

HEIMAT WESTFALEN



Ausgabe 2 / 2021

STRATEGIEN ZUR MOBILITÄTSSICHERUNG
IN LÄNDLICHEN RÄUMEN

INHALT

3 Editorial

STRATEGIEN ZUR MOBILITÄTSSICHERUNG IN LÄNDLICHEN RÄUMEN

4 FLORIAN DÜNCKMANN UND JANA KÜHL

Gemeinsam Fahren als Beitrag zur Mobilitätswende in ländlichen Räumen? Empirische Hinweise auf Potentiale und Grenzen

13 NEUE MITGLIEDER IM WHB

Verein zur Förderung der historischen Telegrafie in Entrup e. V.

14 FRAUKE HOFFSCHULTE

Blick in die Region: Netzwerke, Fördermittel und regionale Ansätze für neue Mobilitätslösungen

18 BUNDESINSTITUT FÜR BAU-, STADT- UND RAUMFORSCHUNG (BBSR)

Online-Nachschlagewerk für Maßnahmen zu Mobilitätskonzepten in ländlichen Räumen

MEINE HEIMAT WESTFALEN

24 Hans-Peter Boer

SERVICEBÜRO WHB

25 NRW-Landesregierung beschließt Engagementstrategie

26 FÜNF FRAGEN ZUM THEMA ENGAGEMENTSTRATEGIE an Andrea Milz

AUS GESCHÄFTSSTELLE UND GREMIEN

28 Digitale WHB-Verwaltungsratssitzung am 17. März 2021

30 Neuer WHB-Fachbereich „Heimat DemografieFit“

WHB-PROJEKTE

31 WHB veröffentlicht zweite Handreichung seiner Leitfadens- und Servicereihe zu Urheberrecht in der Praxis

32 Bundeskongress Heimat 2021 „Baukultur – gebaute Heimat“

33 Publikation über Rundwanderwege zur Archäologie im Münsterland

WHB-POSITIONEN

34 Verantwortung für den Schutz der biologischen Vielfalt übernehmen

34 Den Dorfwettbewerb neu denken – Baustein einer vernetzten Strukturpolitik für ländliche Räume

36 Westfälischer Heimatbund fordert mit Nachdruck Entlastung für Vereine beim Transparenzregister

37 Westfälischer Heimatbund lehnt geplante Neufassung des Denkmalschutzgesetzes NRW ab

WHB-SEMINARE

38 Digitale Seminarreihe für Vereine und Gemeinnützige

39 Seminarbericht aus der digitalen Westfalen-Akademie: Pro-bono-Rechtsberatung

WHB-FOREN

40 WHB-Forum „Natur und Umwelt“: Packen wir's an! Artgerechte Nisthilfen und Baumaterial für Haussperling & Co.

ENGAGIERT VOR ORT

41 Heimatmacher-Praxisbeispiele aus Ihrer Arbeit

NACHRICHTEN UND NOTIZEN

45 Seminar zum Bewerbungs- und Auswahlverfahren Immaterielles Kulturerbe 2021/2023

DANK UND ANERKENNUNG

46 Barbara Seifen

47 Carsten Schlömer

NEUERSCHEINUNGEN

48 Werl und Soest im Zeichen des Kreuzes.

Das Soester Scheibenkreuz – Das Werler Heilige Kreuz

48 Industrieland Nordrhein-Westfalen: Eine Bilderreise durch die industrielle Geschichte

BUCHBESPRECHUNGEN

49 Platt für alle Tage

50 Haspe – Im Wandel der Zeit

HEIMAT WESTFALEN ISSN 2569-2178 / 34. Jahrgang, Ausgabe 2/2021

Herausgeber: Westfälischer Heimatbund e. V. · Kaiser-Wilhelm-Ring 3 · 48145 Münster.

Vorstand im Sinne des § 26 BGB: Matthias Löb (Vorsitzender),

Birgit Haberhauer-Kuschel (stellvertr. Vorsitzende)

Vereinsregister des Amtsgerichts Münster, Nr. 1540 · Steuer-Nr.: 337/5988/0798

Telefon: 0251 203810 - 0 · Fax: 0251 203810 - 29

E-Mail: whb@whb.nrw · Internet: www.whb.nrw

Verantwortlich im Sinne des Presserechts: Dr. Silke Eilers

Schrift- und Anzeigenleitung: Dr. Silke Eilers

Redaktion: Dr. Silke Eilers, Dörthe Gruttmann, Frauke Hoffschulte, Sarah Pfeil, Astrid Weber

Layout: Gaby Bonn, Münster

Druck: Druck & Verlag Kettler GmbH · Robert-Bosch-Straße 14 · 59199 Bönen

Für namentlich gezeichnete Beiträge sind die Verfasser persönlich verantwortlich.

Diese Zeitschrift erscheint im Februar, April, Juni, August, Oktober, Dezember.

Titelbild: Während des Veranstaltungsjahres „Kulturhauptstadt RUHR.2010“ konnte der Radverkehr für einen Tag die Autobahn A40 im Ruhrgebiet „okkupieren“.

Heute gibt es bereits vielerorts Radschnellwege.

Siegbert Kozłowski © LWL-Medienzentrum für Westfalen



Gefördert von:

LWL

Für die Menschen.
Für Westfalen-Lippe.



EDITORIAL

Liebe Leserinnen und Leser,

Für eine zukunftsorientierte und nachhaltige Entwicklung ländlicher Regionen sind Mobilitätssicherung und -erweiterung von besonderer Bedeutung. Erreichbarkeit in Bezug auf Arbeit, Ausbildung/Studium, Nahversorgung, Gesundheitseinrichtungen, Freizeit und Dienstleistungen ist ein wichtiger Faktor für Teilhabe, Lebens- und Standortqualität. Vor dem Hintergrund der besonderen Herausforderungen bedingt durch größere Entfernungen

und eine vielfach geringer ausgebaute Infrastruktur bedarf es innovativer flexibler, bedarfsorientierter und klimaschonender Konzepte, aber auch geeigneter Rahmenbedingungen. Mobilität startet im Kopf, benötigt jedoch zugleich entsprechenden politischen Willen und finanzielle Ressourcen, um Ideen Realität werden zu lassen.

Erst kürzlich hat die interdisziplinäre Ideenschmiede „Mobilität im Ländlichen Raum“ Impulse für die Landesregierung in Baden-Württemberg erarbeitet, die durchaus übertragbar sind. Dazu gehört, im Rahmen einer vorausschauenden Strukturpolitik, Siedlungsentwicklung, Versorgungsangebote und Verkehrsplanung im Sinne des Leitbildes der kurzen Wege integriert zu betrachten. Eine ganzheitliche Perspektive ist vonnöten. Es geht unter anderem um eine nahmobilitätsfreundliche Infrastruktur, eine größere Anzahl an Verkehrsmittelalternativen wie auch neue Kooperationen zu Mobilitätsangeboten und ein (über-)betriebliches Mobilitätsmanagement.

Ausgabe zwei der *Heimat Westfalen* widmet sich Strategien und exemplarischen Maßnahmen zur Mobilitätsstärkung in ländlichen Räumen. Wenngleich die Pandemie derzeit zu Mobilitätseinschränkungen zwingt, möchten wir diese relevante Fragestellung nicht aus den Augen verlieren. Prof. Dr. Florian Dünckmann, Christian-Albrechts-Universität zu Kiel, und Prof. Dr. Jana Kühl, Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften in Salzgitter, untersuchen gemeinsames Fahren als einen möglichen Beitrag zur Mobilitätswende. WHB-Referentin Frauke Hoffschulte richtet den Blick auf regionale Ansätze für Mobilitätslösungen in Westfalen. Das Online-Nachschlagewerk Mobilikon bietet eine Vielzahl von Informationen rund um Mobilität. Zudem berichten wir über die Engagementstrategie für NRW. Dazu stand uns die Staatssekretärin für Sport und Ehrenamt, Andrea Milz, im Interview zur Verfügung.

Unser Servicepart stellt Ihnen unter anderem die aktuellen Positionen des WHB zu den Themen Biodiversität, Dorfwettbewerb, Transparenzregister und Neufassung Denkmalschutzgesetz NRW vor. Überdies haben wir für Sie einen neuen praxisnahen Leitfaden zum Urheberrecht im Angebot.

Sehr herzlich möchte ich Sie zum digitalen Bundeskongress Heimat 2021 „Baukultur – gebaute Heimat“ am 7. und 8. Juni einladen, den der Bund Heimat und Umwelt in Deutschland mit den drei NRW-Heimatverbänden durchführt. Ich freue mich auf ein – wenn auch nur virtuelles – Wiedersehen.

Herzliche Grüße

Ihre Dr. Silke Eilers
Geschäftsführerin des WHB



Foto/ Greta Schüttemeyer

GEMEINSAM FAHREN ALS BEITRAG ZUR MOBILITÄTSWENDE IN LÄNDLICHEN RÄUMEN?

EMPIRISCHE HINWEISE AUF POTENTIALE UND GRENZEN

VON FLORIAN DÜNCKMANN UND JANA KÜHL



Um aus den dörflichen Randgebieten ins Ortszentrum zu gelangen, ist nach wie vor ein PKW nötig. Hier parken PKW nahe der Stiftskirche St. Bonifatius in Freckenhorst.

Foto/ Esther Sobke © IWL-Medienzentrum für Westfalen

Gemeinsam Fahren, was heißt das eigentlich? Sicher fährt man auch im Bus oder in der Bahn mit anderen gemeinsam. Doch irgendwie ist es etwas anderes, wenn man in einem PKW gemeinsam fährt. Im eigenen Auto jemanden mitnehmen, wo man doch sonst meist ganz für sich und selbstbestimmt unterwegs ist? Oder gar bei jemand anderem mitfahren und hoffen, dass alles klappt und man auch wieder mit zurückgenommen wird? Kommt das überhaupt in Frage? Wie soll das funktionieren? Und warum eigentlich sollte ich die Freiheit aufgeben, allein zu fahren? Sollte ich nur für den Klimaschutz jemand Fremdes in das eigene Auto lassen?

Dieser Beitrag stellt die Potentiale und Grenzen von gemeinsamen Fahrten als Teil einer Mobilitätswende in ländlichen Räumen heraus. Es fehlte bisher an strukturierten Erkenntnissen, wie das Mitfahren und auch die Mitnahme mit alltagsweltlichen Mobilitätsbelangen vereinbar sind. Das von der Gesellschaft für Energie- und Klimaschutz Schleswig-Holstein (EKSH) geförderte Forschungsprojekt „Gemeinsam Fahren“ ging jenen Fragen nach. Anhand empirischer Erkenntnisse zweier sozialwissenschaftlicher Fallstudien zeigt sich, welche Formen des gemeinsamen Fahrens bereits praktiziert werden und welche Formen potentiell gesellschaftlich denkbar sind. Die zugrundeliegende Studie zeichnet typische Logiken der Mobilität nach und macht zentrale Bedingungen zur Realisierung gemeinsamer Fahrten sichtbar. Ebenso lassen sich Handlungsansätze zur Förderung gemeinsamen Fahrens als Beitrag für eine nachhaltige Mobilität in kleinstädtischen und ländlichen Siedlungsgebieten ableiten.

SICHERSTELLUNG VON MOBILITÄT IN LÄNDLICHEN RÄUMEN

Die Sicherstellung eines Mindestmaßes an Mobilität ist ein grundlegender Gegenstand der Daseinsvorsorge. In peripheren Siedlungsstrukturen gestaltet sich dies jedoch schwierig. Ob täglich zur Arbeit, schnell zum Supermarkt oder abends zum Sport, es ist fast jeder selbstverständlich mit dem PKW unterwegs und fährt dabei oft allein. Dieses Selbstverständnis ist nicht unproblematisch, denn ohne PKW ist die Teilhabe am gesell-



Klassische Bushaltestellen wie diese in Attendorf-Niederhelden könnten zukünftig intermodal genutzt werden und als Knotenpunkt für verschiedene Mobilitätsmöglichkeiten wie Mitfahroptionen und als Park- und Ladestation für Pedelecs dienen.

Foto/ Esther Sobke © LWL-Medienzentrum für Westfalen

schaftlichen Leben gefährdet. Zugleich steht die häufige PKW-Nutzung im Widerspruch zu Klimaschutzbestrebungen, denn sie verursacht unter anderem belastende Lärm- und Abgasemissionen.

„Die Herausforderungen einer Mobilitätswende zählen gegenwärtig zu den zentralen Themen der planerischen Verkehrsforschung sowie der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung.“

Hierauf aufbauend beleuchtet der Beitrag die Herausforderungen gemeinsamer Fahrten zur Senkung der Umwelt- und Verkehrsbelastung wie auch zur Steigerung der sozialen Teilhabechancen ohne PKW.

ZIELE UND MITTEL DER VERKEHRSWENDE IN LÄNDLICHEN RÄUMEN

Die Mobilitätswende, das heißt der angestrebte gesellschaftliche Wandel zugunsten der Etablierung nachhaltigerer Formen der Mobilität, impliziert vor allem eine Reduzierung der PKW-Nutzung wie sie in ländlichen und kleinstädtischen Regionen dominiert. Hier verfügen nur 10 Prozent der Haushalte über keinen PKW, und es werden insgesamt 70 Prozent aller Wege im motorisierten Individualverkehr (MIV) absolviert, während es in Großstädten nur 50 Prozent sind. Verantwortungsträger ländlicher Räume müssen für die Vorhaltung eines Mindestmaßes an Mobilität und neue Mobilitätskonzepte aber auch für diejenigen berücksichtigen, die nicht oder nur zeitweise über einen PKW verfügen.



Derzeit fehlt es deutschlandweit noch flächendeckend an Ladeinfrastruktur für Elektroautos: hier ein erster Ladepunkt an der Mulvanystraße in Gelsenkirchen im Jahr 2011.

Foto/ Siegbert Kozłowski © LWL-Medienzentrum für Westfalen

Die Herausforderungen der Mobilitätswende zählen gegenwärtig zu den zentralen Themen der planerischen Verkehrsforschung sowie der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung. Das Repertoire an Maßnahmen und Instrumenten zur Umsetzung neuer Mobilitätsstrategien in ländlichen Räumen ist jedoch begrenzt.

„Die Realisierung einer Verkehrswende erfordert eine generelle Reduzierung des MIV als Quelle klimaverändernder Emissionen. Hierzu sind die Substitution von Wegen im MIV durch Mobilitätsformen des Umweltverbundes wie auch die Reduzierung von Distanzen im MIV zentral.“

Während entlang zentraler Achsen und Siedlungsschwerpunkte häufig ÖPNV-Angebote bestehen oder ergänzt werden können, ist ein ÖPNV in der ländlichen Fläche meist nur als Schüler- oder Anrufbusverkehr realisierbar. Gerade Anrufbus-Modelle scheinen allerdings für viele Anlässe wenig praktikabel und finden wenig Nachfrage.

Es sollen allorts klimaverändernde und nachhaltige Mobilitätslösungen entstehen. Mittel- bis langfristig wird eine Dekarbonisierung des Güter- und Personenverkehrs (die Umstellung zur Reduktion des Umsatzes von Kohlenstoff) angestrebt.

Eine Säule bildet hierbei die Energiewende im Verkehrssektor, die durch einen Übergang zu klimaneutralen Antriebsformen (Wasserstoff, E-Mobilität) realisiert werden soll. In ländlichen Räumen verengt sich die Diskussion oft auf die Substitution von Verbrennungsmotoren durch E-Antriebe und damit auf die besagte Energiewende im Verkehr. Dieser Antriebswechsel ist jedoch nur ein Teil der Lösungsfindung, um verkehrliche Emissionen zu reduzieren.

Gleichermaßen stellt sich die Frage, wie sich zusätzlich etablierte Mobilitätspraktiken von nachhaltigeren Praktiken ablösen lassen. Dabei sollen auch ländliche Mobilitätsbedarfe durch alternative emissionsarme Mobilitätsformen realisierbar werden, ohne dass die Mobilität eingeschränkt wird. Szenarien zeigen, dass gerade in ländlich geprägten Räumen gemeinsames Fahren entscheidend zur Einsparung umwelt- und klimaschädlicher Emissionen beitragen könnte.

PRAKTIKEN DES GEMEINSAMEN FAHRENS

Gemeinsames Fahren meint in dieser Studie nicht-kommerzielle, privat ausgeführte Praktiken des gemeinsamen Fahrens, bei denen Menschen mit einem ähnlichen Fahrziel zusammen in einem Fahrzeug fahren, anstatt den Weg allein im Fahrzeug zurückzulegen. Andere bekannte

Formen des gemeinsamen Fahrens sind neben Mitfahrbänken auch privat organisierte kommerzielle Fahrgemeinschaften oder geteilte Fahrten, die via Buchungsportalen wie Blabla-Car und FlixCar abgewickelt

werden. Auch über diese geteilten Fahrten liegen bislang wenige Forschungsergebnisse vor, so ist beispielsweise nicht bekannt, welchen Stellenwert geteilte Fahrten kommerzieller Anbieter in der Realisierung der individuellen Mobilitätsbedürfnisse einnehmen.

Zumindest das Mitfahren stellt derzeit eher ein Randphänomen dar. So finden auf dem Land nur 15 Prozent aller Wege als Mitfahrende statt, während 51 Prozent aller Wege als Fahrende selbst absolviert werden. Das Mitfahren findet dabei vermehrt am Wochenende statt, etwa im Familienverbund, während im Wochenalltag häufiger Menschen selbst (und allein) fahren.

In kleinstädtischen und ländlichen Räumen können kommerzielle Plattformen aufgrund der fehlenden Nachfragepotentiale kaum Einzug erhalten.

Hier müssen alternative Angebote erprobt werden. Im Hinblick auf nachhaltige Alternativen ist etwa im Nahbereich in vielen Dörfern und Kleinstädten das Potential des Radverkehrs kaum ausgeschöpft. Durch



Bereits seit 2010 gibt es am Bahnhof Halle/Westfalen eine Radstation mit Park-, Miet- und Reparaturservice.

Foto/ Siegbert Kozłowski © LWL-Medienzentrum für Westfalen

E-Fahrräder kann der Radius ausgeweitet werden, sofern Radwege auch im Überlandverkehr nutzbar sind. Für mittlere Distanzen werden Initiativen wie Bürgerbusse und ein Dorf-E-Carsharing vorangebracht. Neben der Förderung umweltfreundlicher und emissionsarmer Mobilitätsformen müssen aber auch die zurückgelegten Distanzen reduziert werden. Eine weitere Lösung, die weitgehend ohne öffentliche Investitionen auskommt, liegt in gemeinsamen Fahrten. Sie könnten gerade in ländlichen Räumen eine Option bieten, Mobilität nachhaltiger zu gestalten, wo eine Reduzierung der Wegstrecken weniger gut möglich ist.

DAS AUTO ALS GESELLSCHAFTLICHES GUT

Der PKW ist ein scheinbar unveränderbarer Bestandteil unserer Lebenswirklichkeit. Seit der Nachkriegszeit wurde er politisch stark gefördert und hierdurch gesellschaftlich fest etabliert. Er wurde zum Zeichen für Wohlstand und Freiheit und damit zu einem Statussymbol und Mittel der Selbstdarstellung.

Darüber hinaus wurde er zu einem Synonym der Sicherheit, da mit einem Auto die Möglichkeit besteht, sich von seiner sozialen Umgebung zurückziehen und Privatsphäre zu genießen, besonders im Gegensatz zu öffentlichen Verkehrsmitteln. Mithilfe des (eigenen) PKW können Mobilitätsbedürfnisse jederzeit und in hoher gefühlter Unabhängigkeit erfüllt werden. Mit einer Gewöhnung an diese Vorzüge des eigenen PKW ist eine Abhängigkeit entstanden, die nun – auch trotz der drohenden Erderwärmung – schwer auflösbar erscheint.

Das Auto prägt unser Selbstverständnis von Alltag und Gesellschaft. Im Berufsleben, aber auch in der planerischen Realisierung der Daseinsvorsorge in peripheren Räumen wird Handlungsdruck erzeugt. Dezentrale Supermarktstandorte wie auch dezentrale Firmenstandorte forcieren bislang die Nutzung von motorisiertem Individualverkehr.

Mit dem Zeitpunkt, ab dem eine Person ein Auto besitzt, ist die Verkehrsmittelwahl enorm eingeschränkt. Andere Mobilitätsformen erscheinen nun unattraktiv, weil unbequem und zeitaufwendig. Auch werden der Tagesablauf und die Automobilität miteinander



Seit 1998 existiert der bedarfsorientierte Bürgerbus in Olfen, um die Einwohnerinnen und Einwohner aus den umliegenden Wohngebieten in die Innenstadt und wieder zurück zu bringen. Mittlerweile sorgen 38 ehrenamtliche Fahrerinnen und Fahrer dort für Mobilität, wo der öffentliche Nahverkehr aus ökonomischen Gründen keine Busverbindungen mehr bieten kann. Träger ist der Bürgerbus-Verein Olfen e. V.

Foto/ Stephan Sagurna © LWL-Medienzentrum für Westfalen

verschnitten. Vor der Arbeit zum Einkaufen, während der Arbeit zum Termin und nach der Arbeit zum Vereinstreffen – mit der universell verfügbaren motorisierten Mobilität wird vieles auch in ländlichen Räumen und über größere Distanzen ohne große Umstände möglich. Mit dieser Anpassung wird das Auto von einem Luxus- zu einem notwendigen Gut, auf das nicht mehr verzichtet werden kann. Andere Mobilitätsmöglichkeiten werden nicht mehr wahrgenommen, so dass sich die Mobilitätsroutinen einseitig auf den eigenen PKW ausrichten.

MOBILITÄT ALS SOZIALE PRAXIS

Mobilität wird nicht nur in einer bestimmten Form praktiziert, sondern auch in einer bestimmten Form wahrgenommen, erlebt und bewertet. Die Entscheidung für oder gegen eine Mobilitätsoption unterliegt unterschiedlichen Rationalitäten und erfolgt meist als unreflektierte Routine.

Die Art und Weise, wie Mobilität ausgeübt und erlebt wird, ist das Ergebnis von Sozialisationsprozessen, die in früher Kindheit beginnen und sich stetig in sozialen

Beobachtungs- und Adaptionsprozessen fortsetzen. Mobilität ist wie jede soziale Praxis durchsetzt von Konventionen und Selbstverständnissen, die insbesondere in abseits gelegenen Siedlungsstrukturen eng auf den motorisierten Individualverkehr als einziges und adäquates Verkehrsmittel fokussiert sind. In der Etablierung von neuen Mobilitätspraktiken spielen gesellschaftliche und gruppenspezifische Selbstverständnisse eine zentrale Rolle.

FORSCHUNGSBEDARF

Es fehlen bisher Erkenntnisse, inwiefern Menschen bereit sind, gemeinsame Fahrten als neue Mobilitätsoptionen zu praktizieren und für welche Fälle dies praktikabel ist. Bisherige Erfahrungen aus den unterschiedlichen Initiativen des organisierten Ridesharing (die gemeinsame Nutzung von Verkehrsmitteln, die ein ähnliches Ziel haben beziehungsweise in die gleiche Richtung müssen) auf kommunaler und regionaler Ebene verdeutlichen, dass die Förderung gemeinsamer Fahrten eine schwierige Aufgabe darstellt, die nicht immer auf positive Resonanz stößt.



