



**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 11 Ge/Da
Ansprechpartner:
Beigeordneter Gerbrand
Hauptreferent Thomas
Durchwahl 0211 • 4587-241/-233

26. September 2013

107. Sitzung des Ausschusses für Strukturpolitik und Verkehr am 17. Oktober 2013 in Drolshagen

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei übermitteln wir Ihnen die Vorberichte für die am 17. Oktober 2013 um 10.00 Uhr im
Musiksaal des alten Klosters, Dechant Fischer Str. 7, 57489 Drolshagen, Tel. 02761 970-0
stattfindende 107. 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
107. Sitzung
Ausschuss für Strukturpolitik und Verkehr
am 17.10.2013 in Drolshagen

TOP 2: Rolle der Clearingstelle Mittelstand NRW

BE: Britta Brisch, RA, Geschäftsführerin
Clearingstelle Mittelstand des Landes
NRW bei IHK NRW

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 11 Ge/Da
Ansprechpartner:
Beigeordneter Gerbrand
Hauptreferent Thomas
Durchwahl 0211 • 4587-241/-233

24.09.2013

TOP 2.1. Rolle der Clearingstelle Mittelstand NRW

Das Mittelstandsförderungsgesetz NRW (MFG) sieht vor, dass mittelstandsrelevante Gesetzes- und Verordnungsvorhaben der Landesregierung frühzeitig einer Mittelstandsverträglichkeitsprüfung unterzogen werden sollen. Dafür ist im Mai 2013 eine Clearingstelle Mittelstand außerhalb der Landesregierung eingerichtet worden. Die Clearingstelle Mittelstand NRW holt zu den geplanten Gesetzesvorhaben im Rahmen der dafür vorgesehenen Clearingverfahren die Stellungnahmen der Beteiligten - Wirtschaftsverbände, Kammerorganisationen, kommunale Spitzenverbände und sozialpolitische Verbände in NRW - ein und bündelt diese. Sie nimmt dabei die Interessen der Beteiligten neutral wahr und berät die Landesregierung bei der mittelstandsfreundlichen Gestaltung geplanter Gesetzesvorhaben.

Es läuft derzeit das erste Clearingverfahren. Das vom nordrhein-westfälischen Wirtschaftsministerium der Clearingstelle Mittelstand vorgelegte Eckpunktepapier zum geplanten Marktgesetz ist Anfang September den Beteiligten zur Überprüfung der Mittelstandsverträglichkeit übermittelt worden. Das Gesetzesvorhaben soll den Neuwarenverkauf auf Floh- und Trödelmärkten an Sonn- und Feiertagen regulieren. Die am Beratungsverfahren beteiligten Verbände und Kammern sind aufgefordert, zu der geplanten Maßnahme Stellung zu nehmen. Die Clearingstelle Mittelstand wird Ende Oktober die einzelnen Stellungnahmen bündeln und daraus eine Beratungsvorlage für das federführende Ressort erstellen.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen der Berichterstatteerin verwiesen.



Städte- und Gemeindebund
Nordrhein-Westfalen

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

Vorbericht
107. Sitzung
Ausschuss für Strukturpolitik und Verkehr
am 17.10.2013 in Drolshagen

TOP 3: Perspektiven der Verkehrsfinanzierung

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 11 Ge/Da
Ansprechpartner:
Beigeordneter Gerbrand
Hauptreferent Thomas
Durchwahl 0211 • 4587-241/-233

24.09.2013

3.1. Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss weist nachdrücklich auf den fortschreitenden Substanzverzehr der kommunalen Verkehrsinfrastruktur in NRW hin, der nicht nur die Mobilität der Menschen, sondern auch den Transport von Gütern und damit den Wirtschaftsstandort NRW ernsthaft gefährdet. Er begrüßt, dass nach der fundierten Bestandsanalyse der Daehre-Kommission, die die drastische Unterfinanzierung der Straßeninfrastruktur eindrucksvoll belegte, nunmehr auf Bundesebene das Problem erkannt und Lösungsansätze diskutiert werden. Der Ausschuss fordert, dass kurzfristig politische Entscheidungen getroffen und Umsetzungsschritte für eine nachhaltige und auskömmliche Straßenfinanzierung eingeleitet werden.

