheit muss geachtet werden
- Gegenseitige Unterstützung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fahrradabstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen vergrößern den Einzugsbereich), aber auch Konkurrenz zueinander (Wegfall von ÖPNV-Kunden durch Radschnellwege oder Verbreitung von E-Bikes)

ÖPNV

- Zeitliche und räumliche Defizite bei Verbindungen
- Ausweitung auf Abendstunden und Wochenende
- Schnellbusse sind gute Option
- Berufspendler haben hohe Ansprüche (insbesondere Pünktlichkeit)
- Zustand und Ausstattung von Haltestellen (Sauberkeit, Beleuchtung, Fahrgastinformation, Überdachung, Fahrradabstellanlagen) für Attraktivität besonders bedeutend
- Bessere Ansprache von Zielgruppen (Senioren)
- Auf Barrierefreiheit muss geachtet werden
- Einfachheit und Transparenz bei Tarifen/ Fahrgastinformationen am wichtigsten
- Parkraumbewirtschaftung hat großen Einfluss auf die ÖPNV-Nutzung
- Verkehrsmittel des Umweltverbundes können sich gegenseitig unterstützen (Fahrradabstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen vergrößern den Einzugsbereich), aber auch in Konkurrenz zueinander stehen (Wegfall von ÖPNV-Kunden durch Radschnellwege oder Verbreitung von E-Bikes)

Flexible Mobilität

- Je mehr Mobilitätsformen zur Verfügung stehen, desto höher ist die Wahrscheinlichkeit der Nutzung und des Nutzungswechsels
- Derzeitiger Boom von CarSharing darf nicht unterschätzt werden, da der Modal Split Anteil noch immer gering ist / CarSharing ist dennoch ein wichtiges Mobilitätselement für die Zukunft
- Starke Abhängigkeit der Möglichkeiten, aber auch Grenzen von strukturellen Gegebenheiten

- Je geringer die Siedlungsdichte, desto problematischer sind die Nutzungschancen für die Entwicklung von CarSharing Systemen
- Kooperation mit Betrieben als alternativer Ansatz (Fahrzeuge werden in nicht gewerblichen Zeiten für Dritte zugänglich gemacht)
- Organisation und flexible Nutzung der Beförderungssysteme durch elektronische Vernetzung über die verschiedenen neuen Medien

Mobilitätsmanagement für Nutzergruppen

- Unternehmen und Schulen als derzeit größte Zielgruppen von Mobilitätsmanagement
- Mobilität wichtiges Thema in Schulen: Frühes Erreichen nachkommender Generationen sowie deren Eltern
- Senioren und Wohnungsbaugesellschaften als weitere, neue Zielgruppen
- Attraktivitätssteigerung von Wohnquartieren durch Mobilitätsmanagement
- Vermarktung durch den Kreis unter dem Motto „Mobilität ist Lebensqualität für den Kreis Unna“
- Gewinnen weiterer Unternehmen mit den Argumenten: Gesundheitsförderung, Fachkräftemangel, Erhöhung der Erreichbarkeit
- Organisation von Fahrgemeinschaften durch die Unternehmen oder in Eigenverantwortung der Mitarbeiter statt durch Dienstleister
- Erreichen der Nutzer über neue Medien sowie Auskunftsservice „fahrtwind“

Quelle

Eigene Darstellung

Neben den allgemeinen Aussagen zur Mobilitätssituation im Kreis Unna, wurden konkrete Maßnahmenvorschläge von den Teilnehmern und Fachexperten formuliert. Die Maßnahmen sind in der nachfolgenden Tabelle 5 systematisch dargestellt:

In der ersten Spalte der Tabelle werden dabei die genannten Maßnahmen aufgelistet. Eine genauere Beschreibung dessen erfolgt in der zweiten Spalte. Die Handlungsfelder Fuß- und Radverkehr, Tarifsysteem, ÖPNV, Flexible Mobilität und Mobilitätsmanagement für Nutzergruppen sind unter der dritten Spalte zusammengefasst. Die Handlungsfelder sind entsprechend der Themen des World Cafés benannt. Spalte 3 ordnet die Maßnahmen nach ihrer inhaltlichen Ausrichtung den Handlungsfeldern zu. In der vierten Spalte wird der Bezug zu den Zielen der Nachhaltigkeitsstrategie hergestellt. Es werden die Maßnahmen den Zielen zugeordnet, zu dessen Erreichung sie beitragen. Ob es sich bei den Handlungsvorschlägen, um kommunikative/informative, bauliche oder organisatorische Maßnahmen handelt, wird in der fünften Spalte dar-

gestellt. Die letzte Spalte zeigt an, welche Wirkung durch die jeweilige Maßnahme zu erwarten ist. Die Maßnahmen können sich der Darstellung nach auf verschiedene Lebens-, Umwelt- und Wirtschaftsbereiche auswirken: Aufwertung des Stadtraums als Lebens- und Bewegungsraum, Gewährleistung des Wirtschaftsstandorts, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Verringerung der Umweltbelastungen, Sicherung der Erreichbarkeit sowie Erweiterung / Verlagerung der Nutzer (vorwiegend finanzielle Aspekte).

In der Tabelle wird zusätzlich unterschieden, ob ein direkter oder indirekter Zusammenhang zwischen Maßnahme und Ziel, Umsetzungsebene sowie Wirkungsfeld anzunehmen ist. Ein Punkt ■ bedeutet, dass ein direkter Zusammenhang besteht. Ein Punkt in Klammern (■) zeigt, dass die Maßnahme womöglich nur indirekt Einfluss auf den jeweiligen Bereich nimmt.

Tabelle 5:
Übersicht und Einordnung
der Maßnahmen aus dem
World Café

Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Handlungsfeld					Ziel
			Fuß- und Radverkehr	Tarifsystem	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	Flexible Mobilität – Schwerpunkt CarSharing	Mobilitätsmanagement für Nutzergruppen	
1	Ausbau und Instandhaltung von Fuß- und Radwegen	z. B. Asphaltierung, klare Trennung von Fuß- und Radverkehr und motorisiertem Individualverkehr	■					■
2	Ausstattung der Rad- und Fußwege	z. B. Abstellmöglichkeiten am Quell- und Zielort (überdacht), Trinkbrunnen, Raststätten, Gepäckstationen	■					■
3	Vorrang des Radverkehrs	z. B. bei LSA-Schaltungen	■					■
4	Verjüngung der PKW-Spuren		■					■
5	Ausweitung der kostenpflichtigen Parkraumbewirtschaftung	Umsetzung von gebührenpflichtigen Parkplätzen und -häusern (z. B. Bahnhof Kamen)	■	■				■
6	Shared Space (gemeinsam genutzter Raum)		■					■
7	Rechts-vor-Links		■					■
8	Tempo 30		■					■
9	Sicherheitsaudits		■				■	■
10	Erweiterung des Blindenleitsystems		■				■	■
11	Mitnahme des Fahrrads in öffentlichen Verkehrsmitteln (DB)		■		■			■
12	Bewerbung für Radstationen		■					■
13	Einrichtung von „Walking-Bussen“ zu Schulen und Kindergärten		■					■
14	10er Ticket für Wenigfahrer			■	■		■	■
15	Sozialticket für Geringverdiener			■	■		■	■
16	Jobticket			■	■		■	■
17	Solidarfinanziertes Bürgerticket	Mitfinanzierung durch Dritte (Kreis, Kommunen, Verkehrsunternehmen etc.)		■	■			■
18	Mobilitätskarte	Öffentlicher Verkehr – Car-Sharing – Radverleih – Taxi		■	■			■
19	Mobilitätsflatrate	Pauschalpreis für die Nutzung aller Verkehrsmittel		■	■			■



Umsetzungs- ebene				Wirkungsfeld					
Der motorisier- te Individual- verkehr wird genutzt und umweltverträg- licher gestaltet. (NHS Ziel 2)	Kommunikativ/ informativ	baulich	organisatorisch	Aufwertung des Stadttraums als Lebens- und Bewegungs- raum	Gewähr- leistung des Wirtschafts- standorts	Erhöhung der Verkehrssicher- heit	Verringerung der Umweltbe- lastungen	Sicherung der Erreichbarkeit	Erweiterung / Verlagerung der Nutzer (vorwie- gend finanzielle Aspekte)
		■		■	(■)	■	(■)	■	
		■		■	(■)	■	(■)	(■)	
			■	■		■	(■)		
■		■	■	■		(■)	(■)		
■	■		■	■		(■)	■		■
(■)	■		■	■		■			
■	■		■			■			
■	(■)		■	■		■	■		
■	■					■			
	■	■		■		■			
			■	■			■	■	
	■						(■)	■	
■			■	■		■	■	■	
			■				■	(■)	■
			■				(■)	(■)	■
■	■		■		■		■	■	
■	■		■				(■)	(■)	■
■	■		■		■		(■)	■	
■	■		■		■		(■)	(■)	■

Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Handlungsfeld					Ziel
			Fuß- und Radverkehr	Tarifsystem	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	Flexible Mobilität – Schwerpunkt CarSharing	Mobilitätsmanagement für Nutzergruppen	
								Die umweltschonenden Verkehrsmittel werden gestärkt. (NHS Ziel1)
20	Mieterticket	z. B. Wohnen+ (Vergünstigte Tickets in Kombination mit Mietwohnungen)		■	■		■	■
21	Abbau von Doppeltarifierungen (VRR/VRL)	z. B. Wechselseitiger Verkauf von Anschluss- und Zusatztickets im VRR- und VRL-Bereich		■	■			■
22	Einfache und verständliche Darstellung und Kommunikation der Tarifangebote			■	■			■
23	Gemeinschaftstarife Bus & Bahn	z. B. Rail & Fly inkl. Bus		■	■			■
24	E-Ticketing	z. B. Chipkarten, Check-In und Check-Out-Systeme		■	■			■
25	Payback im öffentlichen Verkehr			■				■
26	Einsatz von Taxibussen zu Schwachverkehrszeiten				■	■		■
27	Instandhaltung und Ausbau von Haltestellen	z. B. behindertengerecht, überdacht			■			■
28	Verbesserte Fahrgastinformation				■			■
29	Bewerbung von Schnellbussen				■			■
30	Zielgruppenspezifische Kommunikation	z. B. Senioren, Jugendliche					■	■
32	Ansprache von Unternehmen zum Thema CarSharing	Bereitstellung von Dienstwagen in nicht gewerblichen Zeiten an Dritte				■		
33	Vernetzung von seriösen Partnern beim CarSharing	z. B. Stadtwerke, Verwaltung				■		
34	Bildung von Netzwerken	z. B. Seniorenverbände, Unternehmen, Schulen					■	■
35	Gruppentickets für Mitarbeiter	z. B. Förderung durch Unternehmen		■	■		■	■
36	Fahrgemeinschaften im Schulverkehr und bei Freizeitaktivitäten						■	
37	JobRad	z. B. unternehmenseigene Fahrräder an Mitarbeiter ausleihen	■				■	■
38	Sicherstellung der ÖPNV-Anbindung	z. B. Anbindung von Gewerbegebieten, Schulen, Seniorenheimen			■		■	■
39	Altersspezifische Schulungen	z. B. Busschulungen, Rollatorstage			■		■	■
40	Ausweitung der Bedienzeiten des ÖPNV zu Abendstunden und am Wochenende				■			■
41	Trennung MV und NMV		■					■

	Umsetzungs- ebene				Wirkungsfeld					
	Der motorisier- te Individual- verkehr wird bewusster genutzt und umweltverträg- licher gestaltet. (NHS Ziel 2)	Kommunikativ/ informativ	baulich	organisatorisch	Aufwertung des Stadttraums als Lebens- und Bewegungs- raum	Gewähr- leistung des Wirtschafts- standorts	Erhöhung der Verkehrssicher- heit	Verringerung der Umweltbe- lastungen	Sicherung der Erreichbarkeit	Erweiterung / Verlagerung der Nutzer (vorwie- gend finanzielle Aspekte)
		■		■		(■)		■	(■)	■
				■		■		(■)	(■)	■
		■						(■)	(■)	
		■		■		(■)		■	■	■
				■				■		■
		■		■						■
				■		(■)		■	■	
			■		■		■		■	■
		■					(■)		(■)	
		■					(■)		(■)	(■)
■	■	■								■
■				■		■		(■)	■	■
■	■	■		■		■		(■)	(■)	■
■		■		■		(■)		(■)	(■)	■
				■		■		(■)	■	■
■				■				■	■	
■	■	■		■		(■)		■	■	
■			■	■	■	■		■	■	(■)
		■					■	■	■	
				■				■	■	■
			■	■	■		■			

6.4

Fachgespräch Kreissenorenkonferenz

Der Verlust der Mobilität ist eines der maßgeblichen Risiken des Alterns. Ältere Menschen sind in einem höheren Maße auf ein angemessenes und geeignetes Mobilitätsangebot angewiesen, um sich im Raum autonom bewegen zu können. Ausgangssituation ist oftmals die physische Leistungsfähigkeit im Alter und das bio-medizinische Altersbild. Die Forschung sieht hierbei einen konkreten Zusammenhang zwischen der physischen Leistungsfähigkeit, der Fähigkeit zur Mobilität und dem Grad an Lebensqualität (vgl. Wilde 2014: 22ff.).

In einer alternden Gesellschaft muss daher der Sicherstellung von Mobilität, insbesondere der älteren Menschen, zukünftig eine hohe Bedeutung beigemessen werden.

Um die Nutzergruppe der Senioren im Beteiligungsprozess der Nachhaltigkeitsstrategie anzusprechen, wurde die Seniorenkonferenz des Kreises als Interessenvertretung und inhaltliche Dialog- und Diskussionsplattform herangezogen (s. Abbildung 26).

Die wissenschaftliche Begleitung des Projektes sah in der Zusammenarbeit mit der Kreissenorenkonferenz zwei zentrale Vorteile: zum einen konnten Personen der spezifischen Altersgruppe direkt erreicht werden, zum anderen wurden Personen angesprochen, die ein hohes Maß an sozialem Engagement aufweisen und daran interessiert sind, den Kreis Unna selbst zu gestalten. Beide Aspekte machten die Zusammenarbeit mit der Kreissenorenkonferenz besonders vielversprechend.

Methodisch wurde als Beteiligungsformat ein teilstrukturiertes, Leitfragen gestütztes Fachgespräch durchgeführt. Das Fachgespräch hat den Vorteil, dass trotz einer zurückhaltenden nicht-direktiven Gesprächsführung spezifische und gegenstandsbezogene Informationen erhoben werden können. Insbesondere die Befragung von Personen, die indirekt bzw. direkt betroffen sind, ermöglicht eine weitreichende Abfrage der spezifischen lokalen Gegebenheiten. Obwohl das teilstrukturierte Gespräch gegenstands- bzw. objektbezogen ist, bietet es die Möglichkeit auf den Gegenstand selbst offen formuliert zu werden. So lassen flexible Gesprächsleitfäden Spielraum für gegenstandsübergreifende Themen und geben

Abbildung 26

Fachgespräch mit
der Kreissenoren-
konferenz Unna

© ILS



die Möglichkeit nicht-antizipierte Gesichtspunkte zu berücksichtigen. Dies führt zu einer Maximierung der Themenreichweite, die möglicherweise durch ein strukturiertes Interview nicht erreicht werden kann. Die Leitfragen gliederten das Fachgespräch in vier* Kernbereiche:

(1) Eigene Mobilität im Kreis

- Wie mobil fühlen Sie sich im Kreis Unna?
- Welches Verkehrsmittel nutzen Sie hauptsächlich, um sich fortzubewegen?

(2) Problem- und Handlungsfelder

- Welche Gründe bzw. Einflussfaktoren sind ausschlaggebend für Ihr persönliches Nutzungsverhalten?
- Welche Barrieren bestehen konkret vor Ort, wenn Sie Ihren Alltag mit Bus und Bahn bzw. dem Fahrrad bewältigen wollen?
- Welche Stellschrauben halten Sie für besonders wichtig, um Bus und Bahn bzw. das Fahrrad für die Personengruppe der Senioren wieder interessanter zu machen?

(3) Altersgerechte und nachhaltige Mobilitätsangebote

- Welche neuen altersgerechten und nachhaltigen Mobilitätsangebote (z. B. CarSharing, Verleih von E-Bikes und Bereitstellung von E-Tankstellen) können Sie sich vorstellen?
- Wie wäre Ihre Umsetzung attraktiv und erfolgreich durchzuführen?

(4) Politische und planerische Teilhabe

- Haben Sie das Gefühl, dass Sie ausreichend gut über Angebote (Tickets/Tarife, Radstationen, CarSharing etc.) informiert sind/werden?
- Werden die Belange und Bedürfnisse von Senioren bei der Verkehrsplanung ausreichend berücksichtigt (politische Teilhabe etc.)?

* fett gedruckte Kernbereiche stellten den inhaltlichen Schwerpunkt dar

Das Fachgespräch fand am 20. Mai 2015 im Kreishaus Unna statt. Insgesamt haben acht Kreis-Senioren teilgenommen, die zum einen als Privatpersonen und zum anderen als Delegierte verschiedener Seniorenorganisationen Erfahrungen in das Fachgespräch einbrachten. Neben zwei wissenschaftlichen Mitarbeitern des ILS, die das Gespräch moderiert und protokolliert haben, war die Geschäftsführerin der Kreissenienkonferenz und Mitarbeiterin der Kreisverwaltung anwesend. Das Fachgespräch begann mit einem kurzen Einführungsvortrag zum allgemeinen Hintergrund der Nachhaltigkeitsstrategie und zum Thema Mobilität. Daran anschließend fand das von einem Leitfaden teilstrukturierte Fachgespräch statt (s. Abbildung 27).



Abbildung 27
Ablauf des Fachgesprächs

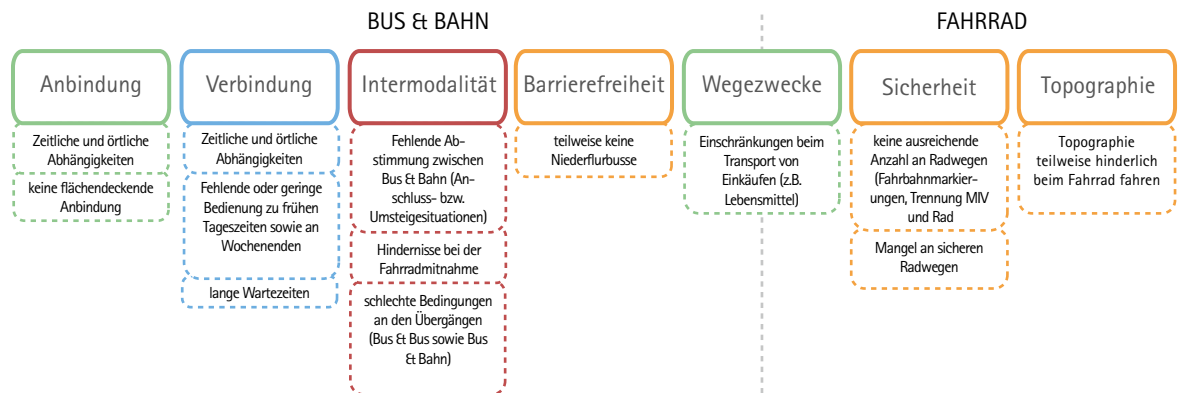
Quelle
Eigene Darstellung

Abbildung 28

Handlungs- und Problemfelder nach Kreissenorenkonferenz

Quelle

Eigene Darstellung



Identifikation von Problemfeldern im Kreis Unna

Abbildung 28 zeigt die Handlungs- und Problemfelder inklusive der konkretisierenden Unterpunkte, die während des Fachgesprächs angesprochen wurden. Die identifizierten Problemfelder Anbindung, Verbindung, Intermodalität, Barrierefreiheit, Wegezwicke, Sicherheit und Topographie konnten den Handlungsfeldern Bus und Bahn sowie Fahrrad zugeordnet werden.

Der Nahverkehrsplan definiert das ÖPNV-Angebot (Takt und Bedienzeiträume) aufgrund von Siedlungsstruktur und Strukturdaten. Obwohl das ÖPNV-Angebot mit der vorgegebenen Definition in der Regel übereinstimmt, bemängeln die Kreissenoren die langen Wege⁹ zu Haltestellen am Quell- und Zielort sowie eine fehlende oder nur geringe Bedienung durch die öffentlichen Verkehrsmittel, insbesondere in den frühen Tagesstunden und am Wochenende. Entsprechende Versorgungslücken schränken die Flexibilität und Nutzbarkeit von Bus und Bahn ein. Hier betonten die Teilnehmer, dass insbesondere diese Zeiträume für regelmäßige Wege (z. B. Arztbesuche, Einkäufe, Besuch von Freunden und Bekannten) relevant sind. Aufgrund von langen Warte- und Umsteigezeiten sind Fahrten an diesen Tagen und zu diesen Zeiten aber mit einem hohen Zeitaufwand verbunden. Insbesondere in kalten

Jahreszeiten schreckt dies ältere Personen vor der Fahrt mit dem öffentlichen Verkehrsmittel ab. Die Senioren stellten weiterhin fest, dass sich die Kombination von verschiedenen Verkehrsmitteln (Intermodalität) im Kreis Unna schwierig gestaltet. Die Fahrzeiten von Bus und Bahn sind nicht aufeinander abgestimmt, sodass Umstiege nicht immer funktionieren. Zusätzlich wird die Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV als schwierig empfunden. Als großen Vorteil des PKWs betonten die Kreis-Senioren die Möglichkeit des Transports. Vor allem bei Einkäufen ist für sie der PKW nicht durch Bus und Bahn zu ersetzen.

Die Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel hängt unter den Teilnehmern stark von der Wohnsituation ab. Diejenigen, die zentral wohnen, nutzen das Fahrrad häufiger. Für diejenigen, die in einer peripheren Lage wohnen, scheint das Fahrrad keine Alternative zu sein. Häufig aufgeführter Grund war die Topographie des Kreises, die das Radfahren aus Sicht der Senioren erschwert. Die unzureichende Anzahl an Radwegen und die fehlende Sicherheit im Straßenverkehr wurden aber ebenso genannt. Insgesamt wird die Nutzung des Fahrrads vorrangig für Freizeitaktivitäten und weniger für alltägliche Wege angeführt.

⁹ Hellmanns und Klein (2015) geben für die Gruppe der Senioren eine fußläufige Entfernung von 400-600 m bei ÖPNV-Haltestellen an.

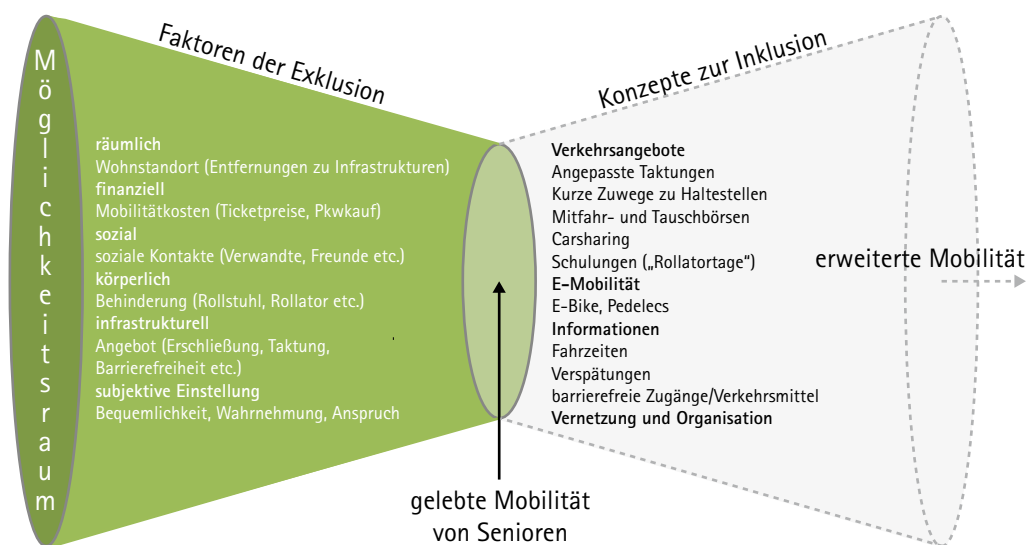


Abbildung 29

Exklusions- und Inklusionsfaktoren von Senioren

Quelle
Eigene Darstellung

Exklusions- und Inklusionsfaktoren

Aus den von den Teilnehmern genannten ortsspezifischen Problem- und Handlungsfeldern ließen sich generelle Exklusionsfaktoren für Senioren ableiten, die sich negativ auf die Mobilität auswirken können. Aus den Aussagen der Teilnehmer ergeben sich (1) räumliche, (2) finanzielle, (3) soziale, (4) körperliche (5) infrastrukturelle und (6) subjektive Exklusionsfaktoren (s. Abbildung 29). Die Bandbreite an Exklusionsfaktoren reicht hierbei von steigenden bzw. zu hohen Mobilitätskosten und sinkenden Rentenansprüchen über den Rückgang von sozialen Kontakten bis hin zu Beeinträchtigungen in der Mobilität durch körperliche Behinderungen und die fehlende Barrierefreiheit in öffentlichen Verkehrsangeboten. Die mögliche Mobilität von Senioren wird somit durch die Summe dieser Faktoren auf eine gelebte Mobilität reduziert.