Einige Initiativen und begleitende Forschungsarbeiten haben hierzu bereits die Grenzen von Fahrgemeinschaften und Mitfahr-Initiativen aufgezeigt. So ergeben sich gerade beim Carpooling (die gemeinsame und zumeist private Nutzung eines Fahrzeuges für den Transport von Personen) im ländlichen Raum zu selten Übereinstimmungen (Matches) zwischen Fahrern und Mobilitätsbedürfnissen.

Es fehlt ein Überblick über informelle Formen des gemeinsamen Fahrens, wie sie langfristig im dörflichen und kleinstädtischen Kontext, wo Anwohnerinnen und Anwohner sich eher persönlich kennen, funktionieren könnten.

ANSPRUCH VERSUS WIRKLICHKEIT

Die Studie hat gezeigt, dass ein gemeinsames Fahren als sozial erwünschte Praxis allgemein einen breiten Zuspruch erfährt. Pilotprojekte zeigen jedoch, dass die Umsetzung in die Alltagspraxis schwerfällt. Warum ist dies so?

Es fehlt eine kritische Masse an Teilnehmenden, damit die Initiativen mit ausreichendem Angebot und Nachfrage anlaufen können. Auch sind nicht alle Menschen bereit, sich in Fahrgemeinschaften zu organisieren. Hier sprechen vor allem der Koordinationsaufwand und fehlende Flexibilität dagegen. Ebenso birgt eine Fahrt mit Fremden Unsicherheiten und erscheint daher

unter Umständen nicht als Mobilitätsoption, dies zeigen auch Studien zu Mitfahrbänken.

Gemeinsame Fahrten mit Freunden und Familienmitgliedern werden als normal empfunden und bilden eine selbstverständlich ausgeübte Praxis. Doch auch diese werden bislang nur gelegentlich praktiziert. Andere gemeinsame Fahrten finden eher selten bis sehr selten statt. Hierzu zählen gemeinsame Fahrten auf Arbeitswegen. Sie sind mehrheitlich sinnvoll und erwünscht, werden aber aufgrund der Flexibilitätsansprüche im Arbeitsalltag nur in Ausnahmefällen realisiert.

Nur wenn die ausdrückliche Notwendigkeit besteht (das Auto ist zur Reparatur), werden gemeinsame Fahrten möglich gemacht. Vor allem Vollzeitbeschäftigte sehen kaum Möglichkeiten, sich an gemeinsamen Fahrten zu beteiligen und/oder lehnen dies aus Flexibilitätsgründen ab.

VERTRAUVENSVORSCHUSS FÜR ENTFERNT BEKANNTE

Für einen Großteil der in der Studie Befragten sind gemeinsame Fahrten mit Fremden eher nicht denkbar. Vor allem jüngere Menschen sind hier unsicher.

Entscheidend bei gemeinsamen Fahrten mit Fremden ist allgemein der optische Eindruck beziehungsweise die Erscheinung des Gegenübers, nach der intuitiv ent-



Das jährlich im Sommer stattfindende „Sattel-Fest“ (hier 2016 in Welper-Borgeln) ermöglicht es am Veranstaltungstag, die Strecke zwischen Soest und Hamm, verbunden mit Gastronomie- und Vergnügungsangeboten der jeweiligen Dorfgemeinschaften, autofrei zu passieren.

Foto/ Greta Schüttmeyer © LWL-Medienzentrum für Westfalen

schieden wird, ob dem Gegenüber vertraut werden kann beziehungsweise ob man sich auf eine Interaktion einlassen möchte. Zwar erfreut sich eine kleine Gruppe am Austausch mit Fremden, dies ist jedoch eher die Ausnahme.

Entfernten Bekannten gegenüber hingegen vertraut man eher, so dass gemeinsame Fahrten hier grundsätzlich in Frage kämen. Bekannt ist dabei bereits, wen man schon einmal gesehen hat oder der Gemeinde zuordnen kann.

Gemeinsam zu fahren wird also in erster Linie als ein Fahren mit bekannten Personen gedacht. Hier sind auch der Koordinationsaufwand und die Kommunikation für Fahrgemeinschaften in der Regel geringer – die gemeinsame Fahrt stellt zugleich ein positives soziales Ereignis dar. Fahrten mit entfernten Kolleginnen und Kollegen und im weitesten Sinne Bekannten zu organisieren und hierbei unter Umständen persönliche Einschränkungen hinzunehmen, erscheint demgegenüber unattraktiv.

Die Förderung von Fahrten mit Bekannten oder entfernten Bekannten als nachhaltige Mobilitätsoption scheint am ehesten erfolgsversprechend.

MITNEHMEN ODER MITGENOMMEN WERDEN?

Insgesamt werden bei Überlegungen zu gemeinsamen Fahrten primär Möglichkeiten bedacht, jemanden mitzunehmen. Seltener wird daran gedacht, selbst mitzufahren. Zu groß sind die Abhängigkeit und zu gering die Autonomie über die eigene Mobilität, wenn der eigene PKW nicht als Mobilitätsgarantie verfügbar ist. Darüber hinaus tritt in der quantitativen wie auch in der qualitativen Studie deutlich hervor, dass neben dieser Autonomie die eigene Flexibilität zur optimalen Bewältigung des eng getakteten Alltags von erheblicher Wichtigkeit ist. Bestehende Angebote des öffentlichen Verkehrs sind hier keine praktikable Alternative.

Mobilitätsflexibilität ist ein gewohnter Komfort, auf den man ungern verzichtet. Eine Abstimmung mit anderen oder gar noch eine Abhängigkeit von anderen ist hier kaum denkbar. Hier stellt ein gemeinsames Fahren gerade die Anforderung, anstelle einer Zeitoptimierung sich auf andere Mitmenschen einzustellen. Wer sich mehr Zeit hierfür nimmt, fährt auch häufiger gemeinsam.

MITNEHMEN ALS SOZIALE GESTE

Das Mitnehmen von Personen kann in diesem gesellschaftlichen Kontext als soziale Geste verstanden werden, als eine Hilfe für diejenigen, die nicht über einen PKW und die hiermit verbundenen Möglichkeiten verfügen. In dünner besiedelten Regionen gilt die gegenseitige Hilfe gegenüber städtischen Gebieten als verbreiteter, so dass eine Mitnahme unter Nachbarn unter Umständen nicht ungewöhnlich ist. Zudem spielt in ländlichen Regionen ehrenamtliches Engagement eine wichtige Rolle in der Ausgestaltung gemeinschaftsrelevanter Aufgaben.

Die private Mitnahme kann hier als eine informelle Form ehrenamtlichen Engagements verstanden werden, die auch sporadisch ausgeübt werden kann. Doch wäre es für eine breite Etablierung gemeinsamer Fahrten notwendig, ein gemeinsames Fahren aus der Assoziation der Bedürftigkeit zu lösen und stattdessen etwa als praktikable und sozial und ökologisch adäquate Praxis zu etablieren.

Eine zentrale Herausforderung ist hierbei, gesellschaftliche Routinen und Selbstverständnisse aufzubrechen und einen Wandel derselben anzustoßen. Dabei sind insbesondere mit einem gemeinsamen Fahren weitreichende Anforderungen an die Beteiligten verbunden, die im Widerspruch zu den verinnerlichten und routiniert abgerufenen Mustern der solitären MIV-Nutzung stehen.

Hierzu zählen etwa die Bereitschaft zur sozialen Interaktion, gegenseitiges Vertrauen, Flexibilität und die Bereitschaft zur Koordination der eigenen Mobilitätsbedarfe mit anderen. Welche Anforderungen hierbei

hervortreten und wie sie wahrgenommen werden, ist jedoch weitgehend unbekannt.

FAZIT

Die dargestellte Vielfalt an Konstellationen und Formen, in denen ein gemeinsames Fahren praktiziert werden kann, verdeutlicht die Komplexität dieser Mobilitätsform. Neben rein organisatorischen Fragen des erfolgreichen Nutzer-Matchings spielen vor allem auch persönliche Dispositionen und Dynamiken zwischenmenschlicher Interaktionen eine zentrale Rolle.

„Im Rahmen der Pandemiebekämpfung zeigte sich, dass die breite Gesellschaft durchaus in der Lage ist, von heute auf morgen umzudenken und ihre Mobilitätspraxis zu verändern, wenn die Notwendigkeit hierfür erkannt wird. Hier gilt es, die Notwendigkeit zum aktiven Klimaschutz entsprechend zu vermitteln.“

Die empirische Betrachtung gemeinsamen Fahrens eröffnet ein ebenso komplexes soziales Feld, in dem soziale Konventionen und eingeschliffene Routinen, aber auch persönliche Einstellungen sowie Ängste und Vorbehalte zusammenwirken. So ist nicht nur zu differenzieren, welche Bereitschaft allgemein besteht, bestimmte Formen des gemeinsamen Fahrens zu praktizieren, sondern auch, für welche sozialen Gruppen unter welchen Bedingungen ein gemeinsames Fahren praktikabel ist und woran ein gemeinsames Fahren unter Umständen scheitert.

Erst wenn die Bereitschaft besteht, von Routine und Flexibilitätsansprüchen abzurücken, die aus einer einseitigen Fixierung auf die solitäre PKW-Nutzung resultieren, besteht die Möglichkeit, öfter gemeinsame Fahrten zu realisieren. Gleichzeitig müssen verbreitete Selbstverständnisse einer Zeit-Nutzen-Optimierung aufweichen, damit ein gemeinsames Fahren zu einer gelebten sozialen Praxis werden kann.

Unter gegenwärtigen Bedingungen stellt das gemeinsame Fahren keine Konkurrenz gegenüber der individuellen PKW-Nutzung dar. Es braucht äußere Rahmenbedingungen, wie Reglementierungen und Besteuerungen, die solitäre Fahrten weniger attraktiv werden

lassen und als Push-Faktoren wirken, damit gemeinsame Fahrten eine erwägenswerte Hilfe zur Erreichung der Nachhaltigkeitsziele werden. Hier fügt sich das gemeinsame Fahren als Mobilitätsoption in übergreifende Debatten einer Verkehrswende ein.

ANMERKUNG ZUR COVID-19-PANDEMIE UND PRIVATER MITNAHME

Mit der Covid-19-Pandemie ergeben sich neue Voraussetzungen der privaten Mitnahme. Unter den Erfordernissen des Infektionsschutzes sind gemeinsame Fahrten ebenso wie die Nutzung des öffentlichen Verkehrs als problematisch einzuschätzen. Stattdessen gewinnen Formen der Individualmobilität (Fahrrad- und Fußverkehr wie auch im MIV) an Bedeutung.

Ambitionen, PKW-Fahrten häufiger gemeinsam zu unternehmen, können unter Bedingungen einer Pandemie nicht aufrechterhalten, geschweige denn initiiert werden. Stattdessen wird die Gewohnheit der solitären PKW-Nutzung in ländlichen und kleinstädtischen Räumen bestärkt. So hat die Pandemie vermutlich eher dazu geführt, dass sich Menschen infolge persönlicher Schutzbestrebungen in ihren eigenen PKW zurückziehen.

Gleichzeitig eröffnet das „Trauma“ der Pandemie auch Wege zum Umdenken und zum Aufbrechen von Routinen. Um diese Potentiale nutzen zu können, braucht es jedoch eine planerische Gestaltung von Alternativen, wie sie zum Beispiel in Großstädten durch ad-hoc Maßnahmen wie Pop-Up-Radwege und durch die Freigabe von Straßen für den Fuß- und Radverkehr realisiert wurden.

Aber auch Potentiale einer auf Suffizienz (das heißt auf Nachhaltigkeitsbestreben durch Reduktion von Rohstoff und Energie) ausgerichteten Mobilität treten hervor. Nach dem Prinzip „genug, aber nicht mehr als nötig“ gilt es dabei, die individuelle Mobilität und hiermit verbundene klima- und umweltschädliche Emissionen auf das Notwendige zu reduzieren.

Als Teil der Pandemiebekämpfung gelang es in den vergangenen Monaten, die räumliche Mobilität der breiten Gesellschaft auf das Notwendigste zu beschränken. Es zeigte sich, dass die breite Gesellschaft durchaus in der

Lage ist, von heute auf morgen umzudenken und ihre Mobilitätspraxis zu verändern, wenn die Notwendigkeit hierfür erkannt wird. Hier gilt es, die Notwendigkeit zum aktiven Klimaschutz entsprechend zu vermitteln.

Gleichzeitig braucht es eine politische Gestaltung von Anreizen zum langfristigen anders Agieren. So dürfen sich Menschen nicht, wie im Rahmen der pandemiebedingten Kontaktbeschränkungen, in ihrer Autonomie beschnitten fühlen. Vielmehr muss nachhaltige Mobilität durch positive Erlebnisse – wie zum Beispiel soziale Kontakte – als Bereicherung empfunden werden.

HINTERGRUND

Der Beitrag ist ein kurzer Auszug aus der im Mai 2020 veröffentlichten Studie „Gemeinsames Fahren als Beitrag zur Verkehrswende in ländlichen Räumen Schleswig-Holsteins – Empirische Explorationen am Beispiel von Nortorf und Schafflund“ (Projektlaufzeit: 15. April 2019 – 15. Mai 2020). Im Rahmen der Studie werden ein ländlicher Zentralort und eine Kleinstadt in Schleswig-Holstein betrachtet. Die Studie dokumentiert und identifiziert, inwiefern ein gemeinsames Fahren für welche sozialen Gruppen eine Option sein kann und für wen ein gemeinsames Fahren aus welchen Gründen nicht praktikabel ist. Auf die umfangreichen Fußnoten wurde aufgrund der Lesbarkeit verzichtet. Die Studie wurde gefördert durch die Gesellschaft für Energie und Klimaschutz Schleswig-Holstein GmbH (EKSH) und ist abrufbar unter: www.verkehrswende.sh/fileadmin/pages/fundstuecke/Bericht-Gemeinsam-Fahren_final.pdf

Prof. Dr. Florian Dünckmann (*1965) studierte Geografie an der Universität Kiel und promovierte dort über die sozialen Auswirkungen von Naturschutzmaßnahmen im Atlantischen Küstenregenwald Brasiliens. Er forschte anschließend zum politischen Wandel in ländlichen Gemeinden Norddeutschlands. 2010 erhielt er eine Professur für Kulturgeographie am Geographischen Institut der Universität Kiel. Er ist Mitglied der Kiel School of Sustainability.

Prof. Dr. Jana Kühl (*1984) ist Sozialgeografin mit den Forschungsschwerpunkten nachhaltige Mobilität, städtische Grünräume sowie gesellschaftliche Denk- und Handlungsweisen. Die Mobilitätsexpertin wurde 2020 auf die deutschlandweit erste Professur für Radverkehrsmanagement am Institut für Verkehrsmanagement der Ostfalia in Salzgitter berufen.

VEREIN ZUR FÖRDERUNG DER HISTORISCHEN TELEGRAFIE IN ENTRUP E. V.

Der Verein zur Förderung der historischen Telegrafie in Entrup e. V. wurde 2010 mit dem Ziel gegründet, auf dem 231 Meter hohen Lattberg bei Nieheim-Entrup an historischer Stelle einen königlich preußischen Telegrafenturm nachzubauen. Den dazu notwendigen Turm errichtete der Kreis Höxter 2012, nachdem Mitglieder des „Telegrafenvereins“ bereits 1999 aus dem Heimatverein Entrup aktiv e. V. heraus die Initiative für den Turmbau ergriffen hatten. Die Vereinsmitglieder bieten Wandergruppen und Schulklassen Turmführungen mit einem Aufstieg auf das 24 Meter hohe Dach mit einem einzigartigen Panoramablick an.

Mit Hilfe des LWL-Museums für Naturkunde wurde 2015 ein circa 4 m langer Abguss des 2007 gefundenen 190 Mio. Jahre alten Schwimmsauriers „Toni“ im Turm angebracht. Gleichzeitig ließ der Kreis Höxter im Treppenhaus eine erdgeschichtliche Dokumentation realisieren. Der Fossilienabdruck wird mittlerweile um einen ebenfalls 190 Mio. Jahre alten Ammoniten ergänzt.

Viele Projekte wurden seitdem umgesetzt. Mit Kunststudentinnen der Uni Paderborn entwickelte der Telegrafenverein am Turm eine weithin sichtbare Illumination. Aus Gründen des Klimaschutzes ließ er auf dem Dorfgemeinschaftshaus eine Photovoltaikanlage errichten. Die daraus erzielten Gewinne fließen in Heimatpflege und Naturschutz. Dem 2019 errichteten Naturlehrpfad konnten nun weitere Tafeln zum Thema Umwelt, Klima- und Gewässerschutz als „Grüne Schule“ neben dem Lattbergturm hinzugefügt werden. Dazu installierte man im Turm ein Vogelstimmenspiel, das vor allem Kinder und Jugendliche mit den heimischen Singvögeln vertraut macht. Im März 2021 brachten die Aktiven auf dem Turm vier Webcams an, die Bilder vom Wetter als auch von der sich wandelnden Vegetation streamen.



Aus 18 Meter Höhe lassen sich die Mutigen beim jährlichen Turmfest abseilen.

Foto/ Verein zur Förderung der historischen Telegrafie in Entrup e. V.

INFO

Unter www.optischertelegraph4.de/stationen/31/index.html sind umfangreiche Informationen zur Preußischen Telegrafie zu finden. Beim Anklicken der „Station 31“ erhält man Hinweise zum Lattbergturm.

Interessierte können sich unter panorama.entrup.info einloggen, um dem Blick der Webcams zu folgen.

KONTAKT

Verein zur Förderung der historischen Telegrafie in Entrup e. V.

Hannekenpatt 23

33039 Nieheim

Vorsitzender Josef Köhne

josef.koehne@gmx.de

entrup.info/telegrafenverein/

**24 Meter hoch ist der Aussichts-,
Telegrafenturm und Museumsturm
am Entruper Lattberg.**

*Foto/ Verein zur Förderung der historischen
Telegrafie in Entrup e. V.*

MOBILITÄTSSTRATEGIEN FÜR WESTFALEN

BLICK IN DIE REGION: NETZWERKE, FÖRDERMITTEL UND REGIONALE ANSÄTZE FÜR NEUE MOBILITÄTSLÖSUNGEN

ZUSAMMENGESTELLT VON FRAUKE HOFFSCHULTE

MOBILITÄTSPROJEKTE DER REGIONALE 2025 SÜDWESTFALEN

Mit der REGIONALE 2025 will sich Südwestfalen für nachfolgende Generationen zukunftsfähig aufstellen. Kluge Ideen und Lösungen zu Fragen der Mobilität in der Stadt- und Dorfentwicklung, in der Wirtschaft, aber auch in den Bereichen Bildung, Kultur und Smart Living sollen gefunden, umgesetzt und insbesondere nachhaltig und digital kombiniert werden. Ideen und Vorhaben können noch mindestens bis Ende 2021 eingereicht werden. Weitere Informationen finden sich unter: www.suedwestfalen-agentur.com/regionale-2025/

Die Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH will im „BusLab Meschede“ umweltfreundliche und bedarfsorientierte Alternativen im ÖPNV testen. Profitieren sollen von diesem Mobilitätslabor nicht nur die Bürgerinnen und Bürger von Meschede, sondern die gesamte Region. Am Projekt sind auch der Hochsauerlandkreis und die Stadt Meschede beteiligt. Der Modellraum ist die Verkehrsverbindung zwischen dem Gewerbegebiet Enste und der Kernstadt sowie dem Bahnhof von Meschede. An den Wochenenden soll darüber hinaus eine direkte Verbindung von der Meschede Innenstadt an den Hennesee getestet werden.

Bestehende ÖPNV-Angebote sollen um bedarfsorientierte und umweltschonende Angebote erweitert werden. Dazu zählen zum Beispiel Shuttle-Busse, die individuell bestellt werden können und mit Elektro- oder Wasserstoffantrieb fahren, Carsharing-Angebote oder auch E-Bikes. Auch digitale Hilfsmittel wie die Ortung von Fahrzeugen auf einer interaktiven Karte oder die Online-Buchung bedarfsgesteuerter Fahrtenangebote sollen getestet werden. Die Auswertung des Modellprojektes wird für ganz Südwestfalen interessant sein, vor allem wenn es darum geht, Gewerbegebiete an den ÖPNV anzubinden und Anreize zu schaffen, um Mobilitätsverhalten nachhaltig zu verändern.

Im Projekt „landmobil.2025 – Dorfmobilität der Zukunft“ arbeitet ein großes Netzwerk von Akteurinnen und Akteuren zusammen mit Bürgerinnen und Bürgern in ausgewählten Modelldörfern. Kern von „landmobil.2025“ ist es, Dörfer besser an den ÖPNV anzubinden und zwar mittels kleiner, automatisiert fahrender Shuttlebusse, E-Bikes und Carsharing-Systeme.

Das Projekt „landmobil.2025“ ist umfangreich. Es untergliedert sich in die zwei Teilprojekte „MOBix“ und „DEmandär“.

Bei „DEmandär“ geht es um technische Grundlagenforschung. Hier werden Daten für Karten und Modelle erhoben, die autonom fahrende Fahrzeuge für ihren Betrieb benötigen. Andere Städte und Gemeinden sollen von den übertragbaren Ergebnissen profitieren. Das Vorhaben wird durch das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen gefördert.

Beim Teilprojekt „MOBix“ stehen die Menschen und ihr Mobilitätsverhalten im Zentrum. Hier sollen Fahrgäste ein automatisiertes Shuttle buchen können. Dieses kommt dann in einem von mehreren Modelldörfern zu einem Haltepunkt und sammelt die Fahrgäste ein. Interessierte Dörfer können sich dafür unter www.dorfmobilitaet.de bewerben.

Für „landmobil.2025 – die Dorfmobilität der Zukunft“ arbeiten die Stadtwerke Menden GmbH mit der Märkischen Verkehrsgesellschaft GmbH (MVG) zusammen, mit Partnern aus der Industrie und dem in der Mobilitätsforschung profilierten Lehrstuhl Regelungssystemtechnik der Technischen Universität Dortmund.

Die Erkenntnisse aus dem Projekt „landmobil.2025“ sollen auch anderen ländlichen Räumen zugute kommen.

Foto/ MVG

REGIONALE 2022 – KONZEPTE ZUR NEUEN MOBILITÄT FÜR DAS „URBANLAND OWL“

Ostwestfalen-Lippe richtet die REGIONALE 2022 unter der Überschrift „UrbanLand“ aus. Die vier Aktionsfelder „Der neue Mittelstand“, „Die neue Mobilität“, „Die neuen Kommunen ohne Grenzen“ und „Das neue Stadt-Land-Quartier“ wurden dafür identifiziert. Die 2019 veröffentlichte Mobilitätsstrategie und das zugehörige Arbeitspapier für das „UrbanLand OstWestfalenLippe“ gibt Orientierungshilfen für die Region. Sie führt Ziele der Regionalentwicklung, verkehrspolitische Ziele und Projektansätze für attraktive, umweltfreundliche Mobilitätsangebote im Personen- und Wirtschaftsverkehr zusammen.

Die Publikationen der OWL GmbH sind unter www.urbanland-owl.de/urbanland-blog/mobilitaetsstrategie-der-regionale-2022-veroeffentlicht/ abrufbar. Weitere Informationen unter: www.urbanland-owl.de/projekte/die-neue-mobilitaet. Bisher sind unter anderem folgende Projekte im Anwärter- oder Beschluss-Status zum REGIONALE-Projekt, weitere Projekte befinden sich in der Qualifizierung.