3.2. Begründung:

- 3.2.1.** Der Ausschuss befasste sich in seiner letzten Sitzung umfassend mit dem Thema „Zukunft der Verkehrsinfrastruktur in NRW“ und diskutierte in diesem Zusammenhang unter anderem die Überlegungen der Daehre-Kommission, die am 19.12.2012 ihren Endbericht zur Verkehrsinfrastrukturfinanzierung vorgelegt hatte. Danach fehlen bundesweit jährlich rund 2,15 Milliarden Euro, um kommunale Straßen und Brücken zu sanieren und langfristig in gutem Zustand zu erhalten. Diese Analyse wird auch durch eine Umfrage der Geschäftsstelle über die Brücken seiner 359 Mitgliedskommunen bestätigt. Danach ist rund ein Drittel der ca. 15.000 Brücken schadhaft, was einen Reparaturbedarf von annähernd 500 Mio. Euro in den kommenden Jahren auslöst.

Nach einem Beschluss der Verkehrsministerkonferenz aus April 2013 wird die Arbeit der Daehre-Kommission durch die von Bundesverkehrsminister a.D. Kurt Bodewig geleitete Kommission „Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ fortgeführt. Sie soll Ende September einen Bericht vorlegen, mit dem sich am 2. Oktober 2013 eine Sonderkonferenz der Verkehrsminister beschäftigen wird. Hierüber wird in der Sitzung berichtet. Ziel ist es, mit Blick auf die dann im Bund zu schließende Koalitionsvereinbarung möglichst konsensuale Vorschläge zu Finanzierungsmodellen für eine bessere Verkehrsinfrastrukturfinanzierung vorzulegen.

In einem Gespräch mit dem DStGB hat Bundesverkehrsminister a.D. Bodewig hervorgehoben, dass er einem Mix der Finanzierungselemente Haushaltsmittel und Nutzerfinanzierung das größte Potential für einen politischen Konsens einräumt.

Dagegen sieht er für den von der Daehre-Kommission vorgestellten Infrastrukturfonds aufgrund bestehender haushalts- und finanzpolitischer Bedenken, es könnten damit „Sonder- bzw. Schattenhaushalte“ entstehen, nur geringe Realisierungschancen.

- 3.2.2.** Eine starke Unterstützung der kommunalen Position gibt es durch die „Allianz für zukunftsfähige Infrastruktur“. Initiator des Bündnisses für eine bessere Infrastruktur in Deutschland ist der Hauptgeschäftsführer des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Oliver Wolff. Ziel der Initiative ist es, ein neues Bewusstsein für die Bedeutung von Infrastruktur zu schaffen und hierbei neue Partner zu gewinnen. Von daher wird auf der Internetseite www.damit-deutschland-vorne-bleibt.de auch dafür geworben, dass sich Verbände und Unternehmen der Allianz anschließen.

In der Präsidiumssitzung des DStGB am 3. Juni 2013 hat HGF Wolff die Initiative vorgestellt und stieß hierbei auf eine sehr positive Resonanz. Grundsätzlich ist es auch im Interesse des StGB NRW, insbesondere die Verkehrsinfrastruktur in den Mittelpunkt der politischen Diskussion zu rücken. Aktuell wird geklärt, inwieweit die Geschäftsstelle die Allianz unterstützen kann.