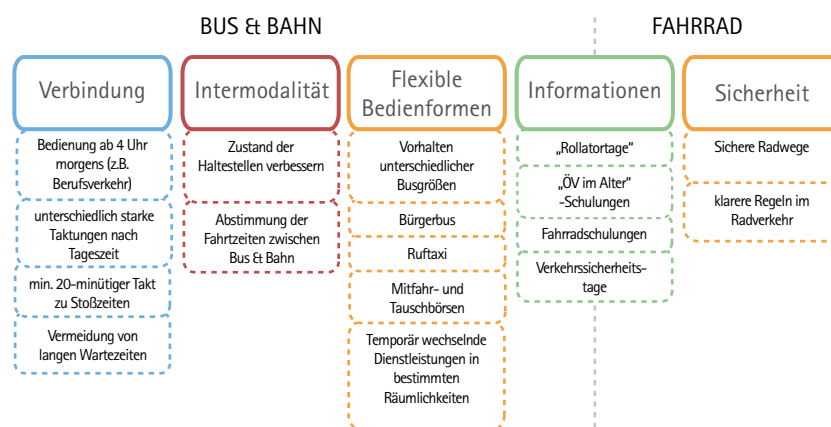
Um die gelebte Mobilität zu steigern, haben die Teilnehmer über die Anpassung von Verkehrsangeboten, die Umsetzung von E-Mobilität, das Informationsmanagement im Bereich Mobilität und die Vernetzung und Organisation von Akteuren diskutiert (s. Abbildung 29). Unter dem Oberpunkt Verkehrsangebote wurde über die Anpassung von Taktungen, kürzere Zuwege zu Haltestellen, Mitfahr- und Tauschbörsen und die Einfüh-

rung und Ausweitung von CarSharing-Angeboten diskutiert. Im Zusammenhang mit der E-Mobilität ging es um die Einführung und Verbreitung von E-Bikes bzw. Pedelecs. Hierbei stand der Aspekt der erweiterten Erreichbarkeit durch umweltgerechte und elektronisch unterstützte Verkehrsmittel zu moderaten Preisen im Vordergrund. Die Informationsbereitstellung von Fahrzeiten, Verspätungen sowie barrierefreien Zugängen bzw. Verkehrsmitteln über digitale Medien wie den PC oder das Smartphone stellte einen weiteren Strang der Diskussion dar. Als letzten Punkt wurde über die Kooperation und Organisation von Akteuren im Bereich Mobilität gesprochen, was die Bildung und Erweiterung von Netzwerken zwischen öffentlichen und privaten Akteuren einschloss (z. B. Schulen, Verwaltung, Unternehmen, Fahrgemeinschaften).

Ableiten von altersgerechten Mobilitätskonzepten und -angeboten

Was im vorherigen Abschnitt auf einer abstrakten Ebene beschrieben wurde, wurde während des Fachgespräches auf eine konkrete Umsetzungs- und Maßnahmenebene heruntergebrochen. In der Diskussion wurde hierbei zwischen Handlungskonzepten für Bus und Bahn sowie das Fahrrad unterschied-

Abbildung 30

Übersicht der
Maßnahmen

Quelle

eigene Darstellung

den. Die Maßnahmen konnten unter den Unterkategorien Verbindung, Intermodalität, Flexible Bedienformen, Informationen und Sicherheit zusammengefasst werden (s. Abbildung 30).

Den größten Handlungsbedarf sahen die Teilnehmer in den Bedien- und Fahrzeiten der Busse. Hier wurde zum einen vorgeschlagen, die Bedienungszeiten generell auszuweiten, um den ÖPNV für einen größeren Teil der Bevölkerung attraktiver bzw. überhaupt erst zugänglich zu machen (z. B. Berufspendler). Zum anderen ging es um die Anpassung der Taktungen. Es wurde empfohlen, die Taktungen zu bestimmten Zeiten zu erhöhen – nicht nur, um die Flexibilität bei Fahrten zu erhöhen, sondern auch um lange Warte- und Umsteigezeiten zu vermeiden. Dabei wurde explizit gewünscht, die Fahr- und Ankunftszeiten der Busse untereinander und von Bus und Bahn besser aufeinander abzustimmen, sodass sinnvolle Umstiege zwischen den Verkehrsmitteln möglich werden.

Neben der Attraktivitätssteigerung des ÖPNV-Angebots wurde angeregt, den Bürgern weitere Anreize zur ÖPNV-Nutzung zu geben. Eine Idee für einen solchen Anreiz stelle eine Kooperation zwischen VKU und Taxiunternehmen dar, wodurch VKU-Abo-Kunden vergünstigte Taxifahrten in Gebiete, in denen keine ÖPNV-Anbindung besteht, ermöglicht werden. Ein weiterer Vorschlag war die Erstattung einer Bahncard bei Aufgabe des eigenen PKWs.

Für Bereiche, in denen aus wirtschaftlicher Sicht keine Bedienung oder eine nur unzureichende zeitliche und örtliche Erschließung erfolgen kann, wurde über die Möglichkeiten der Selbstorganisation privater Akteure und die Zusammenarbeit zwischen öffentlichen Akteuren diskutiert. Durch organisierte Tauschbörsen, Mitfahrgelegenheiten etc. könnte Personen, die über keinen eigenen PKW verfügen, die Möglichkeit geboten werden, sich ohne Nutzung des ÖPNV fortzubewegen.

Im Bereich des Radverkehrs lag der Diskussionsschwerpunkt auf dem Sicherheitsaspekt. Die Schaffung von sicheren Radwegen sowie eine klarere Organisation der Rad-Verkehrsregeln wurden gewünscht. Weiter wurden für Personen, die das erste Mal oder nach langer Zeit wieder – z. B. nach einem Radverkehrsunfall – auf das Rad steigen wollen, Verkehrssicherheitstage oder Fahrradschulungen vorgeschlagen. Aus Sicht der Teilnehmer schien das Angebot von Verkehrssicherheitstagen in Form von Schulungen ein adäquates Instrument zum Abbau von Hemmschwellen und zur Steigerung des Sicherheitsgefühls.

Zusammenfassend wünschten sich die Kreis-Senioren eine Verbesserung und Förderung von Fahrrad und ÖPNV, betonten aber gleichzeitig, dass dies nicht zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs, sondern gleichberechtigt geschehen sollte.



Abbildung 31
Impressionen
Schülerworkshop
© LAG 21 NRW



6.5 Zukunftswerkshop Gymnasium Bergkamen

Neben der Nutzergruppe der Senioren haben insbesondere Kinder und Jugendliche spezielle Anforderungen an das öffentliche Mobilitätsangebot einer Kommune oder Region. Da sie keinen Führerschein besitzen und nicht direkt auf einen PKW zurückgreifen können, sind Kinder und Jugendliche entweder auf das Fahrrad oder öffentliche Verkehrsmittel angewiesen. Bricht beispielsweise aufgrund von Bevölkerungsrückgängen und zu hohen Erschließungskosten (Wirtschaftlichkeit) die Anbindung mit dem Bus weg oder wird auf ein Minimum (Reduzierung der Taktung) zurückgefahren, so kann das großen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten von Kindern und Jugendlichen haben.

Um die Nutzergruppe der Kinder und Jugendlichen in den Beteiligungsprozess der Nachhaltigkeitsstrategie einzubinden, wurde im Gymnasium Bergkamen mit 30 Schülern eine Zukunftswerkstatt zum Thema Mobilität durchgeführt (s. Abbildung 31). Die Zukunftswerkstatt gliederte sich in die drei Phasen Kritik, Utopie und Realisierung nach Jungk et al. (vgl. Müllert 2009).

Nach einer allgemeinen Einführung zur Nachhaltigkeitsstrategie und zum Thema nachhaltige Mobilität wurden drei

Kleingruppen gebildet. In den Kleingruppen wurden jeweils die Arbeitsaufträge der Kritik- und Realisierungsphase bearbeitet. Die Realisierungsphase fand wie die Einführung in der Großgruppe statt (s. Abbildung 32).

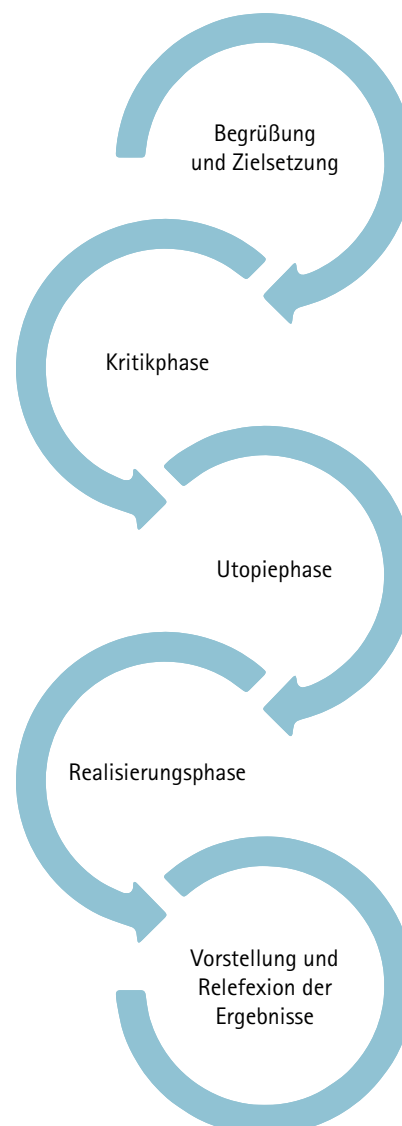


Abbildung 32
Ablauf des Zukunftswerkshops

Quelle
Eigene Darstellung

Abbildung 33

Mobilitätsverhalten
der Schüler auf
Stadtteilebene

Quelle

Eigene Darstellung

In der Kritikphase wurde mit den Jugendlichen auf zwei unterschiedlichen Maßstabsebenen gearbeitet. Zum einen sollte das Mobilitätsverhalten auf kommunaler Ebene und zum anderen in einem regionalen Kontext betrachtet werden. Auf beiden Ebenen wurden der Schulweg und die Wege zu Freizeitaktivitäten abgefragt. Mit knapp 80 % machen diese Wegezwecke den größten Anteil der Wege von Kindern und Jugendlichen aus. Weitere Wege werden für Einkäufe und sonstige Wegezwecke zurückgelegt (vgl. Limbourg et al. 2013: 29). Die Abfrage von Schul- und Freizeitwegen kann somit einen guten Überblick über das Mobilitätsverhalten von jüngeren Menschen geben.

Die Schüler sollten mit Hilfe von Piktogrammen ihren Wohnort und das Gymnasium Bergkamen sowie Orte, an denen sie ihre Freizeit verbringen, in einem Stadtplan verorten. Zudem sollten sie die unterschiedlichen Orte durch Linien miteinander verbinden und über ein weiteres Piktogramm angeben, mit welchem Verkehrsmittel sie zu dem jeweiligen Ort gelangen. Die Schüler hatten dabei die Wahl zwischen fünf unterschiedlichen Verkehrsmitteln.

- (1) PKW mit den Eltern
- (2) Zu Fuß
- (3) Fahrrad
- (4) Bus
- (5) Bahn

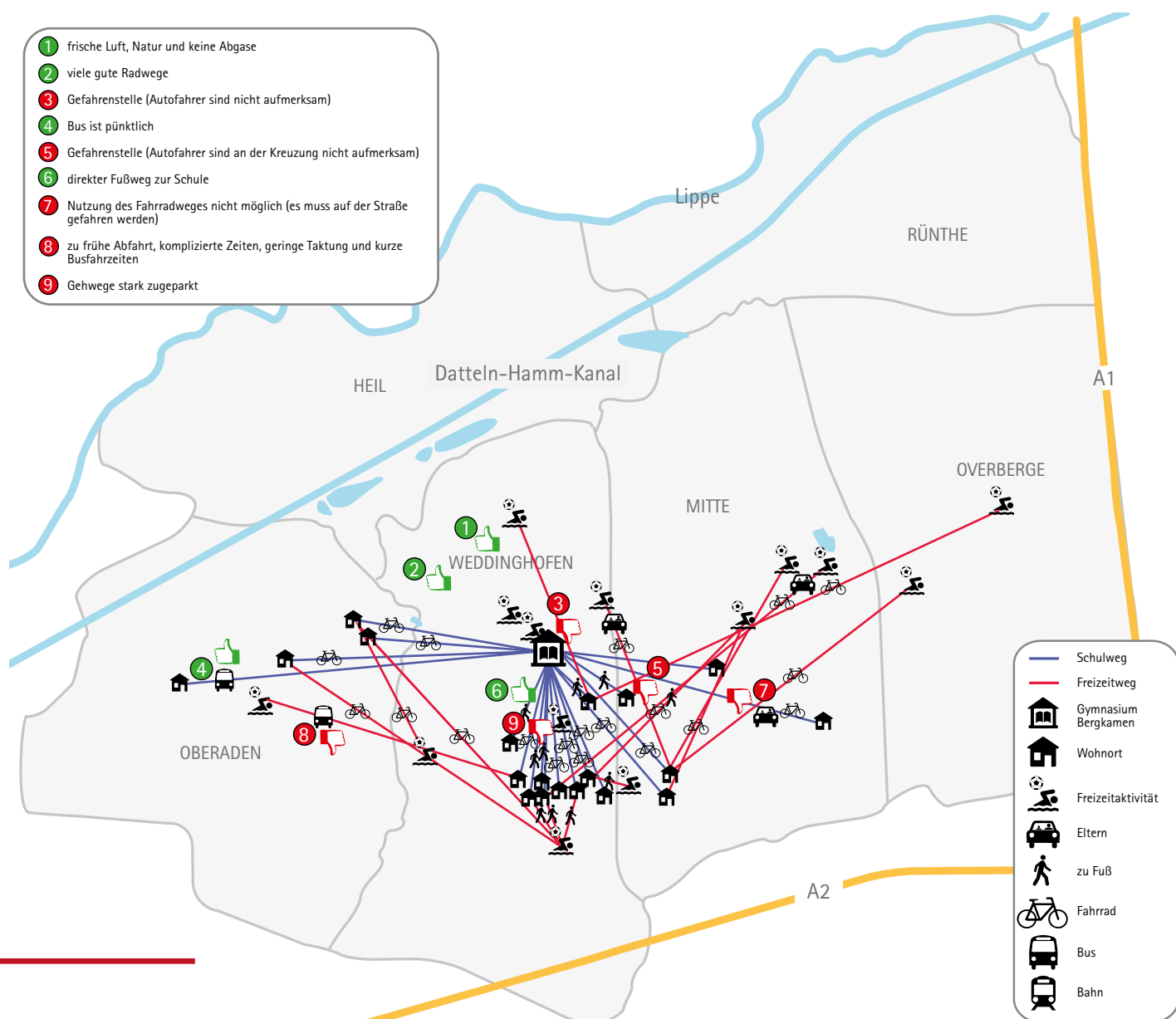


Abbildung 33 zeigt die Wohn- und Freizeitorte, Wegeverbindungen und Verkehrsmittelwahl auf Stadtteilebene. Es wird deutlich, dass die Mehrheit der Wege mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt wird. Nur vereinzelt, greifen die Schüler auf den Bus zurück. Am Schulweg wird dies besonders deutlich. Bis auf einen Jugendlichen wird der Schulweg von allen Schülern zu Fuß oder mit dem Fahrrad bewältigt. Grund hierfür sind die relativ geringen Entfernungen in Bergkamen zwischen den Orten. Auf kommunaler Ebene bezog sich die Kritik demnach hauptsächlich auf den Radverkehr. Die Jugendlichen kritisierten die Unaufmerk-

samkeit der Autofahrer und Hindernisse auf den Geh- und Fahrradwegen (z. B. parkende Autos).

Analog dazu zeigt Abbildung 34 die gleichen Wege auf regionaler Ebene. Hier erkennt man im Vergleich aber eine deutliche Verlagerung zu Gunsten der öffentlichen Verkehrsmittel. Fahrten in die kreisangehörigen Kommunen werden vorwiegend mit dem Bus zurückgelegt. Fahrten nach Dortmund erfolgen mit dem Zug. Die Schüler kritisierten in diesem Zusammenhang vor allem zu lange Fahrzeiten Richtung Werne, Unna und Hamm. Dortmund wird als Beispiel für eine gute Wegeverbindung angeführt.

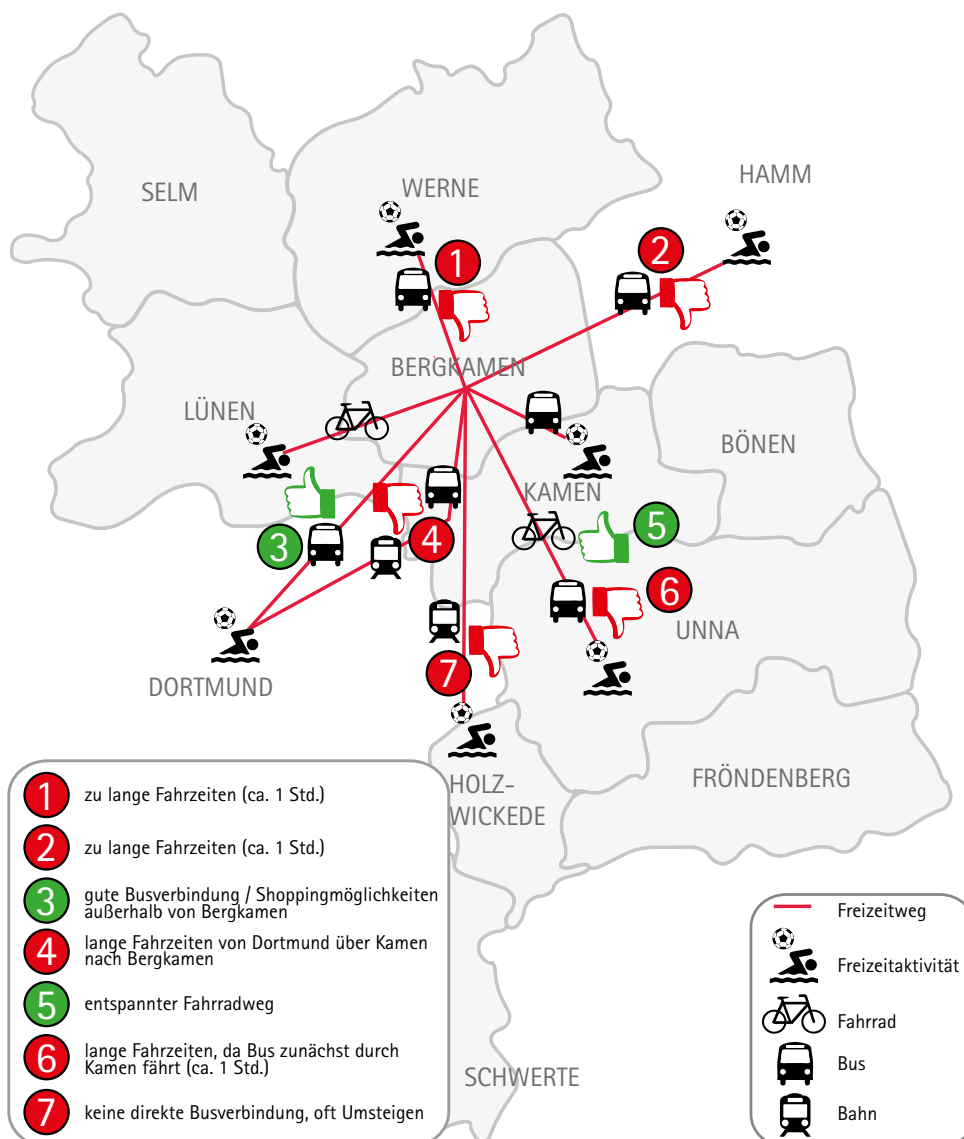


Abbildung 34

Mobilitätsverhalten der Schüler auf regionaler Ebene

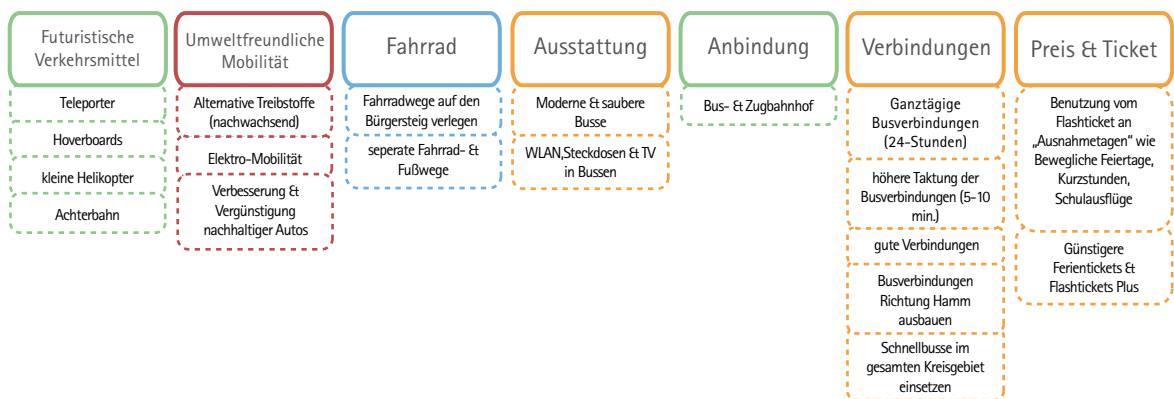
Quelle
Eigene Darstellung

Auf Grundlage der Kritikphase haben die Jugendlichen eigene Maßnahmen entwickelt, um das öffentliche Mobilitätsangebote zu verbessern. Die Maßnahmen konnten sieben Handlungsfeldern zugeordnet werden (s. Abbildung 35).

Nachdem alle Kleingruppen ihre Maßnahmen formuliert hatten, haben alle Kleingruppen die fünf wichtigsten Maßnahmen den anderen Schülern vorgestellt. Abschlie-

ßend haben alle Schüler mit jeweils drei Punkten, die Themenfelder und Maßnahmen gewichtet und hierarchisiert. Die Maßnahmen, die unter den Themenfeld Anbindung und Verbindung zugefasst werden konnten, haben die meisten Punkte erhalten und wurden somit am stärksten priorisiert. Das Themenfeld Bahnhof (Schienenanbindung in Bergkamen) belegte den zweiten Platz, Preis und Ticket wurde auf Platz drei gewählt.

Abbildung 35
Maßnahmen nach
Handlungsfeldern



Quelle
Eigene Darstellung

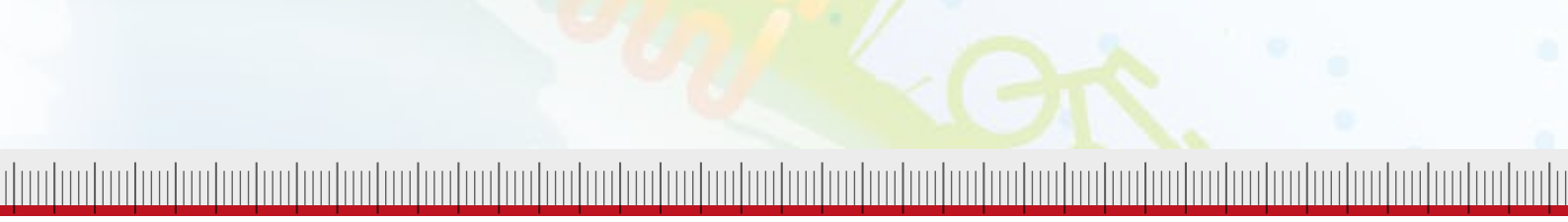
6.6

Fazit und Ausblick

Obwohl sich die Wissenschaft einig darüber ist, dass E-Partizipation für die zukünftige Demokratie von wesentlicher Bedeutung ist, setzt der heutige Stand der Technik immer noch Grenzen. Es ist zu beachten, dass trotz der stark steigenden Verfügbarkeit von PCs, Smartphones und breitbandigem Internet im öffentlichen und privaten Bereich immer noch ein Großteil der Bevölkerung über keinen oder nur einen unzureichenden Internetanschluss verfügt. Diese selektive Beteiligungsmöglichkeit der Bevölkerung muss man bei der Umsetzung von E-Partizipation berücksichtigen. In Deutschland verfügen ca. 84 % der privaten Haushalte über einen Internetzugang (vgl. Statisti-

sches Bundesamt 2014; Stand 2014). 81 % dieser Internetanschlüsse stehen als Breitbandanschlüsse zur Verfügung. Neben der rein technischen Verfügbarkeit von Internet wird die Nutzung weiter durch individuelle, soziale und ökonomische Faktoren beeinflusst. Im konkreten bedeutet dies, dass die Nutzung unter anderem durch das Alter, das Geschlecht oder das Einkommen mitbestimmt wird (vgl. Albrecht 2008: 30f.; Becker 2008: 13f.).

Während E-Partizipation also bestimmten Personengruppen die Teilnahme an demokratischen Prozessen ermöglichen kann, so sieht sich die erfolgreiche Umsetzung ebenso mit neuen benachteiligten Personengruppen konfrontiert. Eine reine Beteiligung durch E-Partizipation ist heutzutage noch nicht möglich, so dass es derzeit nur als ergänzendes Instrument angesehen werden kann.



Partizipation muss daher immer auf mehreren Ebenen erfolgen, um eine möglichst breite Öffentlichkeit zu erreichen.

Im Rahmen des Projektes wurde dies durch den Einsatz der durchgeführten unterschiedlichen Beteiligungsformate umgesetzt. Insbesondere die Fachtagung Mobilität sowie die Zukunftswerkstatt am Gymnasium Bergkamen lassen sich dabei besonders positiv hervorheben. Mit einem proaktiven Beteiligungsformat, bei dem sich die Bürger direkt in die Fachdiskussion einbringen können, können Entscheidungsprozesse konstruktiv und kreativ unterstützt werden. Nicht zu unterschätzen, ist dabei der Aufwand, der durch die Vor- und Nachbereitung entsteht. Eine gute Vor- und Nachbereitung ist notwendig, um die gewünschten Ergebnisse zu erzielen. Wichtiger Bestandteil dieses Prozesses muss dabei ebenso die Dokumentation und der Verwertungsplan der Ergebnisse sein. Es muss klar kommuniziert werden, wie die Ergebnisse verwendet werden und wie sie in die Planung einfließen. In dem alle Ergebnisse in der Fortschreibung des Nachhaltigkeitsberichts beschrieben werden, wird diesem Anspruch nachgekommen.