Mit dem „**MonoCab OWL**“ wird ein innovatives Schienenfahrzeug entwickelt. Kleine Kabinen für bis zu vier Personen können auf den beiden Schienen eines Gleises in Gegenrichtung fahren. Die „MonoCabs“ kommen nach Bedarf und können mithilfe digitaler Kupplungen auch zu Doppelwagen zusammengestellt werden. Solch ein On-Demand-Verkehr hat gerade in ländlichen Räumen das Potential, vorhandene Bahnstrecken als neue, bidirektionale Mobilitätsadern zu reaktivieren und damit den fehlenden Lückenschluss zum Regional- und Fernverkehr zu schaffen.

„**On-Demand-Ridepooling Höxter**“ wird in einem dreijährigen Testbetrieb umgesetzt. Dabei geht es um die Feinerschließung bisher nur eingeschränkt erreichbarer Gebiete, wie zum Beispiel die letzte Meile vom Bahnhof nach Hause. Im Prinzip ist es eine Weiterentwicklung des Sammeltaxis für mehrere Gäste im ländlichen Raum.

Die „**Ostwestfälischen Mobilitätsplattform (OMP)**“ will sämtliche Mobilitätsangebote inklusive Sharing und Mikromobilität in Kombination miteinander nutzbar machen. Die OMP bündelt zukünftig Information, Buchung, Zugang und Abrechnung auf Grundlage einer einheitlichen Datenbasis in einer App.



Grafik/ Titel der Mobilitätsstrategie der OWL-GmbH

Das „**multimodale Verkehrssystem Lippe**“ setzt auf schnelle Achsen in kurzer Taktung zwischen den Städten und komfortable sowie bedarfsgerechte Verbindungen zu den Dörfern im On-Demand-Betrieb und die Verknüpfung über Mobilstationen mit weiteren Mobilitätsangeboten.

Um die Lücke zwischen dem Bahnhof und der eigenen Haustür zu schließen, wurde das „**Linien-E-Carsharing Borgholzhausen**“ konzipiert. Auf definierten Linien werden kleinere Siedlungen der Flächen-

kommune Borgholzhausen mit Elektro-Fahrzeugen an den vorhandenen ÖPNV angebunden. Man fährt selbst und kann andere mitnehmen – mit ÖPNV-Ticket kostenlos.

Der „**RailCampus OWL**“ will in Minden ein Innovationsnetzwerk für die Bahntechnologie der Zukunft begründen. Es geht unter anderem um Automatisierung, innovative Instandhaltung sowie vernetzte Transportlogistik in Forschung, Lehre und Anwendung. Ein eigener Studiengang soll etabliert werden.

Das „**Radnetz OWL**“ ist ein Konzept für lückenlosen, verkehrssicheren und zukunftsfähigen Alltagsradverkehr. Es skizziert ein Wegenetz mit einer Länge von insgesamt circa 2.000 Kilometern, zeigt auf, wo Handlungsbedarf in der Region besteht und gibt Empfehlungen – durch Lückenschlüsse, Ausbau und Neubau. Im Fokus des Projektes steht die nachhaltigere Erreichbarkeit ländlicher Gebiete und die Chance, den Ausbau einer modernen Radverkehrsinfrastruktur zusammen mit neuen Ansätzen für zukünftige Gewerbe-, Siedlungs- und Quartiersstrukturen zu denken.

MULTIMODALE ANGEBOTE DER WESTFÄLISCHEN VERKEHRSGESELLSCHAFT MBH

Mit Mobilitätsfragen in ländlichen Räumen beschäftigen sich auch die Unternehmen der WVG-Gruppe in multimodalen Projekten zwischen der niederländischen Grenze und dem Sauerland. Die Redaktion stellt Ihnen einige der vielfältigen Beispiele vor. Weitere Informationen finden sich unter: www.wvg-online.de

Im Kreis Unna sucht die Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH (VKU) nach Mobilitätslösungen für einen Kreis in Ballungsrandlage. Im Projekt „**FUN – Flexibel unterwegs im Kreis Unna**“ werden der ÖPNV und die Leihräder der sechs Radstationen miteinander verknüpft. Weitere Projektbausteine sind der Ausbau von Kooperationen mit Carsharing-Anbietern, die Förderung von Fahrgemeinschaften über das „PendlerPortal Unna“ und die Weiterentwicklung der Service-Zentrale „Fahrtwind“ zur Mobilitätsberatung. Die zugehörige „Fahrtwind“-App ist die passende Buchungsplattform für die multimodalen Angebote.

Das „**STMobilAbo**“ ist seit 2012 für alle Bürgerinnen und Bürger der Gemeinden Recke, Mettingen und Westerkappeln verfügbar. Fahrplaninformationen, Mobilitätsberatung, Ticketverkauf und die clevere Nutzung von Bus, Fahrrad und Pedelec bietet die „Rad+BUS mobilStation“ in den Räumlichkeiten der Tourismusinformation in Mettingen. Der RVM Regionalverkehr Münsterland GmbH schuf das Angebot gemeinsam mit dem Kreis Steinfurt und einer Anschubfinanzierung durch das Land NRW. Aboinhaberinnen und -inhaber können Bus, Bahn und Elektrofahrrad kombinieren. Der Takt des Schnellbusses wurde erhöht und ein preisgünstiges Flatrate-Ticket eingeführt.

Mit dem Lastenfahrrad kann der „letzte Kilometer“ zur Landesmusikakademie NRW in Nienborg auch mit sperrigen Instrumenten bewältigt werden.

Foto/ RVM

„**MOVIE – MOBILE VIEfalt**“ ist ein im Rahmen der REGIONALE 2016 gestartetes Modellprojekt der RVM Regionalverkehr Münsterland GmbH und des Kreises Borken im Bereich ÖPNV, das drei Handlungsfelder eingrenzt. Der Projektraum beinhaltet die Städte Ahaus, Gescher, Gronau, Stadtlohn und Vreden sowie die Gemeinden Heek, Legden und Schöppingen im Kreis Borken.

Das Handlungsfeld „ÖPNV-Qualität in kleinen Ortschaften sichern und flexibel weiterentwickeln“ umfasst die Einrichtung von Zubringer- und Abholdiensten zu Haltestellen von Regionalbus- und Schnellbuslinien (beispielsweise Fahrradverleihsysteme, Bürgerautos, Carsharing) in kleinen Ortsteilen, wo bisher keine oder eine unzureichende Erschließung der Siedlungsbereiche besteht.

Während im Handlungsfeld „Ehrenamtliches ÖPNV-Personal gewinnen und qualifizieren“ die Bildung eines Kompetenzzentrums Ehrenamt im ÖPNV geplant ist, beinhaltet das Handlungsfeld „Synergien fördern“ Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots im ländlichen Raum durch die Kooperation mit sozialen Diensten und Wohlfahrtsverbänden. Dazu zählt beispielsweise die Integration der bestehenden Fahrten im sozialen und medizinischen Bereich in das vorhandene ÖPNV-Angebot.

Bisherige Umsetzungsergebnisse sind unter anderem der Start eines Faltrahradverleihs in Schöppingen in 2016, die Einrichtung einer grenzüberschreitenden Bürgerbus-Linie von Ahaus nach Haaksbergen in 2017, die Etablierung eines Lastenfahrradsystems in 2017 in Kooperation mit der Gemeinde Heek und dem RVM sowie dem Kreis Borken und der Landesmusikakademie NRW in Heek. Es folgten die Einrichtung mehrerer Bike-and-Ride-Verknüpfungsstationen, in 2019 ein Carsharing-Angebot in Heek, Legden und Ahaus. Weiterhin geplant sind die Bereitstellung eines E-Bürgerautos in Asbeck sowie die Einrichtung einer automatisierten Fahrradstation am Bahnhof Ahaus zur besseren Anbindung des Gewerbegebietes.

„LANDEI MOBIL“ – IM MÜHLENKREIS MINDEN-LÜBBECKE

Das Projekt „LandEi mobil“, dessen Förderzeitraum in Kürze endet, hatte das Ziel, praktikable Alternativen zum eigenen Auto zu erforschen. Der Projektraum umfasste Stemwede, Rahden, Espelkamp, Preußisch Oldendorf, Lübbecke und Hüllhorst. Durchgeführt wurde es in einer Zusammenarbeit der Minden-Herforder Verkehrsgesellschaft mbH als Projektträgerin und dem Kreis Minden-Lübbecke. Das Land NRW förderte das Projekt im Rahmen des Programms „VITAL.NRW“. Weitere Informationen finden sich unter: landei-mobil.de und mhv-info.de

Inzwischen um Hille erweitert, können die Abonentinnen und Abonnenten des „LandEiAbos“ für 39 Euro im Monat das gesamte Busnetz und die Regionalbahn in den sieben Kommunen nutzen – ganztägig,

an allen Wochentagen. Anschlusstickets ins Umland sind vergünstigt und abends sowie an Wochenenden können weitere Personen mitgenommen werden. Die Besonderheit an diesem Angebot wird deutlich, wenn man es mit den früheren Konditionen vergleicht: 75 Euro pro Monat für beliebig viele Fahrten in nur einer Kommune.

Das Jahresabo „LandEiAboPlus“ umfasst zusätzlich die Nutzung eines in Hüllhorst entwickelten Pedelecs, welches besonders wendig und etwas kürzer als gewöhnlich konzipiert ist, so dass es gut im ÖPNV mitgenommen werden kann. Am Wochenende gilt die Mitnahme für das gesamte Kreisgebiet und wer das Pedelec mit in den Urlaub nehmen will, dem ist dies auch möglich.

Netzwerke +

ZUKUNFTSNETZ MOBILITÄT NRW

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW ist eine Initiative des Ministeriums für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen und unterstützt Städte, Kreise und Gemeinden, bei der Förderung einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung beziehungsweise der kommunalen Mobilitätswende.

Die Mitgliedschaft steht allen Kreisen, Städten und Gemeinden des Landes Nordrhein-Westfalen offen. Die Koordinierungsstelle Westfalen-Lippe ist beim Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) in Unna angesiedelt. Auf der Webseite des Netzwerks finden sich auch Beispiele für kommunale Förderanträge, Beschlüsse, Handbücher und Hilfestellungen. Weitere Informationen unter: www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de

FÖRDERFINDER.MOBILITÄT.NRW

Der Förderfinder des „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ hilft bei der Eingrenzung eines passenden Förderprogrammes für Projekte und stellt unter www.foerderfinder.nrw.de mit umfassender Suchfunktion Details zu den Programmen übersichtlich zusammen.

PRO BÜRGERBUS NRW E. V. STÜTZT NETZ EHRENAMTLICHER BÜRGERBUSSE

Der Dachverband hat mit seiner Webseite www.pro-bürgerbus-nrw.de ein zentrales Informationsangebot eingerichtet. Zweck des Vereins ist die Unterstützung der Bürgerbusse in NRW und die Förderung neuer Bürgerbus-Projekte. Bürgerbusse entwickelten sich von Modellprojekten zu fest im ÖPNV-Gesetz verankerten Elementen. Eine Förderung ist heute für Kommunen wie auch öffentliche und private Verkehrsunternehmen nach § 14 ÖPNVG NRW möglich.

Die ehrenamtliche Arbeit der Bürgerbus-Vereine ist dabei eine unerlässliche Voraussetzung. Sie fördert zugleich Kontakte und schafft Kommunikation.

ONLINE-PUBLIKATION: REAKTIVIERUNG VON EISENBahnSTRECKEN

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. und die Allianz pro Schiene haben im Juli 2020 eine Liste mit Vorschlägen für stillgelegte Eisenbahnstrecken veröffentlicht, die mittelfristig reaktiviert werden könnten. Die Publikation ist kostenlos abrufbar unter www.vdv.de/reaktivierung-von-eisenbahnstrecken-2020.pdf und gibt auch Auskunft für etliche westfälische Streckenabschnitte.

ONLINE-NACHSCHLAGEWERK FÜR MASSNAHMEN ZU MOBILITÄTSKONZEPTEN IN LÄNDLICHEN RÄUMEN

HERAUSGEGEBEN VOM
BUNDESINSTITUT FÜR BAU-, STADT- UND RAUMFORSCHUNG (BBSR)
IM BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG (BBR)



Eine verbesserte Mobilität und eine stärkere Anbindung sollen in ländlichen Räumen die Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse unterstützen. Seit 2020 bietet Mobilikon eine Vielzahl von Maßnahmen, Projekten und Lösungen zum Nachschlagen an, die deutschlandweit erfolgreich umgesetzt wurden. In dem Nachschlagewerk werden flexible und praxistaugliche Lösungen für die Mobilität gerade im ländlichen Raum dargestellt.

Mobilikon ist ein gemeinsames Projekt des BBSR und des Bundesministeriums des Innern, für Bau und Heimat im Rahmen des Programms „Region gestalten“ und wird durch das Bundesprogramm Ländliche Entwicklung (BULE) finanziert.

Über Filterfunktionen kann man gezielt suchen und zielgruppengerechte Angebote finden. Insgesamt lassen sich so nach lokalspezifischen Kriterien Maßnahmen anzeigen, die als Vorlage für Umsetzungen in der eigenen Region in Betracht kommen. Als Zusammenführung von Best-Practice-Beispielen sind bisher rund 250 Instrumente, Maßnahmen und Hilfen hinterlegt.

Die Redaktion hat aus diesem Nachschlagewerk wichtige Fachbegriffe und eine Auswahl an möglichen Maßnahmen zusammengestellt, die insbesondere für Initiativen des bürgerschaftlichen Engagements und für die Initiierung lokaler kommunaler Projekte zur Stärkung der Lebensqualität in ländlichen Räumen von Interesse sein können.

Weitere Informationen unter: mobilikon.de

THEMENBEREICH RAUMPLANUNG UND GESETZGEBUNG

MOBILIKON 2021

Regionale Entwicklungskonzepte sind Instrumente der Regionalplanung und Wirtschaftsförderung. Umsetzungs-fähige Handlungsprogramme, zum Beispiel Mobilität, werden auf interkommunaler Ebene abgeleitet.

Regionalpläne werden zur Konkretisierung, Integration und Umsetzung der regionalen Ziele aufgestellt und bilden das Bindeglied zwischen Landesentwicklung und Bauleitplanung der Gemeinden.

Mobilitätsangebote benötigen Flächen, die häufig in kommunaler oder privater Hand liegen. **Flächennutzungspläne** legen die räumlichen Rahmenvorgaben fest und bilden die Grundlage für Bebauungspläne.

In **Bebauungsplänen**, die als Satzung vom Gemeinderat beschlossen werden, wird die Nutzung von Flächen festgelegt. Sie sind die baurechtliche Grundlage für die Entwicklung von Verkehrsinfrastrukturen.

Im Rahmen eines **Planfeststellungsverfahrens** wird entschieden, ob und gegebenenfalls wie ein raumbedeutendes Vorhaben, beispielsweise der Bau von Straßen oder Schienenwegen, umgesetzt werden darf.

Die gewerbsmäßige Beförderung von Fahrgästen unterliegt der Genehmigungspflicht. Das **Personenbeförderungsgesetz (PBefG)** regelt rechtlich zulässige Verkehrsarten und Voraussetzungen unter denen eine Genehmigung erteilt wird.

Das **Carsharinggesetz (CsgG)** bildet den rechtlichen Rahmen für Maßnahmen zur Bevorrechtigung des Carsharings, insbesondere durch die Ausweisung von Stellplätzen und ermäßigten Parkgebühren.

Das **Elektromobilitätsgesetz (EmoG)** bildet den rechtlichen Rahmen für Maßnahmen zur Bevorrechtigung von elektrischen Fahrzeugen im Straßenverkehr. Es soll zur Förderung der Elektromobilität im MIV beitragen.

Der Bund gewährt den Ländern im Rahmen des **Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG)** Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Gemeinden.

Die **Clean Vehicles Richtlinie (CVD)** der Europäischen Union gibt verbindliche Quoten für umweltfreundliche Fahrzeuge bei öffentlichen Beschaffungen vor.

Im Rahmen der **zweckgebundenen Parkraumbewirtschaftung** werden die Einnahmen der Bewirtschaftung zweckgebunden eingesetzt, zum Beispiel zur Stärkung des Umweltverbundes.

Der Bund fördert im Rahmen der **Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017 – 2030** Radschnellwege in der Baulast der Länder und Kommunen bis zum Jahr 2030 mit bis zu 75 Prozent der förderfähigen Kosten. Die Mittel können für den Neu-, Um- und Ausbau eingesetzt werden.

Im NRW stehen verschiedene **Förderprogramme für die Mobilität in ländlichen Räumen** zur Verfügung. Weitere Informationen finden sich unter: www.mobilikon.de/instrument/foerderprogramme-nordrhein-westfalen

Der **Leitfaden des Bundesverbandes CarSharing e. V.** enthält Hilfestellungen und Hintergrundinformationen zur Gründung neuer Carsharing-Angebote. Weitere Informationen unter: www.mobilikon.de/instrument/leitfaden-zur-gruendung-neuer-carsharing-angebote



THEMENBEREICH MOBILITÄTSVERHALTEN

MOBILIKON 2021

Ein **differenziertes Mobilitätssystem** schafft durch die strategische Verknüpfung mehrerer Angebote mit hoher Kundenorientierung eine Alternative zum privaten Pkw im ländlichen Raum.

Mobilitätsstationen bündeln Fahrradverleih, Carsharing und ÖPNV-Haltestellen und gegebenenfalls weitere Mobilitätsangebote an einem Standort und ermöglichen einen bequemen Wechsel zwischen den Verkehrsmitteln.

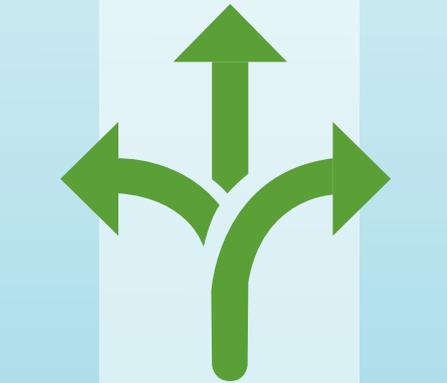
Ridepooling ist die kommerzielle Bündelung und Beförderung von Personen mit ähnlichem Fahrtziel zu einer gemeinsamen Fahrt. Auslastung und Kosteneffizienz werden so verbessert.

Die **Integration alternativer Angebote** erweitert das ÖPNV-Angebot um nicht unter das Personenbeförderungsgesetz fallende öffentliche Angebote wie Bike-, Car-, Ridesharing und soziale Fahrdienste.

Das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste ist wichtig für die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs (ÖV). Eine **Erhöhung der objektiven Sicherheit** stärkt das subjektive Sicherheitsempfinden und fördert die Nutzung des ÖV.

ÖPNV-Nutzungstrainings sollen insbesondere Kindern und Senioren die sichere Nutzung des ÖV näherbringen und damit dem Abbau von Nutzungshemmnissen und der Neukundengewinnung dienen.

Digitales Parkraummanagement bezeichnet die zeitliche und räumliche Steuerung der Parkraumnutzung durch die Nutzung digitaler Lösungen.



Mobilitätsflatrates ermöglichen zu einem monatlichen Festpreis die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel. Buchung und Abrechnung werden für die Nutzenden transparenter und einfacher.

Das Handbuch des BMVBS gibt eine Einführung in **flexible Bedienformen im ÖPNV** und bietet Hilfestellungen und Hintergrundinformationen zu den zentralen Aspekten der Einführung in ländlichen Räumen unter: www.mobilikon.de/instrumenthandbuch-zur-planung-flexibler-bediene-formen-im-oepnv

Integrierte Mobilitätsplattformen verbinden Informationen zur Reise mit dem Ticketkauf. Dies ermöglicht Kunden einen leichten Zugang zum ÖV und steigert die Attraktivität und Nutzung.

Betriebliches Mobilitätsmanagement umfasst alle Maßnahmen, die Unternehmen oder Behörden ergreifen, um den von ihnen verursachten Verkehr zu steuern.

Beim **Begleitservice** werden Fahrgäste mit besonderen Mobilitätsanforderungen kostenlos begleitet, um ihnen eine sichere und komfortable Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu ermöglichen.

Dynamische Fahrgastinformationen geben Auskunft über das momentane Verkehrsangebot. Dabei werden Informationen in Echtzeit beispielsweise auf Digitaldisplays an Bushaltestellen übermittelt und tatsächliche Abfahrtszeiten angezeigt.

Die **Takterhöhung und -abstimmung im SPNV/ÖPNV** umfasst die zeitliche Ausweitung des Verkehrsangebots sowie die verbesserte Verknüpfung zwischen den einzelnen Angeboten. Die **Anschlussgarantie** sichert eine gute und verlässliche Verbindungsqualität und verringert die Verlängerung der Reisezeit aufgrund von Verspätungen.

Ein **Pendlerportal** bietet die Möglichkeit, Fahrten zum Arbeitsplatz durch private Fahrgemeinschaften zu bündeln. Das ist ressourcenschonend und verbessert das Mobilitätsangebot.

Intermodalität bezeichnet im Personenverkehr die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel im Verlauf eines Weges.

THEMENBEREICH FAHRRAD UND PEDELECS

MOBILIKON 2021

Radschnellwege sind vom Autoverkehr baulich getrennte, hochwertige Verbindungen zwischen Städten und Kommunen. Direkte, kreuzungsfreie und steigungsarme Verläufe fördern sicheres Radfahren.

Hochwertige **Radabstellanlagen** ermöglichen das sichere Abstellen von Fahrrädern und Pedelecs an zentralen Orten. Die Attraktivität des Radverkehrs wird gesteigert und Intermodalität gefördert.

Bike and Ride-Anlagen bilden eine Schnittstelle zwischen Fahrradverkehr und ÖV. Sie vergrößern das Einzugsgebiet von Haltestellen und steigern die Attraktivität des Fahrrads und des ÖV.

Die **Mitnahme von Fahrrädern im ÖV** ermöglicht eine vereinfachte Erschließung der ersten und letzten Meile und verbessert in ländlichen Räumen mit größeren Haltestellenabständen den Zugang zum ÖV.

Ein **öffentlicher Ladepunkt für Pedelecs und E-Bikes** ermöglicht unterwegs das Aufladen des Akkus und vergrößert so den möglichen Einsatzradius. Hierdurch kann der Fahrradverkehr gestärkt werden.

Bikesharing ist ein öffentliches Fahrradverleihsystem. Die Fahrräder sind im öffentlichen Raum beziehungsweise an Bikesharing-Stationen frei zugänglich und können jederzeit gebührenpflichtig gemietet werden.

Beim **E-Scooter/E-Roller-Sharing** handelt es sich um ein flexibles Verleihsystem von elektrisch angetriebenen Tretrollern. Die E-Scooter/E-Roller sind emissionsärmer und bieten ein flexibles Mobilitätsangebot.

Mit einem **Verleih von Lastenrädern** können sperrige und schwere Güter per Fahrrad transportiert werden. Ein Lastenrad ist mit einer Transportfläche und häufig mit einem unterstützenden Elektromotor ausgestattet.

Ein **Firmenrad** ist ein von Arbeitgebern zur Verfügung gestelltes Fahrrad oder Pedelec. Es kann von Beschäftigten mit steuerlichen Vorteilen und zu attraktiven Konditionen geleast werden.

Ein **E-Rikscha-Fahrdienst** ist ein innovatives Mobilitätsangebot, das in ländlichen Gebieten zum Transport von mobilitätseingeschränkten Personen dienen kann.



THEMENBEREICH

MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR (MIV)

MOBILIKON 2021

Das **Dorfauto** ist ein Fahrzeug zur flexiblen, gemeinschaftlichen Nutzung innerhalb einer Gemeinde. Mit vorheriger Registrierung und Fahrtanmeldung wird Mobilität ohne privaten Pkw ermöglicht.