- 3.2.3.** Aussagen zur Infrastruktur und den Perspektiven der Verkehrsfinanzierung enthält auch das „Regierungsprogramm 2013-2017“ der CDU/CSU mit dem Titel „Gemeinsam erfolgreich für Deutschland“. Auf Seite 30-31 wird unter anderem folgendes ausgeführt:

Mobilität für alle – auf Straße, Schiene, Wasser und in der Luft

Wir wollen, dass Deutschland mobil bleibt. Denn Mobilität, die freie Fahrt von einem zum anderen Ort, ist ein Grundbedürfnis der Menschen. Und in der globalisierten Welt des 21. Jahrhunderts ist sie eine der entscheidenden Voraussetzungen für nachhaltigen Wohlstand. Denn wie kaum ein anderes Land zieht Deutschland seine Wirtschaftskraft aus dem internationalen Handel, vor allem aus dem Export unserer Waren und Güter. Straßen, Brücken, Schienen und Kanäle sind die Verkehrsadern unseres Landes. Damit Deutschland mobil bleibt, brauchen wir eine starke Verkehrsinfrastruktur. Diese wurde aber in den vergangenen Jahrzehnten massiv beansprucht. Und die Belastung wird gerade durch den weiter zunehmenden Güterverkehr noch steigen. Damit Deutschland auch in Zukunft über eine moderne und leistungsstarke Verkehrsinfrastruktur verfügt, wollen wir diese Herausforderung in der nächsten Legislaturperiode durch zusätzliche Ausgaben zu einem besonderen Schwerpunkt unserer Politik machen....

Standortvorteil Infrastruktur ausbauen

Wir wollen den steigenden Verkehrsbedürfnissen durch Investitionen in unsere Infrastruktur Rechnung tragen. Dazu werden wir die Finanzausstattung für unsere Verkehrswege deutlich erhöhen. So werden wir mit einem 25 Milliarden Euro Investitionsprogramm für den Erhalt und Ausbau der Bundesfernstraßen in der kommenden Wahlperiode einen besonderen Schwerpunkt setzen. Damit schaffen wir Planungs- und Finanzierungssicherheit und leisten mit einer modernen Infrastruktur einen wichtigen Beitrag zu höherer Wettbewerbsfähigkeit.....

Bundesverkehrswegeplan fertigstellen

.....Wir wollen, dass Investitionen in den Verkehr vor allem dort erfolgen, wo sie den größten Nutzen bringen.

Die Beseitigung von Engpässen und Lückenschlüsse zur Stauvermeidung spielen hier eine wichtige Rolle. Dabei hat der Erhalt und die Ertüchtigung bestehender Straßen Vorrang vor dem Neubau.

Über den aktuellen Sachstand wird in der Sitzung mündlich berichtet.



Städte- und Gemeindebund
Nordrhein-Westfalen

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

Vorbericht
107. Sitzung
Ausschuss für Strukturpolitik und Verkehr
am 17.10.2013 in Drolshagen

**TOP 4: Wirtschaftsförderungspapier
„Arbeitsmarkt kreisangehöriger Raum“
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 11 Th/Da
Ansprechpartner:
Beigeordneter Gerbrand
Hauptreferent Thomas
Durchwahl 0211 • 4587-241/-233

24.09.2013

4.1. Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss stellt insbesondere aufgrund der Bevölkerungsentwicklung einen steigenden Wettbewerb in den Arbeitsmarktregionen um gut ausgebildete Fachkräfte fest. Dies gilt nicht nur für hoch spezialisierte Berufe. Mit zunehmender Tendenz werden vielmehr in zahlreichen Bereichen und Branchen Talente nachgefragt.

Kreisangehörige Kommunen müssen sich in Kooperation mit den Akteuren im Bildungs- und Arbeitsmarktsektor, den Unternehmen und anderen Kommunen auf die spezifischen Herausforderungen der Arbeitsmärkte außerhalb der Ballungsräume einstellen, um die Talente für die Region zu entdecken, zu entwickeln, zu halten, zu holen und zurückzuholen. Die kommunale Wirtschaftsförderung muss in diesem Prozess eine aktive, steuernde Funktion übernehmen.

4.2. Begründung:

Der Ausschuss wird um abschließende Beratung des in der **Anlage** beigefügten Positionspapiers gebeten.