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass die durchgeführten unterschiedlichen Dialog-, Konsultations- und Partizipationsformate sich gut ergänzen und in ihrer Gesamtheit gute Ergebnisse hervorgebracht haben. Dabei ist eine unterschiedliche Differenzierung zu beobachten. Während beispielsweise das Fachgespräch mit der Zielgruppe Senioren eher eine grobe Einschätzung zur Mobilität hervorgebracht hat, konnte im Zukunftswerkstatt mit den Jugendlichen eine sehr detailscharfe Problem- und Maßnahmendarstellung der Schüler erarbeitet werden. Eine Reduktion auf ein Format ist daher nicht zielführend, sondern ein guter Mix an Partizipationsformaten für einen gelungenen Beteiligungsprozess notwendig.

Im Rahmen der 2. Förderphase zur Nachhaltigkeitsstrategie fand ein Bürgermeisterworkshop zum Thema „Wirtschaft und Arbeit“ statt. Ziel des Workshops war die Initiierung eines Dialogs zwischen Kreis und kreisangehörigen Kommunen, um mögliche Lösungsansätze für eine Stabilisierung der Wirtschaft und des Arbeitsmarktes des Kreises Unna zu erarbeiten.

Die aktuellen Kennzahlen zum Arbeitsmarkt und zur Wirtschaftsentwicklung des Kreises Unna weisen darauf hin, dass die bisherigen Maßnahmenkonzepte nicht ausreichen, um eine stabile Trendwende in den Beschäftigungszahlen und der wirtschaftlichen Entwicklung des Kreises und seiner kreisangehörigen Kommunen einzuleiten. Vielmehr steigen die Fallzahlen und die Aufwendungen für Sozialtransferleistungen weiterhin an und schränken somit das Entwicklungspotenzial des Kreises und seiner Kommunen in finanzieller Hinsicht erheblich ein.

Vor diesem Hintergrund beabsichtigt der Kreis Unna über eine strategische Planung kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmenpakete für die Stabilisierung der Wirtschaft und des Arbeitsmarktes zu erarbeiten.

In der Nachhaltigkeitsstrategie wurden zu den Themenfeldern „Beschäftigung“ und „Wirtschaft“ Ziele und Teilziele erarbeitet, die auf die beschriebenen Problemlagen eingehen. Hiernach soll aus Sicht des Kreises eine dauerhafte und vielfältige Wirtschaftsstruktur gefördert, die Anzahl der Arbeitsplätze erhöht und die Qualität der Arbeit verbessert werden. Für alle Ziele wurden Indikatoren aufgestellt, die ein Monitoring des Zielerreichungsgrades erlauben.

Da in diesen Themenfeldern seitens des Kreises der dringendste Handlungsbedarf gesehen wird, sollte im Rahmen der 2. Förderphase zur Umsetzung und Weiterentwicklung der Strategie ein Bürgermeisterdialog „Arbeit und Wirtschaft“ etabliert werden, der die Spitzen der Städte und Gemeinden sowie des Kreises zusammenführt, um ein regionales Verfahren zur Erreichung der gesetzten Nachhaltigkeitsziele abzustimmen. Eingebunden wurden zudem die Wirtschaftsförderungsagentur des Kreises Unna, die Bundesanstalt für Arbeit und das Job-Center, die bereits in der Steuerungsgruppe zur Erstellung der Nachhaltigkeitsstrategie mitgearbeitet haben.

7.1

Ablauf des Workshops

Nach einer Begrüßung und Vorstellung der Zielsetzung des Workshops sowie einer Abfrage der Erwartungen der Teilnehmenden an den Dialog, gliederte sich der Workshop in vier grobe Arbeitsschritte: Zu Beginn wurden wesentliche Hintergrundinformationen zur Nachhaltigkeitsstrategie und Analysen zur aktuellen Entwicklung des Arbeitsmarktes in der Region des Kreises Unna sowie wesentliche Kennzahlen bezüglich Ausbildungssituation und Wirtschaftsstruktur des Kreises als Diskussionsgrundlage vorgestellt. Anschließend wurden von den Teilnehmenden mit Unterstützung einer Mind-Map ein Stärken-Schwächen-Profil des Landkreises in Bezug auf die Strukturen der Vermittlung,

auf Angebot und Nachfrage von Arbeitsplätzen, auf die Ausbildung und Qualifikation, auf die Wirtschaftsstruktur und die Zusammenarbeit zwischen Kreis und kreisangehörigen Städten und Gemeinden entworfen. Darauf aufbauend erfolgte im dritten Schritt eine erste Diskussion über die zentralen inhaltlichen Zielsetzungen sowie die Formulierung von möglichen Maßnahmenpaketen zur Zielerreichung. Abschließend wurden die Ergebnisse zusammengefasst und weitere Schritte für die Zusammenarbeit und eine dauerhafte Initiierung eines Dialogs vereinbart (s. Abbildung 36).

7.2

Erwartungen an den Workshop

Zur Umsetzung und Weiterentwicklung des im Rahmen der Nachhaltigkeitsstrategie „LebensWerte“ erarbeitete Handlungsprogramms bedarf es einer engen Zusammenarbeit zwischen Kreis und kreisangehörigen Kommunen. Dabei haben wie einleitend beschrieben die Handlungsfelder Wirtschaft und Beschäftigung aktuell eine besondere Relevanz. Die Kosten der Arbeitslosigkeit beeinflussen das Budget der Städte, Gemeinden und des Kreises bereits jetzt sehr negativ und werden auch in Zukunft eine große Last für die öffentlichen Haushalte sein. Mit der Einladung zum Workshop wurde auf einen Vorschlag der Bürgermeister eingegangen, über die aktuellen Problemlagen in einen Dialog zu treten und konstruktive Lösungs-

ansätze zu entwickeln. Dabei diente der Workshop als Auftaktveranstaltung zu einer Reihe weiterer Treffen.

Insbesondere die Bürgermeister sehen einen dringenden Handlungsbedarf die Zahl der Bedarfsgemeinschaften ¹⁰ zu reduzieren. So formulierten die Bürgermeister zu

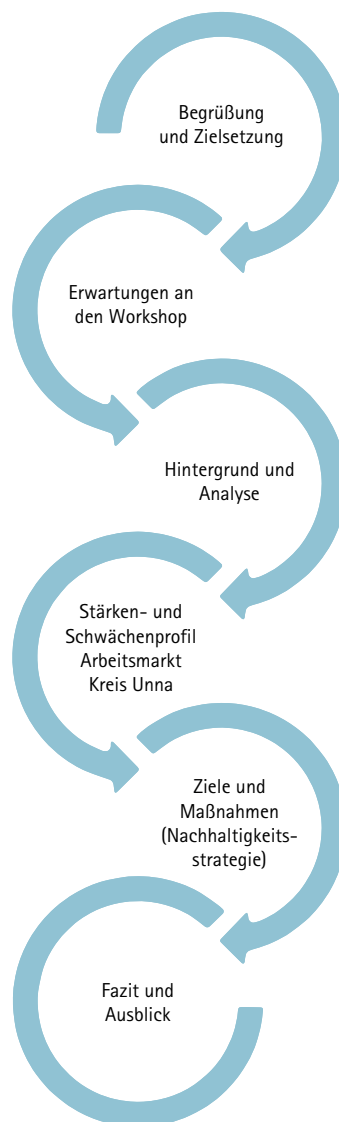


Abbildung 36

Ablauf des Bürgermeisterworkshops

Quelle

Eigene Darstellung

10

Der Begriff „Bedarfsgemeinschaft“ ist im Sozialgesetzbuch II (SGB II) in § 7 Absatz 3 definiert. Demnach gehören zu einer Bedarfsgemeinschaft neben dem Arbeit suchenden Hilfebedürftigen, der den Antrag auf Arbeitslosengeld II stellt, alle weiteren erwachsenen und minderjährigen Personen, die mit diesem gemeinsam in einem Haushalt leben und wirtschaften (vgl. Webseite Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz).

Beginn der Veranstaltung den Wusch, eine gemeinsame Sichtweise und eine gemeinsame Strategie der Kommunen und des Kreises zu entwickeln, welche den aktuell negativen Entwicklungen auf dem Arbeitsmarkt ad-

äquat begegnet. Dafür sollen die Potentiale der Region für mehr Beschäftigung ermittelt und die bisherigen Strukturen der Vermittlung von Arbeitssuchenden analysiert und ggf. optimiert werden.

Abbildung 37

Stärken- und
Schwächen-Profil
Arbeitsmarkt Kreis
Unna

Schwächen

Vermittlungsstrukturen

Reform der Arbeitsverwaltung: teilweise negative Auswirkungen auf Qualität der Vermittlung, viele Zeitverträge, viele unerfahrene Mitarbeiter, mangelnde Motivation der Mitarbeiter

Personalausstattung der Mitarbeiter im Jobcenter unzureichend. Folge: Motivation der Mitarbeiter sinkt

Zweifel an Statistiken: Es wird der Verdacht geäußert, dass der Statistik teils mehr Gewicht beigemessen wird, als nachhaltigen Vermittlungserfolgen

Vermittlung zu wenig „am Menschen“

Vermittlungserfolge nicht dauerhaft – geringe Erfolge beim Übergang in den regulären Arbeitsmarkt

Arbeitsmarkt: Angebot & Nachfrage

teilweise schwer zu vermittelnde Arbeitslose (Sockelarbeitslosigkeit)

es gibt nur für jeden 10ten Arbeitssuchenden einen Arbeitsplatz auf dem regionalen Arbeitsmarkt

hohe Anforderungen an Absolventen in Betrieben

Ausbildung & Qualifikation

40-50 % an Ausbildungsplätzen fehlen (Zahlen möglicherweise eingeschränkt aussagekräftig, da viele Betriebe ihren Bedarf nicht anmelden)

hoher Anteil an Geringqualifizierten

teilweise Qualifikation der zu Vermittelnden nicht geeignet für ortsansässige Unternehmen

- Fachkräftemangel - teilweise haben regionale Unternehmer offene Stellen mit externen Bewerbern besetzt

Engagement von Industrie und Handwerk für Berufsausbildung zu gering

Wirtschaftsstruktur

grundsätzliche Entwicklung schwierig (allg. Lohnentwicklung, allg. soziale Spaltung, Strukturschwäche der Region), welche von kommunaler und regionaler Ebene (Kreis) nicht beeinflussbar ist

Zusammenarbeit: Kommunen & Kreis

Informationstransfer nicht ausreichend - Informationen über reine Datenlage hinaus notwendig

unzureichende strukturelle Einbindung der Kommunen im Beirat

Stärken

Vermittlungsstrukturen

direkter Kontakt mit Jugendlichen (Konzept „Haus der Jugend“) zeigt gute Erfolge. Jugendarbeitslosigkeit könnte stark gesenkt werden

höchste Vermittlungsquote im Vergleich zu anderen Regionen in NRW

gute Vernetzung zwischen Jugendamt und Arbeitsagentur - personalintensiv aber erfolgreich

Arbeitsmarkt: Angebot & Nachfrage

Ausbildung & Qualifikation

Wirtschaftsstruktur

Zusammenarbeit: Kommunen & Kreis

Quelle

Eigene Darstellung

7.3

Ergebnisse des Workshops

Wesentliche Ergebnisse des ersten Bürgermeisterdialogs sind das erstellte Stärken-Schwächen-Profil zum Arbeitsmarkt im Kreis Unna und die gemeinsam entwickelte Ziel- und Maßnahmenplanung.

und Schwächen des Landkreises bezüglich Vermittlungsstrukturen, Angebot und Nachfrage nach qualifizierten Arbeitskräften, Ausbildung und Qualifikation, Wirtschaftsstruktur und der Zusammenarbeit zwischen Kreis und kreisangehörigen Kommunen diskutiert. Die Ergebnisse der Diskussion sind in Abbildung 37 zusammengefasst.

Stärken- und Schwächen-Profil

Auf Grundlage ihrer Erfahrungen und den präsentierten Hintergrundinformationen zu Arbeitsmarkt, Beschäftigung und Qualifikation von Schulabgängern wurden die Stärken

Ziele und Maßnahmenplanung

Aufbauend auf dem Stärken-Schwächen-Profil wurden folgende Zielsetzungen für eine Verbesserung der Arbeitsmarktsituation und der Vermittlung von Arbeitssuchenden sowie Maßnahmenvorschläge zur Zielerreichung erarbeitet:

Vermittlungsstrukturen

- **Ziel:** Zusammenwirken der Kommunen mit dem Jobcenter verbessern
Maßnahme: Bessere Anbindung der Kommunen an Jobcenter, z.B. durch stärkere Repräsentanz der Kommunen im Beirat
- **Ziel:** Jugendarbeitslosigkeit verringern (Vorschlag: Reduktion der Jugendarbeitslosigkeit um 50% bis 2020), „Teufelskreise“ durchbrechen und „Vererben von Problemlagen“ in kommende Generationen unterbinden
Maßnahme: Flächendeckende Etablierung des Selmer Modellprojektes „Haus der Jugend“
Maßnahme: Vorhandene Strukturen von Schulen, Jugendhilfe, Job-Center und Arbeitsagentur sowie Handwerk, Industrie und Handel besser verzahnen, Qualität der Regelabläufe und Schnittstellen verbessern
Maßnahme: Beauftragung der Schuldezernentenkonferenz zur vertieften Behandlung der aktuellen Schwierigkeiten vieler Schülerinnen beim Übergang von Schule zum Beruf
Maßnahme: Gute Beispiele für gelungene Maßnahmen zur Reduzierung von Jugendarbeitslosigkeit im Kreis identifizieren und an alle Kommunen kommunizieren
Maßnahme: Präventive Arbeit verstärken (Arbeit mit zu Vermittelnden bereits während der Schulzeit notwendig, ebenso Ansprache der Eltern)
- **Ziel:** Vermittlung gering-qualifizierter Arbeitssuchender
Maßnahme: Gemeinschaftliche Strategie von Kreis und kreisangehörigen Kommunen entwickeln
Maßnahme: Stärkere Individualisierung der Hilfe
- **Ziel:** Stärkere Einbindung der örtlichen Wirtschaft
Maßnahme: Zusammenarbeit zwischen Wirtschaftsförderung und Jobcenter schaffen (Institutionen übergreifendes Arbeiten, doppelte Strukturen abbauen)
Maßnahme: Stärke Zusammenarbeit auch über Kreisgrenzen hinweg
- **Ziel:** Motivation und Weiterqualifizierung des Personals im Bereich Vermittlung

Vermittlungsstrukturen

- **Ziel:** Aufstockung des Personals für stärkere fallbezogene Arbeit
Anmerkung: Finanzielle Mittel zur Aufstockung des Personals müssten über Bundesmittel aus dem Eingliederungstitel gedeckt werden. Diese Gelder stehen dann nicht mehr für Qualifizierungs- und Beschäftigung zur Verfügung.
- **Ziel:** Quartiersbezogene Strategien entwickeln (Zusammenarbeit mit sozialen Diensten, Wohnungsbaugesellschaften konnte in der Stadt Unna erfolgreich erprobt werden)
Maßnahme: Übertragung des Modellprojekts der Stadt Unna „Berliner Allee“ auf andere Kommunen prüfen
- **Ziel:** Überprüfung der aktuellen Zusammenarbeit zwischen Arbeitsagentur und Jobcenter; die derzeit geteilte Arbeitgeberservice scheint wenig effektiv, die Kommunikation ist unzureichend.
- **Ziel:** Mögl. Sozialmissbrauch nachgehen, um Kosten für Kommunen zu senken

Angebot und Nachfrage Arbeitsmarkt

- **Ziel:** Förderung zweiter Arbeitsmarkt
Maßnahme: Kreis Unna könnte sich als Pilotregion für vorgesehene Projekte bewerben
Anmerkung: die Förderung des zweiten Arbeitsmarktes muss ein Baustein unter vielen bleiben, da sehr kostenintensiv
- **Ziel:** Mehr Arbeitsplätze für Hochqualifizierte schaffen

Ausbildung und Qualifikation

- **Ziel:** Vermittlung von Arbeitskräften aus dem Kreis an örtliche Wirtschaft steigern
Anmerkung: Viele Stellen im Kreis werden von außerhalb besetzt. Möglicherweise ist die Qualifizierung von Arbeitssuchenden und Schulabgängern nicht ausreichend.
- **Ziel:** Zielgruppenspezifische Angebote zur Weiterqualifizierung
- **Ziel:** Möglichkeiten zur Weiterbildung im Job ausbauen

Wirtschaftsstruktur

- **Ziel:** Förderung von Unternehmensgründungen
- **Ziel:** Mehr qualifizierte Arbeitsplätze in der Region schaffen
Maßnahmen: Zielgruppenspezifische, passgenaue Qualifizierung und Förderung von Arbeitssuchenden und Schulabgängern

Zusammenarbeit zwischen Kreis und kreisangehörigen Kommunen

- **Ziel:** Kommunen-übergreifende Strategien entwickeln
Maßnahme: Arbeitsmarkt in anderen Kreisen bei Vermittlung mit berücksichtigen
Maßnahme: Informationsfluss zwischen Kommunen und Kreisen gewährleisten und verbessern
Austausch zu Förderungsmöglichkeiten (bereits Praxis) ausbauen und stärken (ebenso Monitoring über Inanspruchnahme der Fördermöglichkeiten)



7.4

Fazit und Ausblick

Der Workshop hat zu einem besseren gegenseitigen Verständnis unter den Akteuren geführt und bereits erste Ziele und potenzielle Maßnahmen für ein Entgegensteuern gegen die aktuell negativen Entwicklungen auf dem Arbeitsmarkt aufgezeigt. Die Veranstaltung war ein guter Auftakt eines dauerhaft zu führenden Dialogs, um die Zusammenarbeit zwischen Kreis und kreisangehörigen Kommunen in den benannten Problemfeldern zu verbessern und auszubauen. Eine Fortsetzung der Gespräche ist erforderlich, um die Herausforderungen gemeinsam anzugehen und die bereits formulierten Zielsetzungen zu konkretisieren und zu prüfen sowie weitere Lösungsansätze für die komplexe Problemlage zu entwickeln. Ziel ist es, konkrete Vereinbarungen zu treffen und Maßnahmen zu definieren, die spürbare Verbesserungen auf dem Arbeitsmarkt erwirken und in den Nachhaltigkeitsprozess des Kreises eingebettet werden können.

8

INTEGRATION DER NACHHALTIGKEITSZIELE IN DEN KREISHAUSHALT

Eine der zentralen Auswirkungen der Entwicklung und Verabschiedung der Nachhaltigkeitsstrategie im Kreis Unna war ein Beschluss des Kreistages, der den Landrat beauftragt, die Ziele der Nachhaltigkeitsstrategie mit direkter Auswirkung auf die Aufgaben und das Verwaltungshandeln des Kreises, soweit möglich, in die Produkte und den Produkthaushalt des Kreises zu integrieren. Zur Begleitung des Prozesses hat der Kreistag ferner die Bildung einer Kommission „Kreis Unna im Wandel“ beschlossen (s. Kapitel 3.3).

Im Rahmen der nordrhein-westfälischen Haushaltsreform in den Jahren 2005 bis 2009 ist das bisherige kamerale Haushalts- und Rechnungswesen durch ein doppisches Haushalts- und Rechnungswesen ersetzt worden, welches sich an der kaufmännischen doppelten Buchführung orientiert. Die Einführung des Neuen Kommunalen Finanzmanagements (NKF) in Nordrhein-Westfalen hat für die Kommunen zu einer Erweiterung der haushaltswirtschaftlichen Gestaltungs- und Handlungsspielräume geführt.

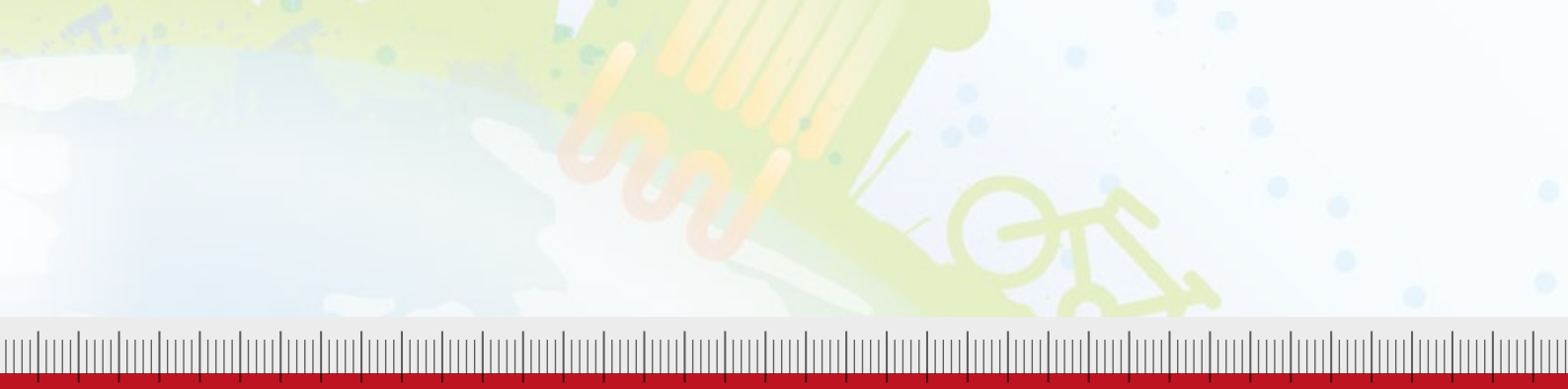
Ziel der Reform war es, die Steuerung der Kommunen von einer Orientierung am Input (Ressourceneinsatz) auf eine Orientierung der Verwaltungssteuerung am Output der Verwaltungstätigkeit umzustellen. Der NKF-Haushalt ist produktorientiert, das bedeutet, dass ausgewiesen wird, welche Ergebnisse mit welchen eingesetzten Mitteln erzielt werden sollen. Im Unterschied zur kommunalen Kameralistik ist im Rahmen des NKF die Abbildung der Ressourcenverbräuche für alle Bereiche fest vorgeschrieben. Beim NKF kommen fortan betriebswirtschaftliche Elemente wie Finanzrechnung, Kosten- und Leistungs-

rechnung und Berichtswesen (Controlling) zum Einsatz. So werden die tatsächlichen wirtschaftlichen Verhältnisse der Kommune sichtbar und transparenter gegenüber Dritten (vgl. Innenministerium NRW 2009).

Mit der Einführung des NKF hat die Landesregierung laut Ministerium für Inneres und Kommunales des Landes Nordrhein-Westfalens (MIK NRW) zusammenfassend folgende Ziele verfolgt (vgl. MIK NRW 2014):

- Verbesserung der Steuerungsfähigkeit in den Kommunen durch konsequente Produktorientierung und Steuerung über Ziele und Kennzahlen
- vom Geldverbrauchs-konzept zum Ressourcenverbrauchs-konzept: Förderung nachhaltiger Haushaltswirtschaft und intergenerativer Gerechtigkeit
- mehr Transparenz im kommunalen Haushalt für die Bürger/innen

Die Einführung der Doppik in Nordrhein-Westfalen hat die Möglichkeit geschaffen, Ziele und Produkte sowie Indikatoren und Kennzahlen miteinander zu verzahnen. Das Ziel der Verknüpfung der Nachhaltigkeitsziele mit dem Haushalt ist demzufolge, eine genaue Zuordnung von monetären Mitteln für die einzelne Zielerreichung der Nachhaltigkeitsziele. Eine langfristige Steuerung u.a. auch eine Umverteilung von Finanzmitteln zur effizienteren und bewussteren Einsetzung von Mitteln werden dadurch möglich. Eine finanztechnische Abbildung der Nachhaltigkeitsziele im Produkthaushalt bietet daher die Möglichkeit, eine bewusste und zielgerichtete Mitteleinsetzung und daraus resultierend eine langfristige Nachhaltigkeitssteuerung zu etablieren.



Der Prozess zur Integration der Nachhaltigkeitsziele in den Produkthaushalt war daher ein wesentlicher Baustein der 2. Förderphase zur Umsetzung und Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsstrategie im Kreis Unna. Im Rahmen des Vorhabens wurde angestrebt, Verfahrensschritte zu definieren, wie eine Verknüpfung durchgeführt und zu ermitteln, wie eine doppische Nachhaltigkeitssteuerung langfristig etabliert werden kann.

8.1

Arbeitsschritte und Arbeitsstand im Kreis Unna

Grundlage für diesen Projektbaustein war zu Beginn eine Recherchearbeit zu dem neuen Instrument „Doppische Nachhaltigkeitssteuerung“, mit dem politische Nachhaltigkeitsziele durch monetäre und qualitative Kennzahlen im Haushalt der Kommune dargestellt werden können. Erste Erkenntnisse liegen durch ein Pilotprojekt „Kommunale Nachhaltigkeitssteuerung“ der Leuphana Universität Lüneburg unter Förderung der Deutschen Bundesstiftung Umwelt (DBU) vor, an dem unter anderem die Stadt Freiburg im Breisgau teilgenommen hat. Die Stadt Freiburg hat gegenwärtig mit ihrem Haushaltsplan 2015/2016 den ersten nachhaltigen Produkthaushaltsplan in Deutschland verabschiedet, der die Einführung der Doppik mit einem Zielsystem der Nachhaltigkeit verknüpft.