Mit ehrenamtlichem Engagement wird das Mobilitätsangebot vor Ort durch den **ehrenamtlichen Fahrdienst** bedarfsgesteuert erweitert.

Eine **Mitfahrbank** ist eine an zentralen Orten und Verkehrsachsen platzierte Bank, auf der Personen ihr Wunschziel signalisieren und von Vorbeifahrenden mitgenommen werden können.

Das **Anruflinientaxi** verkehrt als bedarfsorientierte Bedienform nach Fahrplan auf einem Linienweg und nur nach Anmeldung eines Fahrtwunsches.

Inklusionstaxis ermöglichen durch einen speziellen Umbau die Mitnahme von mobilitätseingeschränkten Personen und fördern so die Mobilität sowie die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben.

Das **Anrufsammeltaxi** befördert ÖPNV-Nutzer komfortabel von einer Haltestelle zur Haustür. Es verkehrt nach vorheriger Anmeldung und zu festen Zeiten.

Mit dem **Jugendtaxi** kann ein Mobilitätsangebot speziell für junge Menschen in ländlichen Räumen geschaffen und so die Attraktivität der Region und die Verkehrssicherheit gesteigert werden.

Mit der **Bildung von Fahrgemeinschaften** werde private Fahrten öffentlich zugänglich gemacht. Das ist ressourcenschonend und verbessert das Mobilitätsangebot.

Free-Floating-Carsharing bezeichnet die organisierte gemeinschaftliche Nutzung von Kraftfahrzeugen mit freier Stellplatzwahl innerhalb eines fest definierten Nutzungsgebiets.

Stationsbasierte Carsharing-Angebote bieten eine flexible Erweiterung der Mobilitätsmöglichkeiten im ländlichen Raum. Verschiedene Fahrzeugtypen können an festen Stationen ausgeliehen werden.

Beim **privaten Carsharing** vermietet eine Privatperson über eine Vermittlungsbörse ihr Auto an andere private Nutzerinnen und Nutzer.

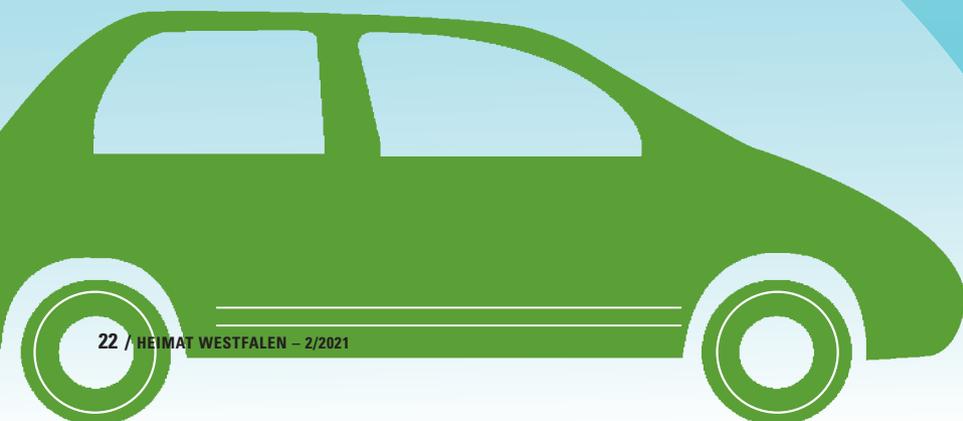
Der flächendeckende **Ausbau privater Ladepunkte** für E-Autos ist eine Voraussetzung für den Einsatz von Elektroautos im ländlichen Raum.

Durch den flächendeckenden und bedarfsorientierten **Ausbau öffentlicher Ladepunkte** und einer Ladeinfrastruktur für die **Flottenelektrifizierung** kommunaler und/oder privater Flottenbetreiber wird die Akzeptanz und das Vertrauen in die Elektromobilität erhöht.

Das **Corporate Carsharing** ist eine Kombination aus betrieblichem Flottenmanagement und stationsbasiertem Carsharing. Die Fahrzeuge werden tagsüber als Dienstwagen und danach zum Carsharing genutzt.

Ein **Mitarbershuttle** befördert die Beschäftigten zuverlässig zu ihrem Arbeitsplatz. Eine bessere Anbindung der „letzten Meile“ zwischen Wohn- und Arbeitsstätten erhöht die Standortattraktivität.

Park and Ride-Anlagen bieten Parkmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe von Haltestellen und Bahnhöfen des öffentlichen Personennahverkehrs. Der Zugang zum ÖV und dessen Attraktivität wird so verbessert.



THEMENBEREICH BUS UND BAHN

MOBILIKON 2021

Im Rahmen der **Reaktivierung von Bahnstrecken** werden stillgelegte Schienenverbindungen wieder nutzbar gemacht und in das öffentliche Verkehrsnetz eingebunden.

Der **PlusBus** dient als Ergänzung und Zubringer für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und zeichnet sich durch einen regelmäßigen, auf den SPNV abgestimmten Takt sowie durch kurze Fahrtzeiten aus.

Schnellbusse sind bei einem dünnen SPNV-Netz eine flexible und schnelle Ergänzung des Regionalverkehrs. Sie verbinden regionale Zentren und stellen eine komfortable Erschließung sicher.

Ein **liniengebundener Bürgerbus** wird von ehrenamtlich engagierten Personen betrieben mit dem Ziel, das bestehende ÖPNV-Angebot zu ergänzen. Der Bürgerbus verkehrt nach Fahrplan auf einer festen Route.

Ein **Anrufbürgerbus** wird ehrenamtlich mit dem Ziel betrieben, das ÖPNV-Angebot zu ergänzen. Als bedarfsgesteuerte Angebotsform verkehrt der Anrufbürgerbus nach vorheriger Anmeldung.

Der **Gemeindebus** erschließt das Gemeindegebiet für die Bürgerinnen und Bürger vor Ort und ergänzt so das überregionale ÖPNV-Angebot.

Der **Veranstaltungsbus** ist ein Transportmittel, das eine Beförderung

zum Anlass einer Veranstaltung beziehungsweise eines Events anbietet. Der Bus verkehrt entweder nach vorheriger Anmeldung oder nach Fahrplan.

Ein **KombiBus** ist ein liniengebundener Bus, der Personen und Güter befördert. Durch die kombinierte Beförderung werden vorhandene Kapazitäten besser ausgelastet und neue Einnahmequellen erschlossen.

Der **bedarfsorientierte Schulbus** passt seinen Routenverlauf flexibel an den Bedarf der zusteigenden Schulkinder an. Fahrzeiten und Leerfahrten können dadurch reduziert werden.

Der **Kindergartenbus** fährt Kindergartenkinder von zuhause zum Kindergarten. Insbesondere in ländlichen Regionen können Familien so entlastet werden.

Der **Freizeitbus** erschließt touristische Ziele und Freizeiteinrichtungen und steigert so die Attraktivität ländlicher Regionen.



Der **Anrufsammelbus** befördert Fahrgäste von einer Haltestelle zu einer frei gewählten Ausstiegsstelle. Er verkehrt nach vorheriger Anmeldung und zu festen Zeiten.

Bedarfsorientierte Anruflinienbusse verkehren nach Fahrplan auf Linienwegen nach Anmeldung eines Fahrtwunsches. Möglichst viele Fahrgäste sollen gemeinsam befördert und Leerfahrten vermieden werden.

Der **Anrufbus im Flächenbetrieb ohne Haustürbedienung** verkehrt ohne Fahrplan. Ein- und Ausstieg erfolgen an einer Haltestelle.

Der **Anrufbus im Richtungsbandbetrieb** verkehrt fahrplangebunden von Haltestelle zu Haltestelle auf einer festen Grundroute mit zusätzlichen Bedarfshaltestellen.

Der **Anrufbus nach Anmeldung** verkehrt zeitlich und räumlich flexibel in einem Bediengebiet und transportiert Kunden von der Haustür zum Wunschort.

MEINE HEIMAT SIND DIE BAUMBERGE



Foto/ Frank D. Philipp

Hans-Peter Boer

VORSITZENDER DES KREISHEIMATVEREINS COESFELD E. V.

Meine Heimat liegt in den Baumbergen, jenem „Land der sanften Hügel“ westlich von Münster. Hier wird bis heute Sandstein gewonnen, Grundlage jahrhundertealten Architektur- und Kunstschaffens weit über Westfalen hinaus. Groß geworden bin ich in Nottuln, unmittelbar im Schatten der spätgotischen Stiftskirche St. Martinus. In meiner Familie wurde einerseits die Kenntnis heimatlicher Bezüge hochgeschätzt, zugleich aber auch vermittelt, dass man Verantwortung für die tradierte Heimat zu übernehmen habe. Dem Abitur im geliebten Münster folgte ein Studium auf das Lehramt, das ich 30 Jahre ausgeübt habe. Meine Freizeit war der Erforschung lokaler und regionaler Geschichte und Kultur gewidmet. Beiträge zum Denkmalschutz führten mich früh in Arbeitskreise des WHB mit ihren vielen Möglichkeiten. Seit 1977 bin ich Mitglied im Vorstand des Kreisheimatvereins Coesfeld e. V.

Dem Team und den vielen Frauen und Männern in unseren 27 Heimatvereinen fühle ich mich besonders verpflichtet. Sie leben und gestalten die Spannbreite heimatlicher Verantwortung in einer sich vielfach wandelnden Umwelt.

Die kreative Mitwirkung im öffentlichen Leben, gelegentliche Niederlagen eingeschlossen, hat sich im Rückblick gelohnt. Ohne unser aller Engagement für die Mitwelt wäre vieles nicht gelungen, manches gewiss schlechter geraten.

An den Steverquellen in den Baumbergen

Foto/ Andreas Lechtape

NRW-LANDESREGIERUNG BESCHLIESST ENGAGEMENTSTRATEGIE

Die Landesregierung möchte mit der in der Kabinettsitzung am 2. Februar 2021 beschlossenen Engagementstrategie das Ehrenamt in NRW unterstützen. Die Engagementstrategie ist das Ergebnis eines breit angelegten partizipativen Prozesses. Für die nächsten vier Jahre werden zusätzliche Mittel in Höhe von 24 Millionen Euro zur Stärkung des bürgerschaftlichen Engagements zur Verfügung gestellt.

Im Strategiepapier sind insgesamt 56 Ziele in den folgenden neun Handlungsfeldern formuliert:

- Teilhabe für alle ermöglichen – Vielfalt anerkennen,
- entbürokratisieren, rechtliche Rahmenbedingungen und finanzielle Förderung engagementfreundlich gestalten,
- Zusammenarbeit von Ehrenamtlichen und Hauptamtlichen erfolgreich gestalten,
- Organisationen weiterentwickeln – Kompetenzen stärken,
- Engagement anerkennen – Image stärken – Engagierte gewinnen,
- Engagementlandschaft koordinieren und vernetzen
- digitales Engagement voranbringen,
- Engagement von Unternehmen sichtbar machen und unterstützen,
- Engagement in verschiedenen Lebensphasen ermöglichen.

Dabei möchte die Landesregierung die wesentlichen ermittelten Bedarfe zur Stärkung des bürgerschaftlichen Engagements in NRW aufgreifen. Es sollen Informations- und Beratungsstrukturen gestärkt sowie deren Koordination und Vernetzung verbessert werden. Auch der Wunsch nach möglichst unbürokratischen Förderverfahren und ergänzenden Angeboten zur Aus- und Weiterbildung für Engagierte sollen dabei eine Rolle spielen.

VIER HAUPTPROJEKTE IN 2021

2021 sollen 4 Millionen Euro in die Umsetzung von vier Hauptprojekten fließen:

- die Einrichtung einer Landesservicestelle für bürgerschaftliches Engagement,
- die Finanzierung eines Landesnetzwerkes für bürgerschaftliches Engagement,
- die Umsetzung des neuen Förderprogrammes „2.000 x 1.000 Euro für das Engagement“,
- die Förderung von Qualifizierungsangeboten für Engagierte.

ZWEIJÄHRIGER BETEILIGUNGSPROZESS

Im Rahmen des Beteiligungsprozesses wurden an 110 Standorten in allen Kreisen und kreisfreien Städten Interviews und Gespräche mit Engagierten geführt. In den fünf Regierungsbezirken wurde zusätzlich in themenoffenen Veranstaltungen und online zum Austausch eingeladen. Eine Steuerungsgruppe, die aus Repräsentantinnen und Repräsentanten der Zivilgesellschaft, Wirtschaft sowie staatlichen Organisationen und Institutionen bestand, und eine interministerielle Arbeitsgruppe haben den Prozess begleitet. Beide Gremien haben die Informationen der Bestandsaufnahme ausgewertet, nach Themen sortiert und sich dazu ausgetauscht.

Staatssekretärin Andrea Milz ruft die Vielzahl von Akteurinnen und Akteuren im bürgerschaftlichen Engagement – in den Kommunen, Vereinen und Verbänden oder in der Wirtschaft – auf, sich nun mit den Vorschlägen aktiv auseinandersetzen, um gemeinsam das bürgerschaftliche Engagement in NRW lebendig und bunt zu gestalten.

Die Engagementstrategie für das Land Nordrhein-Westfalen finden Sie unter: www.engagiert-in-nrw.de

Der WHB wird Sie über die weitere Entwicklung und konkrete Umsetzung auf dem Laufenden halten.

FÜNF FRAGEN ZUM THEMA ENGAGEMENTSTRATEGIE AN ANDREA MILZ

NRW-STAATSEKRETÄRIN FÜR SPORT UND EHRENAMT

In NRW gibt es eine vielfältige Engagementlandschaft. Eine vorausschauende Engagementpolitik schafft geeignete Rahmenbedingungen für bürgerschaftlich Engagierte. Unter Ihrer Federführung wurde in einem breit angelegten partizipativen Prozess eine umfangliche Engagementstrategie für das Land entwickelt. Was ist die Zielsetzung?



Foto/ Staatskanzlei NRW

Mit der Engagementstrategie sollen dem Ehrenamt in Nordrhein-Westfalen neue Impulse gegeben, Rahmenbedingungen verbessert und noch mehr Bürgerinnen und Bürger für ein Engagement begeistert werden. Ich bin mir sicher, dass die Umsetzung dieser Strategie dazu beitragen wird, das bürgerschaftliche Engagement in Nordrhein-Westfalen nachhaltig zu stärken. Wir wollen die rund sechs Millionen Menschen in Nordrhein-Westfalen, die sich ehrenamtlich engagieren, unterstützen. Denn sie leisten damit einen unverzichtbaren Beitrag für den Zusammenhalt unserer Gesellschaft.

Insgesamt sind in der Engagementstrategie 56 Ziele in neun Handlungsfeldern formuliert, damit das Potential der Engagierten noch besser zum Tragen kommen kann. Die Landesregierung hat vier Maßnahmen beschlossen, mit denen sie passgenau und zielgerichtet auf die im Beteiligungsprozess ermittelten dringendsten Bedarfe zur Stärkung des

bürgerschaftlichen Engagements reagieren wird. Unter anderem werden wir in zusätzliche Beratungs-, Förder- sowie Weiterbildungsmöglichkeiten für die Engagierten investieren. Auch wollen wir die vielen Akteure in den unterschiedlichen Engagementbereichen dabei unterstützen, dass sie sich noch besser untereinander vernetzen können.

Welche Aufgaben wird die geplante Landesservice-stelle für bürgerschaftliches Engagement übernehmen, und wie fügt sich diese in die etablierten Unterstützungs- und Beratungsstrukturen auf Ebene von Verbänden, Organisationen und Kommunen ein?

Bei der Entwicklung der Engagementstrategie haben uns viele Engagierte darauf angesprochen, dass Beratungsangebote für sie ein großes Thema sind. Darauf wollen wir reagieren. Mit der Einrichtung einer „Landesservice-stelle für bürgerschaftliches Engagement“ will das Land eine zentrale Anlauf- und Informationsstelle zu Fragen rund um das Thema Fördermöglichkeiten für das Ehrenamt schaffen. Sie soll die etablierten Unterstützungs- und Beratungsstrukturen ergänzen.

Zum breiten Angebot dieser Einrichtung werden unter anderem sprachlich aufgearbeitete und an individuelle Bedarfe angepasste Informationen zu bestehenden

INTERVIEW

Förderprogrammen gehören. Engagierte können sich dort künftig über Förderprogramme der Europäischen Union, des Bundes, des Landes sowie von Stiftungen informieren. Darüber hinaus werden sie kompetent beraten, welche Förderprogramme für sie in Frage kommen, wie Gelder beantragt werden können und welche Voraussetzungen dafür vorliegen müssen. Auch sollen sich Engagierte zukünftig an die Servicestelle wenden können, wenn sie sich zum Thema Steuer-, Vereins-, Haftungs- und Versicherungsrecht oder etwa über datenschutzrechtliche Fragen informieren wollen. Mit entsprechenden Beratungsangeboten wollen wir von Landesseite Impulse geben, dass vorhandenes Potential freigesetzt wird und sich noch mehr Menschen für eine freiwillige Tätigkeit begeistern lassen

Der WHB wird sich als einer der mitgliederstärksten Heimatverbände Deutschlands gerne bei der Konzipierung und Umsetzung des vorgesehenen Landesnetzwerkes für bürgerschaftliches Engagement einbringen. Was soll dieses Netzwerk aus Ihrer Sicht leisten?

Wunsch vieler Akteure der Steuerungsgruppe im Strategieprozess war eine landesweite Vernetzung der Engagementszene und die Stärkung der Zusammenarbeit. Die Landesregierung will die Organisationen der Zivilgesellschaft, der staatlichen Stellen und der Wirtschaft in dem eigenen Bestreben unterstützen, sich enger zu vernetzen sowie im Hinblick auf gewünschte Synergieeffekte besser zusammenzuarbeiten. Eine engere Vernetzung sowie Bündelung gemeinsamer Interessen wird dazu führen, die Arbeit der lokalen Vereine, Initiativen und Engagierten zusätzlich zu stärken. Von Landesseite werden wir diesen Prozess, der jedoch nur auf Wunsch, Initiative und in Eigenverantwortung der mitwirkenden Akteure geschehen kann, deshalb finanzieren. Der WHB ist herzlich eingeladen bei der Konzipierung und Umsetzung des vorgesehenen Landesnetzwerkes mitzuwirken.

Die Strategie sieht vergleichbar mit dem Heimat-Scheck eine neue Kleinstförderung vor. Wie ist sie im Zusammenspiel mit den verschiedenen Förderschiene des Landes und des Bundes zu sehen, die für den Laien mitunter einen scheinbar undurchdringlichen Förderdschungel bilden?

Der Wunsch nach einem möglichst unbürokratischen Förderverfahren wurde vielfach im Rahmen des Beteiligungsprozesses an uns herangetragen. Deshalb gehört zu den Maßnahmen, die in einem ersten Schritt umgesetzt werden, das zusätzliche Förderprogramm „2.000 x 1.000 Euro für das Engagement“. Wir werden jedes Jahr Schwerpunkte festlegen, in denen 2.000 ehrenamtliche Projekte, Maßnahmen und Vorhaben, die das ehrenamtliche Engagement unterstützen, mit jeweils 1.000 Euro gefördert werden können. Mir ist es besonders wichtig, dass dies auf unbürokratische Weise und ohne viel Aufwand möglich ist. Die Anträge können von Vereinen, Verbänden und Initiativen aus unterschiedlichsten Engagementbereichen gestellt werden. Das unterscheidet „2.000 x 1.000 Euro für das Engagement“ beispielsweise vom Förderprogramm „Heimat-Scheck“, das nur Maßnahmen fördert, die sich mit dem Thema Heimat und Heimatgeschichte befassen.

Ein Baustein soll auch die Förderung von Qualifizierungsangeboten für Engagierte sein. Der Westfälische Heimatbund beispielsweise bietet mit Partnern seit Jahren kostenlose Fortbildungen zu vereinsrelevanten Themen – physisch wie nun auch digital. Ist grundsätzlich an eine Stärkung derartiger Formate gedacht oder wird eher die Realisierung eigener Angebote angestrebt?

Der Beteiligungsprozess zur Engagementstrategie hat uns gezeigt, dass viele Engagierte sich ergänzende Angebote zur Aus- und Weiterbildung wünschen. Vor dem Hintergrund arbeiten wir bereits daran, die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass Ehrenamtliche ab dem 2. Halbjahr 2021 von einem vielfältigen, möglichst kostenlosen und auf ihre Bedarfe zugeschnittenen Qualifizierungs- und Weiterbildungsangebot profitieren können.

INFO

Andrea Milz (*1963 in Bonn-Bad Godesberg) ist seit dem 30. Juni 2017 Staatssekretärin für Sport und Ehrenamt des Landes Nordrhein-Westfalen. Von 2000 bis 2017 war sie Mitglied des Landtages Nordrhein-Westfalen und von 2010 bis 2014 stellvertretende Vorsitzende der CDU-Landtagsfraktion in Nordrhein-Westfalen.

Am 17. März hat der WHB die turnusmäßige Verwaltungsratssitzung aufgrund der anhaltenden Corona-Pandemie unter Leitung des Vorsitzenden des Verwaltungsrates Michael Pavlicic digital durchgeführt. Auf der Tagesordnung standen neben den Verbandsaktivitäten im zweiten Themenjahr „Zukunft der Dörfer“ auch Formelles wie die Vorstellung des Jahresabschlusses 2020 und der Beschluss des Haushaltsplanes für 2021.

Da derzeit keine Planungssicherheit für die Realisierung einer Großveranstaltung besteht, entschied der Verwaltungsrat zudem, den **Westfalentag auch in 2021 ausfallen zu lassen**. Der nächste Westfalentag wird auf Einladung des Arnsberger Heimatbundes e. V. für den 21. Mai 2022 im Sauerland-Theater anvisiert.

Die Mitgliederversammlung soll abhängig von der Pandemielage im Laufe des Jahres in geeigneter Form umgesetzt werden. WHB-Schatzmeister Manfred Andresen erstattete Bericht über den Finanzstand. Satzungsgemäß setzt der Verwaltungsrat den Haushaltsplan fest. Dieser wurde einstimmig in der vorliegenden Form angenommen. Überdies wurden die WHB-Vorstandsmitglieder Bernd Brandemann (Freudenberg) und Detlev Lütteke (Münster) in ihrer Funktion wiedergewählt.

WHB-Vorsitzender Matthias Löb erläuterte den Planungsstand zum Themenschwerpunkt „Zukunft der Dörfer“ 2020/2021 und gab einen auszugsweisen Einblick in die umfangreichen Aktivitäten des WHB. Er verwies dabei zunächst auf das Projekt **„Dorfideen mit Weitblick“** mit dem Wochenblatt für Landwirtschaft und Landleben, das von der NRW-Stiftung und der Westfälischen Provinzial finanziell unterstützt werde und unter Schirmherrschaft der Ministerin für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen Ursula Heinen-Esser stehe. Hier sei eine Handreichung mit fachlichem In-

put, guten Beispielen und umfassendem Serviceteil für den Sommer 2021 in Vorbereitung. Zudem werde auch eine digitale Veranstaltung unter Einbindung der NRW-Stiftung stattfinden, die in einer Diskussionsrunde unter anderem die Rolle der Landwirtschaft beleuchten soll. Auch sei eine kleine Wanderausstellung geplant.