**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 • 4587-211
E-Mail: info@kommunen-in-nrw.de
Internet: www.kommunen-in-nrw.de

StGB-NRW-Positionspapier „Arbeitsmarkt kreisangehöriger Raum“

Aktenzeichen: III/1 450-71 Th/Da
Ansprechpartner/in:
Beigeordneter Gerbrand
Hauptreferent Thomas
Durchwahl 0211 • 4587-241-233

Entwurf Stand 27. September 2013

26. September 2013

Ausgangslage

Aufgrund der demografischen Entwicklung wird in den nächsten Jahren eine hohe Zahl von Arbeitnehmer/innen aus ihren jetzigen Arbeitsstellen altersbedingt ausscheiden. Zudem werden viele Inhaber von Gewerbe- und Handwerksbetrieben in den kommenden Jahren in das Rentenalter kommen und Nachfolger suchen (müssen). Vielen örtlich und regional Verantwortlichen und Unternehmern ist diese Problematik noch gar nicht bewusst.

Gerade kleine und mittlere Unternehmen müssen damit rechnen, dass die ländlichen Regionen aufgrund schlechterer Infrastrukturausstattung z. B. im Bildungswesen, unattraktiver harter und weicher Standortfaktoren sowie der Abwerbung von Fachkräften in andere Teile Deutschlands und ins Ausland stärker vom Fachkräftemangel betroffen sein werden. Mit der Höhe der Qualifikation steigt die Abwanderungswahrscheinlichkeit junger Menschen aus ländlichen Räumen an. Viele Abiturienten kehren ländlichen Regionen mit Beginn des Studiums den Rücken und finden danach wenig Anlass zur Rückkehr. Dies hat neben arbeitsmarktbezogenen Gründen (adäquate hochqualifizierte Jobs) häufig auch private Gründe. Junge Menschen finden Partner/in und Freunde während des Studiums, viele sind nicht mehr bereit, auf die Vorteile großstädtischen Lebens zu verzichten.

Die Situation auf dem Ausbildungsmarkt ist einerseits durch eine Vielzahl von Jugendlichen gekennzeichnet, die keinen Ausbildungsplatz finden, darunter ein hoher Anteil von Altbewerber/innen und Jugendlichen, die ihre Ausbildung abbrechen. Nach wie vor haben viele junge Menschen mit einem Haupt- und auch mit einem höheren Schulabschluss keinen gesicherten Zugang zu einer Berufsausbildung. Auf der anderen Seite bestehen zunehmende Probleme der Unternehmen, Ausbildungsstellen adäquat besetzen zu können. Viele Jugendliche verfügen nicht über die gewünschten Grund- und Schlüsselqualifikationen. Allerdings ist auch auf Unternehmensseite eine Fortschreibung der Anforderungsprofile zu überdenken.

Während in der Fachöffentlichkeit unter dem Begriff des „Fachkräftemangels“ vorrangig das Problem fehlender Akademiker (Ingenieure und andere) diskutiert wird, muss aus regionaler und kreisangehöriger Sicht kurz- und mittelfristig der Fokus auch auf die Ebene der durchschnittlich bis gut ausgebildeten Arbeitskräfte gelenkt werden. Sie sind Talente, die kreisange-

hörige Kommunen, Unternehmen und andere Akteure sowohl im Bildungs- als auch im Arbeitsmarktsektor in der Region entdecken, halten, entwickeln sowie ab- und zurückholen müssen.

Zielgruppen

Talent ist keine Frage des Alters, des Geschlechts oder der Herkunft. Die Möglichkeiten und Anforderungen in den Unternehmen im kreisangehörigen Raum sind so vielfältig, dass jedes Talent gebraucht wird – von der rein kognitiven Intelligenz über körperliche und handwerkliche Fähigkeiten bis hin zur Sozialkompetenz, zu kommunikativen Fähigkeiten und zur Lebenserfahrung. Nicht selten müssen Menschen erst selbst ihre Talente entdecken.