Der Kreis Unna hat zudem als ersten Schritt zur Verknüpfung der Nachhaltigkeitsstrategie mit dem Haushalt eine Abfrage bei allen Fachbereichen, Fachdiensten und Stabstellen des Kreises zu den Themenfeldern „Beschäftigung“ und „Mobilität“ durchgeführt, deren Intention es war die Ziele und Indikatoren der Nachhaltigkeitsstrategie mit den Produktbereichen und Kennzahlen des Haushalts abzugleichen und Korrelationen darzustellen. Als Ergebnis wurden Maßnahmen benannt, welche zur Erreichung der Ziele der NHS einen Beitrag leisten. Dabei handelt es sich um Maßnahmen und Projekte der operativen Ebene, jedoch noch nicht um konkrete Produkte des Haushalts. Diese Abfrage diente als Ausgangspunkt der Verknüpfung. Eine Fokusgruppensitzung sollte nun dazu dienen, die weitere Vorgehensweise, u.a. mit Hilfe des externen Erfahrungsberichtes aus der Stadt Freiburg, näher zu bestimmen und Hemmnisse und Notwendigkeiten für den Verankerungsprozess herauszufiltern.

8.2

Fokusgruppe „Doppische Nachhaltigkeitssteuerung“

Im Juni fand dazu im Kreishaus die halbtägige Fokusgruppe „Doppische Nachhaltigkeitssteuerung“ statt. Die Fokusgruppe hatte zum Ziel, inhaltliche Prioritäten und Verfahrensschritte, die eine Implementierung der Nachhaltigkeitsziele in den Haushalt des Kreises Unna ermöglichen, um ein langfris-

tiges Steuerungsmodell zu etablieren, mit den Verantwortlichen aus dem Kreis Unna sowie weiteren externen Experten zu erörtern. Neben der Stadt Freiburg wurden weitere interessierte Kommunen und Kreise sowie Vertreter aus Ministerien und Forschung zur Diskussion eingeladen.

Fragestellungen der Fokusgruppe

Folgende Fragestellungen standen für die Fokusgruppensitzung im Vordergrund:

- Welche Themenfelder bieten sich für einen ersten Einstieg zur Verknüpfung mit den Produktgruppen des Haushalts an? Wo liegen Probleme und Hemmnisse?
- Welche Verfahrensschritte sind zum Aufbau eines Nachhaltigkeitshaushaltes nötig? Wer steuert die Verknüpfung von Inhalten und finanziellen Ressourcen? Welche Fachbereiche sind zuständig und zwingend zu beteiligen?
- Wie kann die doppische Nachhaltigkeitssteuerung als langfristiges Steuerungsinstrument etabliert werden? Wie werden die Kennzahlen mit den Indikatoren zur Überprüfung der Zielerreichung verknüpft?

Ablauf der Fokusgruppe

Die Fokusgruppe „Doppische Nachhaltigkeitsteuerung“ begann mit einer kurzen Einführung in die Thematik und einer Vorstellungsrunde der teilnehmenden Personen. Hierunter fiel auch die Vorstellung der Nachhaltigkeitsstrategie des Kreises mit ihren organisatorischen und inhaltlichen Strukturen und Elementen. Daraufhin erfolgte die Darstellung des Erfahrungsberichtes aus der Stadt Freiburg zur Erläuterung der Vorgehensweise und den möglichen Schwierigkeiten und Chancen einer Verknüpfung von Nachhaltigkeitsstrategie und Haushalt. Ferner wurde ein Sachstandsbericht zu den

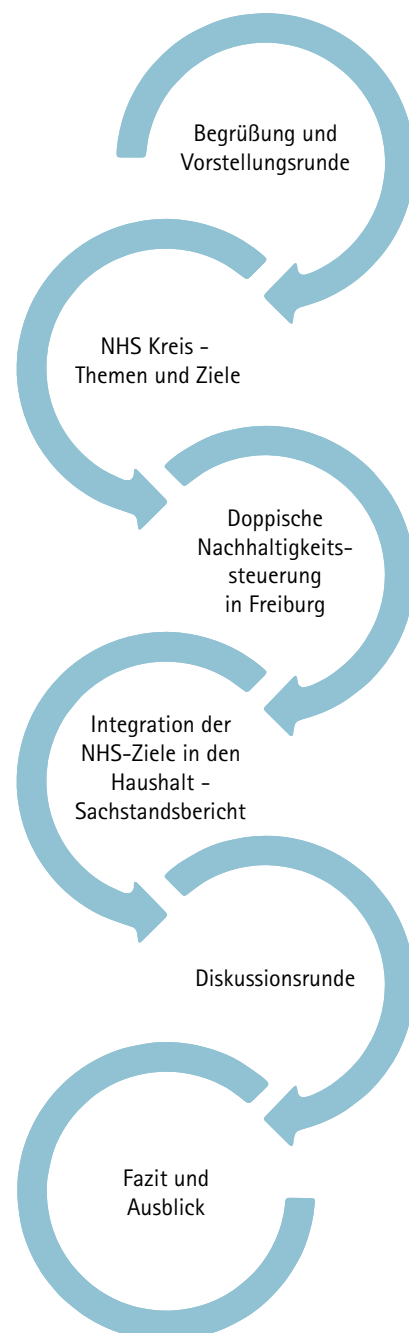
bisherigen Arbeitsschritten des Kreises Unna bezüglich der Verknüpfung von Nachhaltigkeitszielen und Haushalt gegeben. Die darauffolgende Diskussionsrunde hatte drei wesentliche inhaltliche Schwerpunkte, um die Verankerung von Nachhaltigkeitszielen in den Haushalt zu beleuchten: inhaltliche Prioritäten, Verfahrensschritte sowie langfristiges Steuerungsmodell. Die Fokusgruppe wurde mit einer Zusammenfassung und einem Ausblick auf zukünftige Arbeitsschritte im Kreis Unna abgerundet (s. Abbildung 38).

Abbildung 38

Ablauf der Fokusgruppe „Doppische Nachhaltigkeitssteuerung“

Quelle

Eigene Darstellung



Notwendigkeiten

- Inhaltliche Fokussierung und Schwerpunktsetzung
- Interne Fortbildung zum Verständnis von Nachhaltigkeit im eigenen Verantwortungsbereich zur Vermittlung der Nachhaltigkeitszielsetzungen und der Erkenntnis des eigenen Beitrags zur Erreichung der Nachhaltigkeitsziele
- Schrittweises Vorgehen für die Verknüpfung sowohl inhaltlicher als auch struktureller Ebenen
- Auswertung der Produktebene zur Zuordnung von Produkten zu Nachhaltigkeitszielen
Nachhaltigkeitsberichterstattung zum Haushalt

Hemmnisse

- Produktzuweisung teilweise schwierig, nicht alle Produkte sind eindeutig bestimmten Nachhaltigkeitszielen zuzuordnen
- viele unterschiedliche Produkte von unterschiedlichen Fachbereichen können zu einem Ziel (z.B. Klimaschutz) beitragen
- Abbildung von Personalkosten teilweise problematisch
- Kreis Unna nicht alleiniger Akteur zur Erreichung von Nachhaltigkeitszielen, sondern große Abhängigkeit von weiteren Schlüsselakteuren (Städte und Gemeinden/ Dritte)

Abbildung 39

Übersicht Notwendigkeiten und Hemmnisse „Doppische Nachhaltigkeitssteuerung“

Quelle

Eigene Darstellung

Ergebnisse der Fokusgruppe

Aus der durchgeführten Fokusgruppe können folgende wesentliche Aspekte zur Verbindung von Nachhaltigkeitsstrategie und Haushalt festgehalten werden (s. Abbildung 39):

Notwendigkeiten:

Notwendig für die Verknüpfung von Nachhaltigkeitsstrategie und Haushalt ist ein interner Diskurs zum Verständnis von Nachhaltigkeit im eigenen Verantwortungsbereich. Neben der Vermittlung der Nachhaltigkeitszielsetzungen an sich, sollte jeder Mitarbeitende aus der Verwaltung erkennen, welchen Beitrag in seinem Fachbereich zur Erreichung der Nachhaltigkeitsziele geleistet wird. Bei der Verknüpfung von Nachhaltigkeitszielen und Haushalt ist eine inhaltliche Fokussierung und Schwerpunktsetzung für den ersten Einstieg sinnvoll. Demnach ist ein schrittweises Vorgehen für die Verknüpfung, sowohl auf inhaltlicher, als auch struktureller Ebene hilfreich. Für den Beginn sollten wesentliche Themenfelder ausgewählt werden anhand derer eine erste testweise Verknüpfung durchgeführt wird. Erster Schritt sollte dann eine Auswertung der Produktebene sein, um zu bestimmen, welches Produkt zu welchem Nachhaltigkeitsziel beiträgt.

In einem schrittweisen Verfahren kann die Verknüpfung dann auf weitere Themenfelder ausgeweitet werden. Des Weiteren bleibt die Notwendigkeit einer Nachhaltigkeitsberichterstattung zum Haushaltplan bestehen. Es ist nicht möglich alle Inhalte und Qualitäten der Nachhaltigkeit im Haushalt abzubilden, da nicht immer ein direkter Kostenbezug besteht.

Hemmnisse:

Hemmnisse können in der Produktzuweisung bestehen. Nicht alle Produkte sind eindeutig bestimmten Nachhaltigkeitszielen zuzuordnen. Andererseits tragen viele unterschiedliche Produkte von unterschiedlichen Fachbereichen, Fachdiensten oder Stabsstellen im Kreis zu einem Ziel (z.B. Klimaschutz) bei. Außerdem erweist sich die Abbildung von Personalkosten teilweise als schwierig. Ferner ist der Kreis Unna nicht alleiniger Akteur zur Erreichung der Nachhaltigkeitsziele, sondern ist teilweise in einem großen Umfang abhängig von der Mitarbeit Dritter. Beispielsweise bei den Themenfeldern Fläche und Mobilität ist er insbesondere auf die Mitwirkung seiner Städte und Gemeinden (aufgrund der kommunalen Planungshoheit) sowie weiterer lokaler Akteure (wie z.B. Verkehrsunternehmen) angewiesen.

8.3

Schlussfolgerungen für den Kreis Unna

Der Erfahrungsbericht aus der Stadt Freiburg hat einen guten Input für die weitere Arbeit des Kreises Unna zur Verknüpfung der Nachhaltigkeitsstrategie mit dem Kreishaushalt hervorgebracht. Die geplante Einführung eines wirkungsorientierten Haushalts ¹¹ im Kreis Unna bietet die Möglichkeit die Ziele einer Nachhaltigen Entwicklung als Rahmen zu setzen. Nachhaltigkeit bliebe kein Add-on zum Kerngeschäft mehr, sondern könnte integraler Bestandteil werden. Eine inhaltliche Fokussierung auf wichtige Themenfelder und ein schrittweises Vorgehen bei der Verknüpfung sind dabei sinnvoll. Eine finanztechnische Abbildung der Nachhaltigkeitsziele über Produktbereiche, Produktgruppen und Produkte ist fortan möglich und damit auch eine bewusste und zielgerichtete Einsetzung von Mitteln. Der Planungsprozess für die Fachabteilungen kann durch den Nachhal-

tigkeitshaushalt konsistenter sowie mittel- und langfristiger dargestellt werden. Durch eine Zuordnung von monetären und qualitativen Kennzahlen ist die Zielerreichung messbar darstellbar und ließe sich zukünftig besser steuern.

Die Ergebnisse der Fokusgruppe wurden in der Kommission „Kreis Unna im Wandel“ auf seiner Sitzung am 24.06.2015 vorgestellt und diskutiert. Die genaue Festlegung der weiteren Vorgehensweise und Arbeitsschritte für den Kreis Unna befindet sich derzeit in der Abstimmung. Durch den externen Input und die Diskussion sind die nächsten Schritte klarer geworden, weitere Gespräche für eine Vertiefung der Ergebnisse sind vorgesehen.

11

Ein wirkungsorientierter Haushalt (WOH) ist ein kommunalpolitisches Steuerungsinstrument der doppelischen Haushaltsführung. Hierbei werden strategische politische Zielvereinbarungen als Rahmen für den Haushalt gesetzt. Der WHO stellt seine Inhalte demnach zielbezogen dar und greift zur Planung und Ermittlung des zur Zielerreichung notwendigen Ressourceneinsatzes auf das Datenmaterial der Kosten- und Leistungsrechnung (KLR) zurück.

Die 2. Förderphase der Nachhaltigkeitsstrategie konnte die Arbeit auf unterschiedlichen Ebenen erfolgreich weiterführen und die Ziele und Maßnahmen in vielen Bereichen konkretisieren.

Mit dem Bürgermeisterdialog Arbeit & Wirtschaft wurde ein wichtiger Schritt zur Institutionalisierung der Nachhaltigkeitsstrategie auf Ebene der Kommunen initiiert. Wesentliche Akzente konnte das Projekt zudem durch die unterschiedlichen Beteiligungsformate setzen, um eine breite Öffentlichkeit für die Nachhaltigkeitsstrategie zu sensibilisieren. In Zukunft muss die Zusammenarbeit zwischen Fachexperten und Bürgern intensiviert werden, um das Bewusstsein von relevanten lokalen Akteuren für eine nachhaltige Entwicklung weiter zu stärken. Denn viele Aspekte der Umsetzung sind auf das Engagement „vor Ort“, also in den Städten und Gemeinden und auch in den Quartieren, angewiesen.

Ein weiterer entscheidender Schritt des Kreises muss es also sein, die kreisangehörigen Kommunen sowie die lokale Bevölkerung noch stärker im Entwicklungsprozess der Nachhaltigkeitsstrategie zu berücksichtigen und bei der Umsetzung von konkreten Maßnahmen einzubinden. Für eine erfolgreiche Umsetzung ist die Nachhaltigkeitsstrategie darauf angewiesen in einem koordinierten und interdisziplinären Arbeitsprozess eine nachhaltige Entwicklung aller Kommunen und Städte gemeinsam zu gestalten.

Von besonderer Bedeutung ist dabei der inhaltliche Dialog über einen langen Zeitraum. Die Implementierung einer umfangreichen regionalen Nachhaltigkeitsstrategie in das Verwaltungshandeln kann nicht von heute auf morgen erfolgen. Eine erfolgreiche und nachhaltige Umsetzung setzt eine konstruktive, dauerhafte und regelmäßige

Diskussion über alle betroffenen Akteure in Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft voraus.

Eine Stärkung von Sachargumenten in den Planungs- und Entscheidungsprozessen scheint dabei zwingend notwendig, ist jedoch auch schwierig zu realisieren. Welchen Beitrag kann ein Monitoringsystem für die nachhaltige Entwicklung leisten? Eine Kehrtwende in der aktuellen Entwicklung und politischen Diskussion im Kreis Unna und den kreisangehörigen Kommunen einleiten zu wollen, wäre sicher zu weit gegriffen. Aber die Gespräche mit den Akteuren (z. B. Vertreter der Kommunen und Fachexperten aus unterschiedlichen Disziplinen) zeigen, dass der Einsatz eines gemeinsamen interdisziplinären Monitoringsystems einen Beitrag zu einer Sensibilisierung für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung, insbesondere auch auf kommunaler Ebene leisten könnte. Mit Blick auf die Vielzahl von Interessen und Orientierungen in den Prozessen einer nachhaltigen Entwicklung ist das Monitoringsystem aber sicherlich nur ein Instrument neben vielen anderen.

Aus politischer Perspektive konnte bereits im Jahr 2013 ein wichtiges Signal durch die Einrichtung der Kommission „Kreis Unna im Wandel“ gesetzt werden, so dass auch über die Projektlaufzeit die Nachhaltigkeitsstrategie auf der politischen Tagesordnung bleibt.

Das Kapitel 10 stellt eine Auflistung aller im Monitoringsystem hinterlegten Indikatoren dar. Auf sogenannten Indikatorenstamtblättern werden den Themenfeldern Bildung, Wirtschaft, Beschäftigung, Klima, Fläche und Mobilität nach detaillierte Angaben zu allen 32 Indikatoren der Nachhaltigkeitsstrategie vorgenommen. Um das Monitoringsystem und seine Ergebnisse transparent darzulegen, listet der Indikatorenbericht zur näheren Beschreibung für jeden einzelnen Indikator folgende Informationen auf:

1. Themenfeld

Die Indikatoren dienen der Abbildung der Entwicklung bezogen auf ein bestimmtes Themenfeld. Jeder Indikator wird einem bestimmten Themenfeld zugeordnet.

2. Name des Indikators

Der Indikator wird namentlich genannt.

3. Berechnungsschritt

Die Darstellung der Rechenoperation zur Ermittlung des Ist-Wertes des Indikators wird auf dem Stammbblatt hinterlegt.

4. Ziel

Auf dem Stammbblatt des Indikators wird das zu messende Ziel hinterlegt.

5. Teilziel

Auf dem Stammbblatt des Indikators wird das zu messende Teilziel hinterlegt.

6. Zieldefinition und –jahr

Liegt eine Zieldefinition und ein Zieljahr für ein Ziel bzw. Teilziel vor, werden diese Angaben dem Stammbblatt hinterlegt.

7. Datengrundlage/Herkunft

Um die Güte der Stammdaten transparent zu kommunizieren, wird jedem Indikator die Datengrundlage bzw. Herkunft der Daten hinterlegt. Zusätzlich ist vermerkt, ob die Datengrundlage auf kommunaler oder regionaler Ebene vorliegt.

8. Datenverfügbarkeit (Aufwand)

Die Datenverfügbarkeit (Aufwand) macht eine qualitative Aussage darüber, wie hoch der Aufwand zum Abruf bzw. zur Aufbereitung der Daten (z. B. Formatierung) ist.

9. Datenverfügbarkeit (Intervall)

Die zeitliche Verfügbarkeit der Daten kann zwischen den Indikatoren unterschiedlich sein (z. b. jährlich). Das Intervall zeigt an, in welchen Abständen die Daten des Indikators aktualisiert werden.

10. Anmerkung/Aussagekraft

Die Messergebnisse eines Indikators müssen ausgewertet und interpretiert werden. Als Hilfestellung werden jedem Indikator eine qualitative Bewertung der Aussagekraft und Möglichkeiten der Interpretation hinterlegt.



Indikator

Anteil Kinder mit Sprachförderbedarf im Rahmen der Sprachstandsfeststellung der 4-Jährigen

Berechnung

$$Quote_{Fdg} = \frac{\text{Kinder mit Sprachförderbedarf}}{\text{Kinder der Altersgruppe}} * 100$$

Quote_{Fdg}: Quote von Kindern mit Sprachförderbedarf

Themenfeld Bildung

Ziel

Sprachbildung von Kindern im Vorschulbereich wird verbessert. Um Kindern im Kreis Unna gleiche Startbedingungen zu ermöglichen, wird die Sprachbildung von Kindern im Vorschulbereich verbessert.

Zieldefinition bis 2020

11 %

Datengrundlage/Herkunft

<http://www.kreis-unna.de/>

Teilziel

Anteil der Kinder mit Sprachförderbedarf wird bis zum Jahr 2020 von 22,5% auf 11% gesenkt.

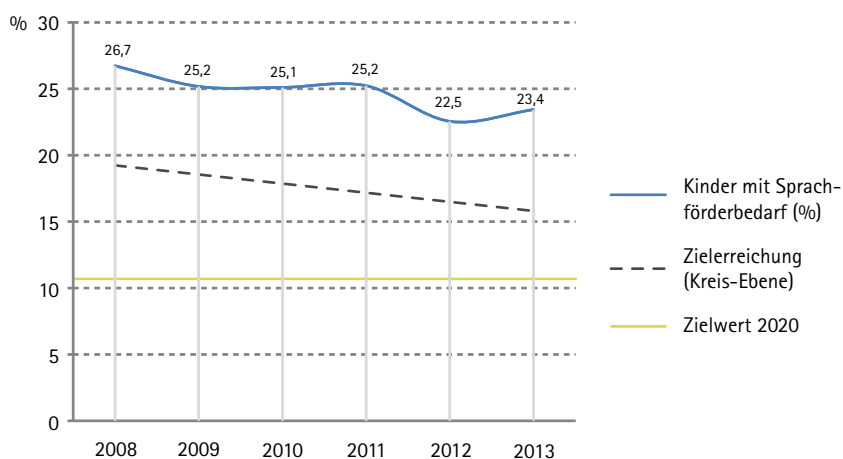
Datenverfügbarkeit (Aufwand)

Daten mit geringem Aufwand zu erheben

Datenverfügbarkeit (Intervall)

Daten werden nicht kontinuierlich erhoben

Darstellung



Anmerkung/Aussagekraft

Eine rechtzeitige und wirksame Sprachförderung ist zentral für den Bildungs- und Integrationserfolg vor allem der Bevölkerung mit Migrationshintergrund. Hohe Indikatorwerte deuten auf einen erhöhten Förderbedarf hin. Der Indikator liefert indes keinen eindeutigen Hinweis auf den etwaigen Erfolg von Fördermaßnahmen. Es handelt sich um einen wichtigen Indikator für die Chancengleichheit im Bildungssystem.

Die Erhebung des Sprachförderbedarfs durch „Delfin 4“ wurde zum 01. August 2014 eingestellt. Derzeit ist noch kein neues Erhebungsverfahren zur Messung des Sprachförderbedarfs im Einsatz. Die Erfassung von Zeitreihen über die Sprachbildung von Vorschulkindern nach 2014 ist derzeit noch nicht geklärt. Der Indikator ist übergangsweise noch im Indikatorsystem hinterlegt.

Indikator

Betreuungsquote von Kindern unter 3 Jahren und 3 bis unter 6 Jahren

Berechnung

$$Quote_{K3} = \frac{\text{Kinder in Kindertagsbetreuung unter 3 Jahren}}{\text{Kinder unter 3 Jahren insgesamt}} * 100$$

$$Quote_{K6} = \frac{\text{Kinder in Kindertagsbetreuung unter 6 Jahren}}{\text{Kinder unter 6 Jahren insgesamt}} * 100$$

Quote_{K3}: Betreuungsquote von Kindern unter 3 Jahren

Quote_{K6}: Betreuungsquote von Kindern unter 6 Jahren

Themenfeld Bildung

Ziel

Sprachbildung von Kindern im Vorschulbereich wird verbessert. Um Kindern im Kreis Unna gleiche Startbedingungen zu ermöglichen, wird die Sprachbildung von Kindern im Vorschulbereich verbessert.

Teilziel

Der Anteil der Kinder mit Sprachförderbedarf wird bis zum Jahr 2020 von 22,5% auf 11% gesenkt.

Zieldefinition bis 2020

Datengrundlage/Herkunft

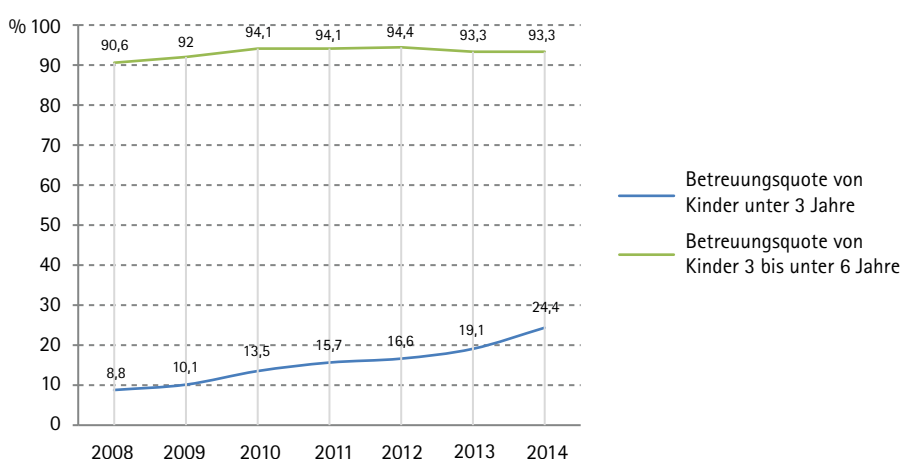
Kindertagesbetreuung regional
(www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/Soziales/KinderJugendhilfe/)

Datenverfügbarkeit (Aufwand)

Daten mit geringem Aufwand zu erheben

Datenverfügbarkeit (Intervall)

Daten werden mindestens jährlich erhoben



Darstellung

Anmerkung/Aussagekraft

Der Indikator gibt Hinweise auf die Betreuungssituation von Kleinkindern unter 3 Jahren und 3 bis unter 6 Jahren. Ausreichende Betreuungsmöglichkeiten sind eine wesentliche Voraussetzung zur zufriedenstellenden Vereinbarkeit von Familie und Erwerbstätigkeit für Mütter und Väter („Work-Life-Balance“). Kindertagesbetreuung bedeutet nicht nur die Versorgung von Kindern in einer Einrichtung oder in Tagespflege. Wichtig sind auch die Aspekte Erziehung, Bildung und Sozialisation. Da der Indikator „Anteil Kinder mit Sprachförderbedarf im Rahmen der Sprachstandsfeststellung der 4-Jährigen“ wegfallen ist, wird die Betreuungssituation der unter 6 Jährigen übergangsweise herangezogen. Eine hohe Betreuungsquote bedingt nicht zwangsläufig eine höhere Sprachbildung, kann aber dazu beitragen.

Indikator

Anteil Schulabgänger mit Migrationshintergrund an allgemeinbildenden Schulen mit höheren Schulabschlüssen

Berechnung

$$Quote_{MighöB} = \frac{(\text{Schulabgänger mit Hochschulreife} + \text{Schulabgänger mit Fachhochschulreife} + \text{Schulabgänger mit Fachoberschulreife mit Qualifikation} + \text{Schulabgänger mit Fachoberschulreife ohne Qualifikation})}{\text{Schulabgänger insgesamt}} * 100$$

Quote_{MighöB}: Anteil Schulabgänger mit Migrationshintergrund an allgemeinbildenden Schulen mit höheren Schulabschlüssen

Themenfeld Bildung

Ziel

Der Zusammenhang von schulischem Bildungserfolg und sozialer Herkunft wird reduziert. Zur Vermeidung von Ungleichheiten bei Bildungszugang und -erfolg wird der Zusammenhang von schulischem Bildungserfolg und sozialer Herkunft reduziert.