Zusätzlich kooperiere der WHB im Projekt **„Zukunftssicherung des Ehrenamtes in Südwestfalen – Schlüssel für Heimatentwicklung und Zusammenarbeit“**

im Kontext der REGIONALE Südwestfalen mit dem Sauerländischen Gebirgsverein e. V. und den Kreissportbünden. Das Projekt wolle Mitgliederstrukturen der Vereine und Verbände untersuchen, um daraus konkrete Ziele und Strategien abzuleiten und die Entwicklung konkreter Handlungsmaßnahmen anzustoßen. Erprobt werden solle dies an ausgewählten Vereinen. Zudem sei ein Leitfaden angedacht.

WHB- VERWALTUNGS- RATSSITZUNG

Ein weiterer Fokus werde auf den ehrenamtlich getragenen kleinen Museen liegen. Hierzu sei das **Projekt „Kleine Museen im Wandel“** in Zusammenarbeit mit dem LWL-Museumsamt für Westfalen und der Museumslandschaft Hochsauerlandkreis (2020/2021) gestartet, welches mit Mitteln der Regionalen Kulturpolitik gefördert werde. Das Projekt stelle Qualitäten und Problemstellungen kleiner ehrenamtlich getragener Museen anhand der Modellregion HSK heraus und eröffne Qualifizierungswege.

Die begleitende Tagung soll im Spätsommer nachgeholt werden. Zwei im Wettbewerb ausgewählte Einrichtungen (Museum der Stadt Marsberg und Museum Pastorenscheune in Düdinghausen) würden in 2021 ein individuelles Fortbildungsprogramm erfahren.

Außerdem stellte Herr Löb das neue **Projekt „Museen in Westfalen heute – Aktuelle Lage und Positionsbe-**

stimmung“ in Kooperation mit dem LWL-Museumsamt für Westfalen vor, für welches eine Förderung bei der LWL-Kulturstiftung beantragt sei. Dies umfasse eine statistische Erhebung der Museumslandschaft in Westfalen-Lippe und werde dabei Museen aller Größenordnungen, Trägerschaften und Gattungen berücksichtigen. Ziel sei es, Strukturen, Arbeitsweisen, Leistungen und Probleme dieser Kultureinrichtungen empirisch zu erfassen, um nachgelagert Strukturverbesserungen durch optimierte Serviceangebote und Fördermöglichkeiten durchführen zu können.

Neben der Verbandszeitschrift seien die neuen Handreichungen „Jung und engagiert“ und „Heimat für alle“ wie etwa auch jene zum Urheberrecht, die der WHB in sein Service-Portfolio aufgenommen habe, ein relevantes Angebot für die Mitglieder. Herr Löb freut es sehr, dass der WHB innerhalb weniger Jahre dieses Serviceangebot strukturell ausbauen konnte.

Als ebenso wertvoll erachtet er, dass es der Geschäftsstelle sehr kurzfristig und zielgenau gelänge, **Stellungnahmen und Positionspapiere zu gesellschaftlich relevanten Themen zu veröffentlichen und an die Politik heranzutragen**. Dies zeigten die erneute Stellungnahme zur Novellierung des Denkmalschutzgesetzes NRW sowie die Pressestatements der Geschäftsführerin zu den Anforderungen des Transparenzregisters an ehrenamtlich Engagierte.

Auch der erfolgreiche **Ausbau und die Schärfung des WHB-Serviceangebotes im Bereich Qualifizierung** sei sehr Erfolg versprechend. Hier sei man mit der Kooperation mit Stiftung Westfalen-Initiative und lagfa NRW im Rahmen der digitalen Westfalen-Akademie sowie mit der FreiwilligenAgentur Münster definitiv auf dem richtigen Weg, um eine auch überregionale Reichweite zu erzielen und Bedarfe auch kurzfristig decken zu können.

WHB-Geschäftsführerin Dr. Silke Eilers erinnerte an die diesjährige **Ausschreibung von „Rolle vorwärts – der Preis des Westfälischen Heimatbundes für frische Ideen“**. Überdies sei mit dem Geschäftsführer der Historischen Kommission für Westfalen, Herrn Dr. Burkhard Beyer, eine **Handreichung „Praktische Tipps für die Erstellung heimatgeschichtlicher Publikationen“** geplant.

Anschließend wurden die neuen WHB-Positionspapiere zu den Themen Dorfwettbewerb und Biodiversität diskutiert und einstimmig beschlossen. In der Sitzung des Ver-

waltungsrates am 11. März 2020 hatte die Geschäftsführerin die Idee vorgestellt, ein **Positionspapier des WHB zum Dorfwettbewerb „Unser Dorf hat Zukunft“** zu initiieren. Dazu hatte sich in der Folge eine Arbeitsgruppe (AG) aus Mitgliedern von Vorstand und Verwaltungsrat gebildet, die ein entsprechendes Papier konzipiert hat. Beteiligt waren neben der Geschäftsführerin Hans-Jürgen Fey, Hans-Werner

Gorzolka, Birgit Haberhauer-Kuschel, Rolf Klostermann, Elmar Reuter und Dieter Tröps.

In der Vorstandssitzung am 2. Dezember 2020 wurde vereinbart, ein eigenes **Positionspapier zum Schutz der biologischen Vielfalt** auf den Weg zu bringen. Der vorgelegte Entwurf eines eigenen WHB-Statements wurde von dem Leiter des WHB-Forums „Natur und Umwelt“, Hans-Jürgen Fey, und Frau Dr. Eilers unter Einbeziehung des Forums erstellt.

Herr Brandemann berichtete im Anschluss über den Planungsstand zum **Bundeskongress Heimat 2021**, welchen der BHU gemeinsam mit den drei Landesheimatverbänden NRW unter dem Thema „Baukultur– Gebaute Heimat“ digital ausrichten wird.

Abschließend dankte der Verwaltungsratsvorsitzende den Teilnehmenden und Mitgliedern für ihr Engagement.

AM 17. MÄRZ 2021 DIGITAL

NEUER WHB-FACHBEREICH „HEIMAT DEMOGRAFIEFIT“

Neuzugezogene Menschen erhalten beim Sennestadtverein eine Führung durch den Stadtteil und können diesen vom Sennestadthaus überblicken.

Foto/ Hans Schreier

In der Geschäftsstelle ist im Rahmen der Schaffung einer Referentenstelle der Fachbereich „Heimat DemografieFit“ eingerichtet worden, in welchem langfristig ausgerichtete Konzepte und Projekte zur Ansprache und Bindung neuer Zielgruppen für das Thema Heimat entwickelt werden.

Neue Zielgruppen gewinnen, das heißt, Heimat für alle Altersgruppen, besonders auch für Kinder und Jugendliche, sowie für alle Menschen unabhängig ihrer Herkunft oder der Herkunft ihrer Familien attraktiv und lebenswert zu machen. Dieser Aufgabe und Verantwortung widmet sich der WHB ganz bewusst.

JUNGES ENGAGEMENT & HEIMAT FÜR ALLE

So hat der WHB sich beispielsweise bereits 2019 das Themenjahr „Heimat für Kinder und Jugendliche“ gesetzt. Zusammen mit der Arbeitsstelle „Kulturelle Bildung NRW“ und Bildungspartner NRW wurden hierbei verschiedene Veranstaltungen realisiert, um funktionierenden wie innovativen Formaten auf die Spur zu kommen. Angebote einer mentalen Bindung und für eine „Beheimatung“ von Menschen aus anderen Regionen Deutschlands oder aus anderen Ländern sind für den WHB seit Jahrzehnten ein relevantes und wiederkehrendes Thema. 2019 hat der WHB mit „Heimat für alle – Heimatvereine als Brückenbauer für Integration“ zudem erstmals ein mehrjähriges Projekt zum Thema Integration und Leben in Vielfalt initiiert, um die Integrationsfunktion von Dorfvereinen und Heimataktiven als Ansprechpartner für neuzugezogene Menschen zu unterstützen.

AUFGABEN UND ZIELE

Durch die Einrichtung der Referentenstelle mit der Spezialisierung auf neue Zielgruppen können beide Thematiken nun nachhaltig verstetigt werden.

Für den Bereich „Kinder und Jugendliche“ liegt der Fokus dabei auf folgenden Fragen: Wie können Kinder und Jugendliche für ihr näheres Umfeld interessiert werden? In welcher Form können Heimatvereine und Schulen kooperieren? Wie kann Nachwuchs für die Vereinsarbeit gewonnen werden? Für den Bereich „Integration“ sollen Antworten auf folgende Fragen gefunden werden: In welcher Form können Heimatvereine dazu beitragen, neuangekommene Menschen beim Kennenlernen ihrer neuen Umgebung zu unterstützen? Wie kann Menschen mit eigener oder familiärer Migrationsgeschichte die aktive Mitgestaltung an ihrer neuen Heimat ermöglicht werden? Inwiefern können neuangekommene Menschen für die Arbeit von Heimat- und Dorfvereinen interessiert werden?

Der WHB möchte mit dem neuen Fachbereich langfristig adäquate Rahmenbedingungen und Strukturverbesserungen für diese relevanten Themen schaffen und seine Mitglieder unterstützen. Neben der Erarbeitung von Handlungsstrategien, dem Aufbau von Kooperationen und der Realisierung von Pilotprojekten im Bereich neue Zielgruppen gehört zur Leitung des Fachbereichs ebenso die fachlich-inhaltliche Beratung und Betreuung von Ehrenamtlichen sowie von Netzwerkpartnern und die Durchführung von Fortbildungen.

WHB-FOREN UND BERATERNETZWERK

Darüber hinaus obliegt dem Fachbereich die inhaltliche Koordination der Forumsarbeit des WHB sowie der Aufbau und die Betreuung eines WHB-Beraternetzwerkes zu thematischen Arbeitsfeldern des Verbandes und seiner Mitglieder sowie zu Aspekten des Vereinsmanagements.

KONTAKT

Dörthe Gruttmann · Referentin in der Geschäftsstelle
montags und dienstags, alle zwei Wochen donnerstags
0251 203810-20 · doerthe.gruttmann@whb.nrw

WHB VERÖFFENTLICHT ZWEITE HANDREICHUNG SEINER LEITFADEN- UND SERVICEREIHE

URHEBERRECHT IN DER PRAXIS. EIN LEITFADEN FÜR HEIMATENGAGIERTE

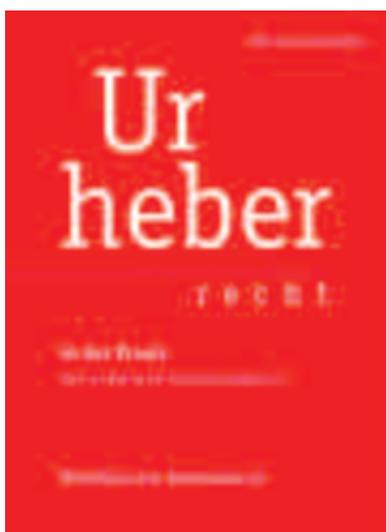
VON WILHELM ACHELPÖHLER, FACHANWALT FÜR URHEBER- UND MEDIENRECHT IM AUFTRAG DES WHB E. V.

Damit Engagement gelingen kann, muss der freiwillige solidarische Einsatz für lebenswerte Dörfer, Städte und Regionen rechtssicher sein. Immer komplexere rechtliche Regelungen sowie bürokratische Aufwände werden von den Akteurinnen und Akteuren als Belastung empfunden. Hier bedarf es geeigneter Unterstützung, um Ehrenamt nicht zum unkalkulierbaren Risiko werden zu lassen. Als Dachverband setzt sich der Westfälische Heimatbund für Strukturverbesserungen, Bürokratieabbau und eine Stärkung bürgerschaftlichen Engagements ein.

In diesem Sinne soll die vorliegende Broschüre den Heimatengagierten auf dem Feld des Urheberrechtes eine Hilfestellung geben bei ihren vielfältigen Aktivitäten. Sobald es beispielsweise um die Planung von Veröffentlichungen in Vereinszeitschriften, Ortschroniken, die Organisation einer Ausstellung, die Würdigung von Werken besonders aktiver Personen aus dem Ehrenamt oder die Zugänglichmachung von Schrift-, Foto- oder Film- und Tonmaterial über eine vereinseigene Webseite sowie soziale Medien geht, stehen Ehrenamtliche vor großen Herausforderungen. Denn es stellen sich komplexe Fragen in Bezug auf Urheber- und Verwertungsrechte, ebenso sind Persönlichkeitsrechte, Datenschutzvorgaben und Regelungen für Archivgut zu beachten.

Es gibt viele unterschiedliche Rechtsgrundlagen, mit denen ehrenamtlich tätige Heimatakteurinnen und -akteure in der Praxis konfrontiert werden. Viele sind verunsichert, ob sie auch wirklich alles bedacht haben. Berichte über Abmahnungen und Gerichtsverfahren schrecken ab. Mitunter wird bereits aus Angst vor negativen Folgen auf manche Aktivität verzichtet.

Mit dieser Broschüre soll ein gezielter, praxisnaher Überblick über die Thematik gegeben werden. Mithilfe von exemplarischen Fallbeispielen und Musterverträgen, einer Checkliste und Fragen, die engagierte WHB-Mitglieder der Geschäftsstelle häufig stellen und welche hier beantwortet werden, kann die Broschüre als Nachschlagewerk genutzt werden.



Achelpöhl, Wilhelm: Urheberrecht in der Praxis.

Ein Leitfaden für Heimatengagierte,

Hrsg. Westfälischer Heimatbund e. V. (WHB).

Bearb. v. Silke Eilers und Sarah Pfeil.

Münster 2021 (WHB-Handreichungen; 2).

Anliegen des WHB ist es, seine Mitglieder in ihren Vorhaben zu bestärken und die Angst vor urheberrechtliche Fragestellungen zu mindern. Übrigens verfolgt das Urheberrecht ebenfalls den Zweck, die selbst erstellten Werke zu schützen. Es lohnt sich daher, sich auch aus dieser

Perspektive mit der Thematik auseinanderzusetzen.

Wilhelm Achelpöhl, versierter Fachanwalt für Urheber- und Medienrecht hat sich im Auftrag des Dachverbandes den aktuellen Fragestellungen und praxisrelevanten Anforderungen von Heimatengagierten umfassend gewidmet.

Nach einer Einführung in Urheber-, Veröffentlichungs- und Verwertungsrechte widmet sich die Handreichung in sechs weiteren Kapiteln den Themenbereichen Sprachwerke, Fotografien, Musikwerke, Ausstellungen und Film sowie digitalen Veröffentlichungen. Erläuterungen zu Verstößen gegen das Urheberrechtsgesetz und deren Folgen und der umfangreiche Service- und Anlagenteil runden die Publikation ab.

INFO

Die Handreichung steht aktuell in digitaler Form zur Verfügung und wird Mitgliedern des WHB kostenlos übermittelt.

BUNDESKONGRESS HEIMAT 2021 „BAUKULTUR – GEBaute HEIMAT“

AM 7. UND 8. JUNI 2021 ALS ONLINE-KONFERENZ

Der Bund Heimat und Umwelt in Deutschland (BHU) führt 2021 zum dritten Mal den Bundeskongress Heimat durch. In diesem Jahr sind die drei nordrhein-westfälischen Heimatverbände Gastgeber: der Westfälische Heimatbund e. V., der Lippische Heimatbund e. V. und der Rheinische Verein für Denkmalpflege und Landschaftsschutz e. V. WHB-Vorsitzender Matthias Löb wird stellvertretend für die NRW-Verbände eine inhaltliche Einführung in den Kongress geben und zudem in einem Panel über die Umnutzung von Gebäuden diskutieren.

Bereits früh zählte die gebaute Umwelt – das heißt die Befassung mit Denkmalpflege, Baukultur und der Einsatz für die Bewahrung des Ortsbildes – zu den Handlungsfeldern der Akteurinnen und Akteure in der Heimatbewegung und ist es noch heute. Denn diese ist mit ihren architekturhistorisch charakteristischen Gebäuden unverzichtbar für die Identifikation mit urbanen wie ländlichen Räumen.

Wir betrachten es als eine wichtige Aufgabe der Heimatverbände und ihrer Mitglieder, die Bedeutung der Denkmäler in den Regionen aufzuzeigen und bekannt zu machen. In diesem Kontext ermuntern und beraten wir Vereine und Initiativen vor Ort, die Bewahrung und Gestaltung ihrer Heimat selbst mit in die Hand zu nehmen. Dazu gehört es auch, Relevanz und Potentiale der gebauten Umwelt zu erkennen und sich kompetent in Ortsbildpflege und Planungsprozesse einzubringen. Wir sorgen uns um die Vielfalt der gewachsenen regionalen Baukultur, der Bau- und Kulturdenkmäler, um erhaltenswerte und identitätsstiftende Gebäude, Quartiere oder Siedlungen, aber auch um die Qualität von neuer Architektur als Bestandteil von Kulturlandschaften.

Denn trotz bundesweit vorhandener gesetzlicher Grundlagen zur Stadtbildpflege und zum Denkmalschutz geht Tag für Tag baukulturelles Erbe und damit gesellschaft-

liche Werte für alle Mitbürgerinnen und Mitbürger unwiederbringlich verloren. Dabei sind Regionalität und die Erhaltung des typischen Charakters von Baukultur wichtige Faktoren für die Lebensqualität der Menschen. Die Sensibilisierung für das Thema sehen wir als Aufgabe der Heimatverbände. In vier Gesprächsrunden werden im Rahmen des Kongresses folgende Schwerpunktthemen diskutiert:

- Umnutzung von Gebäuden – Identitätserhalt von Siedlungen im ländlichen Raum
- Herausforderungen bei der Vermittlung von Baukultur
- Nachhaltige und klima-freundliche Siedlungen – Wie wird Baukultur zukunftsfähig?
- Bedeutung des zivilgesellschaftlichen Engagements für Baukultur

ANMELDUNG UND PROGRAMM

Das ausführliche Programm finden Sie auf der BHU-Webseite unter bhu.de/veranstaltung/bkh2021/ sowie auf der Webseite des WHB.

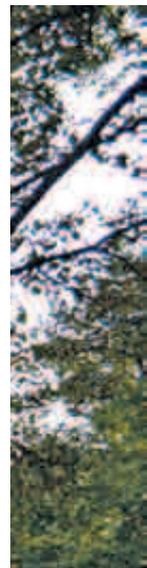
Die Teilnahme ist kostenlos. Anmeldungen bitte unter: veranstaltung@bhu.de

INFO

Der Bundeskongress Heimat bringt am 7. und 8. Juni 2021 Expertinnen und Experten aus Zivilgesellschaft, Politik und Wissenschaft zusammen und stellt das ehrenamtliche Engagement in der Heimatarbeit in den Mittelpunkt. Sie sind herzlich zur Teilnahme per Live-Stream eingeladen. Der Bundeskongress Heimat wird durch das Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat gefördert.

Baukulturzeugnisse sind facettenreich. Hier handelt es sich um das Terrassenhaus Apollo in Stuttgart-Freiberg, von den Architekten Jäger, Pabst, Oelssner 1969-1973 gebaut.

Foto/ Archiv BHU

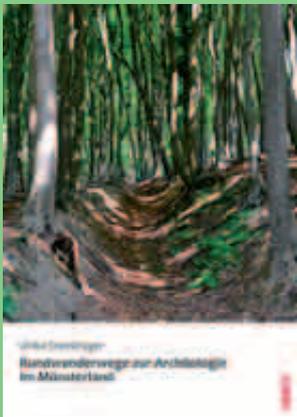


MÜNSTERLAND

RUNDWANDERWEGE ZUR ARCHÄOLOGIE IM MÜNSTERLAND

WHB FÖRDERT PUBLIKATION EINES NEUEN RUNDWANDERWEGEFÜHRERS

Wandern im Münsterland macht Laune! Das als Wanderregion oft unterschätzte Münsterland eignet sich hervorragend für kleine und größere Wandertouren, für Jung und Alt, für Einsteiger und erfahrene Wanderer. Die Wanderwege führen abwechslungsreich durch die malerische Münsterländer Parklandschaft, über uralte Alleen, über sanfte Anhöhen und durch wildromantische Naturschutzgebiete, vorbei an vielerlei kulturellen Besonderheiten wie Schlössern und Burgen, Mühlen und Klöstern. Eine neue Publikation über Rundwanderwege ergänzt das Angebot der WHB-Wanderführer nun um archäologische Aspekte.



ULRIKE STEINKRÜGER

RUNDWANDERWEGE ZUR ARCHÄOLOGIE IM MÜNSTERLAND



Steinkrüger, Ulrike: Rundwanderwege zur Archäologie im Münsterland.

Ardey Verlag, Münster 2021,

156 S., 13 Karten, ISBN 978-3-87023-459-1, 14,00 €.

Die Publikation kann beim Ardey-Verlag bezogen werden. Mitglieder des WHB haben die Möglichkeit, die Publikation mit einem Rabatt von 30 Prozent auf den Nettoladenpreis zuzüglich Versandkosten direkt beim Verlag zu bestellen.

Mit finanzieller Unterstützung des WHB und der Altertumskommission für Westfalen hat die Archäologin, Autorin und Wanderexpertin Ulrike Steinkrüger einen Wanderführer konzipiert, der hilft, mittels des Wanderns den Blick für die archäologischen Relikte in unserer Landschaft zu schärfen und sie besser sehen und interpretieren zu lernen.

Die in Kürze erscheinende Publikation nimmt Interessierte mit auf eine spannende Zeitreise durch das Münsterland. Die zwölf leichten bis mittelschweren Rundwandertouren mit Längen zwischen 9 und 24 Kilometern präsentieren die archäologischen Highlights der Region. Von steinzeitlichen Großsteingräbern über Wallburgen, Hohlwege und mittelalterliche Landwehren bis hin zum Freilichtmuseum und zum Bunker aus dem Zweiten Weltkrieg gibt es viel zu entdecken. Ein archäologischer Fund aus der näheren Umgebung jeder

Wandertour lässt auch Artefakte aus der Ur- und Frühgeschichte zu Wort kommen.

Die Autorin kennt sich als Fachwartin für Kultur im Landeswanderverband NRW sowie als langjährige Leiterin des Fachbereichs Wandern beim WHB mit den Wanderwegen im Münsterland bestens aus. Fachlich versiert und doch für Laien verständlich entschlüsselt sie das Geheimnis archäologischer Strukturen im Gelände. Mit dem Teutoburger Wald, der Emsaue, den Beckumer Bergen, der Hohen Mark, dem Emsdettener Venn und den Baumbergen werden die unterschiedlichsten Landschaften erwandert. Alle ausgearbeiteten Routen sind auf Erreichbarkeit durch den ÖPNV ausgelegt, bieten Einkehrmöglichkeiten und folgen nach Möglichkeit ausgewiesenen Wanderwegen des WHB oder örtlicher Initiativen.

Unter www.altertumskommission.lwl.org/de/archaologisches-wandern/im-munsterland/ werden die GPX-Routen kostenlos zur Verfügung gestellt.

WANDERN

WHB-POSITIONSPAPIERE UND STELLUNGNAHMEN

Heimat gestalten – dazu gehört es, Antworten auf gegenwärtige Herausforderungen zu geben. Dabei steht die Zukunft der ländlichen Räume ebenso im Fokus wie der demografische Wandel, eine gelingende Integration oder Beiträge zur Digitalisierung und zum Umgang mit den klimatischen Veränderungen.

Der WHB bezieht in Form von Positionspapieren deutlich Stellung zu aktuellen Themen und Entwicklungen.