Kernzielgruppe für die kreisangehörige Wirtschaftsförderung sind noch unentschlossene, ergebnisoffene oder flexible **Schulabgänger**. Potentielle Nachwuchskräfte leben bereits in der Region, suchen und können dort auch Arbeit finden. Der Lebens-, Ausbildungs- und Berufsmittelpunkt wird – wenn nicht schon andere Präferenzen bestehen – zunächst im Umkreis von Geburts- bzw. Schulort gesucht. Netzwerke sollen nämlich bestehen bleiben. Wer demgegenüber sein Ziel schon fest vor Augen hat, wird auch mit hohem Aufwand kaum aufzuhalten sein.

Eine weitere wichtige Zielgruppe kreisangehöriger Wirtschaftsförderung sind **Frauen**. Frauen arbeiten – mit steigender Tendenz – in Teilzeit, und zwar nicht, weil sie keine Vollzeitstelle finden könnten. Vielmehr übernehmen sie in aller Regel nicht nur die Verantwortung für die Kindererziehung, sondern auch für Pflege und Betreuung von älter werdenden Familienangehörigen. Frauen legen bei der Berufswahl Wert darauf, ihre spezifischen Kompetenzen wie kommunikative und soziale Fähigkeiten oder Einfühlungsvermögen einbringen zu können.

Die Wertschätzung **älterer Arbeitnehmer** in den Unternehmen nimmt zu. Immer häufiger wird die (Früh-)Verrentung nicht nur vom Arbeitnehmer selbst, sondern auch vom Unternehmer als Verlust angesehen. Eine andere Zielgruppe der Wirtschaftsförderung stellen Personen dar, die **Vermittlungshemmnisse** haben (z. B. ohne Ausbildung, mit Behinderungen, Sprach- und kulturelle Hemmnisse).

Maßnahmen

Die kreisangehörigen Kommunen sitzen mit den örtlichen Unternehmen in einem Boot. Die Unternehmen müssen sich als attraktive Arbeitgeber an einem ansprechenden Standort positionieren, während die Kommunen eine klare Kommunikationsstrategie entwickeln sollten: Die Regionen in Nordrhein-Westfalen außerhalb der Ballungsräume können durch gute Wohn- und Arbeitsbedingungen (z. B. bezahlbares und sicheres Wohnumfeld, ausreichend Kindergartenplätze, gut aufgestellte mittelständisch geprägte Wirtschaft, funktionierende gesellschaftliche Strukturen, sozialer Friede usw.) und die schnelle Erreichbarkeit der Zentren und Ballungsräume punkten. Vor diesem Hintergrund muss im verstärkten Wettbewerb zwischen Standorten und Regionen neben der Pflege und Weiterentwicklung der harten Standortfaktoren ebenso die konkrete Verbesserung auch der weichen Standortfaktoren wie Wohnen, Kultur, Bildung, Freizeit, Kinderbetreuung usw. ein Schwerpunkt der Wirtschafts- und Standortentwicklung sein. Ein funktionierendes Gemeinwesen mit Vereinen, Festen, Freundschaften usw. ist Lebenskultur, die den kreisangehörigen bzw. ländlichen Raum für viele mindestens ebenso attraktiv macht wie den Ballungsraum.

Die Unterstützung der Jugendlichen beim Übergang von der Schule in die Ausbildung ist essentielle Aufgabe der kreisangehörigen Kommunen, nicht nur ihrer Wirtschaftsförderungsabteilungen. Das **Übergangsmangement** sollte bereits frühzeitig greifen: von Kindertagesstätte über die Grundschule in weiterführende Schule und von dort in den Beruf. Frühzeitige Maßnahmen können auf den Einstieg in technische und naturwissenschaftliche Fachgebiete bereits in Kindertagesstätten und Grundschulen (z. B. Projekte, wie „Haus der kleinen Forscher“) gerichtet sein.

