



**Städte- und Gemeindebund  
Nordrhein-Westfalen**

■ Städte- und Gemeindebund NRW • Postfach 10 39 52 • 40030 Düsseldorf

Postfach 10 39 52 • 40030 Düsseldorf  
Kaiserswerther Straße 199-201  
40474 Düsseldorf  
Telefon 0211 • 4587-1  
Telefax 0211 • 4587-291  
E-Mail: info@kommunen-in-nrw.de  
Internet: www.kommunen-in-nrw.de

An die

1. Mitglieder des Ausschusses für  
Strukturpolitik und Verkehr
2. stellvertretenden Ausschussmitglieder
3. ständigen Gäste

Aktenzeichen: III N 5 Ge/Da  
Ansprechpartner:  
Beigeordneter Gerbrand  
Hauptreferent Thomas  
Durchwahl 0211 • 4587-241/-233

11. Februar 2015

**109. Sitzung des Ausschusses für Strukturpolitik und Verkehr  
am Mittwoch, den 4. März 2015 in Düsseldorf**

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei übermitteln wir Ihnen die **Vorberichte** für die am

**Mittwoch, den 4. März 2015  
um 10.00 Uhr  
Geschäftsstelle des  
Städte- und Gemeindebundes NRW  
Kaiserswerther Str. 199-201  
40474 Düsseldorf  
Tel. 0211 – 4587-241  
Großer Sitzungssaal**

stattfindende 109. Sitzung unseres Ausschusses für Strukturpolitik und Verkehr.

Wir wünschen Ihnen eine gute Anreise und verbleiben für heute

mit freundlichen Grüßen

Horst-Heinrich Gerbrand

**Anlagen**



**Städte- und Gemeindebund  
Nordrhein-Westfalen**

■ Städte- und Gemeindebund NRW • Postfach 10 39 52 • 40030 Düsseldorf

Vorbericht  
109. Sitzung  
Ausschuss für Strukturpolitik und Verkehr  
am 04. März 2015 in Düsseldorf

**TOP 2.1:  
Wahl der/des Ausschussvorsitzenden**

**TOP 2.2:  
Wahl der/des stellvertretenden Ausschussvorsitzenden**

Postfach 10 39 52 • 40030 Düsseldorf  
Kaiserswerther Straße 199-201  
40474 Düsseldorf  
Telefon 0211 • 4587-1  
Telefax 0211 • 4587-211  
E-Mail: [info@kommunen-in-nrw.de](mailto:info@kommunen-in-nrw.de)  
Internet: [www.kommunen-in-nrw.de](http://www.kommunen-in-nrw.de)

Aktenzeichen: III N 5 Ge/Da  
Ansprechpartner:  
Beigeordneter Horst-Heinrich Gerbrand  
Hauptreferent Thomas  
Durchwahl 0211 • 4587-241/233

06. Februar 2015

Das Präsidium des StGB NRW hat sich in seiner neukonstituierenden Sitzung am 20. November 2014 darauf verständigt, dass der SPD-Gruppe im Ausschuss das Vorschlagsrecht zur Wahl/Wiederwahl des Ausschussvorsitzenden und der CDU-Gruppe das Vorschlagsrecht zur Wahl der/des stellvertretenden Ausschussvorsitzenden zusteht. Der Ausschuss wird um die entsprechenden Wahlen gebeten.



Städte- und Gemeindebund  
Nordrhein-Westfalen

■ Städte- und Gemeindebund NRW • Postfach 10 39 52 • 40030 Düsseldorf

Vorbericht  
109. Sitzung  
Ausschuss für Strukturpolitik und Verkehr  
am 4. März 2015 in Düsseldorf

**TOP 3: Perspektiven zur Nutzung von  
Gewerbe- und Konversionsflächen**  
BE: Jörg Lennardt, ExperConsult  
BE: Geschäftsstelle

Postfach 10 39 52 • 40030 Düsseldorf  
Kaiserswerther Straße 199-201  
40474 Düsseldorf  
Telefon 0211 • 4587-1  
Telefax 0211 • 4587-211  
E-Mail: info@kommunen-in-nrw.de  
pers. E-Mail:  
Internet: www.kommunen-in-nrw.de

Aktenzeichen: III N 5 Th/Da  
Ansprechpartner:  
Beigeordneter Gerbrand  
Hauptreferent Thomas  
Durchwahl 0211 • 4587-241/-233

6. Februar 2015

### **3.1. Beschlussvorschlag**

Eine erfolgreiche wirtschaftliche Entwicklung in den Kommunen setzt die Verfügbarkeit von Gewerbeflächen sowohl in qualitativer als auch quantitativer Hinsicht voraus. Vor diesem Hintergrund beauftragt der Ausschuss die Geschäftsstelle mit der Erarbeitung eines StGB-Positionspapiers zu „Wirtschaftsflächen der Zukunft im kreisangehörigen Raum“ unter Berücksichtigung der durch die Entwicklungen bei der Bundeswehr und dem Abzug anderer Streitkräfte frei werdenden sogenannten Konversionsflächen und des endgültigen LEP.

### **3.2. Begründung**

#### **3.2.1. Handlungsansätze kommunaler Flächenentwicklung**

Nordrhein-Westfalen ist ein Industrieland und wird ein Land mit einem starken industriellen Kern bleiben. In anderen Bundesländern und Kommunen wird derzeit eine „Renaissance der Industrie“ erkennbar. So stellt Berlin einen umfangreichen „Masterplan Industriestadt“ auf. NRW war im Vergleich der Bundesländer stets der wichtigste und stärkste Industrie- und Wirtschaftsstandort, diese Position muss das Land weiterhin behalten. Hierfür ist die Verfügbarkeit von Flächen zu angemessenen Bedingungen eine der wichtigsten Rahmenbedingungen. Dies gilt nicht nur für Großansiedlungen, sondern muss auch die Möglichkeit genuinen Wachstums mittelständischer Unternehmen umfassen.

Der kreisangehörige Raum in NRW ist ein pulsierender Wirtschaftsraum. Er bietet Unternehmen und Arbeitnehmern viele attraktive Standorte. Mehr als 70% der Betriebe im produzierenden Gewerbe sind in kreisangehörigen Städten und Gemeinden angesiedelt. Sie bieten Arbeitsplätze für etwa 789.500 versicherungspflichtige Beschäftigte. Auch dies sind etwa 70% der Beschäftigten in NRW. Diese Unternehmen und Arbeitnehmer sind stark mit ihrer Heimatregion verbunden. Gerade mittelständische Unternehmen, die neu expandieren möchten, sind in fast 80% aller Fälle auf einen regionalen Aktivitätsradius von ca. 20 bis maximal 30 Kilometern fokussiert. Solchen Unternehmen nutzt es wenig, wenn sie auf entsprechende Flächen in weit entfernten Landesteilen verwiesen werden.

Kreisangehörige Städte und Gemeinden unterscheiden sich in Bezug auf ihre Einzelhandels-situation, einheitliche Öffnungszeiten, Innenstadtmarketing, Erreichbarkeit, Parkplatzsituation usw. per se gewaltig von Großstädten. Sie brauchen daher passgenaue Konzepte für ihre Stan-

dortentwicklung. Kommunale Wirtschaftsförderer stoßen aktuell auf immer größer werdende Probleme, Unternehmen für Neuansiedlung, Weiterentwicklung und ähnliche Bedürfnisse Flächen zur Verfügung zu stellen. Die Gründe hierfür sind vielfältig: Möglicherweise ist keine der zur Verfügung stehenden Flächen groß genug für potentielle Investoren. Die Lage einer entsprechenden Gewerbefläche kann für die wirtschaftlich in Betracht kommenden Nutzungen untauglich sein. Es können bau- und bodentechnische Vorbelastungen bestehen. Nicht selten besteht kein Zugriff der Kommune auf geeignete Flächen, weil der Eigentümer nicht verfügbare ist. Häufig sind Gewerbebetriebe auf bestehenden Brachflächen rechtlichen und tatsächlichen Nutzungskonflikten mit der Wohn- und Gewerbebebauung der näheren Nachbarschaft ausgesetzt. Darüber hinaus kann eine Entwicklung von Innenflächen, insbesondere wenn sie mit einer umfänglichen Baureifmachung (z. B. Abbruch bestehender Gebäude) oder gar mit Altlastendekontamination verbunden ist, in vielen Fällen durch die damit verbundenen hohen Kosten unwirtschaftlich und nicht umsetzbar sind. Auch kooperative Instrumente können an ihre Grenzen stoßen.

Allerdings muss es im Sinne der Wirtschafts- und Standortförderung möglich sein, bei entsprechendem Bedarf neue Gewerbeflächen auszuweisen und den Unternehmen Erweiterungsoptionen zu eröffnen. Die kommunale Planungshoheit setzt u.a. hinreichende Steuerungs- und Planungsoptionen voraus. Daher müssen Flächen für Planungsvarianten zur Verfügung stehen, von denen nur die tatsächlich benötigten Flächen entwickelt werden.

### Brachflächenentwicklung

Ein wichtiges Ziel ist die Sicherung einer nachhaltigen wirtschaftlichen Nutzung bestehender Brachflächen insbesondere im Innenbereich.

Als denkbare Instrumente hierzu werden derzeit in der Fachwelt u. a. eine stärkere finanzielle staatliche Förderung für die Revitalisierung und Bereitstellung bestehender Brachflächen für die gewerbliche Nutzung, die Förderung und Stärkung interkommunaler Lösungsansätze sowie Flächenaustausche und überregionale Gewerbekataster diskutiert. Der „Flächenpool NRW“ ist ein wichtiges Instrument zur Aktivierung von Brachflächen. Er mobilisiert auf kommunaler Ebene die Brachflächen vor Ort durch die Moderation eines Dialogs zwischen Kommunen und Eigentümern, zeigt Entwicklungsperspektiven für Brachflächen auf, klärt über Risiken und Chancen auf und führt so zu einer konkreten Entwicklung der Standorte. Grundlage der Arbeit ist das Bekenntnis der Kommunen zur Innenentwicklung und die Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer.

### Konversionsflächen

Da eine jetzt anstehende Thematik für viele kreisangehörige Kommunen die Entwicklung von Konversionsflächen nach Abzug der Britischen Streitkräfte und der Bundeswehr ist, soll die Expertengruppe Wirtschaftsförderung hierzu gemeinsam mit Fachleuten aus den von der Konversion betroffenen Kommunen eine Positionierung erarbeiten.

Kürzlich hat der Bundesrat mit einer EntschlieÙung die Bundesregierung dazu aufgefordert, eine Änderung des Gesetzes über die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImAG) vorzulegen. Der Gesetzentwurf soll die Regelung enthalten, dass bei VeräuÙerung ehemals militärisch genutzter Liegenschaften neben wirtschaftlichen Gesichtspunkten auch strukturpolitische Ziele der Länder und der betroffenen Kommunen gleichrangig zu berücksichtigen sind. Darüber hinaus sollten Voraussetzungen für eine verbilligte Abgabe von Konversionsgrundstücken möglichst auf der Grundlage einer generellen Regelung getroffen werden.

Zur Begründung führen die Länder unter anderem aus, dass die vom Bund bisher den Kommunen eingeräumten Möglichkeiten von den Ländern als nicht ausreichend angesehen werden. Zu diesen Möglichkeiten zählt insbesondere die sog. „Erstzugriffsoption“, mit dem die Kommunen im Falle eines öffentlichen Bedarfs Konversionsliegenschaften zum Verkehrswert ohne vorheriges Bieterverfahren erwerben können.

Eine Konversionsvereinbarung zwischen dem Land Nordrhein-Westfalen, der Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände von Nordrhein-Westfalen und der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben ist zwischenzeitlich gescheitert. In der Erwartung einer Stärkung der Position gerade für die betroffenen kleineren kreisangehörigen Kommunen hat die Geschäftsstelle eine solche Konversionsvereinbarung für hilfreich erachtet, auch wenn sie keine rechtliche Verbindlichkeit beanspruchen konnte.

Die Unterzeichner sollten gemeinsam konstatieren, dass die Konversion militärischer Liegenschaften eine gemeinschaftliche Aufgabe von Bund, Land und Kommune ist, und sich die drei Ebenen deshalb intensiv um eine gemeinsame Zielentwicklung, Organisation und Umsetzung des Konversionsprozesses auf Augenhöhe bemühen. Der Vereinbarungsentwurf sah ein gemeinsames, zielgerichtetes und kooperatives Zusammenwirken der Beteiligten vor. Das Land und die Bundesanstalt sollten sich dazu verstehen, Liegenschaften, die auf Dauer wegen nicht mehr militärischer Nutzung entbehrlich sind, in partnerschaftlicher Zusammenarbeit mit den Kommunen zeitnah einer zivilen Anschlussnutzung zuzuführen.

Das MWEIMH hat die Geschäftsstelle jetzt informiert, dass es eine solche Konversionsvereinbarung nicht schließen wird. Daher sind die Gemeinden jetzt gehalten, ihre Steuerungsmöglichkeiten der Umnutzungsplanung auf Grund ihrer Planungshoheit offensiv zu nutzen.

Die Rückgabe von nicht mehr militärisch benötigten Flächen „an die Natur“ ist im Rahmen der raumordnerischen Festlegungen - gerade bei isoliert im Freiraum liegenden Flächen - eine von mehreren möglichen Entwicklungsoptionen und kann insbesondere auch im Rahmen von Kompensations- und Ausgleichsflächen neben einem wichtigen ökologischen Beitrag auch einen ökonomischen Beitrag bei Konversionsmaßnahmen leisten.

Die frühzeitige Identifizierung und sofern erforderlich auch die Beseitigung von Altlastenrisiken ist ein zentrales Ziel der Konversion und trägt wesentlich zum späteren Erfolg, insbesondere mit Blick auf die Akzeptanz von Nachnutzungspotenzialen und -restriktionen bei.

### **3.2.2. Entwurf eines LEP NRW**

Der Entwurf eines neuen Landesentwicklungsplans, der derzeit aufgrund massiver Einwände auch von der kommunalen Seite deutlich verändert wird, verfolgt das an sich unterstützenswerte grundsätzliche Ziel, zusätzliche Versiegelungen möglichst zu verhindern sinnvoll.

Die Kommunale Wirtschaftsförderung hat in ihrer Stellungnahme zu diesem Entwurf die Befürchtung geäußert, dass angesichts der restriktiven Vorgaben des LEP-Entwurfs, der die Neuausweisung von Flächen an umfangreiche und zeitraubende Prüfungen bindet, Kommunen auf Anfragen von Unternehmen nach Gewerbeflächen nicht mehr kurzfristig, teilweise überhaupt nicht, reagieren können. Die weitere Verknappung von Flächen, die mit diesen Vorgaben verbunden ist, dürfte in der Konsequenz zu erhöhten Grundstückspreisen führen. Die geplante starre Prüfung der genannten Instrumente würde administrativ und zeitlich aufwändig und könnte auch dazu führen, dass Unternehmen an einer Ansiedlung in NRW weniger Interesse haben.

Kommunale Planungshoheit setze voraus, dass den Kommunen eine nachhaltige Steuerungs- und Planungsmöglichkeit erhalten bleibt. Daher müssten Flächen für Planungsvarianten zur Verfügung stehen, von denen nur die tatsächlich benötigten Flächen entwickelt werden.

Nur eine solche Flächenverfügbarkeit trage dazu bei, Abhängigkeiten von Eigentumsverhältnissen zu minimieren sowie Preissteigerungen einzudämmen.

Sich ändernde Rahmenbedingungen erforderten daher für die Neuausweisung einen Abwägungsprozess und keine Zielvorgabe, die für die nächsten 15 bis 20 Jahre strikt zu beachten ist. Derartige Abwägungen könnten nur auf der örtlichen Ebene der kommunalen Bauleitplanung vollzogen werden.

Von der Kommunalen Wirtschaftsförderung wird zudem die Forderung aufgestellt, grundsätzlich solle in allen Regierungsbezirken in NRW eine qualitätsorientierte Bestandsaufnahme der zur Verfügung stehenden Gewerbeflächen vorgenommen werden. Dies setze voraus, dass nicht nur auf die abstrakte planungsrechtliche/baurechtliche Verfügbarkeit einer Gewerbefläche abgestellt wird, sondern auf die wirtschaftliche Nutzbarkeit einer Gewerbefläche. Als positiven Ansatz identifiziert die Kommunale Wirtschaftsförderung das Siedlungsflächenmonitoring in der Planungsregion Arnsberg. Dort bereits auf bestimmte Sachdaten (Attribute) für Gewerbeflächen und deren Verfügbarkeit abgestellt. Ebenfalls positiv bewertet wird die Vorgehensweise der „Wirtschaftsmetropole Ruhr“ (WMR) hinsichtlich der Darlegung nutzbarer Flächen in einen geodatenbasierten digitalen Flächenatlas.

#### Eigenes Kapitel Wirtschaft im LEP NRW erforderlich

Bislang sind die Belange des Mittelstandes und der Wirtschaft im Entwurf des neuen LEP nicht in einem eigenen Kapitel behandelt, sondern werden an verschiedenen Stellen – mitunter kurzweilig – thematisiert. Angesichts der Bedeutung der Wirtschaft für die Bevölkerungsentwicklung, die Arbeitsmarktbeziehungen und den Wachstums- und Strukturwandel in NRW halten die kommunalen Spitzenverbände ein eigenes Kapitel für den Themenbereich „Wirtschaft“ im neuen LEP erforderlich. Hier kann der raumwirksame Bedarf an Wirtschaftsflächen für ein differenziertes Gewerbe- und Industrieflächenangebot dargestellt werden. Hierzu gehört zum einen die funktionsgerechte Anbindung neuer Wirtschaftsflächen an Infrastrukturtrassen bzw. eine Verbesserung ihrer Anbindung bei bestehenden Mängeln. Zum anderen könnten Aussagen getroffen werden, die der Sicherung von Unternehmensstandorten und der Entwicklungsfähigkeit von Wirtschaftsstandorten – auch in den nicht als Siedlungsraum dargestellten Bereichen – dienen. Zum dritten soll dieses Kapitel auch dazu dienen, die Konfliktlage zwischen Flächenverbrauch und Flächenbedarf darzulegen und Lösungswege für die Neuausweisung von Gewerbe- und Industrieflächen aufzuzeigen.

Der Ausschuss wird um Diskussion und Beschlussfassung gebeten.



Städte- und Gemeindebund  
Nordrhein-Westfalen

■ Städte- und Gemeindebund NRW • Postfach 10 39 52 • 40030 Düsseldorf

Vorbericht  
109. Sitzung  
Ausschuss für Strukturpolitik und Verkehr  
am 4. März 2015 in Düsseldorf

**TOP 4: Parkraummanagement in den Kommunen**

BE: Dr. Roman Suthold, ADAC  
BE: Dr. Hendrik Koch,  
mobilité Unternehmensberatung

Postfach 10 39 52 • 40030 Düsseldorf  
Kaiserswerther Straße 199-201  
40474 Düsseldorf  
Telefon 0211 • 4587-1  
Telefax 0211 • 4587-211  
E-Mail: info@kommunen-in-nrw.de  
pers. E-Mail:  
Internet: www.kommunen-in-nrw.de

Aktenzeichen: III N 5 Th/Da  
Ansprechpartner:  
Beigeordneter Gerbrand  
Hauptreferent Thomas  
Durchwahl 0211 • 4587-241/-233

2. Februar 2015

**4.1. Beschlussvorschlag:**

Diskussion und Meinungsbildung zu 4.2.

**4.2. Begründung**

Unter Parkraummanagement versteht man die zeitliche und räumliche Beeinflussung der Parkraumnutzung, und zwar mittels baulicher, organisatorischer und verkehrsrechtlicher Maßnahmen. Die möglichen Stellschrauben sind dabei: Zeitpunkt des Parkvorgangs (Wochentag, Tageszeit), Dauer (beschränkt/ unbeschränkt), kostenfreie oder kostenpflichtige Nutzung, Nutzungswidmung für bestimmte Fahrzeuge (z.B. Pkw, Lieferfahrzeuge) oder für bestimmte Halter (z.B. Anwohner, Menschen mit Behinderung). Eine entsprechende Beschilderung zeigt die jeweilige Regelung an. So ermöglichen Kommunen beispielsweise in Gebieten mit sehr hohem Parkdruck über ein Parkraummanagement einen höheren Umschlagsgrad – und entsprechend mehr freie Parkstände. In Gebieten mit überwiegender Wohnfunktion kann Anwohnern eine Sonderparkberechtigung nach § 45 StVO erteilt werden. Über den sogenannten Anwohnerparkausweis erhalten sie Parkprivilegien gegenüber den gebietsfremden Nachfragegruppen wie Berufspendlern oder Kunden von anliegenden Geschäften. Das Ziel lautet, den Parksuchverkehr zu reduzieren und durch das erweiterte Parkraumangebot das Wohnumfeld zu verbessern. Allerdings können eine kurze Parkdauer und ein hoher Umschlagsgrad auch zu einem vergleichsweise höheren Verkehrsaufkommen führen. Hinzu kommt, dass Parkraummanagement keinen zusätzlichen Platz für den Fuß- und Radverkehr oder für die Bürger schafft. Es bewirkt „nur“ eine Umverteilung des bestehenden Parkraums – in der Regel zugunsten der Anwohner.