Zieldefinition bis 2020

85%

Datengrundlage/Herkunft

Statistisches Landesamt (www.landesdatenbank.nrw.de / 21112-22ir*)

* kommunaler Datensatz

Teilziel

Angepasste Fördermaßnahmen für (a) Kinder mit Migrationshintergrund und (b) Kinder aus sozial prekären Verhältnissen werden umgesetzt.

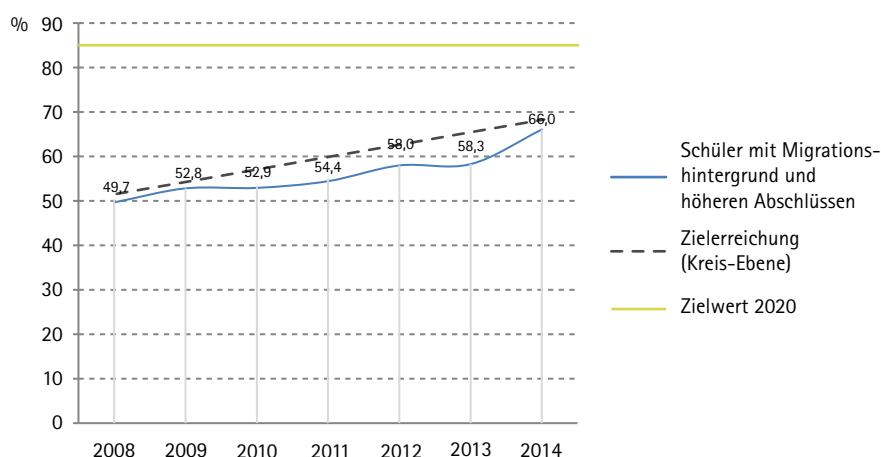
Datenverfügbarkeit (Aufwand)

Daten sofort verfügbar

Datenverfügbarkeit (Intervall)

Daten werden mindestens jährlich erhoben

Darstellung



Anmerkung/Aussagekraft

Die Entkoppelung von sozialer Herkunft und Bildungserfolg muss verfolgt werden, um die berufliche Chancengleichheit für alle Schulabsolventen zu gewährleisten. Der Anteil an Schulabgängern mit Migrationshintergrund an allgemeinbildenden Schulen mit höheren Schulabschlüssen kann indirekt den schulischen Bildungserfolg in Abhängigkeit der sozialen Herkunft wiedergeben.

Indikator

Anteil Schulabgänger ohne Schulabschluss

Berechnung

$$Quote_{oB} = \frac{\text{Schülerabgänger ohne Hauptschulabschluss}}{\text{Schulabgänger insgesamt}} * 100$$

Quote_{oB}: Anteil Schulabgänger ohne Schulabschluss

Themenfeld Bildung

Ziel

Der Zusammenhang von schulischem Bildungserfolg und sozialer Herkunft wird reduziert.
Zur Vermeidung von Ungleichheiten bei Bildungszugang und -erfolg wird der Zusammenhang von schulischem Bildungserfolg und sozialer Herkunft reduziert.

Teilziel

Anteil der Schulabgängerinnen und Schulabgänger ohne Abschluss wird bis zum Jahr 2020 von 6,5% auf 3% reduziert.

Zieldefinition bis 2020

3%

Datengrundlage/Herkunft

Statistisches Landesamt (www.landesdatenbank.nrw.de / 21112-22ir*)

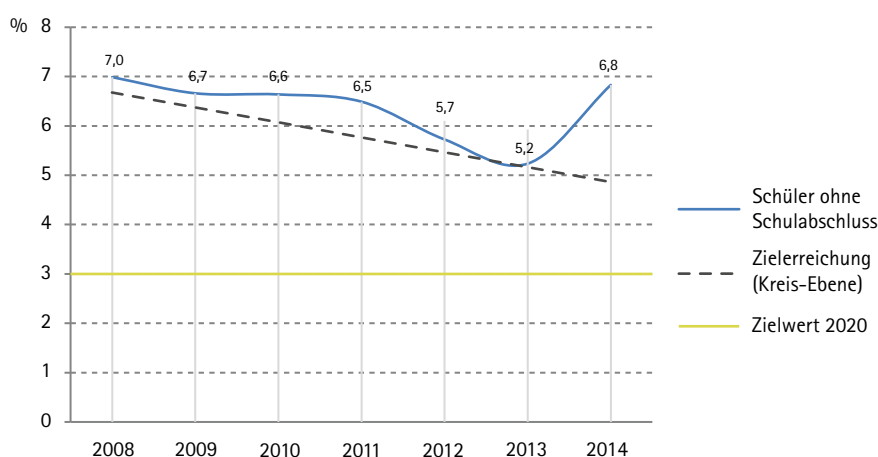
* kommunaler Datensatz

Datenverfügbarkeit (Aufwand)

Daten sofort verfügbar

Datenverfügbarkeit (Intervall)

Daten werden mindestens jährlich erhoben



Darstellung

Anmerkung/Aussagekraft

Schulabsolventen ohne Abschluss haben geringere Chancen auf dem Arbeitsmarkt und sind öfters in prekären Beschäftigungsverhältnissen angestellt. Der Anteil der Schulabgänger ohne Abschluss ist kein direkter Indikator für die Messung von Chancengleichheit im Bildungsbereich. Da jedoch Schüler aus sozial schwachen Familien sowie Jugendliche mit Migrationshintergrund überproportional häufig die Schule ohne Abschluss verlassen, kann der Indikator zumindest als Näherungswert genutzt werden. Die Senkung des Anteils der Schulabsolventen ohne Abschluss lässt indirekt die Messung der beruflichen Übergangschancen im Kreis zu.

Indikator

Anteil Schulabgänger an allgemeinbildenden Schulen mit höheren Abschlüssen

Berechnung *(Schulabgänger mit Hochschulreife + Schulabgänger mit Fachhochschulreife + Schulabgänger mit Fachoberschulreife mit Qualifikation + Schulabgänger mit Fachoberschulreife ohne Qualifikation)*

$$Quote_{höB} = \frac{\text{Schulabgänger mit Hochschulreife} + \text{Schulabgänger mit Fachhochschulreife} + \text{Schulabgänger mit Fachoberschulreife mit Qualifikation} + \text{Schulabgänger mit Fachoberschulreife ohne Qualifikation}}{\text{Schulabgänger insgesamt}} \cdot 100$$

Quote_{höB}: Anteil Schulabgänger an allgemeinbildenden Schulen mit höheren Schulabschlüssen

Themenfeld Bildung

Ziel

Der Übergang von der Schule ins Berufsleben wird verbessert. Um Übergänge zu optimieren und Anschlussperspektiven für Schulabgänger zu eröffnen, wird der Übergang von der Schule ins Berufsleben verbessert.

Datengrundlage/Herkunft

Statistisches Landesamt (www.landesdatenbank.nrw.de / 21112-22ir*)

* kommunaler Datensatz

Datenverfügbarkeit (Aufwand)

Daten sofort verfügbar

Teilziel

Zahl der höheren Abschlüsse wird bis zum Jahr 2020 von 76,52 (NRW 77%) auf 85% erhöht.

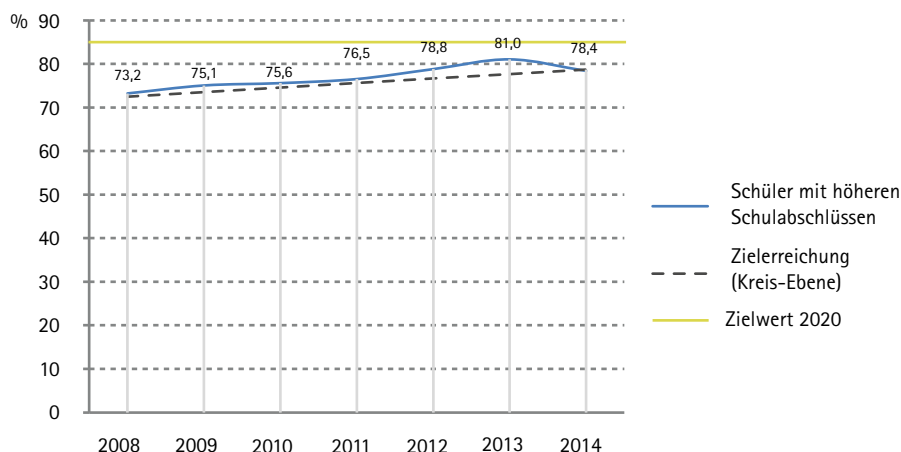
Datenverfügbarkeit (Intervall)

Daten werden mindestens jährlich erhoben

Zieldefinition bis 2020

85%

Darstellung



Anmerkung/Aussagekraft

Der Indikator gibt keinen direkten Aufschluss über die Verbesserungen des Übergangs von der Schule ins Berufsleben. Jedoch ermöglicht ein höherer Schulabschluss den einfacheren Übergang zwischen Schule, Beruf und weiteren Bildungswegen. Der Anteil Schulabgänger an allgemeinbildenden Schulen mit höheren Abschlüssen kann indirekt die Chancen auf dem Arbeitsmarkt abbilden.

Indikator

Anteil Schulabgänger, die eine duale Ausbildung beginnen

Berechnung

Keine Berechnung notwendig. Die Daten sind direkt abrufbar.

Themenfeld Bildung

Ziel

Der Übergang von der Schule ins Berufsleben wird verbessert. Um Übergänge zu optimieren und Anschlussperspektiven für Schulabgänger zu eröffnen, wird der Übergang von der Schule ins Berufsleben verbessert.

Teilziel

Die Zahl der höheren Abschlüsse wird bis zum Jahr 2020 von 76,5% auf 85% erhöht.

Datengrundlage/Herkunft

Statistisches Landesamt (www.landesdatenbank.nrw.de / 21112-22ir*)

* kommunaler Datensatz

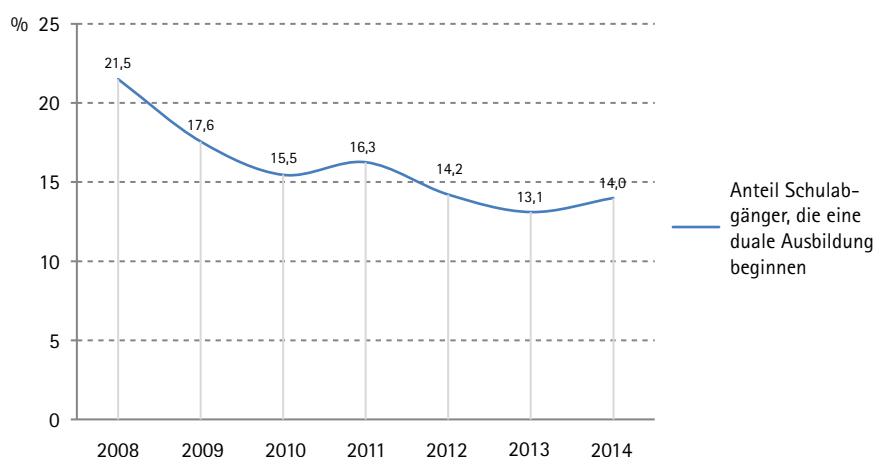
Datenverfügbarkeit (Aufwand)

Daten sofort verfügbar

Datenverfügbarkeit (Intervall)

Daten werden mindestens jährlich erhoben

Zieldefinition bis 2020



Darstellung

Anmerkung/Aussagekraft

Das duale System der beruflichen Bildung stellt in Deutschland noch immer eine bedeutende Rolle in der Deckung des künftigen Fachkräftebedarfs der Wirtschaft dar. Ein hoher Anteil an Jugendlichen, die eine duale Ausbildung beginnen, sind ein wichtiger Faktor für die lokale Wirtschaft. Gründe für eine rückläufige Quote der dualen Ausbildung können die demografische Entwicklung, eine gestiegene Studierneigung und zunehmende Schwierigkeiten der Betriebe in der Besetzung von offenen Ausbildungsplätzen sein.

Indikator

Austritte von erfolgreich teilgenommenen Personen an arbeitsmarktpolitischen Maßnahmen hinsichtlich sozialversicherungspflichtiger Beschäftigung

Berechnung

Keine Berechnung notwendig. Die Daten sind direkt abrufbar.

Themenfeld Bildung

Ziel

Beteiligung von Personen ohne oder mit niedrigen Bildungsabschlüssen an den Angeboten beruflicher und allgemeiner Weiterbildung wird erhöht. Um die Beschäftigungsfähigkeit zu erhöhen sowie Lebenslanges Lernen im Kreis Unna zu stärken, wird der Anteil von Personen ohne oder mit niedrigen Bildungsabschlüssen an den Angeboten beruflicher und allgemeiner Weiterbildung erhöht.

Teilziel

Der Anteil der aus dem Kreis Unna stammenden Kunden des JobCenters bzw. der Arbeitsagentur ohne Ausbildungsabschluss, die einen Abschluss nachträglich erwerben, wird erhöht.

Zieldefinition bis 2020

Datengrundlage/Herkunft

Statistik-Service-West*

* auf Anfrage und ggf. kostenpflichtig

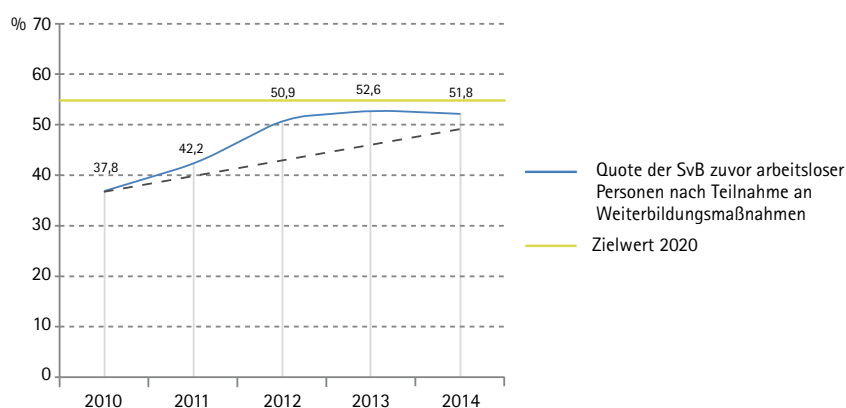
Datenverfügbarkeit (Aufwand)

Daten sofort verfügbar

Datenverfügbarkeit (Intervall)

Daten werden mindestens jährlich erhoben

Darstellung



Anmerkung/Aussagekraft

Der Indikator misst die Quote der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zuvor arbeitsloser Personen nach der Teilnahme an Weiterbildungsmaßnahmen. Es werden dementsprechend sowohl der Erfolg, als auch die Teilnahme an Weiterbildungsmaßnahmen im Kreis Unna gemessen. Damit ist der Indikator gut geeignet, um Fortschritte im Bereich beruflicher und allgemeiner Weiterbildung quantifizierbar zu machen. Datengrundlage ist die Förderungsstatistik der Bundesagentur, die beim Statistik-Service-West angefragt werden kann.

Indikator

Anzahl der erfolgreichen Weiterbildungsmaßnahmen (z. B. nachträglicher Bildungsabschluss)

Berechnung

Keine Berechnung notwendig. Die Daten sind direkt abrufbar.

Themenfeld Bildung

Ziel

Beteiligung von Personen ohne oder mit niedrigen Bildungsabschlüssen an den Angeboten beruflicher und allgemeiner Weiterbildung wird erhöht. Um die Beschäftigungsfähigkeit zu erhöhen sowie Lebenslanges Lernen im Kreis Unna zu stärken, wird der Anteil von Personen ohne oder mit niedrigen Bildungsabschlüssen an den Angeboten beruflicher und allgemeiner Weiterbildung erhöht.

Teilziel

Für alle relevanten Bereiche der beruflichen und allgemeinen Weiterbildung sowie für die Weiterbildungsberatung gibt es ein Angebot.

Zieldefinition bis 2020

Datengrundlage/Herkunft

Statistisches Landesamt

(www.landesdatenbank.nrw.de / B-E15.1-I1*)

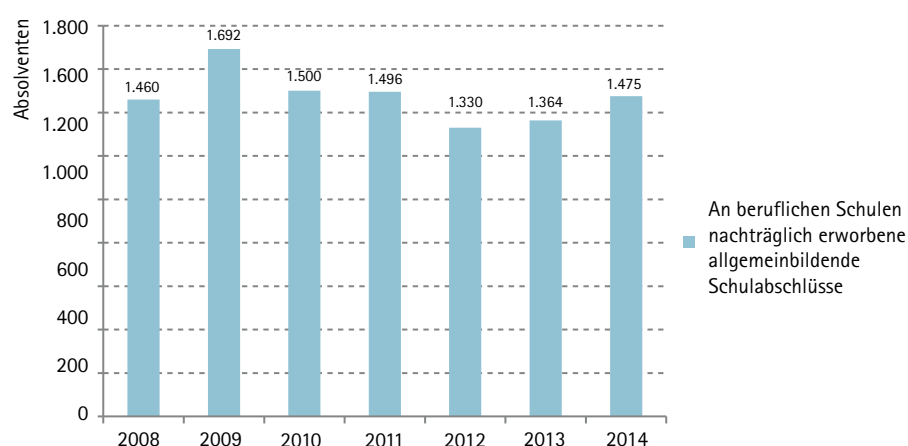
* kommunaler Datensatz

Datenverfügbarkeit (Aufwand)

Daten sofort verfügbar

Datenverfügbarkeit (Intervall)

Daten werden mindestens jährlich erhoben



Darstellung

Anmerkung/Aussagekraft

Der Indikator kann auf eine ineffiziente Zeitnutzung der betroffenen Personen hinweisen, aber ebenso auch Ausdruck der Flexibilisierung von Bildungsverläufen und der Korrektur von sozialen Disparitäten sein. Es kann davon ausgegangen werden, dass Personen, die in der regulären Schullaufbahn keinen Abschluss erlangt haben durch den nachträglich erworbenen Schulabschluss bessere Chancen auf dem Arbeitsmarkt erhalten. Der Indikator kann somit zum einen auf Probleme innerhalb der Schulzeit, aber auch auf eine erfolgreiche Betreuung nach der Schulzeit hinweisen.

Indikator

BIP pro Einwohner

Berechnung

$$BIP_{EW} = \frac{\text{Bruttoinlandsprodukt}}{\text{Einwohner insgesamt}}$$

BIP_{EW} : BIP pro Einwohner

Themenfeld Wirtschaft

Ziel

Eine dauerhafte und vielfältige Wirtschaftsstruktur wird gefördert.

Für die ökonomische Leistungsfähigkeit des Kreises und der Kommunen sowie zur Sicherung und zum Ausbau der Arbeitsplätze wird eine dauerhafte und vielfältige Wirtschaftsstruktur gesichert.

Teilziel

Bruttoinlandsprodukt pro Einwohner wird bis zum Jahr 2020 auf Landesdurchschnitt erhöht.

Zieldefinition bis 2020

Datengrundlage/Herkunft

Statistisches Landesamt
(www.landesdatenbank.nrw.de / B-A02.1-I1)

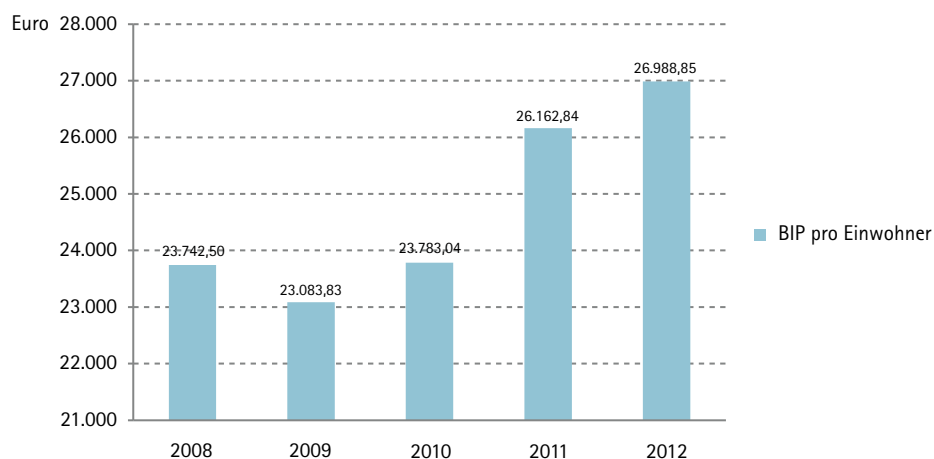
Datenverfügbarkeit (Aufwand)

Daten sofort verfügbar

Datenverfügbarkeit (Intervall)

Daten werden mindestens jährlich erhoben

Darstellung



Anmerkung/Aussagekraft

Das BIP pro Einwohner spiegelt die Wirtschaftsleistung einer Region wider. Ein Vergleich zwischen unterschiedlichen Regionen aufgrund der umfangreichen amtlichen Statistik ist möglich. Schwachpunkt: Zielkonflikt zwischen einem hohen BIP und einem nachhaltigen Wirtschaftswachstum möglich.

Indikator

Gewerbsteuer je Einwohner

Berechnung

Keine Berechnung notwendig. Die Daten sind direkt abrufbar.

Themenfeld Beschäftigung

Ziel

Eine dauerhafte und vielfältige Wirtschaftsstruktur wird gefördert.

Für die ökonomische Leistungsfähigkeit des Kreises und der Kommunen sowie zur Sicherung und zum Ausbau der Arbeitsplätze wird eine dauerhafte und vielfältige Wirtschaftsstruktur gesichert.

Teilziel

Die Gesamteinnahmen aus Gewerbesteuern werden erhöht.

Zieldefinition bis 2020

Datengrundlage/Herkunft

Statistisches Landesamt

([www.landesdatenbank.nrw.de / 71231-01ir*](http://www.landesdatenbank.nrw.de/71231-01ir*))

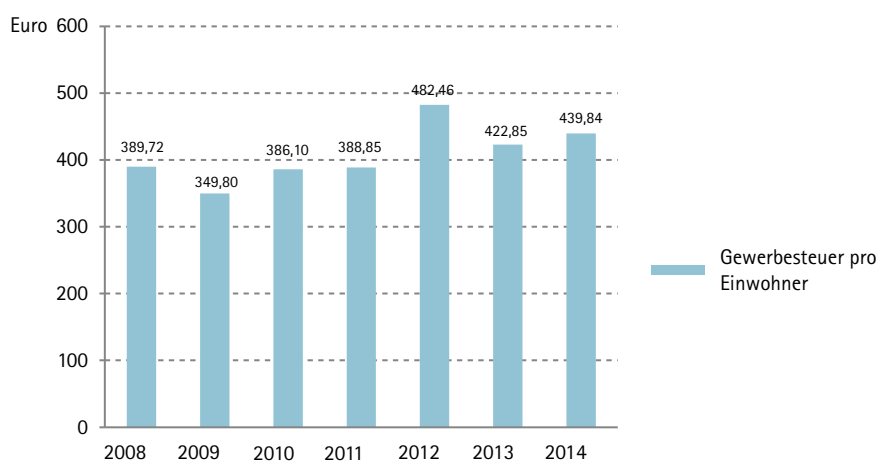
* kommunaler Datensatz

Datenverfügbarkeit (Aufwand)

Daten sofort verfügbar

Datenverfügbarkeit (Intervall)

Daten werden mindestens jährlich erhoben



Darstellung

Anmerkung/Aussagekraft

Die Gewerbsteuer ist die bedeutendste Gemeindesteuer und eine wichtige Finanzierungsquelle der Gemeinden. Das Gewerbesteueraufkommen je Einwohner gibt grundsätzlich Hinweise auf die Wirtschaftskraft, bzw. finanzielle Leistungsfähigkeit einer Gemeinde. Ihr Anteil am gesamten Steueraufkommen der Gemeinden beträgt rund 49 %. Besteuert werden Gewerbebetriebe bzw. deren Ertragskraft.

Indikator

Gewerbeentwicklung je 1.000 Einwohner

Berechnung

$$Ent_{Gew} = \frac{(Gewerbeanmeldung - Gewerbeabmeldungen)}{(Einwohner\ insgesamt / 1000)}$$

Themenfeld Beschäftigung

Ent_{Gew}: Gewerbeentwicklung

Ziel

Eine dauerhafte und vielfältige Wirtschaftsstruktur wird gefördert. Für die ökonomische Leistungsfähigkeit des Kreises und der Kommunen sowie zur Sicherung und zum Ausbau der Arbeitsplätze wird eine dauerhafte und vielfältige Wirtschaftsstruktur gesichert.

Teilziel

Das Verhältnis von Gewerbean- und Gewerbeabmeldungen (Saldo) wird verbessert.