Alle Papiere sind online abrufbar unter: www.whb.nrw.de/wir-ueber-uns/positionen/

VERANTWORTUNG FÜR DEN SCHUTZ DER BIOLOGISCHEN VIelfALT ÜBERNEHMEN

WHB-POSITIONSPAPIER ZUM ERHALT DER BIODIVERSITÄT

Der WHB sieht seine Aufgabe darin, einen Beitrag dazu zu leisten, die vorhandenen, für die Regionen typischen Lebensräume zu erhalten und sich entsprechend in eine aktive Landschaftsplanung und vorsorgende Umweltpolitik sowie in Fragen der Klimafolgenanpassung beratend einzubringen. Das jüngst verabschiedete WHB-Statement zum Erhalt der Artenvielfalt wurde unter Einbeziehung des WHB-Forums „Natur und Umwelt“ erstellt.

In der kommenden Ausgabe der *Heimat Westfalen* mit dem Schwerpunkt „Klima- und Umweltschutz im Rahmen ländlicher Entwicklung“ wird ausführlich über die WHB-Forderungen berichtet. Das vollständige, am 17. März 2021 auf der WHB-Verwaltungsratssitzung verabschiedete und weitere Aspekte detailliert ausführende Positionspapier ist abrufbar unter: www.whb.nrw.de/wir-ueber-uns/positionen/

DEN DORFWETTBEWERB NEU DENKEN – BAUSTEIN EINER VERNETZTEN STRUKTURPOLITIK FÜR LÄNDLICHE RÄUME

WHB-POSITIONSPAPIER ZUM WETTBEWERB „UNSER DORF HAT ZUKUNFT“

In seinem Themenschwerpunkt „Zukunft der Dörfer“ 2020/2021 fordert der WHB eine Gesamtstrategie – für gleichwertige Lebensverhältnisse in Stadt und Land, für den Erhalt der Lebensqualität vor Ort, für eine aktive Zivilgesellschaft. In diesem Kontext bedarf es auch eines Neudenkens des Dorfwettbewerbs „Unser Dorf hat Zukunft“.

Mitglieder des WHB als Dachverband sind in den Kreisbewertungskommissionen und der Landesbewertungskommission aktiv. Nach mittlerweile 26 Durchgängen stellt sich die Frage, ob der Dorfwettbewerb noch eine Zukunft

hat oder aber bereits „aus der Zeit gefallen“ ist. Wir sehen durchaus Potentiale in der Fortführung, jedoch sind dafür Veränderungen notwendig.

Wenn man dem Dorfwettbewerb weiterhin eine Bedeutung geben will, sollte man ihn als ein Element für die Entwicklungsfähigkeit der Dörfer und damit als einen Baustein der Strukturpolitik für die ländlichen Räume begreifen. Der Dorfwettbewerb braucht ein klares Profil. Er wird nur dann effektiv und überlebensfähig sein, wenn er den endgültigen Wechsel vom „Blümchenwett-

WHB-POSITIONEN

bewerb“ zum Wettbewerb des zugleich innovativen wie nachhaltigen ländlichen Raumes schafft.

Wenn der Dorfwettbewerb als Instrument der Strukturpolitik verstanden wird, ist auch die Verortung des Wettbewerbs in den Landwirtschaftsministerien auf den Prüfstand zu stellen.

Das Instrument des Dorfwettbewerbs kann die Chance eines auf Nachhaltigkeit angelegten Entwicklungsprozesses bieten, in dem Eigenverantwortung und Selbstgestaltung des direkten Umfeldes durch die Betroffenen praktiziert werden.

UNSERE FORDERUNGEN

- Evaluation des Dorfwettbewerbes
- Dorfwettbewerb als Element der Strukturpolitik verstehen und ausbauen
- Neuressortierung des Wettbewerbes
- Finanzierung attraktiver und nachhaltiger gestalten
- Kriterien aktualisieren und neu gewichten, Punktesystem flexibilisieren
- Unterstützungsstrukturen etablieren und stärken
- verbesserte Nachbetreuung und Prozessbegleitung nach dem Wettbewerb
- Vernetzung und Informationsaustausch verbessern
- Abstimmung mit vorhandenen Förderprogrammen und Wettbewerben zur Dorfentwicklung

ZU EINZELNEN ASPEKTEN: FINANZIERUNG – ANREIZE SETZEN UND NACHHALTIGKEIT STÄRKEN

Um dem Wettbewerb mehr Teilnehmende, zusätzliche Reputation und vor allem mehr Wirkung zu verschaffen, ist eine bessere finanzielle Ausstattung notwendig. Dafür bieten sich aus unserer Sicht zwei Instrumente an:

- Startgeld (Betrag in niedrigem dreistelligem Bereich),
- frei verfügbares Dorfbudget.

Wir raten gemäß unserem Positionspapier „Dimensionen einer Heimatpolitik für Nordrhein-Westfalen – Heimarbeit braucht verlässliche Strukturen“ dazu, auf der Basis des Modells der sorgenden Gemeinschaften, das auf Eigenverantwortung für das nahe Umfeld und auf Subsidiarität setzt, Dörfern und Stadtquartieren Befugnisse und einen Etat zur eigenen Verfügung zu stellen. Es gilt, Entscheidungs- und Gestaltungsbefugnisse zu stärken.

BEWERTUNGSKRITERIEN MODIFIZIEREN – WEG VON DER FASSADE UND HIN ZUR SUBSTANZ

Die einzelnen Bewertungskriterien sollten regelmäßig unter Einbeziehung aktueller Entwicklungen überprüft und gegebenenfalls modifiziert werden. Sie sollten sich insgesamt stärker am Zukunftsaspekt des Bundeswettbewerbs orientieren, also die Lebensqualität und Zukunftsfähigkeit der Orte in den Fokus stellen.

Wir empfehlen künftig die Bildung dreier gleichwertiger Kategorien:

- Dorfkonzzept,
- Dorfgemeinschaft/Sorgendes Dorf sowie
- Dorfgestaltung.

Die Neugewichtung muss sich auch bei der Punktevergabe niederschlagen.

UNTERSTÜTZUNG DURCH TRÄGER UND KOMMUNEN VERSTÄRKEN

Damit der Dorfwettbewerb auch künftig gelingen kann, sollten sich die Kommunen noch stärker ihrer Verantwortung für die Etablierung geeigneter Rahmenbedingungen bewusst werden und den Wettbewerb als festes Element des Aufgabenkataloges verstehen.

ABSTIMMUNG MIT ANDEREN PROGRAMMEN SUCHEN

Das Angebot an Förderprogrammen und Wettbewerben zur Dorfentwicklung auf EU-, Bundes- und Landesebene ist unübersichtlich und führt zu Irritationen der Zielgruppe. Diese (vermeintliche) Konkurrenz müsste aufgelöst und Programme miteinander verknüpft beziehungsweise aufeinander abgestimmt werden.

Hinzu tritt, dass in NRW der Dorfwettbewerb beim Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz angesiedelt ist, während die Mittel für Dorfentwicklung unter der aktuellen Landesregierung im Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung ressortieren. Auch diese Trennung trägt dazu bei, dass Dorfentwicklung nicht effektiv strategisch umgesetzt werden kann.

WHB-POSITIONEN
WHB-POSITIONEN

WHB-POSITIONEN

WESTFÄLISCHER HEIMATBUND FORDERT MIT NACHDRUCK ENTLASTUNG FÜR VEREINE BEIM TRANSPARENZREGISTER

„Immer komplexere rechtliche Regelungen sowie zunehmender bürokratischer Aufwand belasten das für unsere Gesellschaft so wichtige bürgerschaftliche Engagement. Das darf nicht sein. Den vielen politischen Sonntagsreden zur Stärkung des Ehrenamtes sollten nun Taten folgen. Dafür bietet das Transparenzregister eine gute Gelegenheit.“, so Matthias Löb, Vorsitzender des WHB.

Der WHB fordert von der Politik, bürgerschaftliches Engagement durch einen Abbau unnötiger Bürokratie zu unterstützen. Dafür sollen die Regelungen rund um das Transparenzregister angepasst werden. Dazu haben sich der Vorsitzende und die Geschäftsführerin des WHB in einem Schreiben an den Bundesfinanzminister Olaf Scholz gewandt und Pressearbeit betrieben. Bundesweit regt sich deutlicher Protest von Vereinen und Verbänden gegen das „Bürokratiemonster“ Transparenzregister.

In Folge des 2017 in Kraft getretenen Geldwäschegesetzes wurde das sogenannte Transparenzregister eingerichtet. Für die Führung des Transparenzregisters werden Gebühren erhoben. Viele Vereinsvorstände erreichen derzeit entsprechende Rechnungen des Bundesanzeiger Verlags.

Seit dem letzten Jahr können sich gemeinnützige Vereine in einem recht komplexen Verfahren von der Gebühr befreien lassen. Die Dauer der Befreiung richtet sich nach der Gültigkeitsdauer des Freistellungsbescheids. Sobald die Gebührenbefreiung abgelaufen ist, muss wieder ein neuer Antrag gestellt werden. Die Befreiung gilt zudem nicht rückwirkend. Nun tritt noch eine weitere Hürde hinzu.

Am 10. Februar 2021 wurde von der Bundesregierung der Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Geldwäschegesetzes (Transparenz-Finanzinformationsgesetz) beschlossen. Damit verbunden soll im Gegensatz zum derzeitigen Verfahren, das einen automatischen Abgleich mit dem Vereinsregister vorsah, eine Verpflichtung zur aktiven Meldung der wirtschaftlich Berechtigten eingeführt werden. Damit entstehen zusätzliche Belastungen auch für das Ehrenamt.

„Der WHB setzt sich für eine Vereinfachung des Verfahrens und einen Gebührenverzicht für gemeinnützige Vereine ein,“ erläutert WHB-Geschäftsführerin Dr. Silke Eilers. *„Es muss im 21. Jahrhundert in einem hochtechnisierten Land wie Deutschland möglich sein, intelligente digitale Lösungen zu finden, die einen automatischen Abgleich von Daten erlauben, ohne zusätzliche Lasten für das Ehrenamt zu schaffen.“*

Inzwischen hat der Bundesrat in seiner Sitzung am 26. März 2021 Stellung zum Gesetzesentwurf genommen und bezüglich des die Vereine betreffenden Sachverhalts die Bundesregierung gebeten, den Gesetzesentwurf weiterzuentwickeln – das heißt konkret, es wird gefordert auf Gebühren für gemeinnützige Vereine zu verzichten und anstelle der geplanten aktiven Meldung – wie bisher – einen automatischen Datenabgleich vorzusehen. Der Bundestag hat den Entwurf am 14. April in erster Lesung debattiert. Er wird nun im federführenden Finanzausschuss weiterberaten.

Der WHB wird Sie über die weitere Entwicklung auf dem Laufenden halten.

WESTFÄLISCHER HEIMATBUND LEHNT GEPLANTE NEUFASSUNG DES DENKMALSCHUTZGESETZES NRW AB

Der Westfälische Heimatbund e. V. (WHB) hat im Rahmen der Verbändeanhörung zur Novellierung des Denkmalschutzgesetzes NRW den Entwurf erneut beanstandet und seine Stellungnahme veröffentlicht. Die nordrhein-westfälische Landesregierung hatte die 2020 vorgelegte Version zur Überarbeitung des Gesetzes nach dem Eingang einer Vielzahl kritischer Stellungnahmen vollständig neu gefasst und im März 2021 eine entsprechende Vorlage veröffentlicht.

Als Teil des Denkmalschutz-Bündnisses NRW, das sich regelmäßig zu übergreifenden Fragen des Denkmalschutzes äußert, betrachtet auch der Westfälische Heimatbund das seit 1980 geltende nordrhein-westfälische Denkmalschutzgesetz als bewährt. Eine gut funktionierende Struktur nun ohne Not zu zerstören, kann aus Sicht der Verbände und Initiativen nur zu negativen Folgen für die Denkmallandschaft im Lande führen.

Die Neufassung des Gesetzes verliert den Schutz der Denkmäler aus dem Blick.

Insbesondere von der nachhaltigen Schwächung der Fachlichkeit und der Privilegierung sachfremder Interessen sowie einzelner Interessengruppen geht eine nicht zu tolerierende Gefährdung des kulturellen Erbes in NRW aus.

Für einen gelingenden Denkmalschutz ist ein gutes Zusammenspiel aller beteiligten Ebenen zielführend. Indem nun die Expertise der Denkmalfachämter im Bereich der Baudenkmalpflege nicht mehr abgerufen wird, verlieren die Denkmäler ihre weisungsungebundenen, von politischer Einflussnahme unabhängigen Fürsprecher.

Der vorgelegte Gesetzesentwurf ist gerade eben nicht modern, sondern fällt deutlich hinter etablierte Stan-

dards zurück und gibt wirtschaftlichen Gesichtspunkten offenkundig Vorrang.

Diesen grundlegenden Webfehler können auch einzelne positiv zu würdigenden Punkte – darunter die Einrichtung eines Landesdenkmalrates und die Berücksichtigung der UNESCO-Welterbestätten – nicht ausgleichen.

Zum Denkmalschutz-Bündnis haben sich die Deutsche Stiftung Denkmalschutz, die Interessengemeinschaft Bauernhaus e. V., der Verband Deutscher Kunsthistoriker e. V., der Arbeitskreis Theorie und Lehre der Denkmalpflege e. V., der Verband der Restauratoren e. V., der Rheinische Verein für Denkmalpflege und Landschaftsschutz e. V., der Westfälische Heimatbund e. V. und die Landesgruppe Westfalen-Lippe der Deutschen Burgenvereinigung e. V. zusammengeschlossen.

Alle Stellungnahmen des Bündnisses sowie weiterer Denkmalpflege-Organisationen und von 54 in NRW mit den Fragen des Kulturellen Erbes befassten Professorinnen und Professoren sind abrufbar unter: denkmalschutz-erhalten.nrw

WHB-POSITIONEN
WHB-POST

DIGITALE SEMINARREIHE FÜR VEREINE UND GEMEINNÜTZIGE

DIGITALE WESTFALEN-AKADEMIE VERSICHERUNGEN FÜR VEREINE

Donnerstag, 27. Mai 2021
17:00-18:30 Uhr

Referentin: Gabriele Gahrmann-Arndt,
Westfälische Provinzial Versicherung

Vereine und ehrenamtlich Engagier-
te haben ein breites Tätigkeitsfeld.
Dabei kann es jedoch passieren, dass
Personen oder Gegenstände zu Scha-
den kommen. Das Online-Seminar
bietet Ihnen einen Überblick darüber,
welche Versicherungen für Vereine
relevant sind und warum. Folgende
Themen und Versicherungen wer-
den schwerpunktmäßig behandelt:
Vereins-Haftpflichtversicherung,
Vermögensschaden-Haftpflichtversi-
cherung, Vereins-Unfallversicherung,
Vereins-Rechtsschutzversicherung

REIHE FUNDRAISING UND SPENDEN

TEIL 1: FUNDRAISING ALS CHANCE – MITTELBESCHAFFUNG FÜR GEMEIN- NÜTZIGE ORGANISATIONEN UND VEREINE

Mittwoch, 9. Juni 2021
17:00–20:00 Uhr

Referent: Hugo W. Pettendrup,
Fund Consult

Was ist Fundraising und wie funk-
tioniert es? Vertreterinnen und Vertreter
von gemeinnützigen Organisationen

lernen, wie sie Unterstützung für
ihr Anliegen gewinnen und wie sie in
ihrem Verein oder ihrer Stiftung ein
professionelles Fundraising aufbauen.
Fallbeispiele und Checklisten ergänzen
die Theorie. Nur wer weiß, was seinen
Verein ausmacht, wer seine Spender
kennt und eine langfristige Beziehung
zu ihnen aufbaut sowie attraktive
Fundraising-Projekte hat, kann erfolg-
reich um Unterstützung bitten.

– FUNDRAISING UND SPENDEN

TEIL 2: DIGITALES FUNDRAISING

Mittwoch, 16. Juni 2021
17:00–20:00 Uhr

Referent: Alexis Seyfried,
Fundraisingbox

– FUNDRAISING UND SPENDEN

TEIL 3: UMGANG MIT SPENDEN

Mittwoch, 23. Juni 2021
17:00–20:00 Uhr

Referent: Wolfgang Pfeffer,
Vereinsknowhow.de

Die **digitale Westfalen-Akademie** ist eine
Kooperation von Westfälischem Heimatbund e.V.,
Stiftung Westfalen-Initiative und lagfa NRW e.V.
Anmeldungen bitte per E-Mail an:
westfalen-akademie@lagfa-nrw.de
Kontakt für Rückfragen zum Seminarangebot:
Stiftung Westfalen-Initiative
Rebecca Melzer · 0251 4888 3886
info@stiftung-westfalen-initiative.de

FREIWILLIGENAKADEMIE

WIRTSCHAFTLICHES HANDELN IN GEMEINNÜTZIGEN ORGANISATIONEN

Donnerstag, 17. Juni 2021
16:00–19:00 Uhr

Referent: Diplom-Ökonom Niko Ritter,
Existenzgründungsbüro Münster

Diese Veranstaltung gibt eine Ein-
führung ins wirtschaftliche Handeln
in gemeinnützigen Organisationen.
Dabei ergänzen Fallbeispiele und
Handlungsempfehlungen die Theorie.
Inhalt sind Kostenplanung und
Kostendeckungsplanung, Wirtschaft-
liche Führung einer gemeinnützigen
Organisation, Risikoanalysen und
Risikoabsicherung, Möglichkeiten der
Einnahmeerzielung, Grundlagen des
Steuer- und Sozialversicherungsrechts.

Außerdem stellt die Wirtschaftsför-
derung Münster GmbH Beratungs-
förderprogramme vor, die darauf
abzielen, das betriebswirtschaftliche
Wissen auch in gemeinnützigen
Organisationen zu erhöhen.

Die Workshopangebote sind eine Kooperation
des Westfälischen Heimatbundes e. V.
mit der **FreiwilligenAkademie**
der FreiwilligenAgentur Münster.
Die Anmeldung erfolgt online unter:
www.freiwilligenagentur-muenster.de
Kontakt für Rückfragen zum Seminarangebot:
FreiwilligenAgentur Münster
Andrea Evers · 0251 492-5976
EversAndrea@stadt-muenster.de

Foto/ WHB

SEMINARBERICHT AUS DER DIGITALEN WESTFALEN- AKADEMIE: PRO-BONO-RECHTSBERATUNG

Vereine und gemeinnützige Organisationen stehen im Laufe ihrer Arbeit immer wieder vor spezifischen Rechtsfragen: Überarbeitung der Satzung, haftungsrechtliche Aspekte, der Umgang mit Personendaten, die Erstellung von Arbeitsverträgen und vieles mehr. Vielfach sind sie jedoch nicht in der Lage, diese rechtlichen Herausforderungen aus eigener Kraft beziehungsweise mit eigenen Mitteln zu lösen.

Am 18. Februar 2021 informierte der WHB gemeinsam mit seinen Partnern der digitalen Westfalen-Akademie bei einer Online-Veranstaltung über das Angebot von Pro-bono-Rechtsberatungen für gemeinnützige Organisationen. Die Referentin Mareike Dreußé von UPJ e. V. erläuterte die Funktionen und Teilhabemöglichkeiten am bundesweiten Beratungsnetz von UPJ, welches zusammen mit Pro Bono Deutschland e. V. und engagierten Anwaltskanzleien geknüpft wurde.

Pro bono steht für die lateinische Wendung pro bono publico. Generell impliziert dies freiwillig geleistete, professionelle Arbeit ohne oder mit stark reduzierter Bezahlung für das Gemeinwohl. Der Begriff hat sich ursprünglich im US-amerikanischen Raum etabliert, da dort weder soziale Prozesskostenhilfen noch Rechtsschutzversicherungen wie in Deutschland existieren.

Im Zuge des wachsenden Bewusstseins für Corporate Social Responsibility (unternehmerische Gesellschafts- oder Sozialverantwortung) ist inzwischen auch in Deutschland ein festes Netz an Pro-bono-Akteurinnen und -Akteuren entstanden.

Organisationen wie UPJ e. V. agieren dabei als sogenannte Pro-bono-Intermediäre, die sich auf die Vermittlung von Fachkräften an Non-Profit-Organisationen, NGOs (Nichtregierungsorganisation) und Bildungseinrichtungen spezialisiert haben, welche rechtlicher Fachberatung benötigen.

WIE GIBT MAN EINE PRO-BONO-UNTERSTÜTZUNGSANFRAGE AUF?

Die UPJ pro bono Rechtsberatung richtet sich mit ihrem Vermittlungsangebot an Gemeinnützige, die in Deutschland tätig sind und nicht in der Lage sind, finanzielle Mittel für die Rechtsberatung aufzuwenden.

Aber auch eine Pro-bono-Unterstützung benötigt Ihre Mitwirkung. Dafür sollten Sie eine Ansprechperson mit entsprechenden zeitlichen Ressourcen für die Bearbeitung von Rückfragen beziehungsweise die Umsetzung der Rechtsberatungsergebnisse zur Verfügung stellen. Vorstand oder Geschäftsführung sollten der Pro-bono-Rechtsberatung zustimmen. Das gewünschte Ergebnis sollte von Ihnen direkt genutzt werden. UPJ prüft das Anliegen und bereitet Ihre Pro-bono-Anfrage für die Vermittlung an Kanzleien entsprechend auf.

Pro Vermittlungsfall wird eine Gebühr erhoben, die der Ernsthaftigkeit der Pro-bono-Arbeit auch auf Seiten der NPO stärkeren Ausdruck verleiht. Rechtsfragen von Privatpersonen und kurzfristige Anfragen können nicht vermittelt werden. Für weitere Informationen wird auf die FAQ auf der Webseite verwiesen.

INFO

Bei der **UPJ Pro Bono Rechtsberatung** finden Vereine und NGOs ihren individuellen Weg zur Rechtsberatung unter:

probono-rechtsberatung.de/npo/

Pro Bono Deutschland e. V. und die UPJ Pro Bono Rechtsberatung arbeiten eng zusammen, um NPOs vor allem jetzt in der aktuellen Corona-Pandemie mit kostenloser Rechtsberatung beizustehen. Neben der Vermittlung zu konkreten Rechtsfragen stellt UPJ in Workshops, Webinaren und Veranstaltungen Informationen zur Verfügung, die NPOs und engagierte Kanzleien dabei unterstützen, erfolgreiche Pro-bono-Partnerschaften einzugehen.

probono-rechtsberatung.de

Bei **Pro Bono Deutschland e. V.** sind ausschließlich die Mitglieder, das heißt die Rechtsanwälte und Kanzleien organisiert. www.pro-bono-deutschland.org

DER SPATZ AN DER WAND ... ARTGERECHTE NISTHILFEN UND BAUMATERIAL FÜR HAUSSPERLING & CO.

So vielfältig wie die Vogelschar in unseren Gärten, so umfangreich gestaltet sich das Angebot an Nisthilfen. Auch im April kann man noch neue artgerechte Nistkästen aufhängen, manche Zugvögel treffen sogar erst im Mai aus ihren Winterquartieren ein und freuen sich dann über vorhandene Angebote.

Für manchen unserer gefiederten Freunde reicht dabei sogar schon ein wenig Unordnung, Sträucher oder ein einfacher Reisighaufen völlig aus, um eine behagliche Kinderstube für den Nachwuchs herzurichten.

Wer Nistmöglichkeiten bereitstellen will, kann dieses für manche Arten also sogar noch weit nach Eintritt des Frühjahrs tun. Der Haussperling nimmt auch später im Jahr noch gerne Angebote zum Nestbau wahr. Da er mehrfach in einer Saison brütet, werden neue Nisthilfen von ihm auch in den Sommermonaten gerne angenommen. Er lebt menschnah und war noch vor wenigen Jahren überall in großer Zahl präsent.