Grundlegend für jede Form des Parkraummanagements ist eine intensive Überwachung des Parkraums.

Unter dem Titel „Ziele und Bausteine kommunaler Parkraumkonzepte - Empfehlungen des NWStGB-Ausschusses für Verkehr und Strukturpolitik“ hat sich der Ausschuss 1996 intensiv mit dem Parkraummanagement befasst. Vgl. Anlage.

Als Ziele hat er im Wesentlichen definiert:

- Verträglichkeit des Parkens mit anderen - um die knappen Flächen konkurrierenden, verkehrlichen und städtebaulichen - Nutzungen
- Vorrang der Erreichbarkeit durch die Verkehrsarten des Umweltverbundes (Fußgänger, Radfahrer, öffentliche Verkehrsmittel) vor einer Befriedigung der Parkraumnachfrage im Straßenraum
- Ausreichende Parkchancen für die sog. "qualifizierte Parkraumnachfrage", vor allem der Anwohner und des Wirtschaftsverkehrs und mobilitätsbehinderte Kraftfahrer
- Verträglichkeit der durch die "fließende Komponente" des Parkens hervorgerufenen Belastungen mit den anderen verkehrlichen und städtebaulichen Nutzungen
- Einbeziehung des privaten Stellplatzangebotes in das Parkraumkonzept.

Während die Ziele aus Sicht der Geschäftsstelle nach wie vor aktuell sind, haben sich die Bausteine und die Instrumente zum Parkraummanagement zwischenzeitlich deutlich weiter entwickelt. Insbesondere sind digital gestützte Angebote wie Carsharing (bzw. Ridesharing), Bike-sharing und ein einfach zugängliches ÖPNV-Angebot, Handy-Parken und weitere vielfach in den kommunalen Verkehrsalltag integriert.

Die Berichterstatter erläutern die Anforderungen verschiedener Verkehrsmodi genauso wie die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse der Bürger. Dies erfordert eine bessere Vernetzung von individuellem, geteiltem und öffentlichem Verkehr, ergänzt um die Integration des Ruhenden Verkehrs.

Als Diskussionsgrundlage stellen sie sechs Thesen zum smarten Parkraummanagement auf:

- Den Übergang zwischen individuellem, geteiltem und öffentlichem Verkehr gilt es zu vereinfachen (Tür-zur-Tür-Mobilität), dazu bedarf es intelligenter Parklösungen.
- Eine zunehmend vernetzte Mobilität umfasst neben dem ÖPNV und Verleihsystemen (Bike- und Carsharing) ebenso private Fahrzeuge, insbesondere in Bezug auf die Anforderungen des Ruhenden Verkehrs.
- Für die öffentliche Hand bietet sich eine Gestaltungschance über intelligentes Parkraummanagement, um den öffentlichen Verkehrsraum optimal für alle Verkehrsträger zu nutzen.
- Mobilitätspunkte machen integrierte Mobilität für den Bürger erlebbar, sie bieten einen guten Einstieg in multimodale Verkehrsangebote.
- Die Weiterentwicklung von Quartiersgaragen zu Mobilitätsstationen wird eine Verbesserung der urbanen Mobilität durch eine optimierte Verknüpfung aller Verkehrsmittel ermöglichen.
- Die Finanzierung von Mobilitätsstationen kann primär mit Mitteln der Stellplatzablöse erfolgen.

Als ein Instrument des smarten Parkraummanagements identifizieren sie die digitale Vernetzung für die effizientere Steuerung des Verkehrs. Ein neuer Ansatz zur Optimierung des Parkraumbedarfs besteht somit darin, dass Informationen über das vorhandene Parkraumangebot in multimodalen Auskunftssystemen zur Verfügung gestellt werden.

Durch die Integration möglichst vieler Verkehrsmittel (z. B. ÖPNV, Car- und Bikesharing, Taxi) in das multimodale Auskunftssystem eröffnen sich Mobilitätsalternativen.

So kann je nach individueller Präferenz, Reiseanlass und aktueller Verkehrslage das geeignete Verkehrsmittel gewählt werden. Als weiteres Instrument kommen Quartiersgaragen und Mobilitätsstationen zur Verknüpfung von privaten und öffentlichen Verkehrsmitteln in Betracht. Durch die Errichtung von innovativen Quartiersgaragen lässt sich das Stellplatzangebot in einem Quartier erhöhen.

Aufgrund der auch im Bereich der Mobilität weiter voranschreitenden Prämisse des „Teilens statt Besitzens“, vertreten durch eine heranwachsende Sharing-Economy-Generation, wird sich diese Entwicklung in der näheren Zukunft insbesondere im städtischen Umfeld fortsetzen. Dies umfasst ebenso ein intelligentes Management des Parkraums, um die begrenzten Verkehrsflächen in der Stadt optimal zu nutzen. Ebenso gilt es, die Rahmenbedingungen so zu verbessern, dass die Hürden für einen Umstieg zwischen privaten und öffentlichen Verkehrsmitteln abgebaut werden. Die Einrichtung von multimodalen Mobilitätsstationen stellt eine Notwendigkeit dar, um die lokale Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger effizient abzuwickeln. Die Einbeziehung von Quartiersgaragen in diesem Kontext kann diese Effekte in vielfacher Hinsicht verstärken.

Um die heterogenen Mobilitätsbedürfnisse der Bürger zu berücksichtigen, ist eine umfassende Einbeziehung aller Verkehrsträger notwendig, was neben ÖPNV, Fahrrad und Carsharing auch den privaten motorisierten Individualverkehr umfasst. Die Integration von smarten Parklösungen vereinfacht somit den Übergang vom motorisierten Individualverkehr zu anderen Verkehrsmitteln und minimiert die Hürden einer intermodalen Mobilität. Auch schafft die Verlagerung von Parkflächen in eine Quartiersgarage zusätzlichen Raum in der Stadt, um notwendige Flächen für die Verknüpfung der Verkehrsmittel bereitzustellen. Dies ermöglicht den Ausbau von klassischen ÖPNV-Haltestellen zu Mobilitätsstationen, die mehr Raum für den Radverkehr, Ladesäulen für Elektromobilität und auch Carsharing-Stellplätze benötigen.

### **Einschätzung der Geschäftsstelle**

Diese Überlegungen decken sich weitgehend mit denen des Ausschusses, der in seiner letzten Sitzung am 9. April 2014 in Weeze folgenden Beschluss gefasst hat:

Der Ausschuss unterstützt den vom Land und der AGFS entwickelten Ansatz einer bewegungsorientierten Verkehrsentwicklungsplanung auf der Grundlage einer breiten und nachhaltigen kommunalpolitischen Willensbildung. Ein gutes Instrumentarium hierfür sind zukunftsorientierte Mobilitätskonzepte für die Innenstädte und Ortskerne.

Hierzu gehören u.a. eine

- bewegungsfördernde innerstädtische Straßen-Infrastruktur,
- sichere, barrierearme und komfortable Bewegungs- und Aufenthaltsflächen,
- Vernetzung verschiedener Verkehrsträger mit einfachen Übergängen, sowie
- Informationen für eine individuelle situationsgerechte Verkehrsmittelwahl im Nahbereich.



Städte- und Gemeindebund  
Nordrhein-Westfalen

■ Städte- und Gemeindebund NRW • Postfach 10 39 52 • 40030 Düsseldorf

Vorbericht  
109. Sitzung  
Ausschuss für Strukturpolitik und Verkehr  
am 4. März 2015 in Düsseldorf

**TOP 5: Netzwerk „Verkehrssicherheit und Mobilität“**  
BE: Geschäftsstelle

Postfach 10 39 52 • 40030 Düsseldorf  
Kaiserswerther Straße 199-201  
40474 Düsseldorf  
Telefon 0211 • 4587-1  
Telefax 0211 • 4587-211  
E-Mail: info@kommunen-in-nrw.de  
pers. E-Mail:  
Internet: www.kommunen-in-nrw.de

Aktenzeichen: III N 5 Th/Da  
Ansprechpartner:  
Beigeordneter Gerbrand  
Hauptreferent Thomas  
Durchwahl 0211 • 4587-241/-233

6. Februar 2015

## 5.1. Beschlussvorschlag

Die Themen „Verkehrssicherheit und Mobilität“ haben aus Sicht des Ausschusses eine große verkehrspolitische Bedeutung, die regelmäßig nicht auf Stadtverkehre begrenzt ist. Daher empfiehlt sich eine enge regionale Kooperation mit anderen Kommunen und dem Land. Der Ausschuss hält es zur Vermeidung von Doppelstrukturen für zielführend, dass sich das Netzwerk „Verkehrssicherheit und Mobilität“ und die „Arbeitsgemeinschaft fußgänger und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.“ mit ihren jeweiligen Schwerpunktsetzungen ergänzen.

## 5.2. Begründung

### 5.2.1. Vorhaben

Das jetzige kommunale Netzwerk „Verkehrssicheres Nordrhein-Westfalen“, ein Projekt des Landes NRW, soll in das Netzwerk „Verkehrssicherheit und Mobilität“ überführt werden.

Zweck des Netzwerkes ist die Förderung einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung in den Kommunen des Landes. Die Förderung der Verkehrssicherheit wird ein zentrales Handlungsfeld des Netzwerkes bleiben. Die im Netzwerk zusammengeschlossenen kommunalen Gebietskörperschaften sollen ein kommunales Mobilitätsmanagement mit dem Ziel einführen, einen nachhaltigen kommunalen Mobilitätsplans zu erstellen. Es gilt Mobilitätsangebote zu verzahnen, zu bewerben und Verkehr so verträglich wie möglich zu gestalten. Die Bürger erhalten so Mobilitätsangebote, die eine flexible, bezahlbare und ressourcenschonende Verkehrsmittelwahl ermöglichen.

Zielfelder einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung sind vor allem Verkehrssicherheit, Lärminderung, Gesundheitsförderung, Luftreinhaltung, Klimaschutz, Entlastung der kommunalen Haushalte, Wirtschaftsförderung, Mobilitätssicherung und städtebauliche Aspekte. Die Einflussfaktoren zur Förderung einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung sind in den verschiedenen Fachbereichen und Hierarchieebenen der Kommunalverwaltung verortet. Der prozessorientierte Ansatz des kommunalen Mobilitätsmanagements erfordert eine Organisationsstruktur, die die Abstimmungsprozesse zwischen den Fachbereichen der Kommunalverwaltung und den Mobilitätsdienstleistern koordiniert. Idealerweise werden die strategischen Handlungsfelder und Maßnahmen in einem kommunalen Mobilitätsplan dargestellt. Die Kommunen, die eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung in einem Nachhaltigkeitsbericht nachweisen, können ausgezeichnet werden.

Gemeinden, Städte und Kreise können Mitglieder im Netzwerk werden. Folgende Voraussetzungen zur Aufnahme im Netzwerk müssen erfüllt sein:

- Vorstellung des Ansatzes auf Leitungsebene (Verwaltungsvorstand),
- Benennung eines Verantwortlichen, der mit einer entsprechenden Dienstanweisung ausgestattet ist,
- Unterzeichnung der Beitrittsurkunde durch den Hauptverwaltungsbeamten.

Die Urkunde enthält folgende Absichtserklärungen:

- Ziel: Förderung einer nachhaltigen und sicheren Mobilitätsentwicklung,
- Strategie: Einführung eines kommunalen Mobilitätsmanagements mit dem Ziel, einen kommunalen Mobilitätsplan zu erstellen,
- Teilnahme am regionalen Austausch der Mitgliedskommunen über die Koordinierungsstellen.

Es fallen keine Mitgliedsbeiträge an. Die aktuellen Mitglieder werden über die thematische Ausweitung und die neuen Anforderungen informiert. Sie sind auch weiterhin Mitglieder des Netzwerkes. Bis zum 31.12.2016 sind jedoch die neuen Anforderungen zur Mitgliedschaft zu erfüllen. Ansonsten erlischt die Mitgliedschaft.

### **5.2.2. Aufgaben der Koordinierungsstellen**

Das Land wandelt die bisher in den Regierungsbezirken bestehenden Koordinierungsstellen in vier Koordinierungsstellen um, die die regionalen Kommunikationsplattformen werden sollen, die Know-how-Vermittlung, Erfahrungsaustausch und Kooperationen zwischen den Kommunen organisieren.

Sie haben folgende Aufgaben:

- Organisation des Informations- und Erfahrungsaustausches zwischen Kommunen und den Mobilitätsdienstleistern zu den einzelnen Handlungsfeldern der Verkehrssicherheit und des Mobilitätsmanagements
- Bereitstellung von verkehrsmittelübergreifenden Fachinformationen zu den einzelnen Handlungsfeldern der Verkehrssicherheit und des Mobilitätsmanagements
- Qualifizierung der kommunalen Mitarbeiter
- Wissenstransfer von Forschungsaktivitäten, Best-Practice-Beispielen und Landesvorhaben
- Unterstützung der Kommunen bei der Umsetzung zielführender Verkehrssicherheitsmaßnahmen und eines kommunalen Mobilitätsmanagements durch Beratung und Workshops vor Ort
- Organisation des fachlichen Austausches und gemeinsamen Erarbeitens von Arbeitsprogrammen für die Umsetzung von Mobilitätsmanagementmaßnahmen vor Ort
- Akquirierung von Förderprojekten für die Region
- Entwicklung von Maßnahmen im Bereich der Mobilitätsbildung, Mobilitätssicherung und Verkehrssicherheit u. a. für die Kommunen, Schulen und Verkehrsunternehmen zur Umsetzung vor Ort
- Wirksamkeitsprüfungen und Evaluationen von Maßnahmen unter der Zielsetzung der Maßnahmenoptimierung
- Ausleihmaterialien für Aktionstage

Hauptanliegen der Koordinierungsstellen sind die Förderung der kommunalen Verkehrssicherheitsarbeit und des kommunalen Mobilitätsmanagements. Jedoch können auch die Angebote zu zielgruppen- und standortbezogenen Verkehrssicherheits- und Mobilitätsmanagementmaßnahmen von den jeweiligen Akteuren direkt bei der Koordinierungsstelle abgerufen werden.

Zudem soll eine Abstimmung im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagement mit dem entstehenden Verein „MobilProfit NRW“ vorgenommen werden.

### 5.2.3. Einschätzung der Geschäftsstelle:

Der Verband unterstützt seit langem Strategien der Kommunen mit dem Ziel, die Mobilität der Menschen in den Kommunen zu erhalten und weiterzuentwickeln. Gerade Ansätze zum Mobilitätsmanagement, also zur intelligenten und situationsgerechten Verkehrsmittelwahl, stehen im Fokus der verkehrspolitischen Aktivitäten des Verbandes. So wurde bereits Ende der Neunziger Jahre unter personeller Einbindung der Geschäftsstelle durch den Arbeitskreis „Mobilitätsmanagement“ bei der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen FGSV ein Leitfaden zum Mobilitätsmanagement erstellt. Beim Mobilitätsmanagement geht es um ganzheitliche Lösungsansätze, deren Ziele die Verkehrsvermeidung, die Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel und die verträgliche Abwicklung des verbleibenden Verkehrs sind.

Zielsetzung der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS) ist es, Städte mit Lebens- und Bewegungsqualität zu gestalten, die sich nicht allein durch eine hohe Erreichbarkeit und Zugänglichkeit für alle Verkehrsmittel auszeichnen, sondern insbesondere optimale Bedingungen für Nahmobilität, Nahversorgung und Naherholung haben. Unter Nahmobilität versteht die AGFS eine nichtmotorisierte, individuelle Mobilität im räumlichen Nahbereich, vorzugsweise mit dem Fahrrad, zu Fuß, aber auch mit anderen Verkehrsmitteln (z. B. Inlinern, Pedelecs, elektro-unterstützten Dreirädern, Skateboards u.a.).

Intensive Gespräche zwischen der AGFS und dem entstehenden Netzwerk Verkehrssicherheit und Mobilität haben unter Einbindung des StGB NRW dazu geführt, dass beide Organisationen nebeneinander bestehen können und sich möglichst ergänzen sollen. Es ist vorgesehen, dass ein Austausch in den Fachgremien beider Organisationen dauerhaft stattfinden soll.

In jüngerer Zeit ist dieser verkehrspolitische Ansatz beim Verband um den Aspekt der sogenannten Nahmobilität erweitert worden, der gerade in kreisangehörigen Kommunen ÖPNV- und kraftfahrzeugorientierte Mobilität mit der Eigenbewegung der Verkehrsteilnehmer verbindet. Verkehrsentwicklung verfolgte bislang den Anspruch, jeden Bereich einer Kommune mit möglichst geringem körperlichen Einsatz zu erreichen. Dies führte in den Städten und Gemeinden zu einer insgesamt überdimensionierten Verkehrsinfrastruktur und dadurch bedingten, nicht mehr tragbaren Folgekosten. Mobilität und Teilhabe am kommunalen Leben werden künftig verstärkt auf körperliche Bewegung der Bürger setzen, auch wenn es vielfach nur um kurze und durch Hilfsmittel wie Rollatoren unterstützte Teile der Bewegungskette gehen wird. Künftige Stadtentwicklung steht vor der Herausforderung der Verringerung von Barrieren in allen Bereichen, wenn die Bürger nicht mehr vorrangig (passiv) befördert werden, sondern sich aktiv fortbewegen. Für die steigende Zahl von Menschen, die in der Mobilität eingeschränkt sind, bietet die Unterstützung durch Elektromobilität Chancen.

Das hier vorgestellte Vorhaben des Landes kommt den verkehrspolitischen Vorstellungen des StGB NRW entgegen. Der strukturelle Aufbau des Netzwerk „Verkehrssicheres Nordrhein-Westfalen“ hat in den zehn Jahren seines Bestehens nach Einschätzung der Geschäftsstelle in den Städten und Gemeinden mit Ausnahme des Regierungsbezirks Köln nur wenig Resonanz erzielt. Das neu entwickelte Netzwerk „Verkehrssicherheit und Mobilität“ scheint mit aufwendigen Organisationsstrukturen ausgestattet zu werden, die zudem auf eine hohe personelle Beteiligungsbereitschaft in den Kommunalverwaltungen baut. Es muss den Nachweis seiner Funktionalität noch erbringen.



Städte- und Gemeindebund  
Nordrhein-Westfalen

■ Städte- und Gemeindebund NRW • Postfach 10 39 52 • 40030 Düsseldorf

Vorbericht  
109. Sitzung  
Ausschuss für Strukturpolitik und Verkehr  
am 4. März 2015 in Düsseldorf

**TOP 6: Erfahrungsaustausch zum Breitbandausbau  
in den Kommunen**  
BE: Geschäftsstelle

Postfach 10 39 52 • 40030 Düsseldorf  
Kaiserswerther Straße 199-201  
40474 Düsseldorf  
Telefon 0211 • 4587-1  
Telefax 0211 • 4587-211  
E-Mail: info@kommunen-in-nrw.de  
pers. E-Mail:  
Internet: www.kommunen-in-nrw.de

Aktenzeichen: III N 5 Th/Da  
Ansprechpartner:  
Beigeordneter Gerbrand  
Hauptreferent Thomas  
Durchwahl 0211 • 4587-241/-233

6. Februar 2015

## 6.1. Beschlussvorschlag

Der Ausschuss unterstreicht seine wiederholt vorgetragene Position, dass hochleistungsfähige Telekommunikationsnetze einen nicht mehr wegzudenkenden Standortfaktor darstellen. Sie sind insbesondere unabdingbar, um im wirtschaftlichen Wettbewerb bestehen zu können und die digitale Teilhabe der Bürgerschaft sicherzustellen.

Die enormen kommunalen Anstrengungen müssen landesseitig – auch mit finanziellen Maßnahmen – flankiert werden, um dem strukturpolitischen Ansatz einer Flächendeckung Rechnung zu tragen.

Die zunehmende Bedeutung frei zugänglicher WLAN-Netze im öffentlichen Raum erfordert zwingend und kurzfristig die Schaffung einer klaren Rechtslage, um drohende Haftungsrisiken auszuschließen und den Schutz der Nutzer zu gewährleisten.

## 6.2. Begründung

Leistungsfähige Breitband-Netze gehören zur Basisinfrastruktur des 21. Jahrhunderts. Breitbandanschlüsse mit 100 Mbit/s oder mehr Bandbreite werden nach der sogenannten digitalen Agenda der EU-Kommission als Standard der Zukunft angesehen. Dem steht derzeit eine geringe Zahlungs-Bereitschaft der Endkunden gegenüber. In anderen Staaten wird deutlich mehr für einen Internet-Anschluss ausgegeben.

### Sachstand Bundes- und Landesebene

Das Bundeskabinett hat im August 2014 die "Digitale Agenda für Deutschland" beschlossen. Netzausbau, Cybersicherheit und die Förderung der digitalen Wirtschaft werden darin als zentrale Themen des digitalen Wandels in Deutschland definiert.

Die Digitale Agenda definiert sieben Handlungsfelder. Insbesondere geht es dabei um:

- Digitale Infrastruktur: Bis 2018 verfügen alle Haushalte über einen Internetanschluss mit einer Downloadgeschwindigkeit von mindestens 50 Megabit pro Sekunde. Wo sich ein Breitbandausbau für private Unternehmen nicht lohnt, unterstützt die Bundesregierung.