Zieldefinition bis 2020

Datengrundlage/Herkunft

Statistisches Landesamt

(www.landesdatenbank.nrw.de / 52311-9k4*)

* kommunaler Datensatz

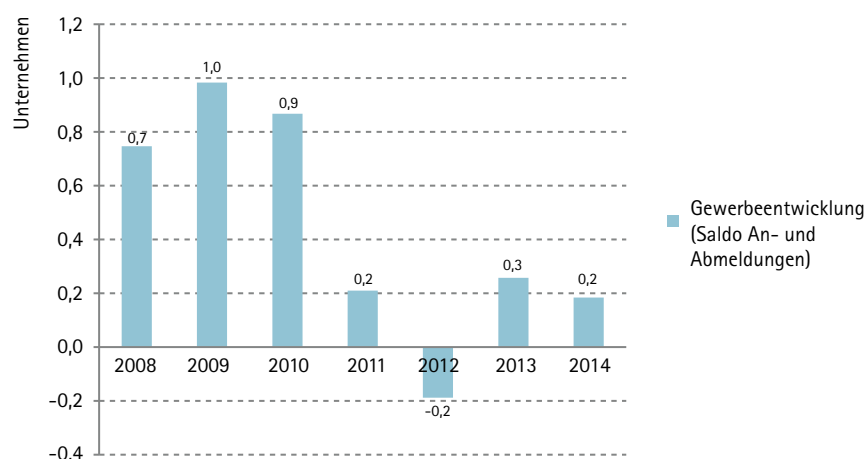
Datenverfügbarkeit (Aufwand)

Daten sofort verfügbar

Datenverfügbarkeit (Intervall)

Daten werden mindestens jährlich erhoben

Darstellung



Anmerkung/Aussagekraft

Der Indikator liefert Informationen über die Unternehmensfluktuationen. Angezeigt wird das Saldo aus gewerblichen Marktein- und austritten. Das Innovations- und Investitionsklima einer Wirtschaft verdeutlicht sich am Gründungsgeschehen in der Unternehmenslandschaft. Die Zahl der Gewerbeanmeldungen wird dabei durch eine Vielzahl von unterschiedlichen Faktoren (allgemeine Wirtschaftskonjunktur, staatliche Förderung von Existenzgründungen, Volumen der Arbeitslosigkeit) beeinflusst. Eine im Vergleich zu den Gewerbeanmeldungen überhandnehmende Zahl von Gewerbeabmeldungen hingegen können auf einen erlahmenden Strukturwandel mit geringem Erneuerungspotenzial hindeuten.

Indikator

Industriebeschäftigungsquote

Berechnung

(Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden +

$$Quote_I = \frac{\text{Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Bereich Verarbeitendes Gewerbe}}{(\text{Einwohner}_{15 \text{ bis unter } 65 \text{ Jahre}}/100)} * 100$$

Quote_I: Industriebeschäftigungsquote

Themenfeld Beschäftigung

Ziel

Eine dauerhafte und vielfältige Wirtschaftsstruktur wird gefördert. Für die ökonomische Leistungsfähigkeit des Kreises und der Kommunen sowie zur Sicherung und zum Ausbau der Arbeitsplätze wird eine dauerhafte und vielfältige Wirtschaftsstruktur gesichert.

Teilziel

Die Anzahl zukunftsorientierter Betriebe aus „grünen“ Wachstumssektoren wird erhöht.

Zieldefinition bis 2020

Datengrundlage/Herkunft

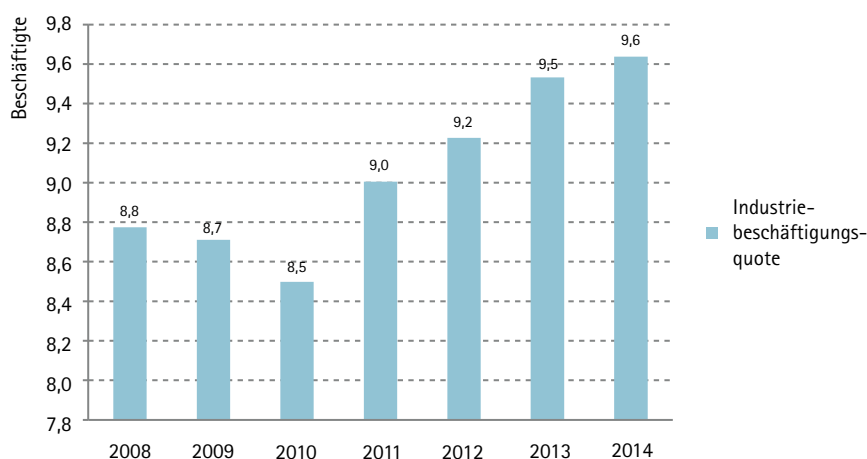
Statistisches Landesamt
(www.landesdatenbank.nrw.de)

Datenverfügbarkeit (Aufwand)

Daten sofort verfügbar

Datenverfügbarkeit (Intervall)

Daten werden mindestens jährlich erhoben



Darstellung

Anmerkung/Aussagekraft

Ein hoher Anteil an Industriebeschäftigten lässt auf eine exportorientierte Wirtschaftsstruktur schließen. Die im Aufschwung positiven Effekte eines hohen Industriebesatzes können sich in Krisenzeiten umkehren und lassen für stark industrialisierte Regionen überdurchschnittliche Einbrüche erwarten.

Indikator

Beschäftigungsquote

Berechnung

$$Quote_{Besch} = \frac{Beschäftigte\ 15\ bis\ unter\ 65\ Jahre}{Bevölkerung\ 15\ bis\ unter\ 65\ Jahre} * 100$$

Quote_{Besch}: Beschäftigungsquote

Themenfeld Beschäftigung

Ziel

Die Zahl der Arbeitsplätze wird erhöht.
Zur Stärkung der Sozialsysteme wird die Anzahl der Arbeitsplätze gesteigert.

Datengrundlage/Herkunft

Bundesagentur für Arbeit
(www.statistik.arbeitsagentur.de)

Teilziel

Beschäftigungsquote aller erwerbstätigen Personen wird bis zum Jahr 2030 auf 55 % erhöht.

Datenverfügbarkeit (Aufwand)

Daten sofort verfügbar

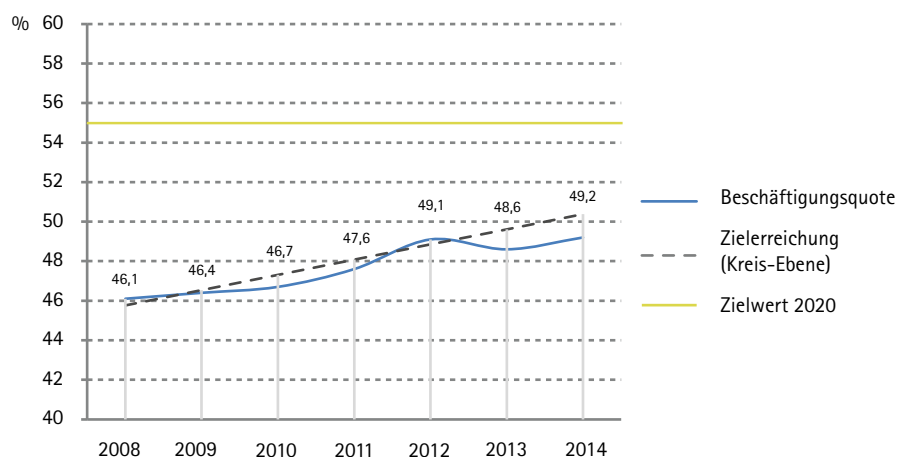
Datenverfügbarkeit (Intervall)

Daten werden mindestens jährlich erhoben

Zieldefinition bis 2020

55 %

Darstellung



Anmerkung/Aussagekraft

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte umfassen alle Arbeitnehmer, die kranken-, renten-, pflegeversicherungspflichtig und/oder beitragspflichtig nach dem Recht der Arbeitsförderung sind oder für die Beitragsanteile zur gesetzlichen Rentenversicherung oder nach dem Recht der Arbeitsförderung zu zahlen sind. Dazu gehören insbesondere auch Auszubildende, Altersteilzeitbeschäftigte, Praktikanten, Werkstudenten und Personen, die aus einem sozialversicherungspflichtigen Beschäftigungsverhältnis zur Ableistung von gesetzlichen Dienstpflichten (z. B. Wehrübung) einberufen werden. Nicht zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zählen dagegen Beamte, Selbstständige, mithelfende Familienangehörige, Berufs- und Zeitsoldaten, sowie Wehr- und Zivildienstleistende.

ab 2007: Ergebnisse der Revision der Bundesagentur für Arbeit (BA) vom 28.08.2014

Indikator

Arbeitslosenquote

Berechnung

$$Quote_A = \frac{Arbeitslose}{(alle\ ziv.\ Erwerbstätigen + Arbeitslose)} * 100$$

Quote_A: Arbeitslosenquote

Themenfeld Beschäftigung

Ziel

Die Zahl der Arbeitsplätze wird erhöht.
Zur Stärkung der Sozialsysteme wird die
Anzahl der Arbeitsplätze gesteigert.

Teilziel

Anzahl der Arbeitslosen wird bis zum Jahr
2020 gesenkt.

Zieldefinition bis 2020

Datengrundlage/Herkunft

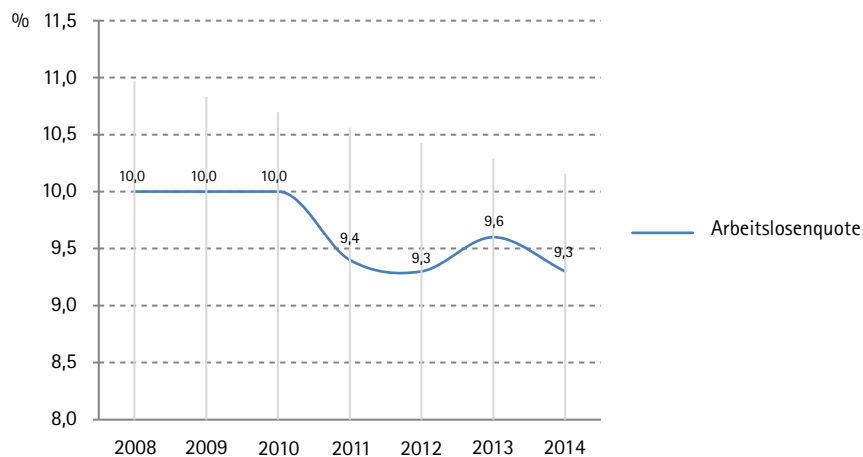
Statistisches Landesamt
(www.landesdatenbank.nrw.de / 13211-09iz)

Datenverfügbarkeit (Aufwand)

Daten sofort verfügbar

Datenverfügbarkeit (Intervall)

Daten werden mindestens jährlich erhoben



Darstellung

Anmerkung/Aussagekraft

Dieser Indikator zeigt an, inwieweit Beschäftigungsmöglichkeiten für Erwerbspersonen in einer bestimmten Region vorhanden sind. Beeinflusst wird die Höhe der Arbeitslosigkeit unter anderem durch konjunkturelle Schwankungen sowie durch strukturelle Besonderheiten.

Indikator

Ausbildungsquote

Berechnung

$$Quote_{Ab} = \frac{Auszubildende}{\text{Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte}} * 100$$

Quote_{Ab}: Ausbildungsquote

Themenfeld Beschäftigung

Ziel

Die Zahl der Arbeitsplätze wird erhöht.
Zur Stärkung der Sozialsysteme wird die Anzahl der Arbeitsplätze gesteigert.

Datengrundlage/Herkunft

Bundesagentur für Arbeit
(www.statistik.arbeitsagentur.de)

Teilziel

Alle (dualen) Ausbildungsplätze werden besetzt.

Datenverfügbarkeit (Aufwand)

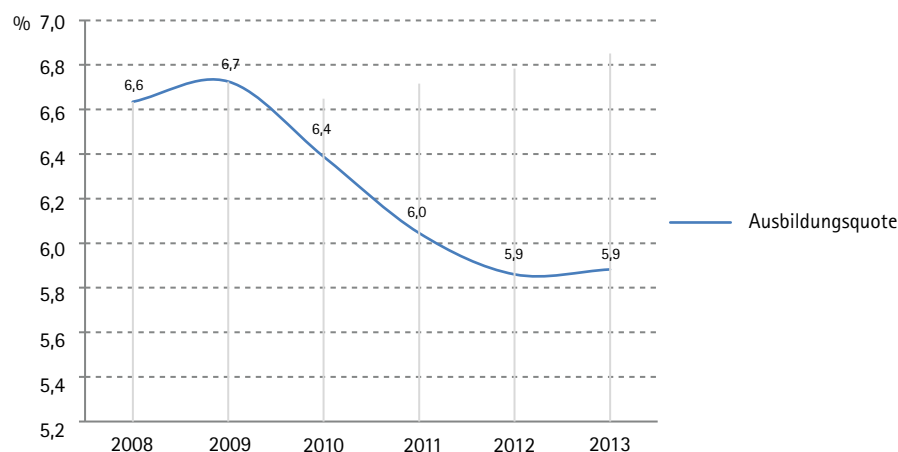
Daten sofort verfügbar

Datenverfügbarkeit (Intervall)

Daten werden mindestens jährlich erhoben

Zieldefinition bis 2020

Darstellung



Anmerkung/Aussagekraft

Die Auszubildendenquote zeigt künftige Arbeitskräftepotenziale mit abgeschlossener Berufsausbildung für eine Region auf der Berufsebene auf. Da die Zahl der Auszubildenden im Jahresverlauf stark schwankt – das jeweils neue Ausbildungsjahr startet offiziell im September, während ein Großteil der Auszubildenden im Frühjahr die Abschlussprüfungen absolviert – werden anhand der Daten der Agentur für Arbeit Jahresdurchschnittswerte gebildet. Das aber nicht alle Auszubildenden nach erfolgreicher beendeter Ausbildung in der Berufsklasse, der ihr Ausbildungsberuf zugeordnet ist, sozialversicherungspflichtig beschäftigt verbleiben sowie darüber hinaus anderweitig verbleiben können (etwa in Nichterwerbstätigkeit, Selbstständigkeit o. ä. abwandern können), muss bei der Interpretation des Indikators berücksichtigt werden.

Indikator

Anteil ganztagsbetreuter Kinder unter 3 Jahren

Berechnung

$$Quote_{GK3} = \frac{\text{Kinder in Kindertagesbetreuung unter 3 Jahren} \\ \text{davon durchgehend mehr als 7 Stunden (ganztags)}}{\text{Kinder unter 3 Jahren insgesamt}} * 100$$

Quote_{GK3}: Anteil ganztagsbetreuter Kinder unter 3 Jahren

Themenfeld Beschäftigung

Ziel

Die Zahl der Arbeitsplätze wird erhöht.
Zur Stärkung der Sozialsysteme wird die
Anzahl der Arbeitsplätze gesteigert.

Datengrundlage/Herkunft

Kindertagesbetreuung regional (www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/Soziales/KinderJugendhilfe/)

Teilziel

Anteil ganztagsbetreuter Kinder unter 3 Jahren wird bis 2020 von 6,5 % im Jahr 2012 auf 14 % erhöht.

Datenverfügbarkeit (Aufwand)

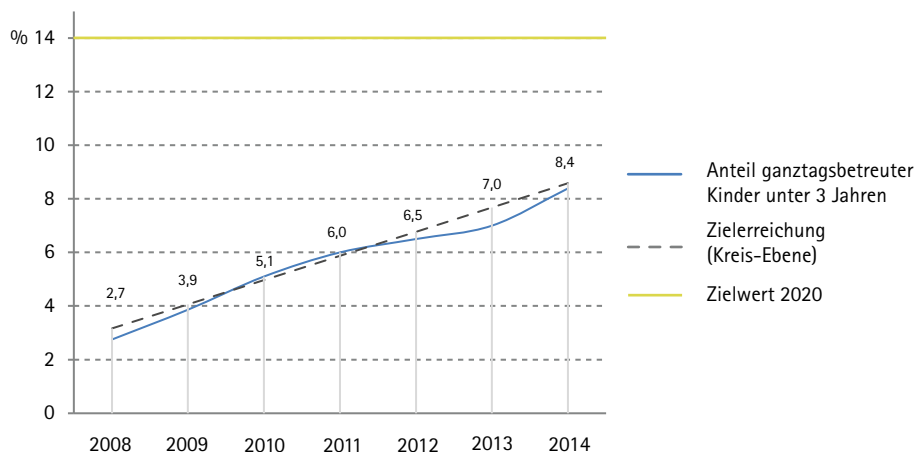
Daten mit geringem Aufwand zu erheben

Datenverfügbarkeit (Intervall)

Daten werden mindestens jährlich erhoben

Zieldefinition bis 2020

14 %



Darstellung

Anmerkung/Aussagekraft

Das Angebot an Ganztagsbetreuung für Kinder unter 3 Jahren kann als Maßnahme zur besseren Vereinbarkeit von Beruf und Familie („Work-Life-Balance“) verstanden werden. Neben dem zeitnahen Wiedereinstieg in das Berufsleben nach einer Schwangerschaft kann ein umfangreiches Angebot an Ganztagsbetreuung Eltern zudem erweiterte Spielräume in der Gestaltung des Berufslebens ermöglichen sowie zur Entlastung des Sozialkassen beitragen.

Indikator

Geringfügig Beschäftigtenquote im Nebenjob

Berechnung

$$Quote_{geB} = \frac{\text{Geringfügig entlohnte Beschäftigte (geB) im Nebenjob}}{\text{Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte}} * 100$$

Themenfeld Beschäftigung

Quote_{geB}: Anteil der geringfügig entlohnnten Beschäftigten im Nebenjob

Ziel

Die Qualität der Arbeitsplätze wird verbessert. Um die soziokulturelle Teilhabe gewährleisten zu können, wird die Qualität der Arbeitsplätze gesteigert.

Teilziel

Der Anteil an prekären Arbeitsverhältnissen wird reduziert.

Datengrundlage/Herkunft

Bundesagentur für Arbeit
(www.statistik.arbeitsagentur.de)

Datenverfügbarkeit (Aufwand)

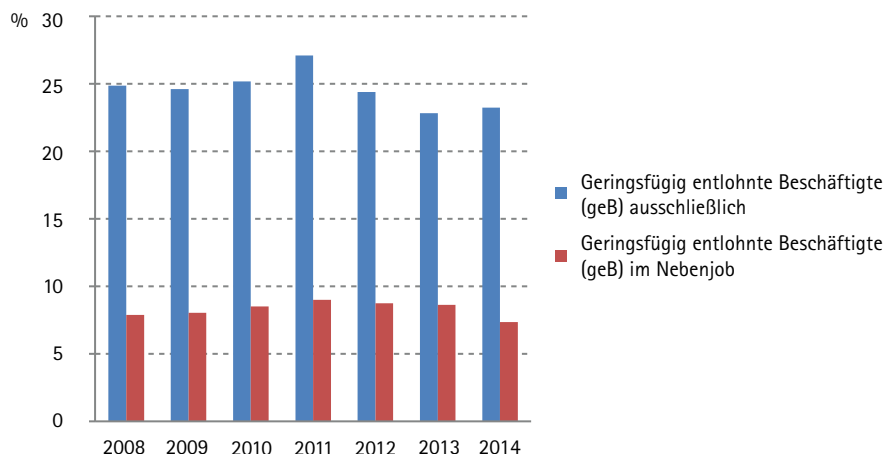
Daten sofort verfügbar

Datenverfügbarkeit (Intervall)

Daten werden mindestens jährlich erhoben

Zieldefinition bis 2020

Darstellung



Anmerkung/Aussagekraft

Der Anteil der geringfügigen Beschäftigungsverhältnisse kann Hinweise auf prekäre Beschäftigung liefern. Geringfügige Beschäftigungsverhältnisse sind regelmäßig Ausdruck einer nicht hinreichenden wirtschaftlichen Basis und haben damit erheblichen Einfluss auf die wirtschaftliche Situation einer Person oder der Haushaltsgemeinschaft, in der sie lebt.

Seit dem 1. 4. 2003 gilt ein Beschäftigungsverhältnis als geringfügig (bzw. als Minijob), wenn das monatliche Einkommen 400 Euro nicht übersteigt (geringfügig entlohnte Beschäftigung) oder die Beschäftigungsdauer zwei Monate bzw. 50 Arbeitstage pro Jahr nicht überschreitet (kurzfristige Beschäftigung). Zudem lassen sich geringfügig Beschäftigte danach unterscheiden, ob sie in Haupt- oder Nebentätigkeit einer geringfügigen Beschäftigung nachgehen.

Indikator

Anteil Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte
Arbeitslosengeld II-Bezieher in Vollzeit (%)

Berechnung

$$SvB_{ALGII} = \frac{\text{Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Arbeitslosen II – Bezieher in Vollzeit}}{\text{Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte}}$$

SvB_{ALGII} : Anteil Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Arbeitslosengeld II-Bezieher in Vollzeit

Themenfeld Beschäftigung

Ziel

Die Qualität der Arbeitsplätze wird verbessert. Um die soziokulturelle Teilhabe gewährleisten zu können, wird die Qualität der Arbeitsplätze gesteigert.

Zieldefinition bis 2020

Reduktion um 50 % (Stand 2012)

Datenverfügbarkeit (Aufwand)

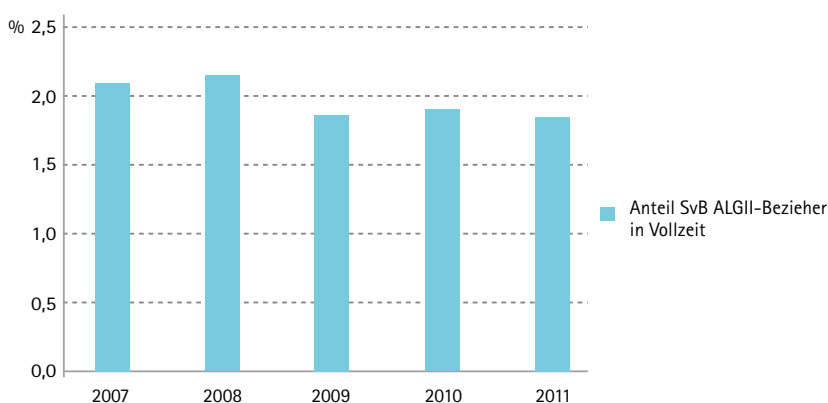
Daten sofort verfügbar

Teilziel

Anteil der sozialversicherungspflichtig Vollzeitbeschäftigten, die auf Arbeitslosengeld II angewiesen sind, wird reduziert.

Datenverfügbarkeit (Intervall)

Daten werden mindestens jährlich erhoben



Darstellung

Anmerkung/Aussagekraft

Der Indikator zeigt an, wie viele Personen trotz einer Vollzeitbeschäftigung auf Unterstützung der öffentlichen Hand angewiesen sind. Er bildet damit einen wesentlichen qualitativen Aspekt der Beschäftigung im Kreis Unna ab, nämlich die Möglichkeit mit seinem Einkommen ein selbstbestimmtes Leben führen zu können. Die Fortschreibung des Indikators ermöglicht es, in diesem wichtigen Teilbereich die Zielerreichung nachzuvollziehen.

Aufgrund einer Umstellung im Meldeverfahren zur Sozialversicherung musste die amtliche Statistik von Juli 2011 bis November 2012 ausgesetzt werden. Die Berichterstattung wurde ab Dezember 2012 erneut aufgenommen, so dass sich der Indikator weiterhin zum Monitoring eignet. Derzeit liegen keine aktuelleren Zahlen für den Kreis Unna bei IT.NRW vor.

Indikator

Wohngeldquote

Berechnung

$$Quote_W = \frac{\text{Wohngeld empfangende Haushalte}}{\text{Haushalte insgesamt}} * 100$$

Themenfeld Beschäftigung

Quote_W: Wohngeldquote

Ziel

Die Qualität der Arbeitsplätze wird verbessert.

Datengrundlage/Herkunft

Statistisches Landesamt
(www.landesdatenbank.nrw.de / 22311-04ir)

Teilziel

Eine ausreichende wirtschaftliche Lebensgrundlage wird realisiert.

Datenverfügbarkeit (Aufwand)

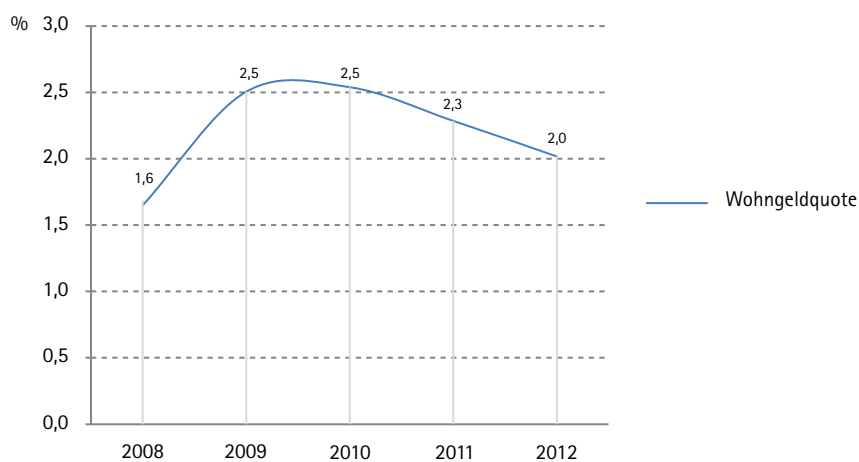
Daten sofort verfügbar

Zieldefinition bis 2020

Datenverfügbarkeit (Intervall)

Daten werden mindestens jährlich erhoben

Darstellung



Anmerkung/Aussagekraft

Die Quote der Wohngeldempfänger wird als Indikator der Armutsgefährdung verstanden. Wohngeld ist eine Leistung an private Haushalte in Form von Mietzuschuss bzw. bei Wohneigentümern als Lastenzuschuss, um tragbare Wohnkostenbelastungen zu erreichen. Es liegt kein formulierter Zielwert vor.

Indikator

Arbeitsplatzintensität

Berechnung

$$Int_A = \frac{\text{Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte}}{((\text{Gebäude – und Freifläche Handel und Dienstleistungen} + \text{Gebäude – und Freifläche Gewerbe und Industrie})/100)}$$

Int_A: Arbeitsplatzintensität

Themenfeld Fläche

Ziel

Siedlungsentwicklungen werden vorrangig im Bestand realisiert. Als Reaktion auf die Herausforderungen des demographischen Wandels und zur effizienten Auslastung der bestehenden Infrastrukturen werden künftige Siedlungsentwicklungen vorrangig im Bestand realisiert.

Teilziel

Die Auslastung von bestehenden Gewerbegebieten wird optimiert.