Mittlerweile hat sein Bestand aber so rapide abgenommen, dass er aktuell auf der „Roten Liste der Brutvögel“ (aktuelle 5. Fassung mit Stand 2016) in die Kategorie „bald gefährdet“ eingestuft wird. Das ist einerseits auf das abnehmende Nahrungsangebot zurückzuführen. Die Küken werden zwar mit Insekten und ähnlichem gefüttert, als ausgewachsenes Tier ernährt sich der Spatz dann aber rein vegetarisch. Die Tiere finden als Gebäudebrüter auf

grund der modernen Architektur und Bauweise kaum noch zum Nestbau taugliche Nischen vor, was einen weiteren Grund für den rückläufigen Bestand darstellt.

Spatzen sind Koloniebrüter und bevorzugen eine enge Nachbarschaft zu Artgenossen. Wer sie unterstützen will, sollte ihnen deshalb ein Reihnhaus (Kasten für mehrere Nester) oder zumindest mehrere nebeneinanderliegende einzelne Nistkästen bereitstellen.

Um ihnen das Brutrevier so angenehm wie möglich zu gestalten, sollte man möglichst auch für eine ausreichend große Vogeltränke sorgen, weil sie mit großer Freude im Wasser baden. Darüber hinaus wälzen sie sich gerne in trockener, staubiger Erde. Hierzu können Sie zum Beispiel eine flache mit Sand gefüllte Schüssel aufstellen.

Der Begriff „Dreckspatz“ leitet sich übrigens aus dieser Verhaltensweise ab, ist aber vollkommen irreführend. Spatzen sind nämlich ausgesprochen sauber und halten ihr Gefieder auf diese Weise frei von Schädlingen und Parasiten. Ihr Sandbad ist also Wellness pur!

Hans-Jürgen Fey

TIPP

Ein steriler, bis in die letzten Winkel aufgeräumter Garten ist keine Bereicherung für eine natürliche Fauna in unserem Wohnumfeld. Ein paar dürre Grashalme, Blätter, feine Ästchen und Moos finden Vögel zwar noch häufiger zum Nestbau im Garten vor. Um wirklich flauschige Nester zu bauen, bieten Pflanzenwolle von verblühten Stauden, Tierhaare, Federn und Wolle gern genutzte Baustoffe, welche heute leider immer seltener in unseren Gärten zu finden sind. Solche Materialien können wir den Vögeln aber in geeigneten Behältern bereitstellen. Dabei sollte darauf geachtet werden, dass die angebotenen „Baustoffe“ trocken lagern und keinerlei Kunststoffanteile beinhalten.

INFO

Im Forum „Natur und Umwelt“ im WHB schließen sich fachkompetente Personen zusammen, die sich mit Fragen eines verantwortungsvollen Umgangs mit Natur und Landschaft befassen. Das Forum soll insbesondere auch der Beratung des WHB und seiner Mitglieder in Fragen des Natur- und Umweltschutzes dienen. Kontakt unter: www.whb.nrw.de/wir-ueber-uns/foren/natur_umwelt/



Der Haussperling beim Sandbad

Foto/ AdobeStock © fotoparus

HEIMATVEREIN BIETET E-BIKE-TRAINING FÜR MITGLIEDER AN

HEIMATVEREIN ALTENBERGE E. V., KREIS STEINFURT

Das Pedelec ist ein umweltschonendes Verkehrsmittel für Fahrten in die nähere Umgebung. Routine wie auch mangelnde Praxis können aber dazu führen, dass man nicht richtig oder zu spät im Straßenverkehr reagiert.

Die Verkehrswacht Münster bietet in Kooperation mit der Unfallforschung der Versicherer (UDV) den Kurs „Fit mit dem Fahrrad“ an. Dieser richtet sich gezielt an Pedelec-Fahrerinnen und -Fahrer. Der Heimatverein Altenberge hatte bereits im vergangenen Herbst die Idee, den Kurs in Kooperation mit dem Veranstalter durchzuführen.

Pedeles bedeuten für viele Menschen den Wiedereinstieg in die Mobilität. Fehlende Körperkraft wird kompensiert durch die Antriebsunterstützung. Schon bei der Anschaf-



Bevor es in die Praxis ging, stand in Altenberge in Stenings Scheune der theoretische Teil des Pedelec-Kurses auf dem Programm.

Foto/ WN/ Martin Schildwächter

fung stellt sich jedoch häufig die Frage, welche der vielen angebotenen Techniken und Antriebssysteme geeignet sind und wie man damit richtig umgeht. Die Verkehrswacht beantwortete diese Fragen in Altenberge und unterstützte die Ehrenamtlichen dabei nicht nur mit Rat und Tat, sondern auch mit einem Simulator. Das Programm fand großen Zuspruch und umfasste jeweils eine Stunde Theorie und zwei Stunden Praxis. Es richtete sich vor allem an ältere Mitbürgerinnen und Mitbürger. Das Angebot wird voraussichtlich in 2021 wiederholt.

VEREINE RICHTEN IN KAMEN-METHLER CORONA-TESTZENTRUM EIN

RADSPORTVEREIN WANDERLUST METHLER 1900 E. V. UND SCHÜTZENVEREIN METHLER 1830 E. V., KREIS UNNA

Das Vereinsheim des Radsportvereins Wanderlust Methler 1900 e. V. wurde kurzfristig zu einem Corona-Schnelltest-Zentrum umfunktioniert. Mit dieser Initiative setzt der Radsportverein Wanderlust Methler 1900 e. V. konsequent seinen Weg für eine Belebung des Ortskerns fort. 2019 war das Vereinsheim in einer leerstehenden Bäckerei entstanden. Zu Beginn der Pandemie fand dort bereits auch schon eine erfolgreiche Masken-Näh-Aktion statt.

Als die Ehrenamtlichen von RV Wanderlust und Schützenverein nun hörten, dass noch Mitstreiter für die Einrichtung eines Testzentrums gesucht wurden, boten sie schnell ihre Hilfe an.

Zum Test kann man auch ohne Termin und ohne Online-Buchung ins Vereinsheim an der Otto-Prein-Str. 29 kommen. Das danken insbesondere die älteren Bürgerinnen und Bürger, die mit einer Online-Buchung ohne Unterstützung oft überfordert sind.

Das Testzentrum war eines der wenigen, welches auch an den Osterfeiertagen geöffnet hatte. An den Ostertagen ermöglichten die Ehrenamtlichen der beiden Vereine täglich fünf Stunden COVID-19-Schnelltests. Unter der Woche wird

täglich zwei Stunden am frühen Abend getestet. Weitere Informationen und Termine unter: www.rv-methler.de/das-rv-vereinsheim-ist-corona-schnelltest-zentrum/

Manfred Chytralla, Vorsitzender des Radsportverein Wanderlust Methler 1900 e. V., steht mit Dr. med. Sami Quinna (rechts), der den Testern eine Einweisung gab, vor dem Testzentrum in Methler.

Foto/ Hellweger Anzeiger/ Udo Hennes



MITFAHRBÄNKE AN FÜNF STANDORTEN

STADTVERWALTUNG SCHLOSS HOLTE-STUKENBROCK, KREIS GÜTERSLOH



**Eine der Mitfahrbänke im Stadtgebiet, aufgeklappt ist die Fahr-
richtung Liemke**

Foto/ Gerhard Präse/ Stadt Schloß Holte-Stukenbrock

Die Stadt Schloß Holte-Stukenbrock hat im Rahmen der Umsetzung eines 2016 entstandenen Mobilitätskonzeptes im Stadtgebiet in den fünf Ortsteilen Mitfahrbänke auf-

gestellt. Die Mitfahrbank besteht aus einem Haltestellen-Schild und vier Richtungsschildern mit den jeweiligen Ortsteilen. Man klappt das Schild mit dem gewünschten Zielort nach oben. So weiß jeder Autofahrer sofort, wohin man mitgenommen werden möchte. Über die Haftpflichtversicherung sind alle Insassen mitversichert. Eine zusätzliche Insassenunfallversicherung ist nicht erforderlich. Außerdem gibt es am Bahnhof Schloß Holte zwölf abschließbare Fahrradboxen, die gegen eine geringe Gebühr gemietet werden können. Sechs dieser Boxen sind mit einem Ladeanschluss für E-Bikes ausgestattet. Das „Klimafreundliche Mobilitätskonzept für den Fuß- und Radverkehr in Schloß Holte-Stukenbrock“ verfolgt neben Klimaschutz und Erhöhung der Lebensqualität in der Stadt auch das Ziel, den Fuß- und Radverkehr zu fördern und nachhaltige Mobilitätslösungen vorzuhalten. Dafür werden bestehende Situationen analysiert und Maßnahmen entwickelt, die diese Förderung verstetigen.

HEIMATVEREIN BIETET ERFOLGREICHE RÄTSEL-RAD-ROUTE AUCH IN 2021 AN

HEIMATVEREIN DRENSTEINFURT E. V., KREIS WARENDORF

Eine Projektgruppe des Arbeitskreises Heimatgeschichte im Heimatverein Drensteinfurt e. V. konzipierte im Sommer 2020 erstmals eine Rätsel-Rad-Route – Corona-konform zum „Tag des offenen Denkmals“. Innerhalb eines Zeitraumes von mehreren Wochen konnten Interessierte eine vorgegebene Strecke abfahren und dazu mit Hilfe eines Flyers Rätselfragen lösen. Dieses Angebot diente als kleiner Ersatz für die zahlreichen aufgrund der Pandemie ausgefallenen Veranstaltungen.

Entwickelt wurde die spannende heimatkundliche Entdeckungstour über rund 21 Kilometer von der Historikerin

Liane Schmitz und dem Arbeitskreis Heimatgeschichte. Sie beinhaltet eine Tourenbeschreibung, eine Karte mit dem Tourenverlauf, einen Fragenkatalog, und den Antwortcoupon des Rätsels. Zwölf Fragen zur Kulturlandschaft, zur Natur, zum Naturschutz, zur Geschichte und Baukultur Drensteinfurts mussten beantwortet und dem Verein analog oder digital übermittelt werden.

Die Resonanz auf die Tour war so positiv, dass die in einer Auflage von 750 gedruckten Rätselflyer zum Schluss knapp wurden. Die Teilnehmenden kamen aus allen Altersgruppen; Frauen und Männer waren etwa gleich stark vertreten. Die Projektgruppe arbeitet bereits an der diesjährigen Rätsel-Rad-Route.

**Die Rätsel-Rad-Route macht auch 2021 Lust auf Bewegung
in der sommerlichen Natur.**

Grafik/ Holger Martsch und pixel-shot/ Adobe Stock



RADBAHN MÜNSTERLAND – EHEMALIGE BAHNSTRECKE WURDE ZUR TOURISTISCHEN FAHRRADROUTE AUSGEBAUT

STÄDTE UND GEMEINDEN IN DEN KREISEN COESFELD UND STEINFURT

Die ehemalige Bahnstrecke zwischen Coesfeld und Rheine wurde bereits 2013 zu einem Radweg für einheimische und auswärtige Radfahrerinnen und Radfahrer ausgebaut.

Nach dem Ende der 1990er-Jahre der Zug- und Güterverkehr eingestellt worden war, entschlossen sich 2008 die angrenzenden Städte und Gemeinden, gemeinsam die Bahntrasse zu kaufen und mit Hilfe von Landesmitteln zu einem Radweg umzuwandeln. Heimat- und Eisenbahnfreunde entlang der Strecke sorgen heute dafür, dass die Relikte der Bahngeschichte erkennbar bleiben. Die Route ist mit einer glatten und breiten Asphaltdecke komfortabel



Der ehemalige Bahnübergang am „Hessenweg“ auf der Strecke der RadBahn Münsterland

Foto/ freestate9 (abgerufen am: 26. März 2021 unter commons.wikimedia.org/wiki/File:Schlossallee_Radweg_Rheine-Coesfeld.jpg)

zu befahren. Fast ohne Steigung führt sie von Billerbeck-Lutum bis Rheine-Staelskottenweg circa 40 km durch die typische Münsterländer Parklandschaft. Bis zum Rheiner Bahnhof soll eine Erweiterung folgen. Als Ergänzung zur eigentlichen Tour bieten sich Rundschleifen durch die angrenzenden Orte an. Zwar haben die Allianz pro Schiene und der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) 2020 im Rahmen ihres deutschlandweiten Bahnstrecken-Reaktivierungskonzeptes auch diese Strecke zur Wiederbelebung vorgeschlagen, dies jedoch grundsätzlich im Rahmen einer koexistenten Nutzung. Informationen zur Route unter: www.radbahn-muensterland.de

ARBEITSGEMEINSCHAFT DER FREUDENBERGER HEIMATVEREINE ORGANISIERT PRÜFUNG VON ELEKTROGERÄTEN

ARBEITSGEMEINSCHAFT FREUDENBERGER HEIMATVEREINE E. V., KREIS SIEGEN-WITTGENSTEIN

Die Arbeitsgemeinschaft Freudenberger Heimatvereine e. V. hatte ihren Mitgliedsvereinen angeboten, gemeinsam eine erforderliche Prüfung aller Elektrogeräte mit Hilfe einer Spezialfirma, die bundesweit elektrische Anlagen und Geräte prüft und zertifiziert, durchzuführen. ARGE-Vorsitzender und WHB-Vorstandsmitglied Bernd Brandemann erläutert zum Hintergrund der Aktion, dass es um die Absicherung der Vereinsarbeit gehe: „In der zurückliegenden Zeit haben wir alle uns intensiver mit Sicherheits-, Haftungs- und Versicherungsfragen beschäftigen müssen. Dabei kamen auch die Unfallverhütungsvorschriften wie die Gefährdungsminimierung bei elektrischen Geräten zur Sprache.“ Mit der Organisation der notwendigen Prüfungen soll ein konkreter Beitrag zugunsten der einzelnen Vereine geleistet werden, um Organisations- und Verwaltungsaufwand zu reduzieren. Damit möchten die Initiatoren ausdrücklich einen Impuls geben und den Mut

zum ehrenamtlichen Wirken stärken. Mehr Sicherheit und weniger Bürokratie für die Einzelnen soll das Motto sein. Die ARGE übernimmt daher auch die Kosten für die Prüfkation. Die prompte Rückmeldung der Vereine und die erfolgreiche Durchführung bestätigte, dass die Vereinsvorstände für die Thematik sensibilisiert sind.

Martin Breloer, Schriftführer im ARGE-Vorstand, und Prüftechniker Raid Kasem

Foto/ Arbeitsgemeinschaft Freudenberger Heimatvereine e. V.





DorfAuto
Mobilität für St.Vit

**Sparen Sie
bares Geld!**

Wir rechnen es Ihnen vor

DORFAUTO – MOBILITÄT FÜR ST. VIT

DORF AKTIV E. V., KREIS GÜTERSLOH

Mobil bleiben nur mit Führerschein, aber ohne eigenes Auto – das ist in St. Vit möglich. Der Verein Dorf aktiv e. V. hat in Zusammenarbeit mit dem Kreis Gütersloh und der Stadt Rheda-Wiedenbrück im Stadtteil 2018 das kreisweit erste Dorfauto-Projekt gestartet. Der Verein leaset und finanziert seitdem zwei E-Autos. Betrieben werden sie mit Ökostrom der lokalen Stadtwerke. Für die Nutzung eines Dorfautos wird ein Jahresgrundpreis für Einzelpersonen von 70 Euro, für Familien von 90 Euro erhoben. Zudem fallen pro angefangene Stunde 3,50 Euro an. Die Buchung erfolgt über eine digitale Plattform. Wer die Autos nutzen möchte, muss sich auch aus versicherungstechnischen Gründen in dem Dorfverein registrieren. Nach Angaben des Vereins nutzten im Jahr 2020 regelmäßig 50 Personen die beiden Dorfautos.

Darüber hinaus hat der Verein einen ehrenamtlichen Fahrdienst für mobilitätseingeschränkte und ältere Personen initiiert. Ein Mitglied des Fahrdienstes fährt diese an den Zielort und holt sie dort wieder ab. Anstelle eines festen Fahrpreises kann man sich nach Belieben mit einer Spende an den Kosten beteiligen.

Flyer zum Angebot

Grafik/ Dorf aktiv e. V. (abgerufen am: 10. April 2021 unter: dorfaktiv.de/wp-content/uploads/2020/11/Flyer-DorfAuto_2020.pdf)

BLICK ÜBER DIE LANDESGRENZEN: OTTO – DER KULTURBUS IN MÄRKISCH-ODERLAND

KULTUS E. V., MÄRKISCH ODERLAND IN BRANDENBURG

Initiator Fabian Brauns rief im Bundesland Brandenburg einen umfunktionierten Reisebus, ausgestattet mit Küchenzeile, Ton- und Lichttechnik als mobile Bühne und Kulturquartier ins Leben. Der OTTO fährt im Auftrag des KulTuS e. V., eines anerkannten freien Trägers der Jugendhilfe, über Land, um Kultur, Theater und Soziale Arbeit zu den Bürgerinnen und Bürgern zu bringen. Umgekehrt sammelt er auch Menschen aus den Dörfern ein, damit diese an Veranstaltungen teilnehmen können, denn die Lücken im öffentlichen Nahverkehrs-

netz in der Region Märkisch-Oderland sind groß. Wenn die Menschen nicht zur Kultur kommen können, muss die Kultur zu den Menschen kommen. Der KulTourBus kann auch für eigene Veranstaltungen gebucht werden. Das Konzept geht auf: Pädagoginnen und Pädagogen haben inzwischen ein festes und auch Corona-konformes Angebot insbesondere für Kinder und Jugendliche initiiert. Die Gruppe #dasdorfhilft macht sich mit dem KulTourbus beispielsweise auf den Weg, um Menschen unter Einhaltung von Hygiene- und Abstandsregeln Wohnzimmerkonzerte zu beschenken und mit ihnen aus der Reihe zu tanzen – von Scheibe zu Scheibe – zu fröhlicher Musik. Es gibt Theater-, Spiel-, und Malaktionen. Ferien- und Feiertagspecials sowie wöchentliche offene Angebote für Kinder finden ebenfalls regelmäßig statt. Mehr Informationen unter: www.kultus-verein.de/kultourbus

Der farbenfrohe OTTO – der Bus

Foto/ KulTuS e. V.



SEMINAR ZUM BEWERBUNGS- UND AUSWAHLVERFAHREN IMMATERIELLES KULTURERBE 2021/2023 AM 10. MAI 2021

Immaterielles Kulturerbe wie Tanz, Theater, Musik, Bräuche, Feste oder Handwerkskünste wird aktiv gelebt, weiterentwickelt und von Generation zu Generation weitergegeben.

In Deutschland führen die Länder und der Bund Listen des Immateriellen Kulturerbes, um die kulturelle Vielfalt besser sichtbar zu machen. Ziele sind die Anerkennung und Auszeichnung der sogenannten lebendigen Traditionen aufgrund ihrer gesellschaftlichen Bedeutung.

Die Vorschläge für die Eintragungen in die Kulturerbe-Verzeichnisse stammen von den Gruppen und Gemeinschaften, welche die jeweilige Kulturform selbst ausüben. Sie bewerben sich hierfür in ihrem Bundesland.

Aus dem bundesweiten Verzeichnis nominiert der Staat jährlich maximal eine Kulturform als Immaterielles Kulturerbe bei der UNESCO.

Die digitale Informationsveranstaltung der Landesstelle Immaterielles Kulturerbe NRW möchte das Ver-



Grafik/ Landesstelle Immaterielles Kulturerbe NRW

fahren und die Bewerbungsmodalitäten vorstellen und Raum für Fragen und Diskussionen – auch zu Ihrer konkreten Bewerbungsidee – bieten.

Der erste Teil der Veranstaltung richtet das Augenmerk auf die Abläufe und Gegebenheiten auf Landes- und Bundesebene, der zweite beschäftigt sich mit der internationalen Ebene, indem aufgezeigt wird, wie die Aufnahme in ein UNESCO-Verzeichnis gelingen kann.

INFO

Informationsveranstaltung – Immaterielles Kulturerbe

Vorträge, Diskussionen und Beratung zum Bewerbungs- und Auswahlverfahren 2021/2023, am Montag, 10. Mai 2021, von 14:00 bis 17:30 Uhr, online. Es wird um Anmeldung an landesstelle@ike.upb.de gebeten. Noch bis zum 30. November 2021 ist die Bewerbung im Auswahlverfahren 2021/2023 möglich.

Weiterführende Informationen und Beratung bietet die Landesstelle Immaterielles Kulturerbe NRW an der Universität Paderborn:

Landesstelle Immaterielles Kulturerbe NRW an der Universität Paderborn

Dr. Maria Harnack
landesstelle@ike.upb.de · 05251 605462

PROJEKT-UNTERSTÜTZUNG GESUCHT: ERFORSCHUNG VON DÖRFlichen PROZESSIONEN UND TORSTEN IM WESTMÜNSTERLAND

Bernd Dirksen aus Wetrtingen sucht landesweit Unterstützung zur Erforschung und Anerkennung des immateriellen Kulturerbes von dörflichen Prozessionen im Allgemeinen und dem Brauch, insbesondere zu Fronleichnam Torsten oder Torssen zu binden – ein mit Schilf, Buchsbaum und Blumen geschmückter Holzstock, der

zur Prozession von Mädchen und Jungen getragen wird. Bernd Dirksen widmet sich seit Jahren der Erforschung des historischen Ursprunges der Torsten und nimmt nun auch die gesellschaftliche Relevanz dörflicher Prozessionen und des gemeinsamen Bindens festlich geschmückter Prozessionsstöcke in den Blick.

Hierzu sucht er Material wie beispielsweise wissenschaftliche Literatur, Text- und Bildquellen sowie Zeitzeugenberichte.

Kontakt unter: bernd_dirksen@gmx.de oder Telefon 02557 1020.

NACHRUF DR. BARBARA SEIFEN – EIN LEBEN FÜR DIE BAUDENKMÄLER IN WESTFALEN

Einen Namen habe ich früh und oft gehört, wenn ich als Journalist im ländlichen Westfalen ein restauriertes Baudenkmal aufgesucht habe, um darüber zu berichten: den Namen von Dr.-Ing. Barbara Seifen. Sie genoss bei Landwirten, bei ländlichen Eigentümern und Bauinteressierten in Westfalen hohe Wertschätzung – und das war bei dem nicht immer einfachen Verhältnis zwischen Eigentümern und Denkmalpflege keineswegs selbstverständlich.

Die gelernte Architektin, mehr als drei Jahrzehnte in Diensten der LWL-Denkmalpflege, hatte ein offenes Ohr für die Interessen aller Beteiligten, gerade auch der Eigentümer. Sie fand mit ihnen eine gemeinsame Sprache – und brachte dabei nicht nur enormes Wissen aus Architektur und (Kunst-)Geschichte mit, sondern auch praktische Tipps, Hinweise und Ideen. Und, was noch wichtiger war: Sie besaß einen klaren Blick für das Notwendige und Machbare.

Aus dem Emsland stammend, hatte Barbara Seifen Schulen in Papenburg, Münster und Wesel besucht, ehe sie an der Universität Hannover Architektur studiert und 1985/1986 im Westfälischen Amt für Denkmalpflege, wie es damals noch hieß, ihr Volontariat absolviert hat. Im Anschluss untersuchte sie das Kloster und Schloss Bentlage bei Rheine. Daraus ging nicht nur ihre Promotion hervor, die 1993 an der Univer-

sität Hannover angenommen wurde, sondern: Daraus entstand eine Leidenschaft für das Leben. Sie war Mitgründerin der Stiftung zur Förderung des Klosters Bentlage, war jahrelang Mitglied im Stiftungskuratorium und seit 2003 Vorsitzende der Stiftung.