- Digitale Wirtschaft: Deutschland soll in den kommenden vier Jahren digitales Wachstumsland Nummer eins in Europa werden. Dafür gilt es, die Digitalisierung der klassischen Industrie (Industrie 4.0) anzutreiben, junge Unternehmen zu fördern und Technologien wie Cloud Computing und Big Data zu unterstützen.
- Innovativer Staat: Die Verwaltung des Bundes wird unabhängiger von globalen IT-Konzernen und leitet ihre Daten nach Möglichkeit nur über eigene Netzwerke. Bürgerinnen und Bürger können Dienstleistungen einfach und sicher nutzen – zum Beispiel über sogenannte digitale Bürgerkonten.
- Sicherheit und Schutz: Die Bundesregierung stärkt den Datenschutz und weitet die Abwehrmaßnahmen deutscher Behörden gegen Cyberangriffe aus. Sicherheitsbehörden, wie das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik, erhalten eine bessere personelle und technische Ausstattung.

### Instrumente der Digitalen Agenda

Die Bundesregierung hat zwei Kernelemente vorgesehen. Zum einen soll ein IT-Gipfel als jährliche Plattform eingerichtet werden, weil der enge Dialog der Bundesregierung mit allen relevanten Gruppen ein gemeinsames Dach erfordere. Zum anderen gibt es einen Steuerungskreis "Digitale Agenda", um neue Entwicklungen frühzeitig zu identifizieren und politisch zu koordinieren. Seine ordentlichen Mitglieder sind die jeweils zuständigen Staatssekretäre der federführenden Bundesministerien.

### NRW

Der Fokus der Breitbandstrategie der Landesregierung NRW liegt im Ausbau von Glasfasernetzen der nächsten Generation (NGA). Beim „Runden Tisch Breitband“ haben sich das Land und hochrangige Vertreter aus Telekommunikationswirtschaft, öffentlicher Verwaltung und den Kommunalen Spitzenverbänden Mitte vergangenen Jahres auf einen Maßnahmenplan für einen beschleunigten Ausbau der Breitbandinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen verständigt. Ziel ist ein möglichst flächendeckender Zugang zu hochleistungsfähigen Breitbandnetzen. Zwar steht Nordrhein-Westfalen bei der Versorgung heute an der Spitze unter den deutschen Flächenländern. Um aber dort zu bleiben, gibt es einen großen Handlungsbedarf. Aus dem Breitbandatlas wird zudem eine digitale Spaltung in NRW erkennbar. Besonders schlecht ausgestattete Regionen liegen vor allem in den nördlichen und südlichen Landesteilen. Klar waren sich die Teilnehmer darüber, dass jedenfalls in absehbarer Zukunft nicht jedes einzelne Gebäude mit Glasfaser versorgt werden kann.

Um das gemeinsame Ziel eines schnellen Internetzugangs in allen Regionen des Landes zu erreichen, hat sich der „Runde Tisch Breitband“ auf sechs Maßnahmen geeinigt:

- Erarbeitung einer Informations- und Datengrundlage für den NGA-Prozess (Next Generation Access, hochleistungsfähige Breitbandnetze) in NRW.
- Erweiterung des BreitbandConsultings NRW mit dem Ziel, den hohen Bedarf an Wissens- und Informationstransfer über Technologien und Ausbaustrategien zu bedienen.
- Einrichtung von Breitbandverantwortlichen auf Ebene der kreisfreien Städte und Kreise, um die Kompetenz vor Ort zu erhöhen. Dafür wollen die kommunalen Spitzenverbände und die Landesregierung werben.
- Regionale Breitbandgespräche, um die Akteure vor Ort besser zu vernetzen.
- Das Darlehensprogramm der NRW.BANK zur Finanzierung von Ausbaumaßnahmen soll weiter entwickelt und stärker beworben werden.
- Prüfung rechtlicher und regulatorischer Rahmenbedingungen des Breitbandausbaus.

Mit dem Maßnahmenplan sollen systematisch die vorhandenen Kompetenzen, das Wissen und die Vernetzung aller Beteiligten ausgebaut werden.

In ihrer Pressekonferenz zum Jahresauftakt 2015 hat Ministerpräsidentin Hannelore Kraft den digitalen Wandel zum Schwerpunkt ihrer Politik erklärt. NRW erlebe einen neuen, nämlich einen digitalen Strukturwandel. Die Landesregierung greife steuernd ein - vom kostenlosen WLAN in Fußgängerzonen über virtuelle Arbeitsräume für Lehrer bis hin zur voll digitalisierten Verwaltung. Voraussetzung sei, dass jeder daran teilhaben könne. Bis 2018 soll das schnelle Internet mit einer Übertragungsrate von mindestens 50 Mbit pro Sekunde flächendeckend in NRW zur Verfügung stehen. Hierfür sollen die Einnahmen aus der Versteigerung der 700-Megahertz-Frequenzen genutzt werden.

#### Zusammenarbeit zwischen Bund und Ländern

Die Wirtschaftsministerkonferenz (WMK) hat Anfang 2015 festgestellt, dass ihr Wunsch nach einer engeren Abstimmung der Breitbandpolitik zwischen Bund und Ländern ebenso wenig wie ihre Forderung nach einem bedarfsgerecht ausgestatteten NGA-Förder- und/oder Finanzierungsprogramm des Bundes erfüllt worden ist. Die WMK begrüßt daher die Absicht des Bundes, die Nettoerlöse aus der Vergabe der 700-MHz-Frequenzen („Digitale Dividende II“) hälftig auf Bund und Länder aufzuteilen und für Zwecke des Breitbandausbaus und der Digitalisierung zu verwenden. Unabhängig davon sieht es die WMK als erforderlich an, dass der Bund sein Breitbandförderprogramm in jedem Falle so ausreichend finanziell ausstattet, dass eine flächendeckende Breitbandversorgung mit hohen Bandbreiten von mindestens 50 Mbit/s erreicht werden kann.

Da die Länder bisher nicht an der Netzallianz des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) beteiligt worden sind, bittet die WMK das BMVI um die Einrichtung eines politischen Gremiums, in dem die Länder und gegebenenfalls die kommunalen Spitzenverbände vertreten sind. Ein entsprechendes Gremium sollte die Breitbandziele definieren und die Rollenverteilung zwischen Bund, Ländern und Kommunen sowie Instrumente, die der Zielerreichung dienen, festlegen. Zudem sollte das Gremium die Priorisierung von Ausbausritten unter den Gesichtspunkten der Wirtschaftlichkeit und der Versorgung von Unternehmen festlegen.

#### Kommunale Handlungsmöglichkeiten für Schnelles Internet

Das Präsidium des StGB hat bereits mit Beschluss vom 31.10.2008 „Forderungen und Empfehlungen des StGB NRW zur Breitbandversorgung“ formuliert, die in der Zwischenzeit von zahlreichen Mitgliedskommunen in unterschiedlicher Intensität aufgegriffen wurden.

#### Bedeutung ausreichender Breitbandversorgung erkennen

Beim „Runden Tisch Breitband“ wurde die Erweiterung des BreitbandConsultings NRW zur intensiveren Beratung der Kommunen beschlossen. Die Ansprechpartner sind: BreitbandConsulting.NRW, Prof. Dr.-Ing. Reinhard Möller, Bergische Universität Wuppertal, Tel: 0202 439-1042, E-Mail: r.moeller@uni-wuppertal.de, Dipl.-Betriebswirt Marco Andres, Bergische Universität Wuppertal, Tel. 0202 439-1038, E-Mail: andres@uni-wuppertal.de.

Des Weiteren wurde vereinbart, auf Ebene der kreisfreien Städte und Kreise Breitbandverantwortliche zu benennen, die die Aktivitäten bündeln und koordinieren. Die Ansiedlung auf der Kreisebene ist sinnvoll, weil gerade bei den dortigen Wirtschaftsförderungsgesellschaften vielfach bereits weitreichende Aktivitäten, gute Erfahrungen und Fachkenntnisse bestehen, die durch die Kooperation mit den gemeindlichen Wirtschaftsförderungseinrichtungen noch verstärkt werden können.

### Breitbandbedarfsanalyse durchführen

Der vom Städte- und Gemeindebund geforderte Breitbandatlas, mit dem gebietsscharf die Versorgungsqualität abgefragt werden kann, ist inzwischen eingerichtet, wird vom TÜV Rheinland gepflegt und ist auf der Internet-Seite des BMVI abrufbar. Auf dieser Datengrundlage sollten durch eine Breitbandbedarfsanalyse in der Kommune die Anzahl der versorgten, unterversorgten und unversorgten Privathaushalte und Gewerbebetriebe und ihre räumliche Verteilung aufgeführt, die Zahl der Interessenten an einer Breitbandnutzung nach Privathaushalten und Gewerbebetrieben getrennt ermittelt und die örtlichen Breitbandanbieter sowie die vorhandene Breitbandinfrastruktur erfasst werden. Informationsveranstaltungen für Kommunalgremien und -mitarbeiter können helfen, die gegenwärtige und zukünftige Bedeutung der breitbandigen Internetdienste zu verdeutlichen. Informationsveranstaltungen für ansässige Unternehmen und Privathaushalte können die Nachfrage nach Breitbandinternetzugang steigern.

### Regionale Netz- und Planungsverantwortung prüfen

Kommunen können in der Region die Netz- und Planungsverantwortung übernehmen. Zahlreiche Städte und Gemeinden schaffen durch eigene Unternehmen (Stadtwerke) Breitband-Infrastrukturen. Dies kommt im Verbandsbereich vorrangig durch Kooperation mit anderen Kommunen – beispielsweise auf der Kreisebene und darüber hinaus – in Frage. So arbeitet die TeleKommunikationsGesellschaft Südwestfalen mbH mit Sitz in Meschede aktiv an der Verbesserung und Weiterentwicklung der Telekommunikationsinfrastruktur im Hochsauerlandkreis, im Kreis Olpe, im Kreis Soest, im Kreis Siegen-Wittgenstein und im Märkischen Kreis. Neben der Glasfasertechnik wird dort auch auf Mobilfunk gesetzt. Die GmbH ist Eigentümerin des größten kommunalen Breitband-Richtfunknetzes in Südwestfalen.

Eine Umfrage des VKU zu Breitbandaktivitäten kommunaler Unternehmen hat 2012 ergeben, dass die befragten kommunalen Unternehmen kontinuierlich in einer Größenordnung von über 100 Millionen Euro pro Jahr in den Glasfaserausbau investieren, sie werden bis 2015 annähernd 35.000 Kilometer Glasfaserkabel verlegt haben. Ein Großteil des Ausbaus erfolgt in Gebieten, die für Privatunternehmen weniger interessant sind. Kommunale Unternehmen sind vor allem in ländlichen und halbstädtischen Regionen tätig. Auch Gewerbegebiete stehen im Fokus des Ausbaus.

### Breitbandversorgung in sämtliche Planungsprozesse für Wohn- und Gewerbegebiete mit einbeziehen

Breitbandanbieter sollten an kommunalen Baumaßnahmen schon im frühen Planungsstadium beteiligt und gemeindeeigene Leerrohre entsprechend einer Verbandsempfehlung schon aus dem Jahr 1998 ggf. bei Tiefbaumaßnahmen mitverlegt werden, damit sie sofort oder später auch für mehrere Netzbetreiber genutzt werden können. Kosteneinsparungen sind vor allem durch das Ausschöpfen von Synergieeffekten erreichbar, etwa durch gemeinsame Leitungsverlegungen, das Verlegen von Leerrohren bei ohnehin anstehenden Straßenneubauten oder – sanierungen sowie die Mitnutzung bestehender Leitungen. Diese Möglichkeiten werden bislang noch nicht voll ausgeschöpft. Die Kommunen haben als Straßenbaulastträger im Rahmen eines Straßenaufbruchmanagements die notwendigen Instrumente in der Hand.

Zahlreiche Kommunen stehen – vom StGB NRW beraten – derzeit in Verhandlungen beispielsweise mit dem Unternehmen „Glasfaser Deutschland“, das – momentan noch - entlang der Grenze zur Niederlande flächendeckend Glasfaser verlegen will. Diese Kommunen unterstützen ihre Bürgerschaft durch Mitarbeit bei Nachfragebündelungsverfahren und Flexibilität bei der Bereitstellung der öffentlichen Straßeninfrastruktur. Bei diesen Nachfragebündelungen befragen Vertreter des Unternehmens und der Kommune beispielsweise in Info-Veranstaltungen die potentiellen Endkunden.

Bei verbindlichen Zusagen etwa von 40% der Bewohner durch entsprechende Vorverträge wird dann ein Wohngebiet mit Glasfaser erschlossen. Die Kommune regelt situationsgerecht meist großzügig im Interesse der Bewohner die Verlegemodalitäten im städtischen Straßenraum.

#### Geeignete Breitbandtechnologien für die Gemeinde ermitteln

Derzeit werden als breitbandfähige Übertragungswege besonders Glasfaser, Kupfer (DSL), Vectoring, Fernsehkabel, LTE und W-LAN diskutiert.

#### Passende Betreiber auswählen

Sollten mehrere Anbieter an einem Breitbandausbau interessiert sein, kann mithilfe eines von den Betreibern zu beantwortenden Anforderungskatalogs der optimale Anbieter ermittelt werden. Eventuell angebotene Kooperationsverträge der Anbieter sollten in Bezug auf infrastrukturelle und finanzielle Verpflichtungen für die Kommune überprüft werden.

Die regionalen Ansprechpartner der Telekom in Nordrhein-Westfalen sind: Key Account Manager Frank Neiling (Tel. 0171-2000007; E-Mail: Frank.Neiling@telekom.de); KeyAccount Manager Reinhard Rohleder (Tel. 0170-4592249, E-Mail: R.Rohleder@telekom.de); Vertriebsbeauftragte Anja Oppermann (Tel.0171-2215110; E-Mail: Anja.Oppermann@telekom.de).

Für Unitymedia steht Jörg Nußbaumer als Vertriebsleiter „Bauträger und Kommunen“ den Bürgermeister/innen als Ansprechpartner zur Verfügung (Tel. 0221/37792-277; E-Mail: joerg.nussbaumer@unitymedia.de). Regionale Ansprechpartner und Informationen des Unternehmens Deutsche Glasfaser finden sich auf „Deutsche-Glasfaser.de“.

Daneben gibt es regional fokussierte Betreiber wie Netcologne, die derzeit u. a. die Breitbandversorgung in der Gemeinde Windeck forciert. Seit Beginn 2014 baut das Unternehmen in Kooperation mit der Gemeinde ein eigenes Glasfasernetz auf und ermöglicht somit 18 000 Einwohnern eine nahezu vollständige Abdeckung mit schnellem Internet. Bis Ende 2014 sollen über 97,7 Prozent der Haushalte mit Bandbreiten von mindestens 50 Mbit/s versorgt sein.

#### Verfügbarkeit öffentlicher Mittel prüfen

Sollte sich aus wirtschaftlichen Gründen kein Anbieter zur Breitbandversorgung bereit erklären, kann eine finanzielle Beteiligung der Gemeinde zur Schließung der Wirtschaftlichkeitslücke notwendig werden, gegebenenfalls mit Unterstützung von Fördermitteln. Ganz ohne öffentliche Förderung wird es aber vielerorts nicht gehen. Die Kommunalen Spitzenverbände fordern daher sowohl vom Bund wie vom Land, dass sie eigene Mittel für den Ausbau in die Hand nehmen, weil er in vielen Regionen für die Telekommunikationsunternehmen nicht wirtschaftlich ist. Der Ausschuss für Strukturpolitik und Verkehr des StGB NRW hat in seiner Herbstsitzung 2013 in Drolshagen deutlich gemacht, dass, auch wenn schnelles Internet keine originäre Aufgabe der Daseinsvorsorge sei, auftretende Defizite in der Breitbandversorgung gravierende Auswirkungen auf Bürger und Unternehmen haben und deshalb Fördermittel eingefordert. Bisher unterstützt nur Bayern, das eine wesentlich schlechtere Breitbandinfrastruktur als Nordrhein-Westfalen hat, mit eigenen Mitteln schnelles Internet mit einem Volumen von etwa 1 Milliarde Euro. Eine Gemeinde kann dort einen Zuschuss bis zu 500.000 EUR erhalten.

Insbesondere aufgrund des Drängens der Geschäftsstelle hat das Land NRW seine Fördermöglichkeiten für einen Breitbandausbau neu überdacht. Dabei lehnt es zwar nach wie vor die Bereitstellung eigener Mittel ab. Es sind aber zusätzliche gezielte Breitbandfördermöglichkeiten aus dem EFRE-Programm möglich. An Gewerbestandorten, wo mittelständische Unternehmen durch unzureichende Breitbandanschlüsse behindert werden, können aus dem EFRE-Programm Fördermittel eingesetzt werden.

Darüber hinaus wird weiterhin der Ausbau in ländlichen Regionen aus dem Programm ELER/GAK unterstützt, dort zur Verbesserung der Breitbandanbindung insbesondere von Haushalten, Gewerbetreibenden und Unternehmen in ländlichen Räumen, die bisher unzureichend, d.h. mit weniger als 1 Mbit/s (im Download), angebunden sind. Gefördert werden Aktivitäten in Ortschaften mit bis zu 10.000 Einwohnern.

Die Höhe der Förderung beträgt bei Investitionszuschüssen und der Verlegung von Leerrohren bislang 75% des festgestellten Fehlbetrages bzw. der förderfähigen Kosten, höchstens jedoch 180.000 EUR. In Ausnahmefällen kann für finanzschwache Kommunen eine Förderung von 90% gewährt werden. Für Planungsarbeiten und vorbereitende Maßnahmen beträgt die Höhe der Förderung ebenfalls 75%, höchstens jedoch 45.000 EUR. Aufgrund der starken Nachfrage nach diesem Förderbaustein werden seit 2011 zusätzliche Mittel aus dem Europäischen Landwirtschaftsfonds zur Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) eingesetzt.

### Öffentliches WLAN

Aktuell erwägen die Kommunen verstärkt, öffentliche (kosten)freie WLANs anzubieten. Das ist allerdings in Deutschland noch nicht weit verbreitet. Ursache dafür ist die Störerhaftung: Betreiber eines WLAN sind für das verantwortlich, was Nutzer über den Zugang tun, z. B. illegal Filme hochladen oder urheberrechtlich geschützte Musik tauschen.

Rechtssicherheit ist nach Einschätzung der Geschäftsstelle derzeit noch nicht zu garantieren. Nachfragen beim Deutschen Städte- und Gemeindebund haben ergeben, dass die Arbeiten in der Arbeitsgruppe der Bundesregierung zur digitalen Agenda, die eine Rechtssicherheit im Bereich des öffentlichen WLAN gesetzlich herbeiführen soll, noch nicht abgeschlossen sind.

Nach einer Information der Medienanstalt Berlin Brandenburg ist die Stadt Arnsberg eine der ersten Kommunen, die ein öffentliches WLAN Netz eingerichtet hat, das seit Sommer 2014 freien Internetzugang für Bürger und Besucher der Altstadt bietet. Die Stadtverwaltung stellte in diesem Zusammenhang einen Teil ihrer IT-Infrastruktur und städtische Gebäude wie das Rathausdach zur Funkübertragung bereit. Der Verkehrsverein der Stadt übernahm die Kosten für die ersten Router als Grundbaustein des Netzes, die rd. 2.500 Euro betragen. Aktive des Freifunk-Vereins Rheinland brachten technisches Know-how ein, etwa bei der Anbindung an das Internet und der benötigten Software. Bürger und Geschäftsleute in der Altstadt haben bislang rd. 70 Router aufgestellt.

Auch die Stadt Lage berichtet ganz aktuell über „Freies Surfen in der Innenstadt“. Danach stellt die Werbegemeinschaft Lage kostenlos Router zur Verfügung. Damit sich das nicht kommerzielle freie WLAN-Netz vergrößern kann, haben sich die Werbegemeinschaft und die Stadt Lage entschlossen, Ende Januar 2015 fünfzig Router kostenfrei abzugeben. Mitglieder der Werbegemeinschaft und interessierte Privatpersonen, zunächst vorwiegend im Kernstadtbereich, erhalten je nach Verfügbarkeit einen Router zur kostenfreien Leihstellung. Anfängliche Sicherheitsbedenken sind zwischenzeitlich durch spezielle Freifunk-Router ausgeräumt worden. Durch die Nutzung des zentralen Zugangspunktes der Freifunk-Initiative in Bielefeld wird der Internetverkehr ins Ausland umgeleitet. Dadurch sind diejenigen, die ihren Anschluss zur Verfügung stellen, nicht identifizierbar und haften demnach auch nicht für andere WLAN-Nutzer.