Ausdrücklich zu unterstützen ist das Ziel „Kein Abschluss ohne Anschluss“ im Rahmen des Ausbildungskonsenses. Dies kann verfolgt werden u. a. durch regionale diagnostische Standards zur Förderentwicklung ab der Klasse 8, gemeinsamer Übergangsempfehlungen für die Abgangsklassen, Ausbau von Informationsstrukturen zwischen Schule, Bundesagentur für Arbeit und Wirtschaft, zur Arbeitsmarktintegration von Schülerinnen und Schülern mit integrativem Bedarf, durch Studien- und Berufsorientierung durch Aufbau in der Jahrgangsstufe 8, Praxisphasen in Betrieben und Berufsschulen ab der Jahrgangsstufe 9 sowie Kurse/Fachrichtungen zur Wahl der Sekundarstufe II und des Berufskolleg, weitere Beratung bei Ausbildung und Weiterbildung zum Studium und zur Arbeit

Der **Beratungsbedarf** für Schulabgänger ist hoch. Nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit sind die Berufsvorstellungen der Jugendlichen sehr eingeschränkt und konzentrieren sich sowohl für Jungen und Mädchen vor allem auf die traditionellen Berufe im Einzelhandel. Es zeigt sich zudem ein deutliches geschlechtsspezifisches Berufswahlverhalten: Mädchen bevorzugen Berufe, bei denen der tägliche Umgang mit Menschen im Vordergrund steht (Kauffrau im Einzelhandel, Friseurin, Medizinische Fachangestellte) oder streben kaufmännische Büro Tätigkeiten an. Jungen präferieren eher technische und handwerkliche Berufe. Damit ist die Bandbreite der von den Unternehmen im kreisangehörigen Bereich gesuchten Fachkompetenzen nicht annähernd abgebildet. Der Anteil von Frauen im gewerblich-technischen Bereich ist besonders in ländlichen Räumen relativ niedrig. Manche Berufe erscheinen den Bewerbern nicht attraktiv genug.

Hier muss ein **Ausbildungsmarketing** ansetzen. Neben Information beispielsweise durch Praktika könnten materielle oder monetäre Anreize für die Ergreifung des Ausbildungsberufes wie ein Job-Ticket, ein Notebook oder eine höhere Ausbildungsvergütung gesetzt werden. Ausbildungsbotschafter können gezielt Schüler für einen Ausbildungsberuf werben. Ältere Arbeitnehmer können zunehmend ihre Tätigkeitsschwerpunkte auf die Vermittlung ihrer im Unternehmen erworbenen Kenntnisse auf Berufsanfänger legen, seien sie noch in der Schule, auf dem Arbeitsmarkt oder bereits im Unternehmen.

Die Wirtschaftsförderung kann Ausbildungsmessen, Job-Börsen, Berufsfindungstage, spezielle „Girl's Days“ und ähnliche Informations- und Beratungsaktionen initiieren oder in Zusammenarbeit mit Arbeitsagentur, den Kammern und der örtlichen Wirtschaft ausrichten, auf denen die Jugendlichen die in der Region angebotenen Ausbildungs- und Arbeitsplätze sowie Berufsbilder kennenlernen. Beispielhaft wird im sogenannten „Telgter Modell“ die praktische Zusammenarbeit zwischen Telgter Unternehmen und Schulen dahingehend gefördert, dass bereits ab der vierten Schulklasse die Schülerinnen und Schüler über alle Unterrichtsfächer hinweg vertiefende Einblicke in verschiedene Berufsbilder der Telgter Betriebe erhalten und die Betriebe thematisch in die Unterrichtsgestaltung einbezogen werden. Sie sollen auf diese Weise möglichst viele Berufe kennenlernen und Kontakte zu Firmen aufbauen. Des Weiteren werden die freien Praktikums- und Ausbildungsplätze in Telgte veröffentlicht. Eine feste Einrichtung sollte eine regionale Online-Jobbörse sein, in der Stellenangebote für Akademiker/innen und Facharbeiter/innen eingestellt sind.