Zieldefinition bis 2020

Datengrundlage/Herkunft

Statistisches Landesamt (www.landesdatenbank.nrw.de / 33111-04iz / 13111-01i*)

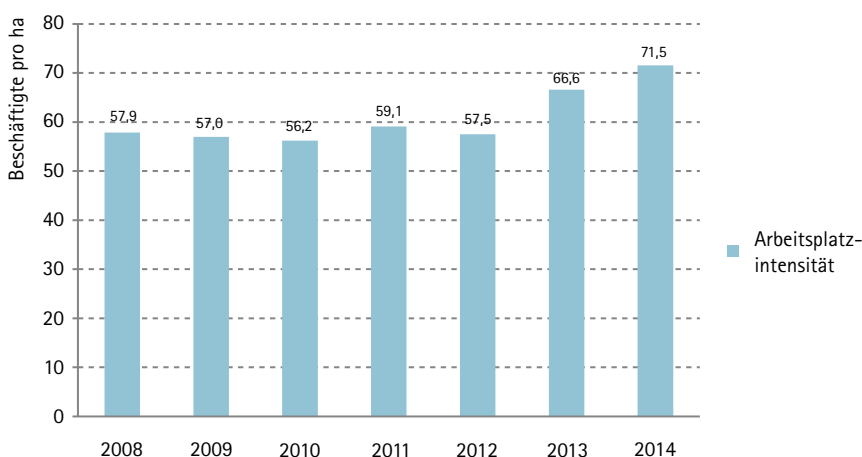
* kommunaler Datensatz

Datenverfügbarkeit (Aufwand)

Daten sofort verfügbar

Datenverfügbarkeit (Intervall)

Daten werden mindestens jährlich erhoben



Darstellung

Anmerkung/Aussagekraft

Eine höhere Arbeitsplatzintensität spiegelt einen ressourcenschonenderen Umgang mit der vorhandenen Fläche wider und kann indirekt die Flächenproduktivität abbilden. Im Sinne eines nachhaltigen Strukturwandels des Arbeitsmarktes kann die Arbeitsplatzintensität zudem ein Indiz für eine sektorale Verlagerung (z. B. tertiär) sein, da im Vergleich zum Primär- und Sekundärsektor (z. B. Landwirtschaft und Logistik) eine höhere Arbeitsplatzintensität für einen voranschreitenden Dienstleistungssektor spricht.

Indikator

Neuinanspruchnahme von Siedlungs- und Verkehrsflächen

Berechnung

$$SuV_{Neu} = \text{Siedlungs- und Verkehrsfläche (t)} - \text{Siedlungs- und Verkehrsfläche (t-1)}$$

SuV_{Neu} : Neuinanspruchnahme von Siedlungs- und Verkehrsflächen

Themenfeld Fläche

Ziel

Die Neuinanspruchnahme von Flächen für Siedlungszwecke wird reduziert und nachhaltig gestaltet. Zum Erhalt der Biodiversität sowie der natürlichen Lebensgrundlagen wird die Neuinanspruchnahme von Flächen für Siedlungszwecke reduziert und nachhaltig gestaltet.

Teilziel

Neuinanspruchnahme von Siedlungs- und Verkehrsflächen wird bis zum Jahr 2020 auf 40 ha pro Jahr reduziert.

Zieldefinition bis 2020

40 ha/Jahr

Datengrundlage/Herkunft

Statistisches Landesamt (www.landesdatenbank.nrw.de/ / 33111-04iz*) * kommunaler Datensatz

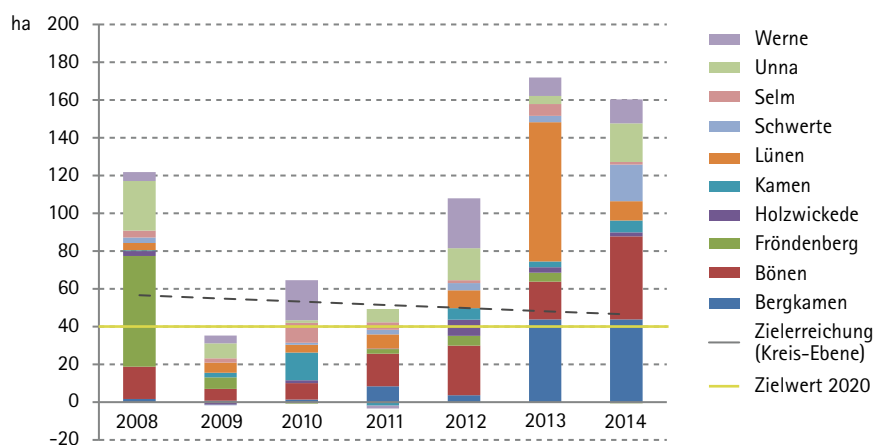
Datenverfügbarkeit (Aufwand)

Daten sofort verfügbar

Datenverfügbarkeit (Intervall)

Daten werden mindestens jährlich erhoben

Darstellung



Anmerkung/Aussagekraft

Die Abbildung der Neuinanspruchnahme von Siedlungs- und Verkehrsflächen gibt als Indikator den schonenden Umgang mit der endlichen Ressource Fläche/Boden wider. Der Flächenverbrauch soll bis 2020 auf höchstens 5 ha/Tag in NRW gesenkt werden. Längerfristig verfolgt NRW das Ziel eines Netto-Null-Flächenverbrauchs. Das Monitoring der Neuinanspruchnahme kann über die tatsächliche Nutzung der amtlichen Statistik valide abgebildet werden. Es muss im Einzelfall jedoch geprüft werden, ob hohe neue Flächeninanspruchnahmen tatsächlich durch Siedlungs- und Verkehrsflächen bedingt oder durch Umwidmung in der Statistik entstanden sind. Im Falle von Umwidmungen muss der Datensatz bereinigt werden, um Verzerrungen zu vermeiden und die Aussagekraft des Indikators zu erhöhen.

Indikator

Belegung von Siedlungs- und Verkehrsflächen

Berechnung

$$SuV_{Bel} = \frac{\text{Siedlungs- und Verkehrsfläche}}{\text{Einwohner insgesamt}}$$

SuV_{Bel} : Belegung von Siedlungs- und Verkehrsflächen pro Einwohner

Themenfeld Fläche

Ziel

Die Neuinanspruchnahme von Flächen für Siedlungszwecke wird reduziert und nachhaltig gestaltet. Als Reaktion auf die Herausforderungen des demographischen Wandels und zur effizienten Auslastung der bestehenden Infrastrukturen werden künftige Siedlungsentwicklungen vorrangig im Bestand realisiert.

Teilziel

Der effiziente Einsatz von Siedlungs- und Verkehrsflächen wird verbessert.

Zieldefinition bis 2020

Datengrundlage/Herkunft

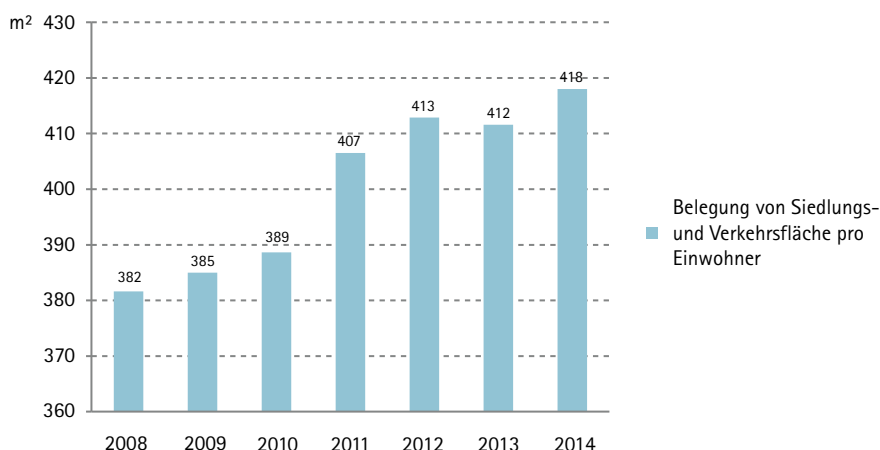
Statistisches Landesamt (www.landesdatenbank.nrw.de / 33111-04iz / 12491-02ir / 12410-10ir*) * kommunaler Datensatz

Datenverfügbarkeit (Aufwand)

Daten sofort verfügbar

Datenverfügbarkeit (Intervall)

Daten werden mindestens jährlich erhoben



Darstellung

Anmerkung/Aussagekraft

Die Belegung von Siedlungs- und Verkehrsflächen pro Einwohner kann indirekt die Effizienz des SuV-Einsatzes abbilden und im Bereich „Wohnen und Arbeiten“ analog zum Indikator „Beschäftigte pro ha Gewerbefläche“ verstanden werden. Eine geringere Belegung von SuV pro Kopf weist indirekt auf eine dichtere bzw. kompaktere Siedlungsstruktur hin und lässt eine flächensparendere Entwicklung annehmen. Bei einer abnehmenden Bevölkerungszahl muss beachtet werden, dass die SuV pro Kopf bei stagnierender SuV steigt.

Indikator

Flächenversiegelungsgrad

Berechnung

$$VA_{NA, Kommune, Jahr} = a_{NA} VM_{Kommune, Jahr} + b_{NA}$$

VA: Versiegelungsanteil

VM: Versiegelungsmaß, hier: Siedlungsflächendichte

NA: Nutzungsart

a, b: Konstanten, geschätzt aus verschiedenen empirischen Studien

Themenfeld Fläche

Ziel

Die Neuinanspruchnahme von Flächen für Siedlungszwecke wird reduziert und nachhaltig gestaltet. Als Reaktion auf die Herausforderungen des demographischen Wandels und zur effizienten Auslastung der bestehenden Infrastrukturen werden künftige Siedlungsentwicklungen vorrangig im Bestand realisiert.

Teilziel

Flächenversiegelung wird vermieden.

Zieldefinition bis 2020

Datengrundlage/Herkunft

Statistisches Landesamt

(www.landesdatenbank.nrw.de / 33111-04iz*)

* kommunaler Datensatz

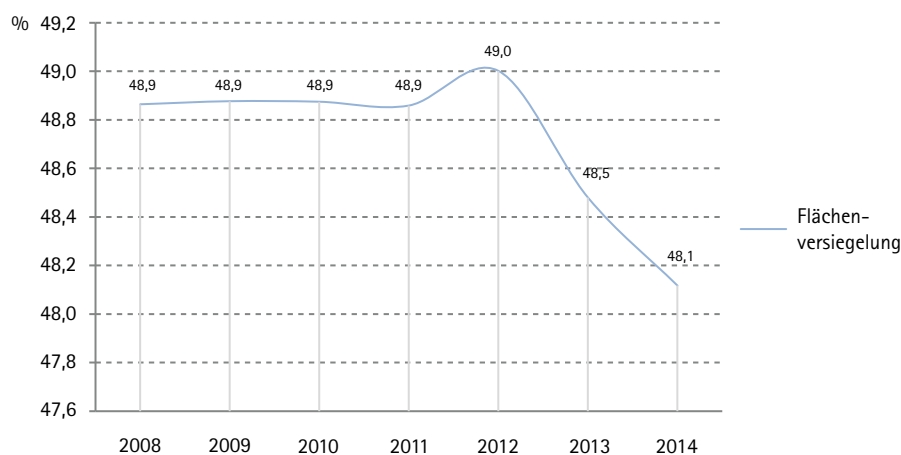
Datenverfügbarkeit (Aufwand)

Daten sofort verfügbar

Datenverfügbarkeit (Intervall)

Daten werden mindestens jährlich erhoben

Darstellung



Anmerkung/Aussagekraft

Zur Ermittlung des Versiegelungsgrades wird das Schätzverfahren nach UGRdL verwendet (Ergebnisse des Verfahrens erscheinen plausibel). Einschränkungen in der Berechnungsqualität treten durch die Verwendung eines generalisierten Verdichtungsmaßes sowie einer ungenauen Erhebung bei der Zuordnung der Flächen zu Nutzungsarten auf. In Hinblick auf den Aufwand, der mit diesem Verfahren einhergeht, können die Ergebnisse als ergebnisorientiert betrachtet werden. Es wird angenommen, dass bereits bei einem Versiegelungsgrad von 50 % die Bodenfunktion stark beeinträchtigt wird. Die Verwendung des Indikators kann zur längerfristigen Überwachung und Erhebung der Flächenversiegelung vor dem Hintergrund einer Erhaltung der natürlichen Bodenfunktion im Hinblick auf Abflusskapazität des Oberflächenwassers etc. eingesetzt werden.

Indikator

Umweltschutzquote

Berechnung

$$Quote_U = \frac{\text{betriebliche Investitionen in den Umweltschutz}}{\text{betriebliche Investitionen insgesamt}}$$

Quote_U: Umweltschutzquote

Themenfeld Klima

Ziel

Es wird ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet. Um einen Beitrag zur Reduzierung der Gefährdungspotenziale des globalen Klimawandels zu leisten, werden die Treibhausmissionen bis zum Jahr 2020 um 25 % (zum Vergleichsjahr 1990) gesenkt.

Teilziel

Die Investitionen der Betriebe in den Umweltschutz werden erhöht.

Zieldefinition bis 2020

Datengrundlage/Herkunft

Statistisches Landesamt

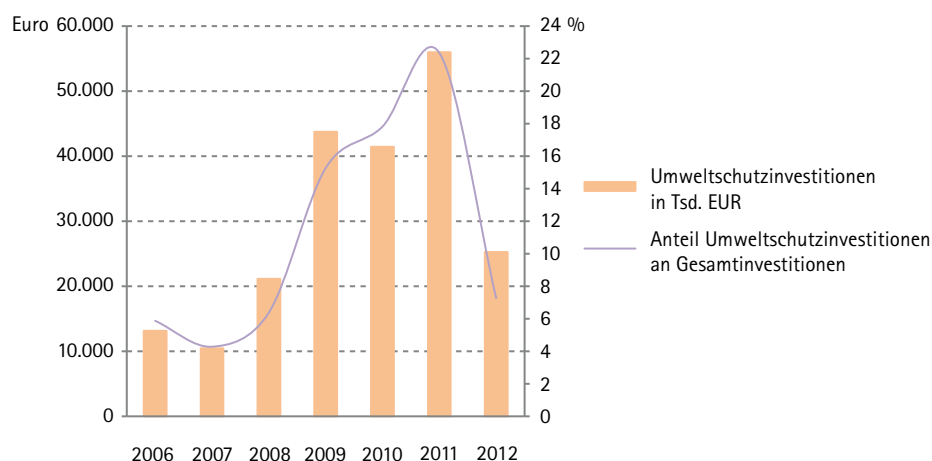
(www.landesdatenbank.nrw.de/ / 32511-01iz)

Datenverfügbarkeit (Aufwand)

Daten sofort verfügbar

Datenverfügbarkeit (Intervall)

Daten werden mindestens jährlich erhoben



Darstellung

Anmerkung/Aussagekraft

In der amtlichen Statistik sind außer den additiven (End-of-Pipe-) und produktbezogenen Maßnahmen auch Investitionen für den integrierten Umweltschutz in erweiterter Definition einbezogen. Die amtliche Statistik bezieht sich auf die klassischen Bereiche des Gewässerschutzes, der Luftreinhaltung, der Abfallwirtschaft, der Lärmbekämpfung und seit 1996 den Naturschutz und die Bodensanierung. Der Indikator zeigt die Bemühungen der lokalen Wirtschaft Klimaschutz zu betreiben. Aktuell liegen keine Zahlen für den Kreis Unna für die Jahre nach 2012 bei IT.NRW vor.

Indikator

Erzeugte Strommenge aus erneuerbaren Energieanlagen (MWh)

Berechnung

Keine Berechnung notwendig. Die Daten sind direkt abrufbar.

Themenfeld Klima

Ziel

Es wird ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet. Um einen Beitrag zur Reduzierung der Gefährdungspotenziale des globalen Klimawandels zu leisten, werden die Treibhausemissionen bis zum Jahr 2020 um 25 % (zum Vergleichsjahr 1990) gesenkt.

Teilziel

Die Erzeugung von Strom aus regenerativen Energiequellen wird auf 800.000 MWh/Jahr gesteigert.

Zieldefinition bis 2020

800.000 MWh/Jahr

Datengrundlage/Herkunft

EnergyMap (www.energymap.info/*)

* kommunaler Datensatz

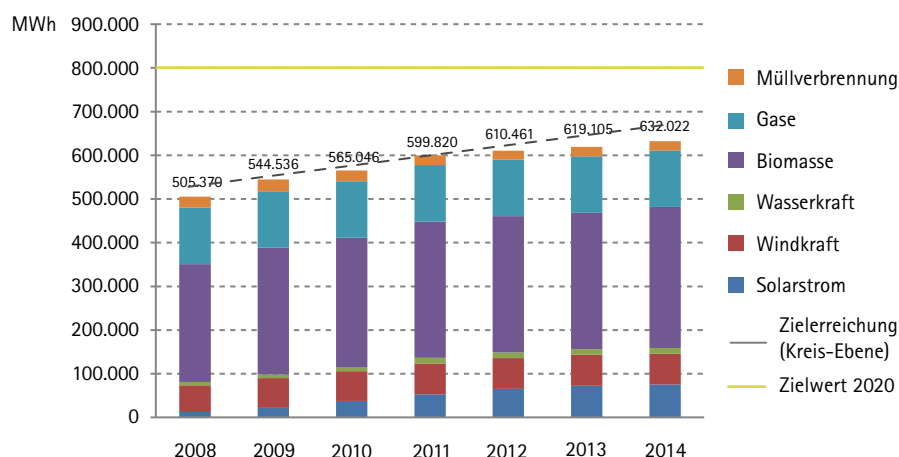
Datenverfügbarkeit (Aufwand)

Daten sofort verfügbar

Datenverfügbarkeit (Intervall)

Daten werden mindestens jährlich erhoben

Darstellung



Anmerkung/Aussagekraft

Der Indikator ist in der Lage die Bestrebungen beim Ausbau erneuerbarer Energien einer Region abzubilden. Die Statistik zeigt dabei den Ausbau der Erneuerbaren Energien (kWh) pro Jahr differenziert nach Energieträgern. Im Gegensatz zu anderen Statistiken wird bei der verwendeten Quelle in jedem Jahr der durchschnittliche Ertrag einer Anlage zugrunde gelegt. Diese Form der Auswertung zeigt somit nicht die reale Einspeisung in den jeweiligen Jahren, sondern tendenziell das geschaffene Erzeugungspotential.

Indikator

Anteil der Flächenkategorien Grünanlagen, Grünland, Mischwald und Friedhof an allen Flächen

Berechnung

$$Ent_{Fl} = \text{Grünanlagen (ha)} + \text{Grünland (ha)} + \text{Mischwald (ha)} + \text{Friedhof (ha)}$$

Ent_{Fl}: Anteil der Flächenkategorien Grünanlagen, Grünland, Mischwald und Friedhof an allen Flächen

Themenfeld Klima

Ziel

Anpassungen an den Klimawandel werden vorgenommen. Um die negativen Folgen des Klimawandels zum Schutz von Mensch und Natur abzumildern, werden technische und gesellschaftliche Anpassungsmaßnahmen vorausschauend ergriffen.

Datengrundlage/Herkunft

Statistisches Landesamt
([www.landesdatenbank.nrw.de / 33111-04iz*](http://www.landesdatenbank.nrw.de/33111-04iz*))
* kommunaler Datensatz

Datenverfügbarkeit (Aufwand)

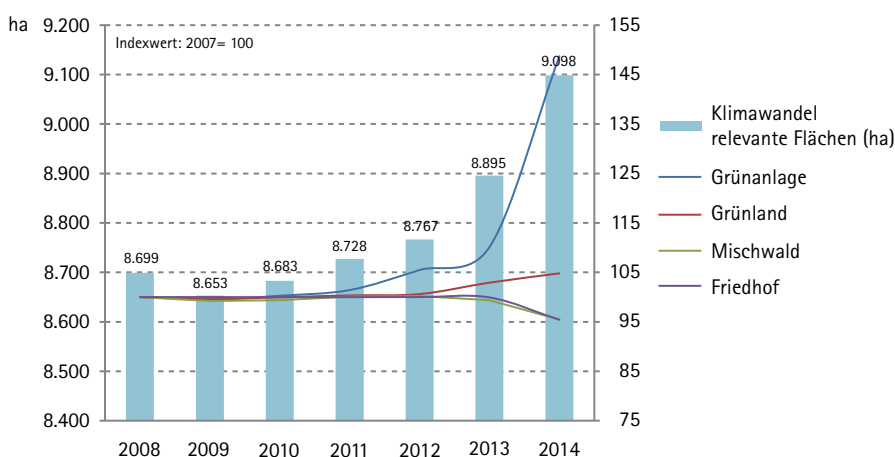
Daten sofort verfügbar

Teilziel

Datenverfügbarkeit (Intervall)

Daten werden mindestens jährlich erhoben

Zieldefinition bis 2020



Darstellung

Anmerkung/Aussagekraft

Der hier gewählte Indikator misst keine expliziten Anpassungsmaßnahmen, sondern zeigt anhand ausgewählter Flächennutzungskategorien den heutigen Stand und die vergangene Entwicklung derjenigen Potenzialflächen auf, die die Resilienz des Kreises Unna gegenüber zunehmenden Extremwetterereignissen erhöhen. Innerstädtische Grünflächen (Grünanlagen und Friedhof) wirken sich positiv bei Hitzewellen aus, Mischwälder sind weniger anfällig gegenüber Sturmwurfschäden als forstwirtschaftliche Monokulturen und unversiegelte Freiräume außerhalb der Siedlungsbereiche (Grünland) nehmen Funktionen der Kaltluftentstehung und ihres Transports wahr.

Indikator

Anteil des Umweltverbunds am Modal Split

Berechnung

Keine Berechnung notwendig. Die Daten sind direkt abrufbar.

Themenfeld Mobilität

Ziel

Die umweltschonenden Verkehrsmittel werden gestärkt. Der Anteil des Umweltverbundes wird auf mindestens 55 % angehoben. Davon 25 % Radverkehr, 20 % Fußverkehr und mindestens 10 % öffentlicher Personennahverkehr. Für eine umweltgerechte Mobilität der Bewohnerinnen und Bewohner des Kreises Unna, die mit weniger Schadstoffausstoß, weniger Flächenverbrauch für Verkehrsinfrastrukturen sowie geringeren Lärmbelastungen einhergeht, soll der Anteil des Umweltverbundes an allen zurückgelegten Wegen steigen.

Radverkehr, 20 % Fußverkehr und mindestens 10 % öffentlicher Personennahverkehr.

Zieldefinition bis 2025

55 %

Datengrundlage/Herkunft

Mobilitätsbefragung Kreis Unna*

* kommunaler Datensatz

Datenverfügbarkeit (Aufwand)

Daten nur mit erheblichem Aufwand zu erheben

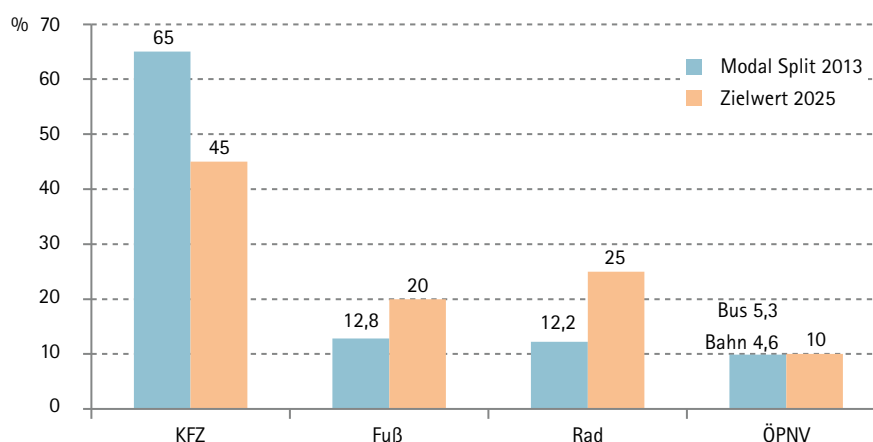
Datenverfügbarkeit (Intervall)

Daten werden nicht kontinuierlich erhoben

Teilziel

Der Anteil des Umweltverbundes wird auf mindestens 55 % angehoben. Davon 25 %

Darstellung



Anmerkung/Aussagekraft

Die Daten wurden bei einer Mobilitätsbefragung im Jahr 2013 erhoben. Weitere Modal Split Untersuchungen sind in einem 8 Jahres-Turnus vorgesehen. Die Ergebnisse einer Modal Split Untersuchung lassen Rückschlüsse auf die Verkehrszusammensetzung, Abhängigkeiten und Verlagerungspotentiale bei der Bevölkerung im Kreis Unna zu.

Indikator

Entwicklung der Fahrgastzahlen im ÖPNV

Berechnung

Keine Berechnung notwendig. Die Daten sind direkt abrufbar.

Themenfeld Mobilität

Ziel

Die umweltschonenden Verkehrsmittel werden gestärkt. Der Anteil des Umweltverbundes wird auf mindestens 55 % angehoben. Davon 25 % Radverkehr, 20 % Fußverkehr und mindestens 10 % öffentlicher Personennahverkehr. Für eine umweltgerechte Mobilität der Bewohnerinnen und Bewohner des Kreises Unna, die mit weniger Schadstoffausstoß, weniger Flächenverbrauch für Verkehrsinfrastrukturen sowie geringeren Lärmbelastungen einhergeht, soll der Anteil des Umweltverbundes an allen zurückgelegten Wegen steigen.

mindestens 55 % angehoben. Davon 25 % Radverkehr, 20 % Fußverkehr und mindestens 10 % öffentlicher Personennahverkehr.