Den Kommunen, die nicht auf eine Gesetzesregelung warten wollen, genügt offenbar die Sicherheit durch den Aufbau einer weitgehenden Verschlüsselungsschicht. Danach bauen sogenannte Virtual Private Networks (VPN) einen verschlüsselten Tunnel auf, durch den der komplette Datenstrom fließt. Solche VPN-Tunnel sind in freien Funknetzen vielfältig einsetzbar. So können die Endnutzer eine verschlüsselte Verbindung nach Hause, in ihr Firmennetzwerk oder zu einem kommerziellen VPN Anbieter aufbauen und sind so auch ohne WLAN-Verschlüsselung vor Mithörern geschützt. Das Problem der Störerhaftung ist damit aber nicht endgültig beseitigt. In der Informationsbroschüre der Medienanstalt Berlin Brandenburg werden folgende technische Maßnahmen vorgeschlagen:

- Nutzer des Netzwerks können durch eine Bildschirmmeldung beim Einwählen (Splash-Screen) auf die Pflicht zu rechtstreuem Verhalten hingewiesen werden.
- Der Betreiber kann solche Ports blockieren, über die typischerweise Filesharing-Anwendungen laufen oder auch
- ein sogenanntes „Zapp“-Skript einrichten, das einen Rechner zeitweilig blockiert, wenn er in kurzer Zeit viele Verbindungen aufnimmt, was auf die Nutzung eines Filesharing-Dienstes hindeutet.
- Der Betreiber kann durch eine Anmeldung bei der Bundesnetzagentur und eine genaue Dokumentation der Netz-Einrichtung (siehe S. 30) im Zweifel nachweisen, dass er Maßnahmen ergriffen hat und für sich Providerstatus beansprucht.

Allerdings bietet keine dieser Vorkehrungen eine Garantie, dass es nicht doch zu einer Haftung kommen kann, wenn über das Netz des Anschlussinhabers Rechtsverletzungen begangen wurden; die Rechtsprechung ist noch nicht einheitlich. Deshalb haben einige Gruppen von Freifunkern begonnen, auf technische Übergangslösungen zurückzugreifen. Sie leiten den Datenverkehr zunächst ins Ausland um oder organisieren ihn so, dass eventuelle Abmahnungen bei einem Verein als Access Provider landen und nicht beim einzelnen Anschlussinhaber (MABB, S. 25).



Städte- und Gemeindebund  
Nordrhein-Westfalen

■ Städte- und Gemeindebund NRW • Postfach 10 39 52 • 40030 Düsseldorf

Vorbericht  
109. Sitzung  
Ausschuss für Strukturpolitik und Verkehr  
am 4. März 2015 in Düsseldorf

**TOP 7: Ergebnisse der Umfrage zur mittelstands-  
Freundlichen Verwaltungspraxis in den  
Kommunen**  
BE: Geschäftsstelle

Postfach 10 39 52 • 40030 Düsseldorf  
Kaiserswerther Straße 199-201  
40474 Düsseldorf  
Telefon 0211 • 4587-1  
Telefax 0211 • 4587-211  
E-Mail: info@kommunen-in-nrw.de  
pers. E-Mail:  
Internet: www.kommunen-in-nrw.de

Aktenzeichen: III N 5 Th/Da  
Ansprechpartner:  
Beigeordneter Gerbrand  
Hauptreferent Thomas  
Durchwahl 0211 • 4587-241/-233

6. Februar 2015

Kleine und mittlere Unternehmen sind das Kraftzentrum unseres Wirtschaftslebens. Mit 761.000 Betrieben stellen sie 99,6 Prozent aller Unternehmen im Lande und sichern Wohlstand, Wachstum, Beschäftigung und Innovation in Nordrhein-Westfalen. Über 70 Prozent der Betriebe des produzierenden Gewerbes und ebenso viele versicherungspflichtige Beschäftigungsverhältnisse befinden sich in kreisangehörigen Städten und Gemeinden. Die Mitgliedskommunen sind offenbar für die Unternehmen attraktive Standorte, denn sie verfügen in aller Regel über funktionierende soziale und familienfreundliche Strukturen und sind vergleichsweise gut an die überörtlichen Verkehrsnetze angebunden. Deshalb hat das Präsidium des Städte- und Gemeindebundes NRW mit Beschluss vom 25. März 2014 den kreisangehörigen Städten und Gemeinden empfohlen, durch eine aktive Wirtschaftsförderung ihre Entwicklungsmöglichkeiten und Chancen in einem sich verschärfenden Wettbewerb in den Regionen zu nutzen. Passgenaue Konzepte müssen dazu beitragen, bestehende Arbeitsplätze zu sichern und neue zu schaffen, eine ausgewogene Wirtschaftsstruktur und ein gutes Wirtschaftsklima zu bewirken und zudem die Finanzkraft der Kommune und des Standortes insgesamt zu stärken.

Vor diesem Hintergrund haben sich die kommunalen Spitzenverbände und das Wirtschaftsministerium Nordrhein-Westfalen darauf verständigt, eine Befragung bei den Kommunen bzw. ihren Wirtschaftsfördereinrichtungen durchzuführen, um gute Beispiele zur mittelstandsfreundlichen Verwaltung zu sammeln und ggf. zur Nachahmung zu empfehlen. Ziel ist es, aus den zur Verfügung gestellten Materialien einen Leitfaden mit guten Beispielen zur mittelstandsorientierten Verwaltung zusammenzustellen, der für die Kolleginnen und Kollegen vor Ort nachahmenswerte und praktikable Empfehlungen enthält.

In den Kommunen werden bereits zahlreiche Projekte zur Förderung des Mittelstandes durchgeführt.

Die Ergebnisse sind der beigefügten Auswertung (**Anlage**) zu entnehmen. Das Ministerium hat sich besonders über die rege Teilnahme des kreisangehörigen Bereichs gefreut und über die aktive Wirtschaftsförderung im Verbandsbereich beeindruckt gezeigt.

**Auswertung \*)****Fragebogen zur mittelstandsfreundlichen Verwaltungspraxis in den Kommunen  
in Nordrhein-Westfalen****1. Zentrale Ansprechstelle**

a) Gibt es eine zentrale Ansprechstelle für die Belange von KMU?

ja	126	93,3%
nein	9	6,7%

b) Wie ist die Erreichbarkeit der Ansprechstelle geregelt?

Sprechstunden	51	37,8%
Telefon	120	88,9%
elektr. Angebot mit Rückrufservice o.ä.	56	41,5%
Sonstiges	62	45,9%

**2. Antragsmanagement**

a) Wird eine Begleitung bzw. Betreuung von KMU bei betriebsbezogenen Antragsverfahren (z.B. Bau, Umbau, Erweiterung etc.) angeboten?

ja	122	90,4%
nein	13	9,6%

b) Worauf erstreckt sich das Angebot?

Ansprechpartner in der Fachverwaltung	111	82,2%
Vermittlung und/oder Moderation von Besprechungsterminen etc.	114	84,4%
Sonstiges	31	23,0%

c) Werden Informationen über Art, Ablauf und Dauer der Verfahren bereitgehalten?

nein	58	43,0%
Ja, Flyer	28	20,7%
Ja, Internet	44	32,6%
Ja, Tracking	5	3,7%
Ja, sonstiges	42	31,1%

**3. Beschwerdemanagement**

Ist eine Betreuung und Begleitung von KMU bei Problemen über Aufsichts- und Genehmigungsbehörden vorgesehen (evtl. einschl. Mediation)

ja	92	68,1%
nein	43	31,9%

**4. Gewerbeimmobilien-Management**

Gibt es eine zentrale Information über verfügbare Gewerbeflächen in der Gebietskörperschaft (z.B. Internet) einschl. Größe, Lage, Kosten etc.?

ja	121	89,6%
nein	14	10,4%

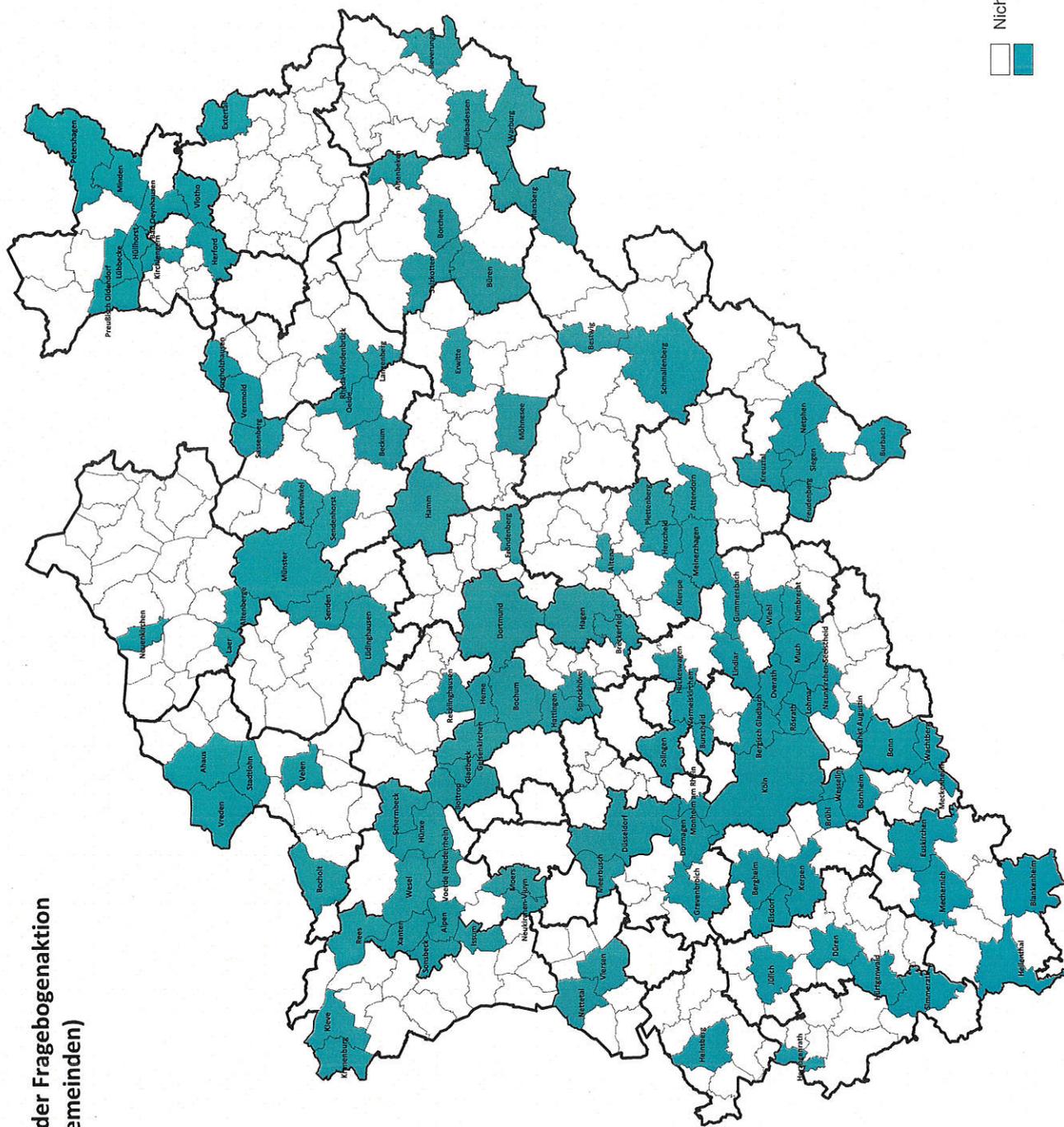
**5. Ansiedlungsmanagement**

Wie und in welchem Umfang werden ansiedlungswillige KMU betreut und begleitet? Gibt es weiterer Informations- und Beratungsangebote (nicht Gründungsberatung)?

nein	15	11,1%
ja	120	88,9%

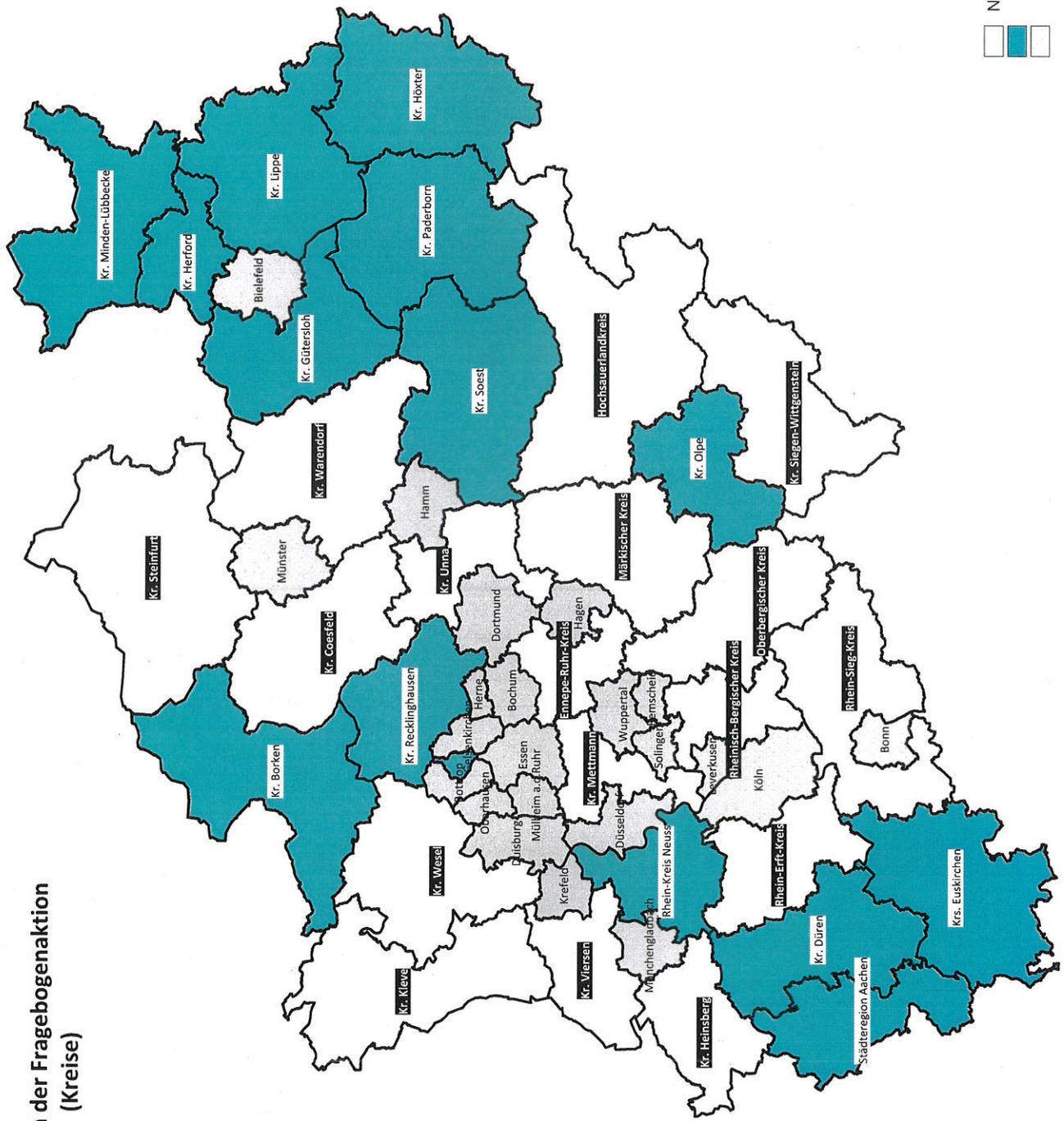
\*) 142 Rückmeldungen davon 135 berücksichtigt (Grund: Fragebogen mehrfach zurückgeschickt / Fehlanzeige)  
 Prozentangaben beziehen sich auf die 135 ausgewerteten Rückmeldungen!!!  
 Bei einigen Fragen Prozentsumme größer 100, da Mehrfachnennungen möglich.

# Beteiligung an der Fragebogenaktion (Gemeinden)



Nicht teilgenommen (275)  
 Teilgenommen (121)

# Beteiligung an der Fragebogenaktion (Kreise)



Nicht Teilgenommen (17)  
 Teilgenommen (14)  
 krfr. Stadt (22)



Städte- und Gemeindebund  
Nordrhein-Westfalen

■ Städte- und Gemeindebund NRW • Postfach 10 39 52 • 40030 Düsseldorf

Vorbericht  
109. Sitzung  
Ausschuss für Strukturpolitik und Verkehr  
am 4. März 2015 in Düsseldorf

**TOP 8: Verschiedenes**  
BE: Geschäftsstelle

Postfach 10 39 52 • 40030 Düsseldorf  
Kaiserswerther Straße 199-201  
40474 Düsseldorf  
Telefon 0211 • 4587-1  
Telefax 0211 • 4587-211  
E-Mail: info@kommunen-in-nrw.de  
pers. E-Mail:  
Internet: www.kommunen-in-nrw.de

Aktenzeichen: III N 5 Th/Da  
Ansprechpartner:  
Beigeordneter Gerbrand  
Hauptreferent Thomas  
Durchwahl 0211 • 4587-241/-233

6. Februar 2015

## **8.1. Gemeindeverkehrsfinanzierung**

### *Kommunaler Straßenbau*

Im Auftrag der Verkehrsministerkonferenz wurde für den Zeitraum 2014 bis 2019 durch die Daehre-Kommission bundesweit ein Bedarf von rd. 1,2 Mrd. Euro jährlich allein für den kommunalen Straßenbau ermittelt. Nach dem Verteilungsschlüssel des Entflechtungsgesetzes (ehemaliges GVFG) ergäbe sich ein Bedarf für NRW von rund 237 Mio. Euro. Die derzeitigen 130 Mio. Euro jährlich für die Förderung des kommunalen Straßenbaus in Nordrhein-Westfalen sind damit bei weitem nicht ausreichend. Das Land setzt deshalb auf Konzentration. Neubaumaßnahmen sind kaum mehr möglich. Vielmehr geht es künftig vorrangig nur noch um Erhaltungsmaßnahmen (grundhafte Erneuerung/Brückensanierungen usw.), Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen, Gemeinschaftsmaßnahmen mit dem Landesbetrieb und den Ausbau mit Schwerpunkt Verkehrssicherheit.

Aktuell werden folgende Finanzierungsansätze diskutiert:

### *LKW-Maut*

In seiner Sitzung am 21. November 2014 hat sich das Präsidium des StGB NRW für eine konsequent umgesetzte LKW-Maut ausgesprochen, weil der Verschleiß des Straßennetzes fast ausschließlich auf Schwerlastverkehre zurückzuführen ist. Zu begrüßen ist es deshalb, dass die LKW-Maut ab dem 1. Oktober 2015 auch für Fahrzeuge mit mehr als 7,5 Tonnen Gesamtgewicht gelten soll und nicht mehr wie bisher nur für Schwerlastverkehre ab 12 Tonnen. Für die dann allerdings eintretende Maut-Lücke zwischen 3,5 Tonnen (darunter gilt die PKW-Maut) und den LKW's ab 7,5 Tonnen gibt es keine sachliche Begründung. Vielmehr muss eine lückenlose Bemautung angestrebt werden. PKW-Maut und LKW-Maut müssen also noch besser aufeinander abgestimmt werden. Aus kommunaler Sicht ist die Beschränkung der LKW-Mauterhebung auf Bundesautobahnen und einige Bundesfernstraßen nicht ausreichend. Vielmehr muss beispielsweise über eine Vignettenlösung sichergestellt werden, dass auch die Benutzung kommunaler Straßen kostenpflichtig wird. Dies würde zum einen Mautausweichverkehre verhindern und zum anderen eine verlässliche Einnahmequelle zugunsten der Kommunalstraßen eröffnen.

### *PKW-Maut*

Im Koalitionsvertrag von SPD und CDU/CSU auf Bundesebene ist vorgesehen, dass für den Erhalt und den Ausbau des Autobahnnetzes ein angemessener Beitrag der Halter von nicht in Deutschland zugelassenen PKW in Form einer Vignette erhoben wird. Dabei sollte kein Fahrzeughalter in Deutschland stärker belastet werden als derzeit und eine europarechtskonforme Ausgestaltung erfolgen. Zudem besteht die Absicht, dass alle inländischen Pkw-Halter die Abgabe gleichermaßen entrichten.

Der Verkehrsausschuss des Bundesrates hat für die Plenarsitzung des Bundesrates am 6. Februar eine Ablehnung des Gesetzentwurfes zur Einführung einer Infrastrukturabgabe auf den Bundesfernstraßen empfohlen und grundsätzliche Bedenken geäußert, ob die gleichzeitige Einführung einer Infrastrukturabgabe in Deutschland und eines Freibetrags bei der Kfz-Steuer in gleicher Höhe mit dem europäischen Recht vereinbar sei. Er befürchtet, dass der EuGH die Steuerentlastung als unzulässige Diskriminierung und die Einführung der Infrastrukturabgabe als zulässig einstufen könnte, was zu einer Mehrbelastung deutscher Fahrzeughalter führen würde.

Daneben kann der Ausschuss die den Einnahmeerwartungen zugrundeliegenden Daten nicht nachvollziehen und äußert erhebliche Bedenken hinsichtlich der Relation zwischen dem anfallenden Erfüllungsaufwand und den zu erwartenden Einnahmen. Bei der Einnahmeverwendung kritisiert der Verkehrsausschuss, dass die Steuermittel für die Verkehrsinvestitionen des Bundes um 3 Mrd. Euro gekürzt werden sollen, so dass es nach der Verwendung der erwarteten 3,7 Mrd. Einnahmen aus der Infrastrukturabgabe und nach Abzug der Erhebungskosten keine nennenswerte Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung gebe.