Über **Qualifizierungsmaßnahmen** z. B. von Seiten der örtlichen Agentur für Arbeit in Zusammenarbeit mit den Unternehmen ist die Ausbildungsreife der Jugendlichen herbeizuführen. Hier sind Maßnahmen zur Aktivierung der Grund- und Schlüsselqualifikationen anzusiedeln. Ein Bewerbungsmarketing kann initiiert und unterstützt werden. Angebot und Vermittlung von Praktika, Ausbau der regionalen Bildungsnetzwerke zur Verbesserung der Lern- und Lebenschancen sowie zur Initiierung und Abstimmung von schulübergreifenden Projekten auch mit außerschulischen Partnern sind weitere Maßnahmen.

Fachhochschulen (FHs) bieten gute Chancen für ländliche Räume, junge Fachkräfte auszubilden und zu binden. Sie sind dezentral organisiert und bieten insbesondere mit den immer stärker nachgefragten Dualen Studiengängen die Möglichkeit einer Ausbildung im ländlichen Raum mit Studienblöcken, die auch in anderen Regionen stattfinden können. Über eine enge

Verzahnung zwischen Hochschule und ortsansässigen Unternehmen kann die Wirtschaft angehende Akademiker/innen bereits während der Ausbildungsphase ansprechen, um sie für eine spätere Tätigkeit in einem Unternehmen in der Region zu gewinnen. Gelingen kann dies über Angebote für Praktika und Studienarbeiten im Unternehmen, die Vergabe von Stipendien oder die Vergabe von Forschungsaufträgen. Dazu gehört es auch, die ländliche Region zusammen mit den Fachhochschulen zu einer erkennbaren und überregional vermittelbaren Marke zu entwickeln.

Die Wirtschaftsförderung stellt hier die Schnittstelle zwischen Wissenschaft, Verwaltung und Wirtschaft dar.

Zu einem Standortmarketing gehören auch **Rückkehraktionen**, um junge Hochschulabsolventen für die Rückkehr in die Heimat zu überzeugen. Die „digitalen“ sozialen Netzwerke sind von der Wirtschaftsförderung nutzbar zu machen, um Menschen zu binden, die zur Ausbildung die Region verlassen müssen. Wer in virtuelle Gemeinschaften eingebunden ist und regelmäßig Nachrichten und Eindrücke aus der Heimatregion bekommt, erlebt ihre weitere Entwicklung mit und fühlt sich weiterhin verbunden. Das ermöglicht eine Rückkehr in eine vertraute Umgebung und Gemeinschaft. Als weitere Angebote kommen die Unterstützung bei der Wohnungssuche und bei der Jobsuche der Lebenspartnerin/des Lebenspartners in Betracht.

Wesentliche Maßnahmen zur Bindung von Talenten - insbesondere Frauen - in der Region müssen auf die bessere **Vereinbarkeit von Familie und Beruf** zielen. In der Praxis haben sich u. a. Online-Börsen bewährt, bei denen familienunterstützende Dienstleistungen wie Kinderbetreuung in der Region angeboten werden. Eine weitere Möglichkeit sind Broschüren zur Familienfreundlichkeit in der Region, die von den Unternehmen mitgestaltet werden und das Angebot der Region zum Thema Kinderbetreuung darstellen. Eine gute Kinderbetreuung wird so zum bedeutenden Standortfaktor und dient gleichzeitig den eigenen Bürgerinnen und Bürgern.

Das liegt auch im wirtschaftlichen Interesse von Unternehmen. Personalkosten steigen, wenn Mitarbeiterinnen nach ihrem Erziehungsurlaub nicht zum Arbeitgeber zurückkehren, und durch hohe Fluktuation in der Arbeitnehmerschaft, weil Anwerbe-, Auswahl-, Einstellungs- und Einarbeitungskosten und Minderproduktivität in der Einarbeitungsphase zu erwarten sind. Zu berücksichtigen sind auch mögliche familienbedingte Fehlzeiten außerhalb der Elternzeit.