Zieldefinition bis 2025

10 %

Datengrundlage/Herkunft

Geschäftsberichte VKU
(www.vku-online.de/service/)

Datenverfügbarkeit (Aufwand)

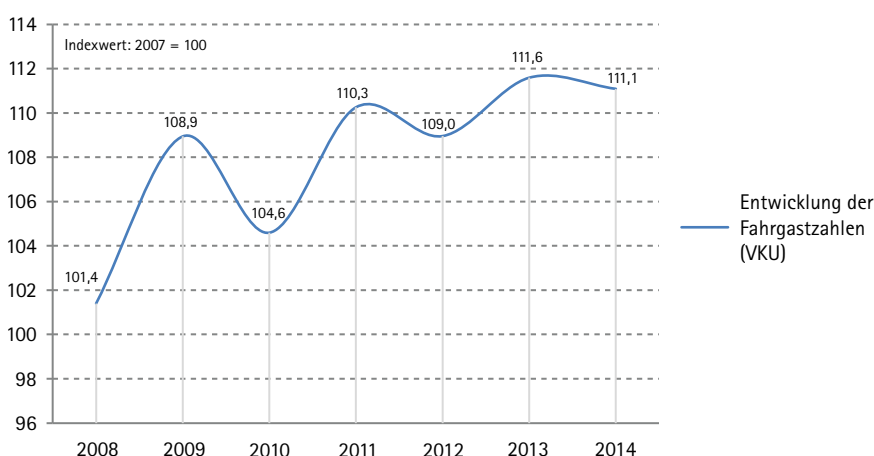
Daten mit geringem Aufwand zu erheben

Teilziel

Der Anteil des Umweltverbundes wird auf

Datenverfügbarkeit (Intervall)

Daten werden mindestens jährlich erhoben



Darstellung

Anmerkung/Aussagekraft

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) stellt einen wichtigen Baustein zur Sicherung einer nachhaltigen Mobilität dar. Busse und Bahnen entlasten nicht nur Ballungsräume vom Individualverkehr, sie leisten auch wichtige Beiträge zur Entlastung der Umwelt. Die Fahrgastzahlen stammen aus den jeweiligen Geschäftsberichten der VKU und spiegeln die Inanspruchnahme des ÖPNV-Angebotes wider. Der Indikator kann als indirekte Kennzahl zur Bewertung einer umweltschonenden Mobilität herangezogen werden. In der Statistik sind die Fahrgastzahlen der anderen Verkehrsunternehmen im Kreis Unna wie BRS nicht enthalten.

Indikator

ÖPNV-Fahrzeugkilometer je Einwohner

Berechnung

$$\text{ÖPNV}_{Pkm} = \frac{\text{ÖPNV - Fahrzeugkilometer}}{\text{Einwohner insgesamt}}$$

PNV_{Pkm} : ÖPNV-Fahrzeugkilometer je Einwohner

Themenfeld Mobilität

Ziel

Die umweltschonenden Verkehrsmittel werden gestärkt. Der Anteil des Umweltverbundes wird auf mindestens 55 % angehoben. Davon 25 % Radverkehr, 20 % Fußverkehr und mindestens 10 % öffentlicher Personennahverkehr. Für eine umweltgerechte Mobilität der Bewohnerinnen und Bewohner des Kreises Unna, die mit weniger Schadstoffausstoß, weniger Flächenverbrauch für Verkehrsinfrastrukturen sowie geringeren Lärmbelastungen einhergeht, soll der Anteil des Umweltverbundes an allen zurückgelegten Wegen steigen.

Teilziel

Der Anteil des Umweltverbundes wird auf mindestens 55 % angehoben. Davon 25 %

Radverkehr, 20 % Fußverkehr und mindestens 10 % öffentlicher Personennahverkehr.

Zieldefinition bis 2025

10 %

Datengrundlage/Herkunft

Statistisches Bundesamt (www.destatis.de/)

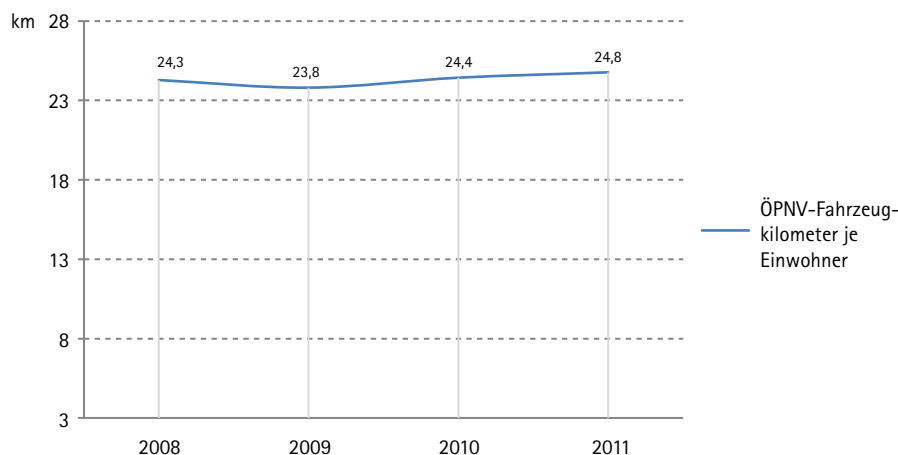
Datenverfügbarkeit (Aufwand)

Daten sofort verfügbar

Datenverfügbarkeit (Intervall)

Daten werden mindestens jährlich erhoben

Darstellung



Anmerkung/Aussagekraft

Der Indikator zeigt die zurückgelegte Strecke der ÖPNV-Fahrzeuge (km) in Bezug auf die Bevölkerung an. Er kann somit indirekt abbilden, in welchem Ausmaß die Bevölkerung die öffentlichen Verkehrsmittel zur Fortbewegung nutzt.

Indikator

Anteil des MIV am Modal Split

Berechnung

Keine Berechnung notwendig. Die Daten sind direkt abrufbar.

Themenfeld Mobilität

Ziel

Der motorisierte Individualverkehr wird bewusster genutzt und umweltverträglicher gestaltet. Die Anteile des motorisierten Individualverkehrs am Modal Split müssen in dem Maße zurückgehen, wie die Anteile des Umweltverbundes an allen zurückgelegten Wegen zunehmen. Der motorisierte Individualverkehr wird umweltverträglicher gestaltet und als ergänzende Verkehrsart für spezifische Transportzwecke verstanden.

Radverkehr, 20 % Fußverkehr und mindestens 10 % öffentlicher Personennahverkehr.

Zieldefinition bis 2025

45 %

Datengrundlage/Herkunft

Mobilitätsbefragung Kreis Unna*

* kommunaler Datensatz

Datenverfügbarkeit (Aufwand)

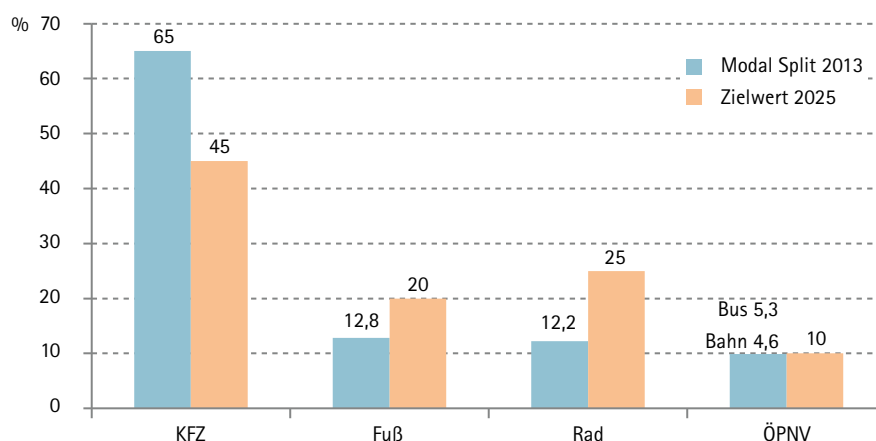
Daten sofort verfügbar

Datenverfügbarkeit (Intervall)

Daten werden mindestens jährlich erhoben

Teilziel

Der Anteil des Umweltverbundes wird auf mindestens 55 % angehoben. Davon 25 %



Darstellung

Anmerkung/Aussagekraft

Die Daten wurden bei einer Mobilitätsbefragung im Jahr 2013 erhoben. Weitere Modal Split Untersuchungen sind in einem 8 Jahres-Turnus vorgesehen. Die Ergebnisse einer Modal Split Untersuchung lassen Rückschlüsse auf die Verkehrszusammensetzung, Abhängigkeiten und Verlagerungspotentiale bei der Bevölkerung im Kreis Unna zu.

Indikator

Fahrzeug-Dichte

Berechnung

$$Dichte_{FZ} = \frac{(Bestand\ Krad + Bestand\ PKW)}{(Einwohner\ insgesamt / 1000)}$$

$Dichte_{FZ}$: Fahrzeug-Dichte pro 1.000 Einwohner

Themenfeld Mobilität

Ziel

Der motorisierte Individualverkehr wird bewusster genutzt und umweltverträglicher gestaltet. Die Anteile des motorisierten Individualverkehrs am Modal Split müssen in dem Maße zurückgehen, wie die Anteile des Umweltverbundes an allen zurückgelegten Wegen zunehmen. Der motorisierte Individualverkehr wird umweltverträglicher gestaltet und als ergänzende Verkehrsart für spezifische Transportzwecke verstanden.

Radverkehr, 20 % Fußverkehr und mindestens 10 % öffentlicher Personennahverkehr.

Zieldefinition bis 2025

45 %

Datengrundlage/Herkunft

Statistisches Landesamt

(www.landesdatenbank.nrw.de / 46251-01ir*)

* kommunaler Datensatz

Datenverfügbarkeit (Aufwand)

Daten sofort verfügbar

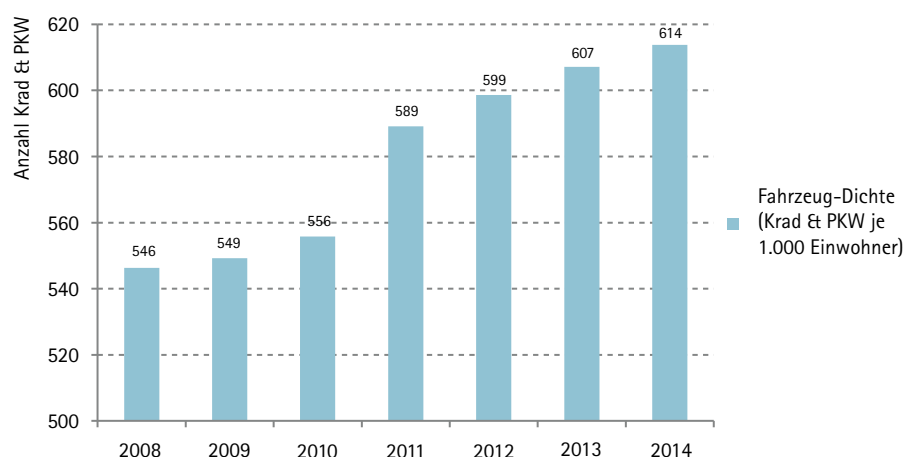
Datenverfügbarkeit (Intervall)

Daten werden mindestens jährlich erhoben

Teilziel

Der Anteil des Umweltverbundes wird auf mindestens 55 % angehoben. Davon 25 %

Darstellung



Anmerkung/Aussagekraft

Je größer das Ausmaß des motorisierten Individualverkehrs bezogen auf die Einwohner, desto größer die Flächeninanspruchnahme, der Verbrauch nicht erneuerbarer Ressourcen und die Emission klima- und gesundheitsschädlicher Abgase und Lärmbelastung. Der Ausbau von Verkehrswegen führt in der Regel nicht zu verkürzten Wegen, sondern erhöht die Bereitschaft, noch weitere Wege zu fahren. Zudem erfordert das Autofahren einen zehnfach höheren Bedarf an Verkehrsfläche (Ø 200 m²) als das Fahrradfahren. In der Statistik sind ebenfalls die Firmenwagen enthalten. Ab 1.1.2008: ohne vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge (etwa 12%). Die Werte vom 1.1.2008 sind daher mit den früheren Werten nicht mehr vergleichbar.

Indikator

Anzahl Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Fußgängern und Radfahrern

Berechnung

Keine Berechnung notwendig. Die Daten sind direkt abrufbar.

Themenfeld Mobilität

Ziel

Der motorisierte Individualverkehr wird bewusster genutzt und umweltverträglicher gestaltet. Die Anteile des motorisierten Individualverkehrs am Modal Split müssen in dem Maße zurückgehen, wie die Anteile des Umweltverbundes an allen zurückgelegten Wegen zunehmen. Der motorisierte Individualverkehr wird umweltverträglicher gestaltet und als ergänzende Verkehrsart für spezifische Transportzwecke verstanden.

Teilziel

Die Attraktivität und Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs wird erhöht.

Zieldefinition bis 2020

Datengrundlage/Herkunft

Polizei Nordrhein-Westfalen – Kreis Unna
(www.polizei.nrw.de / Verkehrsunfallstatistik*)

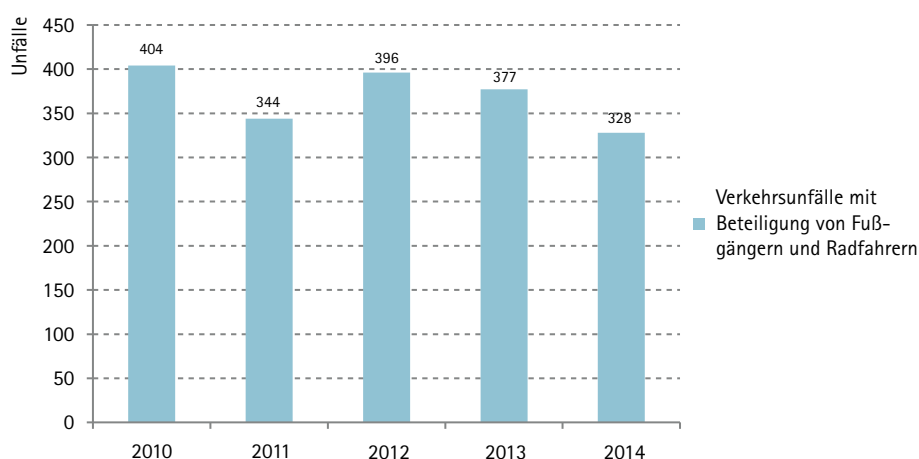
* kommunaler Datensatz

Datenverfügbarkeit (Aufwand)

Daten sofort verfügbar

Datenverfügbarkeit (Intervall)

Daten werden mindestens jährlich erhoben



Darstellung

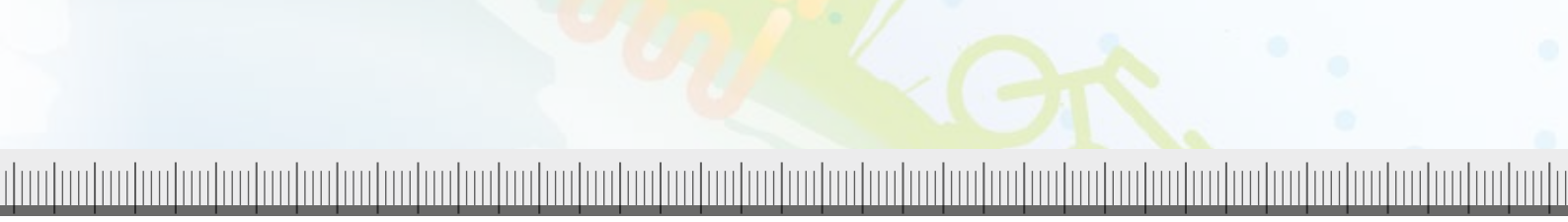
Anmerkung/Aussagekraft

Die Verkehrsunfallstatistik gibt die Anzahl an Verkehrsunfällen mit Personenschäden differenziert nach Beteiligung von Fußgängern und Radfahrern im jährlichen Turnus an. Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschäden kann Aussagen über die Verkehrssicherheit und Attraktivität für Fußgänger und Radfahrer im Straßenverkehr zulassen. Sichere Verkehrswege für Fußgänger und Radfahrer können dazu beitragen, dass häufiger der PKW, insbesondere für kürzere Wege, ungenutzt bleibt.



Literaturverzeichnis

- Albrecht, Steffen; Kohlrausch, Niels; Kubicek, Herbert; Lippa, Barbara; Märker, Oliver; Trénel, Matthias; Vorwerk, Volker Westholm, Hilmar; Wiedwald, Christian (2008): E-Partizipation – Elektronische Beteiligung von Bevölkerung und Wirtschaft am E-Government" – Studie im Auftrag des Bundesministeriums des Inneren , Ref. IT 1. Bremen.
- Becker, Jörg, Bergener, Philipp; Fielenbach, Katrin; Fuchs, Philippe; Herwig, Sebastian; Karow, Milan; Niehaves, Björn; Räckers, Michael; Weiß, Burkhard (2008): e-inclusion – Digitale Integration durch E-Government. Studie, Münster: Bundesministeriums des Inneren.
- Brown, Juanita; Isaacs, David (2007): Das World Café: Kreative Zukunftsgestaltung in Organisationen und Gesellschaft. Carl Auer Verlag: Heidelberg.
- Danielzyk, Rainer; Knieling, Jörg; Hannebeck, Kerstin; Reitzig, Frank (2003): Öffentlichkeitsbeteiligung bei Programmen und Plänen der Raumordnung. Forschungsvorhaben im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehrs-, Bau- und Wohnungswesen vertreten durch das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung. Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.): Forschung, Heft 113. Selbstverlag: Bonn.
- Fürst, Dietrich; Scholles, Frank (Hrsg.) (2008): Handbuch Theorien und Methoden der Raum- und Umweltplanung. 3. Auflage. Rohn: Dortmund.
- Hellmanns, Julia; Klein, Ulrike (2015): Die Auswirkungen des demographischen Wandels auf die Attraktivität des Lebens- und Wirtschaftsraumes. In: AGIT – Journal für Angewandte Geoinformatik, 1-2015. Herbert Wichmann Verlag, VDE VERLAG GmbH: Berlin/Offenbach.
- Huch, M. (2013): Umweltziele und Indikatoren: Wissenschaftliche Anforderungen an Ihre Festlegung und Fallbeispiele. Springer: Heidelberg, Berlin.
- Innenministerium des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.) (2009): Kommunalpolitik und NKF. Basisinformationen für Rats- und Kreistagsmitglieder zum nordrhein-westfälischen Neuen Kommunalen Finanzmanagement. Düsseldorf

- 
- Kreis Unna (Hrsg.) (2013): 1. Nachhaltigkeitsbericht Kreis Unna. Abschlussdokumentation zur Fördermaßnahme „ZukunftsWerkStadt“ im Kreis Unna. Unna
 - Limbourg, Maria; Flade, Antje; Schönharting, Jörg (2000): Mobilität im Kindes- und Jugendalter. Leske + Budrich: Opladen.
 - Ministerium für Inneres und Kommunales des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.) (2014): Neues Kommunales Finanzmanagement in Nordrhein-Westfalen. Handreichung für Kommunen. 6. Auflage. Düsseldorf
 - Monheim, Heiner (2009): Nahmobilität – Chance für mehr Lebens- und Bewegungsqualität und effizienten Verkehr. In: mobilogisch! Zeitschrift für Ökologie, Politik & Bewegung. Heft 4/2009
 - Müllert, Norbert R. (2009): Zukunftswerkstätten. In: Zukunftsforschung und Zukunftsgestaltung. Springer: Heidelberg, Berlin: 269-276.
 - Nanz, Patrizia; Fritsche, Miriam (2012): Handbuch Bürgerbeteiligung. Akteure und Verfahren, Chancen und Grenzen.
 - Statistisches Bundesamt (2014): Wirtschaftsrechnungen – Private Haushalte in der Informationsgesellschaft – Nutzung von Informations- und Kommunikationstechnologien. Statistisches Bundesamt: Wiesbaden.
 - WBGU (2011): Welt im Wandel: Gesellschaftsvertrag für eine Große Transformation: Hauptgutachten. Wissenschaftlicher Beirat d. Bundesregierung Globale Umweltveränderungen: Berlin.
 - Wilde, Mathes (2014): Mobilität und Alltag – Einblicke in die Mobilitätspraxis älterer Menschen auf dem Land. In: Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung. Springer: Heidelberg, Berlin.

Internetquellenverzeichnis

Bezeichnung
im Text –
Hyperlink

- *Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. – Das verkehrspolitische Programm des ADFC –* http://www.adfc.de/misc/filePush.php?mimeType=application/pdf&fullPath=http://www.adfc.de/files/2/110/116/Das_verkehrspolitische_Programm_des_ADFC.pdf (zuletzt zugegriffen am 25.08.2015)
- *Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz – Gesetze im Internet –* http://www.gesetze-im-internet.de/sgb_2/___7.html (zuletzt zugegriffen am 18.08.2015)
- *Bundesverband CarSharing –* <http://www.carsharing.de/alles-ueber-carsharing/faq> (zuletzt zugegriffen am 24.08.2015)
- *Innenministerium Nordrhein-Westfalen –* <http://www.mik.nrw.de/themen-aufgaben/kommunales/kommunale-finanzen/kommunale-haushalte/haushaltsrechtnkf.html> (zuletzt zugegriffen am 01.07.2015)
- *Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) –* <https://www.landesdatenbank.nrw.de/ldbnrw/online/data?sessionId=D9C49943570D22F2570A2CE1A836A849?operation=stistikmerkmalDefinition&levelindex=1&levelid=1440427010493&index=4> (zuletzt zugegriffen am 24.08.2015)
- *Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) – Gemeindemodellrechnung 2011 bis 2030 (Tabellencode: 12422-01i):* <https://www.landesdatenbank.nrw.de/ldbnrw/online/data> (zuletzt zugegriffen am 06.06.2015)
- *Finanzministerium Nordrhein-Westfalen –* <https://www.epos.nrw.de/http://www.haushaltssteuerung.de/lexikon-doppik.html> (zuletzt zugegriffen am 01.07.2015)
- *Umweltbundesamt –* <http://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/modal-split-des-personen-gueterverkehrs> (zuletzt zugegriffen am 25.08.2015)

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abbildungen

- 1: Landrat Michael Makiolla (l.), Dr. Detlef Timpe (r.) ■ 5
- 2: Logo LebensWerte ■ 8
- 3: Folgen des demografischen Wandels im Kreis Unna ■ 9
- 4: Themenfelder der Nachhaltigkeitsstrategie ■ 11
- 5: Schematischer Aufbau des Ziel- und Indikatorensystems ■ 11
- 6: Handlungsleitende Ziele der Nachhaltigkeitsstrategie ■ 13
- 7: Akteure des Kernteams und der Steuerungsgruppe ■ 15
- 8: Erweiterung auf die kommunale Ebene ■ 21

- 
- 9: Erweiterung des Monitoringsystem um Bewertungssystematik ■ 21
 - 10: Punktevergabe der Bewertungssystematik nach Grad der Zielerreichung ■ 22
 - 11: Exemplarische Darstellung des Nachhaltigkeitsgrades nach Themenfeldern ■ 22
 - 12: Gewichtung der Themenfelder ■ 23
 - 13: Beteiligungs niveau nach Arnstein ■ 24
 - 14: Themenblöcke der Online-Umfrage ■ 26
 - 15: Gründe für eine geringe Nutzung von Bus und Bahn ■ 27
 - 16 Zugangsvorsetzungen für Bus und Bahn ■ 28
 - 17: Handlungsbedarfe Bus und Bahn ■ 29
 - 18: Gründe für eine geringe Nutzung des Fahrrads ■ 29
 - 19: Zugangsvorsetzungen für das Fahrrad ■ 30
 - 20: Handlungsbedarfe Fahrrad ■ 30
 - 21: Interesse an zukünftigen Verkehrsangeboten im Kreis Unna ■ 31
 - 22: Qualitätsansprüche an CarSharing Angebote ■ 32
 - 23: Impressionen der Befragungen vor Ort ■ 34
 - 24: Ablauf der Fachtagung ■ 36
 - 25: Impressionen der Fachtagung ■ 37
 - 26: Fachgespräch mit der Kreissenorenkonferenz Unna ■ 44
 - 27: Ablauf des Fachgesprächs ■ 45
 - 28: Handlungs- und Problemfelder nach Kreissenorenkonferenz ■ 46
 - 29: Exklusions- und Inklusionsfaktoren von Senioren ■ 47
 - 30: Übersicht der Maßnahmen ■ 48
 - 31: Impressionen Schülerworkshop ■ 49
 - 32: Ablauf des Zukunftworkshops ■ 49
 - 33: Mobilitätsverhalten der Schüler auf Stadtteilebene ■ 50
 - 34: Mobilitätsverhalten der Schüler auf regionaler Ebene ■ 51
 - 35: Maßnahmen nach Handlungsfeldern ■ 52
 - 36: Ablauf des Bürgermeisterworkshops ■ 55
 - 37: Stärken- und Schwächen-Profil Arbeitsmarkt Kreis Unna ■ 56
 - 38: Ablauf der Fokusgruppe „Doppische Nachhaltigkeitssteuerung“ ■ 62
 - 39: Übersicht Notwendigkeiten und Hemmnisse „Doppische Nachhaltigkeitssteuerung“ ■ 63

Tabellen

- 1: Übersicht Veränderungen Indikatorenset ■ 20
- 2: Beteiligungsformate der 2. Förderphase ■ 25
- 3: Einordnung Kommunen Vor-Ort-Befragungen ■ 33
- 4: Allgemeine Aussagen zur Mobilitätssituation im Kreis Unna in den World Cafés ■ 38
- 5: Übersicht und Einordnung der Maßnahmen aus dem World Café ■ 40