Schließlich handelt es sich nach Auffassung des Verkehrsausschusses um ein zustimmungspflichtiges Gesetz, da mit dem Gesetzentwurf die nach Landesrecht für die Kfz-Zulassung zuständigen Behörden eingebunden werden. So erhalten sie z.B. die neue Aufgabe, die gesamte Ausnahmeprüfung nach § 2 Absatz 1 Infrastrukturabgabengesetz für neu zuzulassende Kraftfahrzeuge vorzunehmen. Außerdem weist der Ausschuss darauf hin, dass der Bund aus Gründen eines fehlenden Konnexitätsausgleichsanspruchs gar nicht berechtigt sei, Aufgaben unmittelbar an Kommunen zu übertragen. Des Weiteren hat er verfassungsrechtliche Bedenken gegen die Aufgabenzuordnung an die kommunalen Zulassungsbehörden.

Die bisherigen Überlegungen zur PKW-Maut sind aus Sicht der Geschäftsstelle politisch, rechtlich und finanziell unausgegoren. Die rechtlichen Risiken auf Bundes- und EU-Ebene, das Verhältnis von Aufwand für die Erhebung der Maut zu den Einnahmen sowie die Höhe der Einnahmen selbst, die nur die Spitze des Eisbergs erfasst, sind nicht zufriedenstellend geklärt. Zudem muss bei allen nutzerorientierten Refinanzierungsüberlegungen eine angemessene Beteiligung der Kommunen an den Einnahmen sichergestellt werden. Insbesondere im Hinblick auf die Kritik von Bundesländern mit Grenzregionen hat der Bundestag beschlossen, dass nicht, wie ursprünglich angedacht, sämtliche Straßen mautpflichtig werden, sondern nur für die Nutzung von Autobahnen und Bundesstraßen eine PKW-Maut erhoben werden soll. Dies ist nicht zu akzeptieren, weil damit weiterhin keine rechtssichere Finanzierungslösung für die Kommunalstraßen in Sicht ist. Der kommunale Anteil von über zwei Dritteln aller Straßen in Deutschland muss sich aber in der Verteilung der Erlöse aus den einzelnen Finanzierungsinstrumenten widerspiegeln.

### *Staatliche Gemeindeverkehrsfinanzierung*

Mit Maut-Einnahmen allein ist der Sanierungsstau im Straßennetz nicht aufzulösen. Dies gilt insbesondere für das kommunale Straßennetz, das etwa zwei Drittel der Straßeninfrastruktur ausmacht.

Das Präsidium hat in seinen Beschlüssen vom 13.03.2013 und vom 21.11.2014 Forderungen an den Bund adressiert, eine dauerhafte, verlässliche und ausreichende Gemeindeverkehrsfinanzierung sicherzustellen und die Mittel zweckgebunden für den kommunalen Straßenbau bereitzustellen. Denn der Bund dürfe nicht aus seiner gesamtstaatlichen Verantwortung auch für die kommunalen Straßen entlassen werden. Als eine Handlungsoption, die weiterverfolgt werden sollte, hat es einen „Infrastrukturfinanzierungsfonds“ angesehen. Die Verkehrsminister der Länder haben ebenfalls die Bundesregierung aufgefordert, zügig eine Lösung vorzulegen, eventuell durch Umwandlung des Solidaritätszuschlags in eine Infrastrukturabgabe nach 2019.

Der Ausschuss für Strukturpolitik und Verkehr des StGB NRW hat in seiner Frühjahrssitzung 2014 die Forderung der Verkehrsministerkonferenz unterstützt, dass sich Planung, Ausführung und Instrumente zur Bereitstellung der Verkehrsinfrastruktur zukünftig am verkehrlichen Bedarf (und nicht wie bisher an liquiden Mitteln von Bund und Land) orientieren müssen.

Das Präsidium hat deshalb mit Beschluss am 19. November 2014 zur Zukunft der Gemeindeverkehrsinfrastruktur seine Forderung an den Bund erneuert, eine dauerhafte, verlässliche und ausreichende Gemeindeverkehrsfinanzierung sicherzustellen und die Mittel zweckgebunden für den kommunalen Straßenbau bereitzustellen. Es fordert bei allen nutzerorientierten Refinanzierungsüberlegungen eine angemessene Beteiligung der Kommunen an den Einnahmen. Der kommunale Anteil von über zwei Dritteln aller Straßen in Deutschland muss sich in der Verteilung der Erlöse aus den einzelnen Finanzierungsinstrumenten widerspiegeln. PKW-Maut und LKW-Maut müssen dabei aufeinander abgestimmt werden, um eine lückenlose Bemauerung zu erreichen.

#### *Entflechtungsmittel*

Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) war über viele Jahre das maßgebliche Instrument zur Förderung des kommunalen Straßenbaus. Im Rahmen der Föderalismuskommission wurden die Finanzbeziehungen zwischen Bund und Ländern neu geregelt. Dies führte zum Auslaufen des GVFG. Das daraufhin verabschiedete Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz) ist ein Übergangs- oder Ausstiegs-gesetz mit einem definierten Enddatum (31.12.2019). Nach der Revisionsklausel des Entflechtungsgesetzes mussten Bund und Länder gemeinsam bis Ende 2013 prüfen, in welcher Höhe die Bundesfinanzhilfen für den Zeitraum 2014 bis Ende 2019 zur Aufgabenerfüllung noch angemessen und erforderlich sind. Die Vorstellungen des Bundes und der Länder über die Höhe zukünftiger Mittelzuweisungen gingen weit auseinander. Der Bund hat sich im Ergebnis bereit erklärt, den Ländern die Entflechtungsmittel ungekürzt bis 2019 zuzuweisen. Die bundesgesetzliche Zweckbindung der Mittel entfiel zum 31.12.2013.

Im sogenannten Entflechtungsmittelzweckbindungsgesetz Nordrhein-Westfalen wurde daraufhin auf Drängen der kommunalen Spitzenverbände die Zweckbindung auf landesrechtlicher Ebene bis 2019 festgeschrieben. Das Land Nordrhein-Westfalen bekommt nun bis zum 31.12.2019 durchgängig 260 Millionen Euro pro Jahr der für den Verkehr bestimmten Entflechtungsmittel und leitet sie zweckgebunden je etwa zur Hälfte in den ÖPNV und in den kommunalen Straßenbau weiter. In einer Größenordnung von 516 Mio. Euro sind diese Mittel bereits gebunden, weil laufende Maßnahmen ausfinanziert werden müssen. Damit stehen insgesamt nur noch etwa 115 Mio. Euro disponible Haushaltsmittel bis 2019 als sog. „Freie Spitze“ zur Verfügung. Die Sicherstellung der Bundesfinanzhilfen bis 2019 in bisheriger Höhe bringt damit Planungssicherheit, wenn auch nur auf einem bescheidenen Niveau. Andere Bundesländer, wie z.B. Baden-Württemberg, haben sich bis auf weiteres ganz aus der Förderung für den kommunalen Straßenbau zurückgezogen.

### *Privatfinanzierungsmodelle*

Zum wiederholten Mal kommen aktuell Vorschläge zu privaten Finanzierungsmodellen auf. Diese sind in Deutschland in den Neunziger Jahren vereinzelt diskutiert worden, z. B. bei der BAB 31.

Der Städte- und Gemeindebund hat diese Überlegungen immer äußerst kritisch begleitet. Bislang steht der Beweis aus, dass eine private Vorfinanzierung den Steuerzahler nicht sogar teurer zu stehen kommt. Das Bundesverkehrsministerium kündigt seit einiger Zeit ein Gutachten zu solchen Fragen an, das aber noch nicht vorliegt. Nach Einschätzung des Deutschen Instituts für Urbanistik (DIFU) zeigt die Erfahrung in Großbritannien, dass die Straßeninfrastruktur in einem deutlich schlechteren Zustand ist, weil die dortige Regierung in der Vergangenheit versucht hat, sie maßgeblich über Privatisierungen zu sanieren. Dies habe sich nicht bewährt.

### *Zukunft der ÖPNV-Regionalisierungsmittel*

Die Bundesländer erhalten auf der Grundlage des Bundesregionalisierungsgesetzes zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sogenannte Regionalisierungsmittel. Seit 2008 wurden diese Mittel ausgehend von einem Betrag von 6,675 Mrd. Euro mit 1,5 % ab dem Jahr 2009 dynamisiert. Derzeit beträgt die Höhe der Mittel ca. 7,3 Mrd. Euro.

Im Regionalisierungsgesetz ist festgelegt, dass der Betrag, den die Länder ab dem Jahr 2015 erhalten, durch ein Bundesgesetz geregelt wird, welches der Zustimmung des Bundesrates bedarf (Revisionsklausel). Die Revision der Regionalisierungsmittel für den Zeitraum ab 2015 steht noch aus. Hintergrund dafür sind unterschiedliche Auffassungen von Bund und Ländern zur Höhe und zur Zukunft der Mittel.

Die Länder haben bei der Verkehrsministerkonferenz (VMK) vom 1./2. Oktober 2014 im Wesentlichen folgende Positionierung vorgenommen:

- In Artikel 106a Grundgesetz verpflichtet sich der Bund, den Ländern die mit der Regionalisierung verbundenen Lasten voll auszugleichen. Diese grundgesetzliche Verpflichtung darf bei der Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen nicht zur Disposition gestellt werden.
- Die künftige Mindest-Mittelausstattung soll 8,5 Mrd. Euro jährlich betragen. Die Mittel müssen auskömmlich dynamisiert werden. Dies beinhaltet einen Ausgleich der Kostenentwicklung der Trassen- und Stationspreise durch den Bund sowie eine zweiprozentige Dynamisierung der übrigen Kosten.

Die Forderung der Länder erfolgt auf der Grundlage eines Gutachtens, das der Arbeitskreis Bahnpolitik im Auftrag der VMK erstellt hat.

Die Position des Bundes stellt sich wie folgt dar:

- Eine Erhöhung des Mittelplafonds auf 8,5 Mrd. Euro jährlich ab 2015 wird abgelehnt. Eine bloße Erhöhung und Dynamisierung der Mittel sei nicht zielführend. Die Festsetzung der Mittel ab 2015 soll vielmehr an eine Prüfung der Nutzung von Effizienzpotenzialen und der Prioritätensetzungen geknüpft werden.
- Die Neufestsetzung der Mittel ab 2015 soll im Paket mit der Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen erfolgen.

Aufgrund der unterschiedlichen Auffassungen von Bund und Ländern ist nicht ausgeschlossen, dass für die Revision der Regionalisierungsmittel eine ähnliche Lösung gefunden wird wie bei der Fortschreibung der Entflechtungsmittel (s. o.). Wenn dies der Fall ist, dann würden 2015

die gleichen Mittel zur Verfügung stehen wie 2014 (7,3 Mrd. Euro), die ebenfalls mit 1,5 % dynamisiert werden, gegebenenfalls erst ab 2016.

Das Präsidium des StGB NRW unterstützt mit Beschluss vom 21. November 2014 die Forderung der Verkehrsministerkonferenz nach einer angemessenen Anhebung und Dynamisierung der Bundes-Regionalisierungsmittel, um kommunale Verkehrsinvestitionen im Öffentlichen Personennahverkehr langfristig abzusichern und die nötige Planungssicherheit zu erzielen.

## **8.2. Motorradlärm in Tourismuskommunen**

Der Motorrad-Verkehr wird in den Kommunen des Verbandsbereich sehr unterschiedlich eingeschätzt.

Einerseits beteiligen sich die Kommunen an einem Wettbewerb „Motorradfreundliche Kommune“, den die MID – Motorrad Initiative Deutschland e.V. bereits 15mal ausgeschrieben hat. Zehn Städte und Gemeinden, von Eckernförde bis Garmisch, tragen diesen in Europa bis heute einmaligen Titel. 2004 wurde erstmals eine Behörde, die Niederlassung Euskirchen des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen, als besonders motorradfahrerfreundlich ausgezeichnet. Dort wurde unter anderem der „Unterfahrschutz Modell Euskirchen“ entwickelt, durch den die folgenschwere Kollision gestürzter Motorradfahrer mit scharfkantigen Schutzplankenpfosten verhindert wird. Im Jahr 2013 war die Stadt Hamm die Preisträgerin.

Insbesondere unter Lärmaspekten wird das Motorradfahren vielerorts aber auch als problematisch angesehen, worauf wir in der Mitteilung 55/2011 vom 11.01.2011 („Resolution zum Motorradlärm“) hingewiesen haben. Seit Jahren führt der Motorradlärm insbesondere in Eifelgemeinden zu Beschwerden von Bürgern und Gästen wie auch zu Sicherheitsproblemen. Insbesondere die kurvenreichen Strecken in den landschaftlich reizvollen Lagen, die dort mit den Belangen der Natur und der Erholung kollidieren, machen das Problem in solchen Regionen akut. In den Kommunen werden intensiv verschiedene Möglichkeiten beleuchtet, mit denen dem Motorradlärm entgegengearbeitet werden kann. Es bestehen demnach Möglichkeiten von Geschwindigkeitsbeschränkungen, Überholverböten, repressive Geschwindigkeitsmessungen, in eingeschränktem Maß Streckenverbote für Motorräder und PR-Aktionen. Damit kann aber nur temporär und punktuell eine Wirkung erzielt werden. Das generelle Problem kann unter den derzeit geltenden gesetzlichen Standards nicht nachhaltig vermindert werden.

In einer Resolution fordern Kommunen in der Region die Senkung der gesetzlich höchstzulässigen Grenzwerte für Motorräder und Motorroller auf das derzeitige Niveau von PKW (70 db), die Ermöglichung eines vereinfachten Testverfahrens zur Verkehrskontrolle der leicht manipulierbaren und zu lauten Ersatzschalldämpfer durch verlässliches Erkennen im Verkehr, die angemessene Sanktionierung des Benutzers und Halters der illegal manipulierten Maschinen durch Erhöhung von Bußgeld und Punkten im Verkehrszentralregister, die Änderung der Genehmigungsvorschriften und den Entzug der Typgenehmigung von Lärm steigerndem technischen Zubehör und zusätzlich wegen hoher Geschwindigkeit und Lärm die Einführung der Halterhaftung bei Verstößen sowie die Einführung von Frontkennzeichen bei Motorrädern. Die Geschäftsstelle hat diese Resolution an den DStGB mit der Bitte weitergeleitet, die Problematik in den gesetzgebenden Gremien vorzutragen.

## **8.3. Erste Umsetzungsschritte der EU-Strukturperiode 2014-2020**

Mit der Rahmenrichtlinie über die Gewährung von Zuwendungen aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung im Zielbereich Investitionen in Wachstum und Beschäftigung (EFRE) in der Förderperiode 2014-2020 im Land Nordrhein-Westfalen (EFRE-Rahmenrichtlinie – EFRE RRL) wurde die Rechtsgrundlage für die Förderperiode 2014-2020 geschaffen.

Für das sog. Operationelle Programm EFRE.NRW stehen für die neue Förderperiode 2014- 2020 aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) und Mitteln des Landes NRW und weiterer öffentlicher und privater Mittelgeber rund 2,4 Milliarden Euro zur Verfügung.

Es handelt sich um das größte Wirtschafts- und Strukturförderungsprogramm des Landes NRW. Damit sollen die Zielvorgaben der Europa 2020-Strategie der Europäischen Union und die wirtschafts- und strukturpolitischen Ziele des Landes NRW realisiert werden.

Das Programm konzentriert sich in vier Schwerpunkten auf die Förderung von Innovationen, Mittelstand, Klimaschutz sowie auf eine nachhaltige Stadt- und Quartiersentwicklung mit dem Schwerpunkt auf präventive und integrative Maßnahmen:

#### Innovationsförderung

Die Innovationsförderung bildet den Schwerpunkt des Programms und zielt insbesondere auf die acht Leitmärkte, in denen sich die Landesregierung besondere Wachstums- und Beschäftigungspotenziale verspricht. Auf der Grundlage der Innovationsstrategie NRW sollen in Kooperationen zwischen Unternehmen und Wissenschaft innovative Vorhaben durchgeführt, die umsetzungsorientierte Forschungsinfrastruktur gezielt ausgebaut und der Wissens- und Technologietransfer verbessert werden.

Ein Großteil der Mittel wird durch Wettbewerbe vergeben, so dass den zukunftsweisenden, innovativen Ideen zur Umsetzung verholfen wird, die besonders positive wirtschaftliche und beschäftigungspolitische Auswirkungen auf Nordrhein-Westfalen haben.

#### Stärkung der unternehmerischen Basis bei KMU

Ein weiterer Schwerpunkt ist die Unterstützung des Mittelstands und wachstumsstarker Existenzgründungen. Beratungs- und Informationsdienste lassen innovative und nachhaltige Unternehmenskonzepte entstehen. Flexible Finanzierungshilfen sorgen für mehr Neugründungen und versetzen Betriebe in die Lage, notwendige Investitionen tätigen zu können. Durch den Abbau administrativer Gründungshemmnisse und den Ausbau von Infrastrukturen, die einen wesentlichen Beitrag zur Entwicklung von KMU leisten, werden die guten Rahmenbedingungen für zukunftsfähige und wettbewerbsfähige Unternehmen weiter verbessert.

#### Klimaschutz in NRW

Vor dem Hintergrund des Klimaschutzgesetzes NRW sollen Pilot- und Modellvorhaben zur Nutzung erneuerbarer Energien und zur Steigerung der Energieeffizienz umgesetzt und die Verbreitung klimaschonender Technologien und Nutzungsgewohnheiten unterstützt werden. Mit allen Maßnahmen wird das Ziel verfolgt, die Treibhausgasemissionen in NRW zu verringern, ohne die Netzstabilität und Versorgungssicherheit zu gefährden, und umfassende Klimaschutzinvestitionen in Kommunen und Unternehmen anzustoßen. Durch Beratungs- und Aufschließungsmaßnahmen sollen zugleich Informationsdefizite und Investitionshemmnisse abgebaut werden.

#### Quartiere und Städte nachhaltig entwickeln

Im vierten Schwerpunkt sind Fördermittel für die Umsetzung von Projekten vorgesehen, die im Kontext kommunaler integrierter Konzepte stehen. Alle unterstützten Maßnahmen leisten einen Beitrag zur Präventionsstrategie des Landes NRW und steuern so systematisch dem Niedergang von städtischen Quartieren und einer sozialen Ausgrenzung entgegen. Zum Einsatz kommen kombinierte Maßnahmen zum Aus- und Aufbau von Betreuungs- und Beratungseinrichtungen für Kinder, Jugendliche und ihre Familien, zur wirtschaftlichen Belebung, zur Sanierung und Neunutzung von Industriebrachen und Konversionsflächen sowie Maßnahmen zur ökologischen Revitalisierung von städtischen und stadtnahen Gebieten.

In der Ersten Runde werden folgende NRW Leitmarkt-Wettbewerbe ausgeschrieben:

- Medien & Kreativwirtschaft- Start 21. Oktober 2014
- Energie- & Umweltwirtschaft- Start 17. November 2014
- Neue Werkstoffe - Start 20. Januar 2015
- Gesundheit - Start Februar 2015
- Maschinen & Anlagenbau /Produktionstechnik - Start März 2015
- Mobilität & Logistik - Start April 2015
- Life Sciences - Start Mai 2015
- Informations- & Kommunikationswirtschaft - Start Juni 2015

Zu folgenden Themen sind Aufrufe in Vorbereitung:

- Regio.NRW - Start 10. November 2014
- Präventive und nachhaltige Entwicklung von Quartieren/Armutsbekämpfung
- Tourismus
- Fachkräfte
- Regionale und kommunale Klimaschutzkonzepte
- Interessebekundungsverfahren zur Einrichtung regionaler Kompetenzzentren für verantwortungsvolle Unternehmensführung (corporate social responsibility) in NRW -Start 28. Oktober 2014

Darüber hinaus werden im Bereich Klimaschutz weitere Wettbewerbe gestartet.

#### **8.4. Bericht aus dem Mittelstandsbeirat**

Bürgermeister Karl Ludwig Völkel vertritt als Vorstand der „Kommunalen Wirtschaftsförderung“ auch den Städte- und Gemeindebund NRW im Mittelstandsbeirat. Er wird in der Sitzung Bericht erstatten.

#### **8.5. Jahreskongress „Kommunale Wirtschaftsförderung“**

Der Jahreskongress befindet sich in der Vorbereitung. Er soll nach derzeitiger Planung am 20.05.2015 in Dortmund stattfinden. Als Themenschwerpunkt wurde „Konsequenzen der digitalen Wirtschaft für die kommunale Wirtschaftsförderung“ festgelegt.

#### **8.6. Zulassung von Altkennzeichen in NRW**

In Nordrhein-Westfalen wird wieder ein weiteres Altkennzeichen zugelassen. Das NRW-Verkehrsministerium hat jetzt dem Kreis Viersen für die Wiederezulassung des früheren Kennzeichens KK grünes Licht gegeben. KK war bis zur kommunalen Gebietsreform Anfang der 1970er Jahre das Kennzeichen für den Kreis Kempen-Krefeld, der weitgehend im heutigen Kreis Viersen aufgegangen ist.