Foto/ privat

Von 1989 bis 2020 war Barbara Seifen als praktische Denkmalpflegerin im „Amt“, der LWL-Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen. In Westfalen gibt es kaum einen Kreis, für den sie nicht zeitweilig als Gebietsreferentin zuständig gewesen ist. Wer mit ihr sprach, konnte den Eindruck gewinnen, dass sie alle Baudenkmäler in Westfalen kannte – oder war es umgekehrt, kannten die Baudenkmäler sie?

Viele Tagungen und Projekte gingen auf ihren Anstoß zurück und trugen ihren Stempel: so etwa das Projekt „Fremde Impulse – Baudenkmale im Ruhrgebiet“ zum Kulturhauptstadtjahr „Ruhr.2010“ oder zuletzt das Projekt „Europa in Westfalen“, das sie – gemeinsam mit Dr. Oliver Karnau – als Beitrag zum Europäischen Kulturerbejahr 2018 realisiert hat.

Vielerorts auf Landes- und Bundesebene vertrat Barbara Seifen die Interessen der Kultur und des Denkmalschutzes, so etwa im Deutschen Kulturrat in Berlin oder im Stiftungsrat der NRW-Stiftung – um nur zwei der vielen Gremien zu nennen.

Wer das Glück hatte, mit ihr zusammenzuarbeiten, bekam es mit einer ebenso aufmerksamen wie bedächtigen Zeitgenossin zu tun, die sich auf die Kunst verstand, aktiv zuzuhören. Und wenn sie am Rande einer Tagung oder auch per Anruf in der Redaktion auf ein Baudenkmal oder ein besonderes Thema hinwies, war es immer lohnend, genau diesem Anstoß nachzugehen.

Wie sie es bei diesem vielfältigen Engagement hinbekommen hat, auch noch eine stattliche Zahl an Vorträgen, wissenschaftlichen Aufsätzen und Katalogbeiträgen zur Geschichte und zum Denkmalkulturerbe Westfalens zu erarbeiten, bleibt ihr Geheimnis. Die „Bibliographie Barbara Seifen“, die zu ihrer Verabschiedung in den Ruhestand im Januar 2020 erschienen ist, umfasst rund 90 Titel. Es gibt aber für Westfalen deutlich mehr als 90 Gründe, ihr zu danken – ihr, die am 21. Februar 2021 in Münster an den Folgen einer schweren Erkrankung gestorben ist. Ihre Familie, Freunde, Kolleginnen und Kollegen haben einen liebenswerten Menschen verloren. Ihr Lebenswerk zur Denkmalpflege und Kultur im Land bleibt. Und wirkt.

Gisbert Strottdrees

MARGARETE-SCHRADER-PREIS FÜR STUDIERENDE FÜR CARSTEN SCHLÖMER

ARBEIT ZUR KLOSTER- UND LEHRBIBLIOTHEK DES GYMNASIUMS PETRINUM BRILON 1655-1803

Der Leiter des Museums Haus Hövener erhält den Margarete-Schrader-Preis für Studierende der Fakultät für Kulturwissenschaften an der Universität Paderborn.

Die Fakultät lobt alljährlich den Margarete-Schrader-Preis für eine hervorragende wissenschaftliche Arbeit eines Studierenden aus. Carsten Schlömer, Master of Arts und seit Februar 2020 Leiter des Museums Haus Hövener in Brilon, erhält die besondere Ehrung in 2020. Sie wird ihm für seine hervorragende Masterarbeit zuteil. In



Foto/ privat

der Arbeit erforscht er kulturwissenschaftlich-interdisziplinär die historische Klosterbibliothek des Minoritenklosters in Brilon (1652) bis zur Aufnahme im Jahre 2015 als Bestand des Museums Haus Hövener.

Etwa zeitgleich mit der Institutionalisierung und Professionalisierung des Bibliothekswesens im 19. Jahrhundert entstand ein bis heute in der Regel praxisorientierter disziplinärer Diskurs der Bibliothekswissenschaft mit dem Ziel der reflexiven Begleitung der Bibliotheksarbeit. Ihr an die Seite getreten ist in den vergangenen Jahrzehnten eine stärker akademisch verankerte, fächerübergreifend angelegte Bibliotheksforschung beziehungsweise Bibliotheksgeschichtsschreibung. Hier ordnet sich die Masterarbeit von Carsten Schlömer ein, die auf vorbildliche Weise den klosterbezogenen Kernbestand der historischen Bibliothek des Gymnasiums Petrinum in Brilon mit rund 250 Titeln rekonstruiert und katalogisiert. Vorangestellt

ist dem ein akribisches Referat des Forschungsstandes zur Erschließung der Gymnasialbibliothek, eine nicht minder genaue Darstellung der Kloster- und Bibliotheksgeschichte des Gymnasiums Petrinum von der Gründungszeit des Minoritenklosters in Brilon (1652) bis zur Übergabe ihres historischen Bestandes an die Stiftung Briloner Eisenberg und Gewerke im Jahr 2015.

Carsten Schlömer widmet jeder einzelnen Abteilung eine kurze Darstellung, die das Sammlungs-

interesse jeweils nachvollziehbar macht. Der philologische Bestand beispielsweise orientiert sich an den im Rhetorikunterricht der Zeit für mustergültig erachteten Schriften der Spätantike und eher theologieaffinen Werken wie Klopstocks Dichtungen; der theologische Bestand bewegt sich wenig überraschend im Feld der Missionierungs- und Erbauungsliteratur. Mit dem Katalog und seiner Ergänzung durch einen sehr schönen, die Erschließungsarbeit in allen Teilen nachvollziehbar machenden Materialenteil hat Schlömer eine für die Regionalforschung wegweisende Arbeit vorgelegt.

So wurde ein Briloner Kulturschatz der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Carsten Schlömer wird auf diesem Gebiet weiterarbeiten und seine Forschungen auf weitere Bibliotheken in Südwestfalen ausweiten. Damit entsteht im Briloner Stadtmuseum ein aktueller Forschungsbeitrag für die historische Bibliothekslandschaft in Westfalen.

Norbert Otto Eke

WILHELM HALEKOTTE

WERL UND SOEST IM ZEICHEN DES KREUZES. DAS SOESTER SCHEIBENKREUZ – DAS WERLER HEILIGE KREUZ

Halekotte, Wilhelm:

Werl und Soest im Zeichen des Kreuzes.

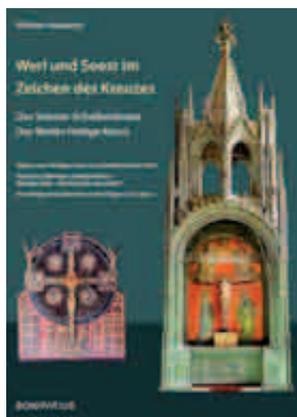
Das Soester Scheibenkreuz –

Das Werler Heilige Kreuz.

Bonifatius Verlag, Paderborn 2020,

308 S., Abb.

ISBN 978-3-89710-857-8, 32,90 €.



Die Städte Werl und Soest stehen im Mittelpunkt dieses umfangreichen Werkes über das religiöse Leben des Mittelalters. Hinweise in den Akten der Archive, in der Literatur und in erhaltenen Kunst- und Bauwerken verbinden sich zu einem eindrucksvollen Blick in die damalige Zeit. So konnte das Rätsel um die Aufgaben des Soester Scheibenkreuzes in der Hohnekirche gelöst werden. Ebenso wird aufgedeckt, wie das Werler Heilige Kreuz zum Hauptthei-

ligtum des Archidiakonates Soest wurde. Zum Werler Heiligen Kreuz, zu dessen Aufbewahrungsort und den zahlreichen Brauchtümern wird ausführlich informiert.

Der Autor stützt sich dabei auch auf seine bisherige Veröffentlichung.

Der Kreuzaltar in der Werler Propsteikirche ist trotz seiner Einmaligkeit als großes Ziborienbauwerk und als gotische Heiltumskapelle nach Jerusalemer Vorbild bisher nicht in die Fachforschung

einbezogen worden. Hier wird diese Lücke geschlossen. Wilhelm Halekotte setzt sich seit Jahrzehnten für den Denkmalschutz in Werl ein und macht die Ergebnisse seiner Forschungen zur Werler Stadt- und Heimatgeschichte einer breiten Öffentlichkeit zugänglich.

WOLFHARD WELZEL

INDUSTRIELAND NORDRHEIN-WESTFALEN: EINE BILDERREISE DURCH DIE INDUSTRIELLE GESCHICHTE

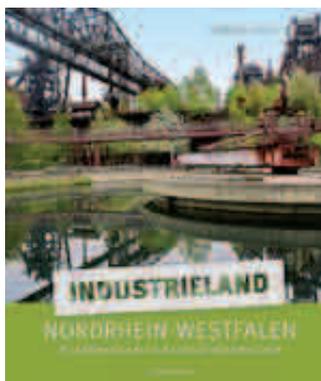
Welzel, Wolfhard:

Industrieland Nordrhein-Westfalen: Eine

Bilderreise durch die industrielle Geschichte.

Tecklenborg Verlag, Steinfurt 2020,

320 S., Abb. ISBN 978-3-944327-80-8, 38,50 €.



Das industrielle Erbe von NRW ist vielfältig und lange gewachsen: von den Schmieden und Schleifern mit ihren Hammerwerken an den Flüssen des Landes bis zu Kohle und Stahl im Ruhrgebiet.

Wolfhard Welzel hat sich auf eine fotografische Reise durch die Industriegeschichte von NRW begeben, von den Bergischen Kotten über Zechen, Kokereien und Hüttenwerken bis zu den silbernen Türmen der chemischen Industrie. Zusammen mit geschichtlichen Fakten und vielen Beispielen regio-

naler Produktionsstätten entstand ein lebendiges, detailreiches Bild der industriellen Vergangenheit des Landes NRW, das Lust macht, selbst einmal auf Entdeckungsreise zu gehen.

Es geht von den industriellen Anfängen im Bergischen Land bis in die heutige Zeit. Die Publikation zeigt Dampfkloks, Dampfschiffe, Fabriken, Umspannwerke und Braunkohlegruben. Viele Industriedenkmäler können besichtigt werden, und quer durchs Land führen Themen-

routen vorbei an Zechen, Gasometern, Kokereien, Hochöfen und Hebewerken. Sie können zu Fuß oder mit dem Fahrrad erschlossen werden. Oftmals können die Stätten und großflächigen Areale in luftigen Höhen oder kühlen Hallen bestaunt werden.

HEINZ LENKENHOFF UND JOSEF VASTHOFF PLATT FÖR ALLE DAGE

Lenkenhoff Heinz/Vasthoff, Josef:
Platt för alle Dage.
agenda Verlag, Münster 2020,
124 S., ISBN 978-3-89688-690-3,
14,80 €.

Die Autoren Heinz Lenkenhoff und Josef Vasthoff sind bekannte und vielfältig engagierte Persönlichkeiten in der niederdeutschen Szene des Münsterlandes. Der Pädagoge Lenkenhoff, geboren in Walstede, unterrichtet seit Jahren Niederdeutsch im Mühlenhof zu Münster. Sein Kompagnon Vasthoff, emeritierter Professor für Finanzwissenschaften an der Universität Bonn, ist „heel plattdütschk“ auf einem Bauernhof bei Billerbeck aufgewachsen und mag seine sprachlichen Wurzeln ebenfalls nicht verleugnen. Die Freunde engagieren sich mit großer Beständigkeit für das Niederdeutsche.

Nun legen sie eine kleine Publikation vor, die es durchaus in sich hat. Auf 124 Seiten fassen die Autoren „Platt för alle Dage“ zusammen, ein griffiges Handbuch, das verschiedene Felder der alten Landessprache eröffnet, vor allem aber zur Anwendung bringen will. Jeweils kurze Texte, Gedichte, Wortlisten, Wendungen, Lieder und Gesprächsformen informieren zwar, führen aber auch in unterschiedlichste Situationen und wecken zahlreiche Gesprächsanlässe.

Treffend bemerken die Herausgeber: „Dieses Büchlein – das ‚Bööksken‘ will kein Sprachführer oder gar ein Lehrbuch sein. Es will vielmehr eine kleine Hilfe sein, verschüttete Schätze wieder hervorzuholen und zu pflegen.“ Am Beginn steht ein kernig geschriebenes Kapitel zur

Aussprache des Niederdeutschen, das auch Mut machen will, sich der „deftigen“ Sprache offensiv zu bedienen. Die Jahreszeiten, das Wetter, die Kleidung und die Arbeit finden in diesem Büchlein ebenso Berücksichtigung wie menschliche Begegnung in „Begrüßung und Abschied“, im „Bitten und Danken“ oder in „Grüßen und Glückwünschen“.

Dass das Niederdeutsche auch stets eine offene Sprache war, zeigt eine kleine Wortkunde, in der Lehnwörter aus dem Lateinischen und dem Französischen vorgestellt werden.

Sie erinnern ebenso an die klassische Amts- und Kirchensprache wie an die Einflüsse französischer Kultur speziell im 19. und 20. Jahrhundert.

Im abschließenden Abschnitt „Le-sebuch“ sind einige der gewichtigeren niederdeutschen Autorinnen und Autoren mit Prosa und Lyrik vertreten.

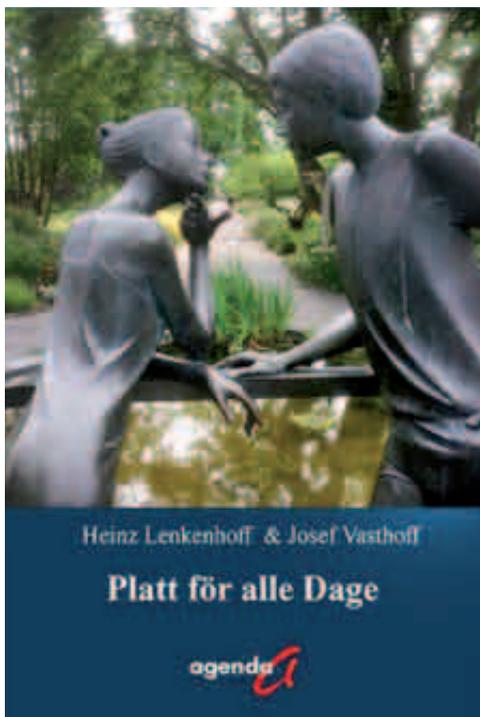
Up Platt: Wat mäkk dat Bööksken so schön? Et sin „Piäppernüette ut sieben Kiärspeles“, äs maol en Book van Henrich Füser siälüg benömmt was. Wäörde,

Daggwiärk, Wiettenschopp, Riemsels, Verklärtes, Leeder, Geküersel: Fröher nömme dat en Latiner en „Vademecum“ – Gaoh met mi! Un wann et blaos för ´n Veerdelsstündken is.

„Platt för alle Dage“ ist ein solches „Vademecum“ eine reizvolle, zum Lesen ermunternde Zusammenstellung. Sie baut dem Neugierigen, der die Sprache noch im Ohr hat, Brücken und kann ihn aus einer sprachlichen Lethargie ein wenig herausholen. Lernenden im Niederdeutschen kann diese Veröffentlichung die Zugänge merklich erleichtern.

Und man kann sich zurechtfinden: Eine Liste bringt die Münsterländer Ortsnamen stilgerecht auf Platt. *Dao kaas di nich bi verlaupen!*

Hans-Peter Boer



MICHAEL ECKHOFF HASPE – IM WANDEL DER ZEIT

Eckhoff, Michael:

Haspe – Im Wandel der Zeit.

Hrsg. Bezirksvertretung Haspe.

ardenkuverlag, 2. überarbeitete Auflage

Hagen 2021,

304 S., Abb., ISBN 978-3-942184-57-1, 20,00 €.

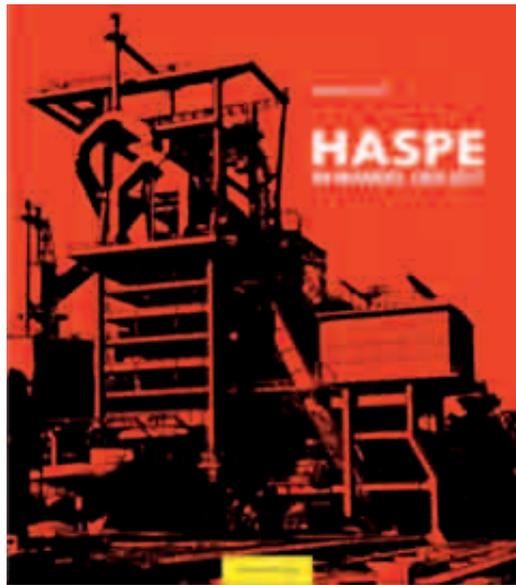
Michael Eckhoff, Hagens Stadt-heimatpfleger, befasst sich seit Jahren intensiv mit der Geschichte des größten Hagener Stadtteils Haspe. Auf 300 Seiten hat er – reich bebildert – kurz vor Weihnachten 2020 ein Porträt dieses bis 1929 selbständigen Hagener Stadtteils vorgelegt, das gleichsam in Windeseile ausverkauft war. Mittlerweile liegt die leicht überarbeitete zweite Auflage seines Buches vor.

Nach einer kurzen Einführung zu Haspes „Zugehörigkeit“, dem rot-weißen Wappen und dem Zusammenschluss mit Hagen geht es weit zurück in die Geschichte, nämlich in das letzte Drittel des 8. Jahrhunderts n. Chr., als der spätere Kaiser Karl der Große Kriegszüge gegen die Sachsen führte und diese schließlich in „sein“ Frankenreich integrierte. Die erste Erwähnung Haspes als „hasepe“ dürfte um das Jahr 1220 erfolgt sein.

In Haspe gab es keinen „richtigen“ Siedlungskern, keine Burg und keine alte Kirche. In Haspe drehte sich bis in die Neuzeit zunächst alles um die Sensenindustrie. Etliche Hammerwerke hatten sich im Tal der Ennepe angesiedelt, mit dem Beginn des Eisenbahn-Zeitalters entstanden weitere Betriebe. Im wahrsten Sinne ortsbildprägend sollte aber die „Hasper Hütte“ werden, die in ihrer Blütezeit über 6.000 Menschen beschäftigte. Die riesigen Rauchwolken aus den Thomaskonvertern wurden von den Einwohnerinnen und Einwohnern bald „Hasper Gold“ getauft. Am 29. Juli 1972 endete die

Geschichte der Hütte – mit dramatischen Auswirkungen auf die heimischen Gastwirte, Einzelhändler und Handwerker.

Michael Eckhoff hat alles Wissenswerte über Haspe in dem gut lesbaren Band zusammengetragen – auch das, was nicht mit dem Erwerbsleben der Hasper zu tun hat: Die Hasper Kirmes gehört dazu, ebenso auch das



Wolkenschieberfest, Kunst und Kultur, Schulen und Kirchen und natürlich auch ein eindrucksvolles Ensemble, das Haus Harkorten, das aus mehreren Gebäuden besteht.

Im Mittelpunkt steht das „obere Haus“, das 1756/1757 erbaut wurde. Friedrich Harkort wurde 1793 auf Haus Harkorten geboren, jener Friedrich Harkort, der im Jahr 1819 in der Burgruine in Wetter seine mechanische Werkstätte einrichtete und zu Recht als einer der Väter des Ruhrgebiets gilt. Der Kohleabbau im Tiefbau wurde

durch seine Pumpen, Dampfmaschinen und Eisenbahnschienen erst möglich. Sein unternehmerisches Wirken war von technischen und auch sozialen Pionierleistungen geprägt. Der Band besticht insbesondere durch seine historischen Abbildungen, Fotos und Postkarten überwiegend aus dem Archiv des Hagener Heimatbundes e. V., die für eine eindrucksvolle Lebendigkeit sorgen und deutlich machen, wie umfassend die Veränderungen im letzten halben Jahrhundert in den Bereichen Mode, Architektur und Mobilität ausgefallen sind.

Nur eines ist geblieben – wie seit dem Jahr 1780: Bei Eversbusch wird „Doppelwachholder“ gebrannt – nach altem Rezept und mit zwei „h“ in der Mitte! Das auch als „Hasper Maggi“ bekannte Getränk (mit immerhin 46 Prozent Alkohol!) hat alle Rechtschreibreformen schadlos überstanden!

Peter Kracht

WESTFÄLISCHER WORTSCHATZ

In der Reihe **Westfälischer Wortschatz** wird die Vielfalt des niederdeutschen Wortschatzes thematisiert. Mit Wortkarten und Kommentaren werden Begriffe aus den westfälischen Mundarten vorgestellt. Der Wortreichtum ist in den Mundarten oder Dialekten außerordentlich stark ausgeprägt; diese Vielfalt ist mit der Geografie beziehungsweise den unterschiedlichen Kulturräumen innerhalb Westfalens verknüpft. Die Karten ermöglichen eine Interpretation der Wortvielfalt: Welches Wort ist ein Neuling, welches ist alteingesessen, woher stammen die Wortschatz-Einflüsse, durch welche Grenzen ist die räumliche Lagerung der Wörter bestimmt? Die Rubrik entsteht in Zusammenarbeit mit der Kommission für Mundart- und Namenforschung Westfalens.

EICHHÖRNCHEN

Das Eichhörnchen heißt im westfälischen Platt größtenteils *Ekern* oder *Ekerken* (auch *Ekelken*, *Eksken* und so weiter). Das zierliche Tierchen ist flink und vollbringt beeindruckende Sprünge in den Bäumen. Daher kann man im südwestfälischen Platt *sau flink at'n Äikel* sagen, wenn jemand sehr schnell ist. Das Wort wird von den Sprecherinnen und Sprechern vielfach mit „Eiche“ und „Eichel“ in Verbindung gebracht; es ist mit ihnen aber höchstwahrscheinlich nicht verwandt. Zur Verdeutlichung dieser Bezeichnung wurde sie vielfach mit *Katte* zusammengesetzt. Vor allem im westlichen Münsterland und im Bereich Hamm – Soest – Beckum sagt man auf Platt *Ekkatte* oder *Ekkättken*. In einigen kleineren Gebieten um Bocholt und Vreden, um Bochum und Dortmund sowie im Ostteil von Minden-Lübbecke verfährt man anders herum und fügt das verdeutlichende *Katte* am Wortanfang hinzu. Dort heißt es also *Katteker*, *Kattekelken* oder ähnlich. Auch das deutsche Wort Eichhörnchen ist eine verdeutlichende Bildung. „Horn“ oder „Hörnchen“ sind allerdings aufgrund lautlicher Ähnlichkeiten zum Ausgangswort hinzugestoßen, Sinn ergeben sie eigentlich nicht. Vor allem am östlichen und südlichen Rand von Westfalen-Lippe ist die plattdeutsche Entsprechung *Ekhorn* oder *Ekhörnken* üblich geworden.

Markus Denkler



Grafik/ Kommission für Mundart- und Namenforschung Westfalens
Kartografie: Dirk Frerichmann

Herausgeber:
Westfälischer Heimatbund
Kaiser-Wilhelm-Ring 3
48145 Münster
ISSN 2569-2178



Dorfideen mit Weitblick – unser Engagement vor Ort

Wir unterstützen dieses nachhaltige Projekt zur Zukunft der Dörfer in unserer Nachbarschaft aus voller Überzeugung. Denn Verantwortung übernehmen für die Umwelt und das Miteinander der Menschen in der Region liegt uns seit jeher am Herzen.

Immer da, immer nah.

PROVINZIAL
Die Versicherung der Sparkassen