Bis zur Jahresmitte 2014 waren in NRW bereits rund eine Viertelmillion neue Altkennzeichen an Fahrzeughalter ausgegeben worden. Mit dem Kreis Viersen haben jetzt 19 Städte und Kreise von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, Altkennzeichen wieder einzuführen. KK ist das 24. Altkennzeichen, das wieder auf den Autonummernschildern aus NRW zu sehen sein wird. Im Rahmen der kommunalen Gebietsreform waren 40 Kennzeichen weggefallen. Bis zur Wiederezulassung von Altkennzeichen im Jahr 2012 gab es in Nordrhein-Westfalen 53 Autokennzeichen für die Städte und Kreise.

### **8.7. Steuerlicher Querverbund – Sachstand**

Die Voraussetzungen für die Anerkennung eines steuerlichen Querverbundes zwischen Stadtwerken und Bäderbetrieben mittels eines Blockheizkraftwerkes (BHKW) sind seit einigen Jahren Gegenstand von Diskussionen mit der Finanzverwaltung. Aufgrund der im Jahr 2012 auf Ebene der obersten Finanzbehörden eingeleiteten bundeseinheitlichen Abstimmung der Voraussetzungen für eine Zusammenfassung von Betrieben gewerblicher Art nach § 4 Abs. 6 Satz 1 Nr. 2 KStG über ein BHKW wurden seit 2012 von der Finanzverwaltung keine verbindlichen Auskünfte mehr zum Thema „steuerlicher Querverbund über ein BHKW“ erteilt.

Das Bundesfinanzministerium (BMF) hat den kommunalen Spitzenverbänden auf Bundesebene am 24.07.2014 den Entwurf eines BMF-Schreibens zur Zusammenfassung von Betrieben gewerblicher Art mittels eines BHKW nach Maßgabe des § 4 Abs. 6 Satz 1 Nr. 2 KStG zugeleitet. Das Finanzministerium des Landes Nordrhein-Westfalen hat daraufhin gegenüber der Oberfinanzdirektion NRW verfügt, dass nunmehr keine Bedenken bestehen, auf der Grundlage dieses BMF-Entwurfs verbindliche Auskünfte nach § 89 Abs. 2 AO zu erteilen, bei denen es um die Zusammenfassung von Betrieben gewerblicher Art wegen gegenseitiger technisch-wirtschaftlicher Verflechtung von einigem Gewicht geht. Die Verfügungen der Oberfinanzdirektionen Münster und Rheinland vom 23.12.2012 seien damit gegenstandslos.

Der Entwurf des BMF-Schreibens sowie eine gemeinsame Stellungnahme der Bundesvereinigung der Kommunalen Spitzenverbände und des VKU, das vom VKU federführend erstellt wurde, ist als **Anlage** beigelegt.

### **8.8. Zeit und Ort der 110. Sitzung**

Wird in der Sitzung festgelegt.

Herrn  
Ministerialrat Peter Rennings  
Bundesministerium der Finanzen  
Referat IV B 7  
Wilhelmstraße 97  
10117 Berlin

Ansprechpartner:

Andreas Meyer  
Verband kommunaler Unternehmen e.V.  
[meyer@vku.de](mailto:meyer@vku.de)

Dr. Stefan Ronnecker  
Deutscher Städtetag  
[stefan.ronnecker@staedtetag.de](mailto:stefan.ronnecker@staedtetag.de)

Matthias Wohltmann  
Deutscher Landkreistag  
[matthias.wohltmann@landkreistag.de](mailto:matthias.wohltmann@landkreistag.de)

Ralph Sonnenschein  
Deutscher Städte- und Gemeindebund  
[ralph.sonnenschein@dstgb.de](mailto:ralph.sonnenschein@dstgb.de)

Berlin, den 03.09.2014

## **Kriterien für die Zusammenfassung von Betrieben gewerblicher Art (BgA) mittels eines Blockheizkraftwerkes nach Maßgabe des § 4 Abs. 6 Satz 1 Nummer 2 KStG; Entwurf eines BMF-Schreibens**

Sehr geehrter Herr Rennings,

wir nehmen Bezug auf Ihr Schreiben vom 24.07.2014, mit dem Sie uns den im Betreff bezeichneten Entwurf eines BMF-Schreibens zugesandt und uns die Möglichkeit eingeräumt haben, nochmals zu diesem Themenkreis eine Stellungnahme abzugeben. Wir möchten uns herzlich dafür bedanken, dass Sie damit der von uns formulierten Bitte nach einer weiteren Anhörung nachgekommen sind.

Nachfolgend nehmen wir zu dem Entwurf des BMF-Schreibens Stellung:

## **Einleitende Anmerkungen**

Wir begrüßen, dass die Finanzverwaltung nunmehr beabsichtigt, die seit einigen Jahren diskutierten, bundesweit einheitlich geltenden Leitlinien für die Zusammenfassung von BgA durch ein BMF-Schreiben zu veröffentlichen. Die damit verbundene Transparenz gegenüber den Steuerpflichtigen trägt der hohen Bedeutung der Thematik für die Finanzierung kommunaler Daseinsvorsorge angemessenen Rechnung und ermöglicht es den Kommunen und kommunalen Unternehmen die seitens der Finanzverwaltung erarbeiteten Kriterien für die Zusammenfassung mittels BHKW schon frühzeitig in ihren Planungen zu berücksichtigen.

Insgesamt ist zu erkennen, dass die Finanzverwaltung die Absicht verfolgt, ausgewogene Grundsätze für die Zusammenfassung zweier BgA mittels BHKW zu schaffen. Dennoch sind auch in diesem Entwurf – mitunter neu formulierte – Anforderungen an die Zusammenfassung mittels BHKW enthalten, die sich praktisch kaum bzw. nicht energiewirtschaftlich sinnvoll umsetzen lassen.

In dem Zusammenhang weisen wir darauf hin, dass der VKU bei seinen Mitgliedsunternehmen eine umfassende Umfrage vorgenommen und darin anhand der einzelnen im Entwurf enthaltenen Kriterien abgefragt hat, ob diese im konkreten Fall erfüllt werden. Den Abfragebogen haben etwas mehr als 60 Mitgliedsunternehmen des VKU, bei denen ein steuerlicher Querverbund mittels BHKW derzeit anerkannt ist oder die eine entsprechende Gestaltung planen, ausgefüllt zurückgesandt. Trotz des urlaubsbedingt eher niedrigen Rücklaufs der Abfrage dürften sich aus den Antworten belastbare Erkenntnisse für die bestehenden Gestaltungen insgesamt ableiten lassen.

Demnach haben 75 % der Unternehmen, die geantwortet haben, mitgeteilt, dass sie die in dem Entwurf geforderten Kriterien nicht erfüllen. Dies bezieht sich ganz wesentlich auf die Kriterien, die erfüllt sein müssen, damit eine aus Sicht der Finanzverwaltung hinreichende „Gewichtigkeit“ der Verflechtung vorliegt. An dieser Stelle fehlt es daher offenbar noch grundsätzlich an der notwendigen Ausgewogenheit der im Entwurf formulierten Leitlinien.

Darüber hinaus sehen wir an verschiedenen Stellen noch Anpassungsbedarf. Dies betrifft etwa die Frage, welche Wertschöpfungsstufen eines Energieversorgungsunternehmens für eine technisch-wirtschaftliche Verflechtung mittels BHKW in Betracht kommen. Auch bedarf es – noch im Zusammenhang mit der gewährten Übergangsregelung einiger Klarstellungen.

## **Im Einzelnen:**

### **I. Anwendungsbereich des BMF-Schreibens**

Wir begrüßen, dass sich das BMF-Schreiben, wie von uns angeregt, nun ausdrücklich nur auf die Fälle der technisch-wirtschaftlichen Verflechtung bezieht, in denen eine Zusammenfassung mittels BHKW angestrebt wird. Diese Klarstellung ist wichtig, da diese Form der Zusammenfassung zwar sicherlich die am weitesten verbreitete, aber eben nicht die einzige Gestaltung ist, die seitens der Finanzverwaltung anerkannt wird. Anders als dies noch in den Gesetzesentwürfen des JStG 2009 vorgesehen war, hat der Gesetzgeber die technisch-wirtschaftliche Verflechtung als eine Möglichkeit der Zusammenfassung festgelegt. Die seitens Verbände favorisierte, deutlich weniger streitanfällige Sonderregelung für Bäder wurde nicht umgesetzt. Wenn der Gesetzgeber aber einen solchen allgemeinen, normativen Rechtsbegriff wie die technisch-wirtschaftliche Verflechtung in das Gesetz aufnimmt, ist es zwar sachgerecht, dass die Finanzverwaltung für die Anerkennung einer besonders weit verbreiteten Gestaltung Leitlinien erarbeitet. Dies darf aber nicht zur Folge haben, dass dadurch der Eindruck entsteht, dass andere Gestaltungen im Umkehrschluss grundsätzlich von der Anerkennung ausgeschlossen werden sollen.

Daher ist es auch wichtig, die Sachverhalte, die von den Leitlinien betroffen sein sollen, möglichst genau zu beschreiben. Wie in unserer letzten Stellungnahme u.a. ausgeführt, ist eine wechselseitige, technisch-wirtschaftliche Verflechtung zwischen einem Bäderbetrieb und einem Versorgungs-BgA auch mit großen Kraft-Wärme-Kopplungs-Anlagen – etwa durch die Einführung eines Wärmelastmanagements – gut darstellbar. Auch der seinerzeitigen Grundsatzentscheidung des Großen Senats des BFH, in deren Folge das Kriterium der technisch-wirtschaftlichen Verflechtung erstmals durch die Rechtsprechung entwickelt wurde, lag ein Sachverhalt mit einem großen Heizkraftwerk zugrunde. Diese Anlagen sind jeweils nicht als BHKW anzusehen und somit ist es aus unserer Sicht erforderlich, in dem BMF-Schreiben hierzu eine Abgrenzung vorzunehmen.

Der Unterschied zwischen den BHKW, die Gegenstand des avisierten BMF-Schreibens sind, einerseits und den genannten, großen Erzeugungsanlagen andererseits ist im Wesentlichen der, dass BHKWs einer lediglich „lokalen Energieversorgung“ dienen. Ein BHKW dient also immer der verbrauchernahen Wärmeversorgung einzelner Objekte oder Quartiere (Blöcke).

Aus unserer Sicht müsste zudem noch etwas deutlicher zum Ausdruck gebracht werden, dass sich das BMF-Schreiben nur mit einem bestimmten Fall der technisch-wirtschaftlichen Verflechtung auseinandersetzt. Idealerweise sollte ausdrücklich mitgeteilt werden, dass daneben auch andere Verflechtungen denkbar sind, auf die die Leitlinien dieses BMF-Schreibens nicht anwendbar sind.

Formulierungsvorschlag für die Einleitung:

Nach § 4 Absatz 6 Satz 1 Nummer 2 KStG können Betriebe gewerblicher Art (BgA) zusammengefasst werden, wenn zwischen ihnen nach dem Gesamtbild der tatsächlichen Verhältnisse objektiv eine enge wechselseitige technisch-wirtschaftliche Verflechtung von einigem Gewicht besteht. Eine häufig umgesetzte Gestaltung ist die Herstellung einer technisch-wirtschaftlichen Verflechtung zwischen zwei BgA mittels eines Blockheizkraftwerks (BHKW), das der lokalen und verbrauchernahen Energieversorgung dient. Nach dem Ergebnis einer Erörterung mit den obersten Finanzbehörden des Bundes sind bei der Zusammenfassung mittels eines Blockheizkraftwerks-BHKW stets die Verhältnisse des Einzelfalls maßgebend. Bei der Beurteilung des Einzelfalls in diesen Fällen sind insbesondere die folgende-nachfolgenden Grundsätze zu beachten. Auf andere Gestaltungen zur Herstellung einer engen wechselseitigen technisch-wirtschaftlichen Verflechtung finden die nachfolgenden Grundsätze keine Anwendung.:

**II. Grundsätzliche Eignung eines BHKW zur Herstellung einer engen wechselseitigen technisch-wirtschaftlichen Verflechtung**

Sehr positiv hervorzuheben ist der Umstand, dass die zwischenzeitlich in Frage gestellte, grundsätzliche Eignung eines BHKW, eine technisch-wirtschaftliche Verflechtung zwischen einem Energieversorgungsbetrieb und eines Bades oder sonstigen Einrichtung, die Wärme- und Strombedarf hat, herzustellen, nunmehr seitens der Finanzverwaltung weiterhin anerkannt wird. Angesichts der vor dem Hintergrund der Energiewende weiter zunehmenden Bedeutung flexibler, dezentraler Erzeugungsanlagen, die die gegenseitigen Verflechtungen eher noch deutlicher werden lassen, ist dies eine gleichermaßen sachgerechte und begrüßenswerte Position der Finanzverwaltung.

Angesichts der großen Bedeutung dieser Klarstellung fragen wir uns jedoch, warum diese lediglich in einem Nebensatz des ersten Grundsatzes getroffen wird, zumal sich dieser Punkt mit der eher wenig verbreiteten Gestaltung mit einem mobilen BHKW befasst. Aus unserer Sicht sollte stattdessen in einem gesonderten – idealerweise ersten – Punkt mitgeteilt werden, dass BHKWs grundsätzlich geeignet sind, zwischen einem Bad (bzw. einer anderen Einrichtung, die Wärme und Strombedarf hat) und einem Versorgungs-BgA eine technisch-wirtschaftliche Verflechtung herzustellen.

Formulierungsvorschlag:

1. Ein BHKW ist grundsätzlich geeignet, im Einzelfall die Zusammenfassung eines Bades (aber auch einer anderen Einrichtung, die Wärme- und Strombedarf hat, z.B. eine Stadthalle) mit einem Energieversorgungs- BgA zu begründen.

### **III. Verflechtung mittels mobilen BHKW**

Wir begrüßen, dass die Finanzverwaltung in dem 1. Gliederungspunkt klarstellt, dass auch ein mobiles BHKW grundsätzlich geeignet ist, eine wechselseitige technisch-wirtschaftliche Verflechtung herzustellen. Allerdings sind in den entsprechenden Ausführungen aus unserer Sicht – auch im Zusammenhang mit unseren weiter unten detailliert begründeten Forderungen zu den Schwellenwerten für die Gewichtigkeit der Verflechtung – Unstimmigkeiten enthalten, die zur Vermeidung von Missverständnissen beseitigt werden müssen. Auch sollte seitens der Finanzverwaltung in Betracht gezogen werden, ein weiteres, alternatives Kriterium für die Zusammenfassung mittels eines mobilen BHKW zuzulassen, das der Intention des derzeitigen Entwurfs aus unserer Sicht gleichermaßen gerecht wird.

#### **a) Wärmemenge oder Wärmeleistung**

Zunächst fällt auf, dass der Entwurf im Zusammenhang mit der 50-%-Grenze mal von der „Wärmemenge“ und mal von der „Wärmeleistung“ spricht. Wir gehen davon aus, dass die Finanzverwaltung in beiden Fällen auf die die erbrachte „Arbeit“ (z.B. in kWh) abstellen möchte. Die Verwendung des Begriffs der „Leistung“ ist dann nicht korrekt.

#### **b) Verhältnis zu Gewichtigkeit bei stationären BHKW**

Erläuterungsbedürftig erscheint insbesondere auch das Verhältnis zwischen dem 1. und dem 5. Gliederungspunkt.

##### **a. Wärmekriterium**

Im 1. Gliederungspunkt wird gefordert, dass mehr als 50 % der im Jahr erzeugten Wärmemenge an das Bad geliefert werden. Daneben müssen auch die übrigen Zusammenfassungsvoraussetzungen erfüllt sein. Damit müssten auch die Voraussetzungen des 5. Gliederungspunktes, zu dem wir unten noch im Detail Stellung nehmen, erfüllt werden. Klarstellend wird im 5. Gliederungspunkt zu dem dort enthaltenen Wärmekriterium von 80 % ausgeführt, dass dieses nur für den Zeitraum gelten soll, in dem die Anlage in dem jeweiligen Bad betrieben wird. Bei mobilen BHKW würde also auf das Jahr betrachtet die 50 %-Schwelle und für die Zeit, in der das BHKW im Bad betrieben wird, zusätzlich das 80%-Kriterium gelten. Jedenfalls verstehen wir die Regelungssystematik so.

Vorgreifend auf unsere Ausführungen zum 5. Gliederungspunkt, ist bereits hier anzumerken, dass die Forderung, wonach mindestens 80 % der im BHKW erzeugten Wärme an das Bad geliefert werden müssen, aus unserer Sicht deutlich zu restriktiv ist. Dies hatten wir auch bereits in unserer letzten Stellungnahme dar-

gestellt. Richtig ist, dass es durchaus zahlreiche Gestaltungen gibt, in denen dieses 80%-Kriterium erfüllt wird. In vielen anderen Fällen jedoch würde dieses Kriterium der Umsetzung energiewirtschaftlich und umwelttechnisch sinnvollen Nahwärme-Konzepten entgegenstehen. Aus unserer Sicht muss es daher ausreichen, wenn 30 % der im BHKW erzeugten Wärme an das Bad geliefert werden. Zur detaillierten Begründung dieser Forderung siehe unten unter V.

In dem Fall, dass die Finanzverwaltung dieser für die Kommunen und kommunalen Unternehmen sehr zentralen Forderung nachkommt, stellt sich die Frage, ob die derzeitige Regelungssystematik in Bezug auf das Wärmekriterium weiterhin sinnvoll ist. Wenn das BHKW schon 50 % der erzeugten Jahresmenge an das Bad liefert, wird es auch während seiner Betriebszeit im Bad wenigstens 30 % der Wärme an das Bad liefern. Ein solches 50%- / 30%-Kriterium erscheint vor diesem Hintergrund mangels Regelungsinhalt nicht sinnvoll.

Wenn wir den Ansatz der Finanzverwaltung richtig verstehen, dient das 50 %-Kriterium im 1. Gliederungspunkt insbesondere dazu, zu vermeiden, dass mit einem mobilen BHKW zugleich zwei Einrichtungen, die zu jeweils unterschiedlichen Zeiten durch das BHKW mit Wärme versorgt werden, in den steuerlichen Querverbund einbezogen werden können. Das 50%-Kriterium stellt sicher, dass nur eine Einrichtung mit einem mobilen BHKW mit einem Versorgungs-BgA zusammengefasst werden kann. Dieser Ansatz der Finanzverwaltung wird von uns nicht in Frage gestellt.

Daher halten wir es für angemessen, wenn das 50%-Kriterium in Gliederungspunkt 1 bestehen bleibt. In dem Fall wäre jedoch klarzustellen, dass das Wärmekriterium im 5. Gliederungspunkt auf mobile BHKW keine Anwendung findet.

Wir möchten an dieser Stelle noch eine zweite, alternativ anzuwendende Regelungssystematik vorschlagen. Das Ziel, wonach ein mobiles BHKW nur eine Einrichtung in den steuerlichen Querverbund einbeziehen kann, kann auch durch ein zeitliches Kriterium erreicht werden. Dieses könnte vorsehen, dass eine Verflechtung mittels eines mobilen BHKW voraussetzt, dass das BHKW mehr als die Hälfte seiner jährlichen Betriebszeit (die nicht zwingend zwölf Monate betragen muss) in der Einrichtung eingesetzt wurde, die mit dem Versorgungs-BgA zusammengefasst werden soll. In diesem Fall wäre auch die korrespondierende Regelung im 5. Gliederungspunkt sinnvoll, wonach in diesem Zeitraum mindestens 80 % (bzw. entsprechend unserer Forderung mindestens 30 %) der erzeugten Wärme an das Bad geliefert werden müssen.

## b. Stromkriterium

Überraschend problematisch ist, dass mobile BHKW über den Hinweis, dass alle übrigen Voraussetzungen erfüllt sein müssen, auch das im 5. Gliederungspunkt enthaltene Stromkriterium erfüllen müssten. Schon für fest installierte BHKW ist dieses Kriterium deutlich zu restriktiv und muss aus unserer Sicht unbedingt geändert werden. Insoweit verweisen wir auf unsere Ausführungen unter V. Mobile BHKW hingegen werden unter keinen Umständen in der Lage sein, dieses Kriterium zu erfüllen. Auch hier greifen wir wieder unserer unten detailliert begründete Forderung zum 5. Gliederungspunkt voraus, wonach ein solches Stromkriterium insgesamt abzulehnen ist. Stattdessen sollte als weiteres Kriterium formuliert werden, dass das BHKW in der Lage sein muss, die Wärmegrundlast des Bades abzudecken. Dies ist der Fall, wenn mit der im BHKW erzeugten Wärme mindestens 25 % des gesamten Wärmebedarfs des Bades abgedeckt werden können. Für ein mobiles BHKW hätte dies dann zur Folge, dass es während seines Einsatzes in dem zu verflechtenden Bad in diesem Sinne den Grundlastbedarf des Bades abdecken muss.

## c. Nichterreichen der Gewichtigkeitskriterien in einem Jahr

Aus verschiedenen Gründen ist es möglich, dass die Gewichtigkeitskriterien in einem Jahr mal nicht erreicht werden können. Gründe für das Nichterreichen der Schwellenwerte können u.a. darin liegen, dass das BHKW repariert oder das Bad saniert wird. Es ist nicht sachgerecht, in diesen Fällen als Konsequenz daraus die steuerliche Verrechnung zu versagen. Daher sollte eine Regelung aufgenommen werden, wonach in dem Fall, dass die Kriterien mal nicht erreicht werden, es für die Verrechnung unschädlich ist, wenn die Kriterien im Durchschnitt der fünf Folgejahre erfüllt werden. Dieser relativ lange Zeitraum ist erforderlich, da die Sanierung eines Bades regelmäßig zwischen einem und zwei Jahren dauert.

### Formulierungsvorschlag:

21. Auch ~~Ein~~ mobiles BHKW ist ~~wie ein stationäres BHKW~~ grundsätzlich geeignet, im Einzelfall die Zusammenfassung eines Bades (~~aber auch einer anderen Einrichtung, die Wärme und Strombedarf hat, z.B. eine Stadthalle~~) mit einem Energieversorgungs- BgA zu begründen. Maßstab für eine hinreichende tatsächlich technisch-wirtschaftliche Verflechtung der beiden Einrichtungen, die nach § 4 Absatz 6 Satz 1 Nummer 2 KStG zusammengefasst werden sollen, ist dabei die vom mobilen BHKW abgegebene Wärmemenge. Die Zusammenfassung setzt voraus, dass das mobile BHKW mehr als 50 % seiner erzeugten

Wärmeleistung im Jahr an das Bad abgibt, oder mehr als die Hälfte seiner jährlichen Betriebszeit in dem Bad eingesetzt wird.

Die übrigen Zusammenfassungsvoraussetzungen müssen daneben auch mit den nachfolgenden Maßgaben erfüllt sein:

- Ein mobiles BHKW, das mehr als 50 % seiner erzeugten Wärme im Jahr an das Bad abgibt, muss damit zusätzlich den Wärmebedarf des Bades zu mindestens 25 % abdecken.
- Ein mobiles BHKW, das mehr als die Hälfte seiner jährlichen Betriebszeit im Bad eingesetzt wird, muss während dieses Zeitraums mindestens 30 % seiner erzeugten Wärme an das Bad liefern und damit mindestens 25 % des Wärmebedarfs des Bades in diesem Zeitraum abdecken.
- Gliederungspunkt 6 findet im Übrigen auf die Zusammenfassung mittels eines mobilen BHKW keine Anwendung.

Maßgeblich sind grundsätzlich die Verhältnisse des jeweiligen Veranlagungsjahres. Das Unterschreiten der Gewichtskriterien in einem Veranlagungsjahr ist unschädlich, wenn das BHKW in den folgenden fünf Veranlagungsjahren die vorgenannten Kriterien im Durchschnitt erfüllt.

Die Aufwendungen für das mobile BHKW in Zeiten, in denen es nicht bei der zusammenfassenden Einrichtung (z.B. beim Bad) eingesetzt wird, sind für die Einkommensverrechnung der zusammenzufassenden Einrichtungen nach sachgerechtem Schlüssel auszuschneiden.

#### **IV. Geeignete Energieversorgungs-BgA für die Zusammenfassung mittels BHKW**

Problematisch sind aus unserer Sicht auch die Regelungen im 4. Gliederungspunkt des vorliegenden Entwurfs.

##### **a) Endkundenversorger und Netzbetrieb**

Wie schon in unserer Stellungnahme vom 13.12.2013 dargestellt, halten wir die Einschränkung, wonach eine Verflechtung i.S.d. § 4 Abs. 6 S.1 Nr. 2 KStG nur mit dem BgA Endkundenversorger und/oder einem BgA Netzbetrieb möglich sein soll, für nicht gerechtfertigt. Dabei hatten wir insbesondere darauf hingewiesen, dass verschiedene wechselseitige Verflechtungen gerade auch zur Sparte bzw. dem BgA Erzeugung darstellbar sind. Vor diesem Hintergrund erschließt es sich uns nicht, warum die Wertschöpfungsstufe Erzeugung hier ausgenommen werden sollte. Vielmehr sollte in dem BMF-Schreiben

klargestellt werden, dass entsprechend Tz. 9 des BMF-Schreibens vom 12.11.2009 eine Verflechtung zu allen Wertschöpfungsstufen eines Elektrizitätsversorgungs-BgA (Erzeugung, Verteilung, Handel/Vertrieb) möglich ist.

Dabei akzeptieren wir, dass es künftig nicht mehr möglich sein wird, eine Verflechtung mittels BHKW zu einem Versorgungs-BgA ohne Strom-Sparte darzustellen, weisen aber schon an dieser Stelle darauf hin, dass die Unternehmen, die in der Vergangenheit diesbezüglich eine positive verbindliche Auskunft erhalten haben, auf den Bestand dieser Auskunft vertrauen können müssen. Insoweit verweisen wir auf unsere Ausführungen zu den Übergangsregelungen (siehe unter VII.).

Sollte sich die Finanzverwaltung dem nicht anschließen können, weisen wir darauf hin, dass zum 01.08.2014 die EEG-Novelle in Kraft getreten ist. Der im 4. Gliederungspunkt enthaltene Verweis auf das EEG ist daher nicht mehr korrekt. Nunmehr müsste ein Verweis auf § 5 Nr. 13 EEG erfolgen. Hierzu erlauben wir uns zudem dem Hinweis, dass in den nächsten Jahren durchaus mit weiteren Änderungen des EEG zu rechnen ist. Daher sollte die Finanzverwaltung insgesamt darauf verzichten, auf eine konkrete Regelung des EEG zu verweisen. Allenfalls sollte ein statischer Verweis auf die heute geltende EEG-Fassung erfolgen.

#### **b) Anwendung der „Geprägetheorie“**

Missverständlich und nicht akzeptabel ist der zweite Satz des 4. Gliederungspunktes. Dieser lautet:

„Ist eine derartige Tätigkeit mit anderen Tätigkeiten in einem BgA zusammengefasst worden, ist nach den Grundsätzen von Rdnr. 5 des BMF-Schreibens vom 12. November 2009, BStBl I S. 1303 zu **prüfen, ob dies ein BgA-Elektrizitätsversorgungsunternehmen oder ein BgA-Netzbetrieb ist.**“

Die Formulierung in dem vorliegenden Entwurf lässt darauf schließen, dass die Finanzverwaltung für die Frage, ob ein Bad mittels BHKW mit einem Versorgungs-BgA zusammengefasst werden kann, darauf abstellen will, ob der BgA Stromversorgung in den Fällen, in denen dieser bereits mit anderen BgA zusammengefasst ist, dem Gesamt-BgA das Gepräge verleiht. Insoweit weisen wir zunächst darauf hin, dass der in dem Entwurf enthaltene Verweis auf die Rdnr. 5 des BMF-Schreibens vom 12.11.2009 aus unserer Sicht nicht korrekt ist, denn die – von uns im Übrigen nach wie vor insgesamt zu kritisierende – Geprägetheorie ist in Tz. 6 des BMF-Schreibens enthalten. Wir gehen angesichts des eindeutigen Wortlauts davon aus, dass es sich hier um einen redaktionellen Fehler handelt.

Unabhängig davon verbietet sich jedoch hier ohnehin der Rückgriff auf die Geprägetheorie. Viele Stadtwerke weisen u.a. die Sparten Stromversorgung, Gasversorgung und Wasserversorgung auf. Je nachdem, welche Wertschöpfungsstufen jeweils vorhanden

sind, wird es viele Fälle geben, in denen weder der Stromversorger geschweige denn der BgA „Netzbetrieb“ oder der BGA „Endkundenversorgung“ dem gesamten Gebilde das Gepräge verleiht. Die Regelung hätte in diesen Fällen zur Folge, dass die Herstellung eines steuerlichen Querverbundes zwischen den Versorgungssparten und einem Bad nicht mehr möglich wäre. Dies stellt eine eindeutige Verschlechterung gegenüber dem Status Quo dar, die weder mit dem eindeutigen gesetzgeberischen Willen, diesen zu erhalten, vereinbar noch sachgerecht ist. Zudem widerspricht die Anwendung der Geprägetheorie auf die Fälle der technisch-wirtschaftlichen Verflechtung sogar den Grundsätzen des BMF-Schreibens vom 12.11.2009.

In der (wohl versehentlich) zitierten Rdnr. 5 des BMF-Schreibens vom 12.11.2009 ist der eindeutige Grundsatz hinterlegt, dass eine Zusammenfassung eines BgA mit einem anderen, zusammengefassten BgA aufgrund einer technisch-wirtschaftlichen Verflechtung auch dann möglich ist, wenn die Verflechtung nur mit einem der zusammengefassten BgA besteht. Die ohnehin insgesamt nicht sachgerechte Geprägetheorie greift nach den Regelungen des BMF-Schreibens vom 12.11.2009 aus diesem Grund ausdrücklich nur für die Zusammenfassungen aufgrund von Gleichartigkeit oder für die Zusammenfassung von Katalogbetrieben i.S.d. § 4 Abs. 3 KStG.

Daher ist Satz 2 des 4. Gliederungspunktes in jedem Fall zu streichen und stattdessen klarzustellen, dass es ausreicht, wenn eine Verflechtung zu nur einem BgA hergestellt wird.

Formulierungsvorschlag:

54. Als Energieversorgungs-BgA, der für die Zusammenfassung mit einem Bad-BgA mittels BHKW nach § 4 Absatz 6 Satz 1 Nummer 2 KStG geeignet ist, kommen ~~nur Elektrizitätsversorgungsunternehmen i. S. d. § 3 Nummer 2d EEG (Endkunden-Versorger) oder Netzbetriebsunternehmen~~ Elektrizitätsversorgungsunternehmen nach Maßgabe der Rdnr 9 des BMF-Schreibens vom 12. November 2009, BStBl I S. 1303 in Frage. Ist eine Elektrizitätsversorgungsunternehmen derartige Tätigkeit mit anderen Tätigkeiten in einem BgA zusammengefasst worden, reicht es nach den Grundsätzen von Rdnr. 5 des BMF-Schreibens vom 12. November 2009, BStBl I S. 1303 zufolge aus prüfen, ob dies ein BgA-~~Elektrizitätsversorgungsunternehmen oder ein BgA-Netzbetrieb ist.~~ dass die Verflechtung nur zum Elektrizitätsversorgungsunternehmen besteht.

## **V. Gewichtigkeit**

Die im 5. Gliederungspunkt enthaltenen Anforderungen an das gesetzliche Tatbestandsmerkmal „von einigem Gewicht“ sind aus unserer Sicht – wie schon unter III. angedeutet – nach wie vor überzogen bzw. nicht sachgerecht. Dies gilt bereits isoliert betrachtet für jeden der beiden Schwellenwerte für sich und erst recht für die Kombination der beiden Schwellen.

Zwar gibt es durchaus einige Sachverhalte, in denen beide Kriterien für die Gewichtigkeit erfüllt werden, jedoch gibt es deutlich mehr Fälle - laut Abfrage des VKU etwa 75 % - in denen entweder eines der Kriterien oder sogar beide Kriterien nicht erfüllt werden.

Daraus kann im Übrigen nicht gefolgert werden, dass die Erreichung der derzeit geplanten Anforderungen immer grundsätzlich gestaltbar wäre, denn je nach örtlichen Begebenheiten, Ausrichtung des Bades oder anderen Rahmenbedingungen, wäre die Erfüllung der von der Finanzverwaltung vorgegebenen Kriterien energiewirtschaftlich und umwelttechnisch nicht sinnvoll oder es wäre ausgeschlossen, dass der Anlage im Rahmen eines VDI-Gutachtens die Wirtschaftlichkeit bescheinigt werden kann. Insoweit ist hier auch ein klarer Wertungswiderspruch zum 7. Gliederungspunkt erkennbar.

Wie schon in unserer Stellungnahme vom 13.12.2013 ausgeführt, ist es dennoch zweifellos sachgerecht, dass das BHKW, das die Einbeziehung eines Bades (oder mehrerer Bäder) in den steuerlichen Querverbund ermöglichen soll, kein Mikro-BHKW sein soll. Daher sollten die Anforderungen an die Dimensionierung der Anlage so formuliert werden, dass Gestaltungen mit sehr kleinen BHKW nicht querverbundsfähig sind.

### **a) Wärmekriterium**

Dem Entwurf zufolge soll die im BHKW erzeugte Wärme zu 80 % an das jeweilige Bad geliefert werden. Diese Anforderung war bereits in dem Thesenpapier der Finanzverwaltung vom 04.11.2013 enthalten.

Unabhängig von der in unserer letzten Stellungnahme geäußerten, grundsätzlichen Kritik an einem solchen Wärme-Kriterium ist dieser Schwellenwert nach wie vor deutlich zu hoch. Wie schon in der Stellungnahme vom 13.12.2013 dargestellt, erfordert der wirtschaftliche Betrieb eines BHKW möglichst viele Vollast-Betriebsstunden im Jahr. Die benötigte Wärmeleistung eines Bades verändert sich jedoch saisonal sehr stark. Damit kann regelmäßig nur ein BHKW, dessen Wärme-Erzeugungsleistung nahe der benötigten Wärmegrundlast liegt, den geforderten Anteil von 80% seiner Wärmeerzeugung an das Bad liefern und zugleich wirtschaftlich betrieben werden. Damit erzwingt das von der Finanzverwaltung aufgestellte Wärmemerkmal relativ kleine BHKW (während das Strommerkmal – siehe dazu unten - zu relativ großen BHKW führt). Die logisch verbleibende Alternative, nutzbare Wärme ungenutzt an die Umgebung abzuführen, sollte aus wirtschaftlichen und umweltpolitischen Gründen nicht in Betracht kommen bzw. für steuerliche Zwecke nicht gefordert werden. Sofern Wärme ungenutzt an die Umge-

bung abgeführt wird, ergeben sich aus den Regelungen des Energiesteuer- und Kraft-Wärme-Kopplungs-Gesetzes erhebliche wirtschaftliche Einbußen für die BHKW-Wärmeerzeugung, die einen wirtschaftlichen Betrieb kaum zulassen.

Zudem kann sich aus den örtlichen Begebenheiten ergeben, dass im räumlichen Umfeld des Bades bzw. des BHKW wegen bestehender Wärmesenken Nahwärmekonzepte sinnvoll sind. So sind uns mehrere Fälle bekannt, in denen das BHKW nicht nur das Bad, sondern daneben auch Schulen, Altersheime etc. mit Wärme aus dem BHKW versorgt. Auch in diesen Fällen kommt dem Bad wegen seines ganzjährigen Wärmebedarfs für den wirtschaftlichen Betrieb des BHKW eine wesentliche Bedeutung zu. 80 % der im BHKW erzeugten Wärme können in diesen Fällen aber nicht an das Bad geliefert werden. Damit hätte das 80%-Kriterium schlicht und ergreifend zur Folge, dass in solchen Fällen zwei BHKW gebaut werden müssen und somit – allein aus steuerlichen Gründen – eine insgesamt wirtschaftlichere und umweltfreundlichere Gestaltung nicht umgesetzt wird. Dies ist nicht sachgerecht.

Aus unserer Sicht bedarf es – wie auch in unserer letzten Stellungnahme ausgeführt - für die Frage der Gewichtigkeit keines Schwellenwertes, der darauf abstellt, wie viel Prozent der erzeugten Wärme an das Bad geliefert werden. Es sollte bei der Gewichtigkeit vielmehr auf wirtschaftliche Aspekte abgestellt werden, auch weil der Nachweis der Wirtschaftlichkeit ohnehin ein wichtiges Kriterium für einen Querverbund ist. Hierauf zielte die bisher vorzunehmende Untersuchung für die Fälle ab, in denen eine (Wärme-)Versorgung Dritter aus dem BHKW vorlag. Die Untersuchung zeigte im positiven Fall auf, dass der BHKW-Betrieb ohne die Wärmelieferung an das Bad nicht wirtschaftlich wäre. Das Bad ist dann insofern gewichtig, als dass es die Wirtschaftlichkeit der BHKW-Wärmeerzeugung herbeiführt. Vor diesem Hintergrund erscheint ein Schwellenwert allenfalls akzeptabel, wenn die Schwelle deutlich abgesenkt wird.

Dies ist auch ein eindeutiges Ergebnis aus der durch den VKU vorgenommenen Abfrage bei seinen Mitgliedsunternehmen. Danach gibt es zwar einige BHKW, die im Grunde ausschließlich auf den Wärmebedarf des Bades ausgerichtet sind. Diese können die 80%-Schwelle erreichen. Es gibt aber eben auch viele Fälle – es handelt sich um etwas mehr als ein Drittel der Unternehmen, die sich an der Abfrage des VKU beteiligt haben -, in denen aufgrund der örtlichen Begebenheiten zudem nahegelegene Wärmesenken beliefert werden. Auch künftig werden Unternehmen, die den Bau eines BHKW planen, derartigen Umständen betriebswirtschaftlich und umwelttechnisch angemessenen Rechnung tragen müssen. Daher muss es ausreichen, wenn 30 % der im BHKW erzeugten Wärme an das Bad geliefert werden.

## **b) Stromkriterium**

Das Stromkriterium ist zunächst einmal missverständlich formuliert. Der Entwurf stellt zum einen auf die „elektrisch installierte Leistung“ des BHKW zum anderen aber auf den „Bedarf“ des Bades ab. Nach telefonisch erfolgter Rücksprache teilten Sie uns mit, dass das Kriterium so zu

verstehen sein soll, dass das BHKW 120 % der im Bad verbrauchten Strommengen erzeugen können muss.

Beispiel: Das Bad verbraucht im Jahr 10.000 kWh; Das BHKW müsste im Jahr in diesem Fall 12.000 kWh erzeugen können.

Damit ist die Verwendung des Begriffs der „installierten Leistung“ hier nicht korrekt. Es sollte - wenn es denn bei dem Stromkriterium überhaupt bleibt - von Strommengen o.ä. die Rede sein.

Das Stromkriterium ist jedoch auch ganz grundsätzlich abzulehnen. Dies folgt allein daraus, dass es zwischen dem Strombedarf und dem Wärmebedarf eines Bades keinerlei technischen Zusammenhang gibt. Beim BHKW hingegen bedingen sich Wärme- und Stromkennzahlen zwangsläufig gegenseitig. Das BHKW ist dabei in vielen Fällen auf den Wärmebedarf des Bades – genauer: auf die Wärmegrundlast – ausgerichtet und somit bestimmt der Wärmebedarf des Bades und eben nicht dessen Strombedarf die elektrische Leistung des BHKW.

Wir vermuten, dass Hintergrund dieser 20%-Schwelle der ist, dass das BHKW so viel Strom erzeugen können muss, dass das BHKW über den Eigenverbrauch des Bades hinaus Strom in das Netz der Energiesparte einspeisen kann. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass der Strombedarf des Bades auch in zeitlicher Hinsicht nicht vom Wärmebedarf des Bades abhängig ist. So wird im Bad auch dann Strom verbraucht, wenn das BHKW nicht läuft oder es wird im Bad weniger Strom benötigt, als das BHKW gerade produziert, während das Beckenwasser erwärmt wird. Zudem wird in den meisten Fällen ohnehin der im BHKW erzeugte Strom vollständig in das Netz eingespeist und der Strombedarf des Bades durch Stromlieferungen aus dem Vertriebsportfolio des Energieversorgers abgedeckt.

Zudem ist auch keine Aussage dazu möglich, wie viel Strom ein Bad üblicherweise verbraucht, denn die einzelnen Bäder (Freibäder, Hallenbäder, Sportbäder, Freizeitbäder, Kombibäder, etc.) unterscheiden sich jeweils untereinander in dieser Hinsicht signifikant. Ein Kombibad etwa – also ein Hallenbad kombiniert mit einer Freibadanlage, die nur im Sommer betrieben wird – weist ein deutlich erhöhtes Verhältnis von Strom- zum Wärmebedarf auf als ein normales Hallenbad. Durch den zusätzlichen Freibad-Betrieb im Sommer fällt kaum zusätzlicher Wärmebedarf an, während der Mehrbedarf an Strom, z.B. für die Umwälzung des Freibadwassers, erheblich ist.

Das Kriterium hätte also zur Folge, dass Bäder mit einem eher hohen Stromverbrauch grundsätzlich nicht mehr in den Querverbund einbezogen werden könnten, weil in diesen Fällen das BHKW bezogen auf den Wärmebedarf des Bades überdimensioniert sein müsste. Ein solches überdimensioniertes BHKW müsste dann aber wieder entweder deutlich mehr Wärme an Dritte liefern oder eben unwirtschaftlich betrieben werden.

Die Mitgliederbefragung des VKU bestätigt diese Problematik deutlich. Zwar gibt es auch hier Querverbundsgestaltungen, in denen das in dem Entwurf enthaltene Kriterium erfüllt wird. Etwa

die Hälfte der Querverbunds-Unternehmen, die geantwortet haben, hat jedoch mitgeteilt, dass das Kriterium mitunter bei Weitem nicht erfüllt wird.

Es ist nach unserem Verständnis also nicht sinnvoll, die Querverbundsfähigkeit einer Gestaltung davon abhängig zu machen, wie viel Strom in dem jeweiligen Bad verbraucht wird. Schon gar nicht ist akzeptabel, dass Bäder aufgrund dieses Kriteriums allein deshalb, weil sie einen verhältnismäßig hohen Strombedarf haben, im Grunde nicht mehr querverbundsfähig wären.

Um zu gewährleisten, dass es sich bei dem BHKW um kein Mikro-BHKW handelt, würden wir stattdessen, wie bereits in unserer letzten Stellungnahme, ein Kriterium vorschlagen, dass sich am Wärmebedarf des Bades orientiert. Dabei muss aber berücksichtigt werden, dass BHKWs, wie bereits mehrfach ausgeführt, regelmäßig so ausgerichtet sind, dass der Grundlastbedarf des Bades abgedeckt wird. Dies ist ohne Weiteres bei BHKW, die 25 % des gesamten Wärmebedarfs des Bades abdecken, der Fall. Insoweit verweisen wir auf unsere Ausführungen in der Stellungnahme vom 13.12.2013.

#### **c) Nichterreichen der Gewichtigkeitskriterien in einem Jahr**

Aus verschiedenen Gründen ist es - wie schon oben angemerkt - möglich, dass die zuvor erläuterten Gewichtigkeitskriterien in einem Jahr mal nicht erreicht werden können. Gründe für das Nichterreichen der Schwellenwerte können u.a. darin liegen, dass das BHKW repariert oder das Bad saniert wird. Auch witterungsbedingt könnten die Werte mal in dem einen oder anderen Jahr nicht erreichbar sein. Es ist - wie schon oben ausgeführt - nicht sachgerecht, in diesen Fällen als Konsequenz daraus die steuerliche Verrechnung zu versagen. Daher verbieten sich aus unserer Sicht allzu starre Schwellenwerte. Es sollte also auch hier eine Regelung aufgenommen werden, wonach in dem Fall, dass die Kriterien mal nicht erreicht werden, dies für die Verrechnung unschädlich ist, wenn die Kriterien im Durchschnitt der fünf Folgejahre erfüllt werden. Dieser relativ lange Zeitraum ist erforderlich, da die Sanierung eines Bades regelmäßig zwischen ein und zwei Jahren dauert.

#### **d) Kettenzusammenfassung**

Im 2. Absatz des 5. Gliederungspunktes wird ausgeführt, wie die Gewichtigkeitskriterien bei Kettenzusammenfassungen anzuwenden sind. Sind demnach mehrere Bäder in einem Bad-BgA zusammengefasst, und soll dieser Bad-BgA mittels eines bei einem Bad betriebenen BHKW mit einem Energieversorgungs-BgA zusammengefasst werden, müssen die Gewichtigkeitskriterien insoweit für den gesamten zusammengefassten BgA gelten. Wenn nun also ein BHKW die Zusammenfassung von zwei Bädern mit dem Energieversorger ermöglichen soll, muss dieses 80 % (unsere Forderung: 30 %) der Wärme an eines oder beide Bäder liefern und 120 % des Strombedarfs beider Bäder erzeugen (unsere Forderung: 25 % des Wärmebedarfs beider Bäder abdecken).

Diese Anforderungen an die Fälle der Kettenzusammenfassung sind nahezu unerfüllbar. Dies ergibt sich eindeutig aus der Mitgliederbefragung des VKU. Nur etwa 15 % der Unternehmen, bei denen eine Kettenzusammenfassung vorliegt, haben mitgeteilt, dass sie beide Kriterien erfüllen. Bei Zugrundelegung der von uns vorgeschlagenen Schwellenwerte würden sicherlich deutlich mehr Unternehmen mit Kettenzusammenfassungen die Anforderungen erfüllen, da diese Schwellen jedoch nicht abgefragt wurden, sind belastbare Ausführungen dazu nicht möglich.

Vor diesem Hintergrund regen wir für Kettenzusammenfassungen von Bädern nachdrücklich an, neben dem in dem Entwurf enthaltenen Kriterium alternativ eine weitere Handhabung zuzulassen, die auf eine frühere Verwaltungspraxis in einzelnen Bundesländern zurückgeht. Danach kann ein Bad, bei dem die Gewichtungskriterien isoliert betrachtet erfüllt sind, unter folgenden Voraussetzungen ein (oder mehrere) kleinere Bäder „mitschleppen“, wenn folgende Mitschleppkriterien (kumulativ) erfüllt sind:

- Bezogen auf den kettenzusammengefassten BgA entfallen über 50 % der Umsatzerlöse auf das Bad, in dem das BHKW betrieben wird.
- Die Wasserflächen des Bades, in dem das BHKW betrieben wird, betragen mehr als 50 % der gesamten Wasserfläche des kettenzusammengefassten BgA.
- Mehr als 50 % der Badegäste des zusammengefassten BgA besuchen das Bad, in dem das BHKW betrieben wird.

Diese Voraussetzungen stellen sicher, dass lediglich verhältnismäßig kleine Bäder mitgeschleppt werden können.

Sollten diese Voraussetzungen – etwa nach dem Neubau eines weiteren Bades ohne BHKW (z.B. anstelle eines vorhandenen Bades) oder aufgrund von Änderungen im Verhalten der Besucher – nicht erfüllt werden, so sollten aus Gründen der Verhältnismäßigkeit diejenigen Bäder ohne BHKW, bei deren Einbeziehung in den Verbund die o.g. Voraussetzungen erfüllt werden, weiterhin in den Verbund einbezogen und nur die übrigen Bäder aus dem Verbund eliminiert werden. Betroffene Unternehmen sollten hier ein Zuordnungsrecht erhalten.

Angesichts des Umfangs der Regelung zur Kettenzusammenfassung regen wir zudem an, diesen Bereich in einem gesonderten Gliederungspunkt zu regeln.

#### **e) Mobile BHKW**

Unserem Vorschlag zufolge sind Ausführungen zu den Gewichtungskriterien bei Zusammenfassung mittels eines mobilen BHKW im 2. Gliederungspunkt enthalten. Die entsprechenden Ausführungen müssten dann in diesem Gliederungspunkt gestrichen werden.

Formulierungsvorschlag:

56. Das Tatbestandsmerkmal der Gewichtigkeit ~~ist bei beiden Einrichtungen, die nach § 4 Absatz 6 Satz 1 Nummer 2 KStG zusammengefasst werden sollen, ist anhand der Dimensionierung des BHKW~~ zu prüfen. Soll ein Bad mittels BHKW mit einem Energieversorgungs-BgA zusammengefasst werden, ist ~~aus Sicht des Bades~~ das Merkmal der Gewichtigkeit erfüllt, wenn die vom BHKW erzeugte Wärme zu mindestens ~~380~~ % an das Bad geliefert wird ~~und. In Fällen eines mobilen BHKW ist der Schwellenwert in der Zeitspanne zu prüfen, in der das BHKW beim Bad betrieben wird. Aus Sicht des Energieversorgungs-BgA ist das Merkmal der Gewichtigkeit erfüllt, wenn dies das vom BHKW erzeubare Stromkapazität (elektrisch installierte Leistung) den Eigenbedarf des Bades an Strom um mindestens 20 % übersteigt der Abdeckung des Wärme-Grundlastbedarfs des Bades dient. Dies ist der Fall, wenn mit der gelieferten Wärme 25 % des gesamten Wärmebedarfs des Bades abgedeckt werden.~~

Maßgeblich sind grundsätzlich die Verhältnisse des jeweiligen Veranlagungsjahres. Das Unterschreiten der Gewichtigkeitskriterien in einem Veranlagungsjahr ist unschädlich, wenn das BHKW in den folgenden fünf Veranlagungsjahren im Durchschnitt 30 % seiner Wärme an das Bad liefert und damit im Durchschnitt 25 % des Wärmebedarfs des Bades abdeckt.

7. Sind mehrere Bäder in einem Bad-BgA zusammengefasst, und soll dieser Bad-BgA mittels eines bei einem Bad betriebenen BHKW mit einem Energieversorgungs-BgA zusammengefasst werden (Kettenzusammenfassung), sind für die Frage, ob die ~~vorstehenden Werte in Gliederungspunkt 6 genannten Werte~~ erreicht sind, die Grundsätze in den Rdnrn. 5 ff. des BMF-Schreibens vom 12. November 2009, BStBl I S. 1303, zu beachten.

Scheidet eine Kettenzusammenfassung nach diesen Kriterien aus, ist es alternativ möglich, dass das Bad oder die Bäder, in denen kein BHKW betrieben wird, nach den folgenden Maßgaben über das Bad, in dem ein BHKW betrieben wird, in den steuerlichen Querverbund miteinbezogen werden:

- Hinsichtlich des Bades, in dem das BHKW betrieben wird, sind die oben genannten Gewichtigkeitskriterien maßgeblich.
- Bäder, in denen kein BHKW betrieben wird, können über das Bad, in dem das BHKW betrieben wird, ebenfalls mit dem Energiever-

sorgungs-BgA zusammengefasst werden, wenn die nachfolgenden Voraussetzungen kumulativ erfüllt sind:

- Bezogen auf den kettenzusammengefassten BgA entfallen über 50 % der Umsatzerlöse auf das Bad, in dem das BHKW betrieben wird.
- Die Wasserflächen des Bades, in dem das BHKW betrieben wird, umfassen mehr als 50 % der gesamten Wasserfläche des kettenzusammengefassten BgA.
- Mehr als 50 % der Badegäste des zusammengefassten BgA besuchen das Bad, in dem das BHKW betrieben wird.

Maßgeblich sind grundsätzlich die Verhältnisse des jeweiligen Veranlagungsjahres. Das Unterschreiten der Mitschleppkriterien in einem Veranlagungsjahr ist unschädlich, wenn sie in den folgenden drei Veranlagungsjahren im Durchschnitt erfüllt werden.

Sind mehrere Bäder, in denen kein BHKW betrieben wird, mit einem mittels BHKW mit dem Versorgungsbetrieb verbundfähigen Bad zusammengefasst worden, und ändern sich die Verhältnisse mit der Folge, dass die Bäder ohne BHKW zwar nicht in ihrer Gesamtheit, aber einzeln oder in Verbindung mit einzelnen anderen Bädern ohne BHKW die vorgenannten Voraussetzungen erfüllen, so können nur diejenigen Bäder in den Verbund einbezogen werden, bei deren Einbeziehung die vorgenannten Voraussetzungen erfüllt werden. Es obliegt in diesen Fällen den betroffenen Unternehmen, zu entscheiden, welches Bad nicht mehr in den Querverbund einbezogen wird.

Beispiel:

Die Stadtwerke X betreiben außer den Versorgungssparten Strom, Gas, Wasser und Fernwärme die Bäder Ost, Nord, Süd und West. Nur Bad Ost ist mittels BHKW mit dem Versorgungsbetrieb technisch-wirtschaftlich eng und gewichtig verflochten. Von den Besucherzahlen, Wasserflächen und Umsatzerlösen entfallen im Durchschnitt von fünf Veranlagungsjahren

- 49 % auf das Bad Ost,
- je 20 % auf die Bäder Nord und Süd und
- 11 % auf das Bad West.

Stadtwerke X entscheiden sich, dass die Bäder Nord und Süd mitgeschleppt werden sollen.

Lösung:

Die Bäder Nord und Süd können über das Bad Ost mit in den Verbund mit den Versorgungsbetrieben einbezogen werden, das Bad West scheidet aus dem steuerlichen Querverbund aus.

## VI. VDI-Gutachten

Die Grundlagen der Wirtschaftlichkeitsberechnungsverfahren mit ihren ökonomischen Zielrichtungen für technische Anlagen werden in der Richtlinie VDI 2067 Blatt 1 (Wirtschaftlichkeit gebäudetechnischer Anlagen - Grundlagen und Kostenberechnung) sowie ergänzend in der Richtlinie VDI 6025 (Betriebswirtschaftliche Berechnungen für Investitionsgüter und Anlagen) dargestellt.

Aus unserer Sicht sollte der Nachweis der Wirtschaftlichkeit auf Basis dieser anerkannten Richtlinien erfolgen. In der Regel wird dies durch ein objektiv erstelltes VDI-Gutachten erreicht. Soweit Unternehmen in der Lage sind diese Wirtschaftlichkeitsberechnungen durch das eigene Personal erarbeiten zu lassen, sollte dies möglich sein.

Formulierungsvorschlag:

7.9. Die Frage, ob das BHKW wirtschaftlich ist, ~~ist kann~~ mittels ~~VDI-Gutachten nachzuweisen~~ Wirtschaftlichkeitsberechnungen gemäß den Richtlinien VDI 2067 Blatt 1 sowie VDI 6025 nachgewiesen werden. Sind in dem Gutachten Zahlungen Dritter (z.B. Erlöse nach dem EEG) oder Vorteile aus bestehenden Regelungen (z.B. Entlastungen bei der Stromsteuer) berücksichtigt worden, sind diese Einflüsse auf die Wirtschaftlichkeit nicht für Zwecke des § 4 Absatz 6 Satz 1 Nummer 2 KStG zu bereinigen.

## VII. Übergangsregelung

Mit dem BMF-Schreiben werden – auch wenn unseren oben formulierten Vorschlägen gefolgt wird – grundsätzlich neue Leitlinien für die Zusammenfassung mittels BHKW geschaffen, die bundesweit anzuwenden sein werden. Viele bestehende Querverbünde würden nicht weiter fortbestehen, wenn die neuen Grundsätze auch auf „Altfälle“ zwingend Anwendung finden würden. Vor dem Hintergrund, dass der Gesetzgeber des JStG 2009 gerade auch im Zusammenhang mit der Einbeziehung von Bädern in den steuerlichen Querverbund ausdrücklich die Absicht verfolgt hat, den Status Quo zu erhalten – insoweit verweisen wir auf unsere Ausführungen in unseren bisherigen Stellungnahmen zu dieser Thematik – kommt der im 10. Gliederungspunkt enthaltenen Übergangsregelung eine wesentliche Bedeutung zu.

Wir begrüßen es also sehr, dass die Finanzverwaltung die Anwendung der bisherigen Grundsätze bis zum Ablauf des Jahres 2015 akzeptieren will. Da in einigen Bundesländern seit längerer Zeit mit Verweis auf die Diskussionen zu den Leitlinien keine verbindlichen Auskünfte zu dieser Thematik erteilt wurden, ist es sachgerecht, dass auch die hiervon betroffenen Unternehmen noch die Möglichkeit erhalten, als „Altfälle“ behandelt zu werden.

Trotz dieses sehr positiven Signals sehen wir bei der Übergangsregelung noch Ergänzungsbedarf. Insbesondere muss aus unserer Sicht klargestellt werden, dass Unternehmen, denen für ihre Gestaltung im Rahmen einer verbindlichen Auskunft mitgeteilt wurde, dass das jeweilige Bad mit den Versorgungssparten zusammengefasst werden kann, sich auch ohne erneute Antragstellung darauf verlassen dürfen, dass diese Auskunft weiter gilt. In den Fällen, in denen verbindliche Auskünfte bereits erteilt wurden, kann davon ausgegangen werden, dass eine Zusammenfassung nach den bisherigen Grundsätzen der Verwaltungspraxis zulässig war. Es darf kein Anlass geschaffen werden, den Fortbestand dieser Auskünfte zu hinterfragen; insbesondere bestehende Auskünfte aufgrund der geänderten Grundsätze zu widerrufen. Auch dies sollte ausdrücklich klargestellt werden.

Zudem sollte klargestellt werden, dass eine bestehende verbindliche Auskunft nicht ihre Gültigkeit verliert, wenn das jeweilige BHKW durch ein ähnlich dimensioniertes, neues BHKW ersetzt wird, da sich in diesem Fall keine wesentliche Änderung des beauskunfteten Sachverhaltes ergibt. Als Leitlinie zur Auslegung einer „ähnlichen Dimensionierung“ schlagen wir vor, auf die Formulierung des § 61 Abs. 3 S. 2 EEG 2014 zurückzugreifen. Danach ist eine Bestandsanlage jede Stromerzeugungsanlage, die eine Stromerzeugungsanlage an demselben Standort erneuert, erweitert oder ersetzt, es sei denn, die installierte Leistung ist durch die Erneuerung, Erweiterung oder Ersetzung um mehr als 30 Prozent erhöht worden. Für den hier verfolgten Zweck muss freilich auch eine Senkung der installierten Leistung um 30 % dazu führen, dass nicht mehr von einem ähnlich dimensionierten BHLKW auszugehen ist.

Zudem liegt einer verbindlichen Auskunft häufig ein Konstrukt zugrunde, in dem mehrere Zusammenfassungen vorgenommen werden, wie z.B. bei Kettenzusammenfassungen. Wenn sich nun bei einer Zusammenfassungen eine Veränderung ergibt, die für diese Zusammenfassung einer steuerlichen Verrechnung entgegensteht, muss die erteilte verbindliche Auskunft im Übrigen ohne Beschränkung weiter gelten.

Im Zusammenhang mit den bisherigen Grundsätzen, auf die sich die Unternehmen, deren BHKW bis Ende 2015 in Betrieb genommen wird, berufen können, sollte festgelegt werden, dass jedenfalls bei den Gestaltungen, die im Einklang mit den Regelungen der Verfügung der OFD Frankfurt vom 27.07.1995 stehen, eine steuerliche Zusammenfassung möglich ist. Zudem bedarf es aus unserer Sicht einer erläuternden Ausführung zu dem Antrag, der von den BgA bzw. Eigengesellschaften zu stellen ist. Nach unserem Verständnis kann dieser Antrag noch in den jeweiligen Betriebsprüfungen gestellt werden kann. Die Antragstellung ist demnach bis zur Bestandskraft der Veranlagung möglich.

## Formulierungsvorschlag

129. *Die vorstehenden Grundsätze sind auf alle offenen Fälle anzuwenden. Soweit in Einzelfällen die steuerliche Zusammenfassung in der Vergangenheit durch Erteilung einer verbindlichen Auskunft anerkannt wurde, gelten diese Auskünfte fort. Ein Widerruf bestehender Auskünfte zu der Frage nach der Zusammenfassung mittels BHKW wird nicht erfolgen.*

*Der Austausch eines BHKW durch ein neues, ähnlich dimensioniertes BHKW führt zu keiner wesentlichen Änderung des beauskunfteten Sachverhalts. Als Leitlinie zur Auslegung einer ähnlichen Dimensionierung dient die Regelung des § 61 Abs. 3 S. 2 EEG 2014 mit der Maßgabe, dass auch eine Senkung der installierten Leistung um 30 % dazu führt, dass das BHKW nicht mehr als ähnlich dimensioniert anzusehen ist.*

*Umfasst der Sachverhalt, der einer verbindlichen Auskunft zugrunde liegt, mehrere Zusammenfassungen und ändern sich die Verhältnisse in Bezug auf eine dieser Zusammenfassungen, so hat dies keine Auswirkungen auf die Wirksamkeit der Auskunft in Bezug auf die übrigen Zusammenfassungen.*

*In den Fällen, in denen keine verbindliche Auskünfte erteilt wurden, wird es aAuf Antrag ~~wird es jedoch~~ nicht beanstandet, wenn bei Zusammenfassungen, in denen die Inbetriebnahme des BHKW bis zum 31. Dezember 2015 erfolgt, die bisher geltenden Grundsätze zur Anwendung kommen. Dabei finden u.a. die Grundsätze der Verfügung der Oberfinanzdirektion Frankfurt vom 27.07.1995 (S 2706 A-16-St II 12) bundesweit Anwendung. Der Antrag kann jederzeit rückwirkend bis zur Bestandskraft der Veranlagung gestellt werden.*

### VIII. Abschließende Anmerkungen

Nach alledem ist festzuhalten, dass der vorgelegte Entwurf eines BMF-Schreibens zur technisch-wirtschaftlichen Verflechtung mittels BHKW zwar zum Teil sachgerechte oder zumindest hinnehmbare Anforderungen an die Einbeziehung von Bädern und ähnlichen Einrichtungen in den Querverbund andererseits jedoch nach wie vor Punkte enthält, die unbedingt geändert werden müssen. Insbesondere die von der Finanzverwaltung avisierten Gewichtungskriterien würden die grundsätzliche Querbundfähigkeit von Bädern in der Zukunft signifikant einschränken. Gleiches gilt für die vorgesehene Anwendung der „Geprägetheorie“ auf die Fälle der technisch-wirtschaftlichen Verflechtung, zumal dies mit den Grundsätzen des BMF-Schreibens vom 12. November 2009 nicht vereinbar ist. Auch die Übergangsregelung geht zwar zweifellos in die richtige Richtung, stellt jedoch noch keinen hinreichenden Schutz für Altfälle dar.

Vor diesem Hintergrund möchten wir eindringlich darum bitten, die derzeit geplanten Anforderungen an die technisch-wirtschaftliche Verflechtung nochmals zu überdenken und insgesamt weniger restriktive Leitlinien zu beschließen.

Für Rückfragen stehen die Unterzeichner gerne zur Verfügung.



Dr. Stefan Ronnecker  
Dezernat Finanzen  
Referat Steuern und Abgaben  
des Deutschen Städtetages



Matthias Wohltmann  
Beigeordneter des Deutschen  
Landkreistages



Ralph Sonnenschein  
Referatsleiter II/3  
Deutscher Städte- und  
Gemeindebund



Andreas Meyer  
Bereichsleiter Finanzen und Steuern  
des Verbandes kommunaler Unternehmen e.V.