Konkret ist hier zu denken an Angebote für Kinderbetreuung zur Unterstützung der regulären Betreuung, z. B. Betriebskindergärten, Einrichtung von Eltern-Kind-Zimmern für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, Ferienbetreuungsangebote für Kinder, Unterstützung bei der Pflege von Angehörigen, Förderung des beruflichen Wiedereinstiegs von Frauen, Ausbau von Arbeitsmöglichkeiten zu Hause (Home Office, Telearbeit), Anpassung von Arbeitszeiten an die Bedürfnisse von Familien, Angebote für Alleinerziehende usw.

Die Lebensleistung und Berufserfahrung, die **ältere Mitarbeiter** einbringen, wird von den Unternehmen bereits heute wieder stärker geschätzt und genutzt. Nicht selten sehen sich Mitarbeiter noch als zu jung an, um bereits „aufs Altenteil zu gehen“. Unter Einbindung von Seniorenbüros und anderen örtlichen Vertretungen können diese wertvollen fachlichen Kenntnisse, sozialen Kompetenzen und Einschätzungen für Wirtschaft und Gesellschaft mobilisiert werden. Ein Ansatzpunkt kann die Beseitigung von Barrieren bei der Mobilität sein. Des Weiteren ist an kommunale und betriebliche Mobilitätsmanagement-Strategien zu denken, die den Standort auch für andere Arbeitnehmer attraktiver machen. Vermittlungshemmnisse können u. a. durch Förderung von Integration und Inklusion vermindert werden.

Jugendliche mit Migrationshintergrund werden zurzeit vielfach zu wenig angesprochen, weil die herkömmlichen Kommunikationsmöglichkeiten (deutsche Zeitungen usw.) vielfach versagen. Die Inhalte der Beratung, Qualifikation und Förderung müssen deshalb gezielt an die Zielgruppe herangetragen werden, beispielsweise über Multiplikatoren und Meinungsführer in den religiösen, sprachlichen und kulturellen Gemeinschaften, Vereinen usw.

Es ist keine reine Domäne der Großstädte, sogar **Talente aus dem Ausland** zu holen. Viele gut Ausgebildete sind bereits in den Regionen, weil sie die Fachhochschulen besuchen und dabei die deutsche Sprache erlernen. Sie dürfen der Region nicht wieder verloren gehen. Zu einem interessanten Job-Angebot gehört für diese Zielgruppe selbstverständlich auch ein kommunikatives und freundliches Lebensumfeld. Diese Aufgabe kann nur durch Kooperation in der Region sinnvoll gestaltet werden.

Aktionsradius der kommunalen Wirtschaftsförderung

Die Wirtschaftsförderung ist bei der Entwicklung des Standorts „kreisangehörige Kommune“ nur ein Akteur unter vielen. Sie spielt eine aber eine aktive Rolle als Schnittstelle zwischen den örtlichen Unternehmen und den öffentlichen Akteuren (Arbeitsagentur, Wohlfahrtsdienste, Programme des Bundes und des Landes etc.), als Initiatorin und Moderatorin von Maßnahmen und Aktionen sowie als Servicestelle und Ansprechpartnerin.

Den Ausgangspunkt für Aktivitäten der Wirtschaftsförderung im kreisangehörigen Raum bildet eine Analyse der vorhandenen Arbeitskräftepotenziale und des Personalbedarfs in einzelnen Wirtschaftszweigen. Dies kann auf der Grundlage der amtlichen Statistik durchgeführt werden. Möglich ist auch die Ermittlung des Personalbedarfs durch regelmäßige Befragungen der Unternehmen. Die Ergebnisse können in ein Arbeitskräfte monitoring einfließen, über das die Ausbildungs- und Fachkräftesituation laufend beobachtet werden kann.

Darauf aufbauen können für die oben beschriebenen Zielgruppe passgenaue Ziele, Strategien und Maßnahmen entwickelt werden. Wegen der weiteren Herangehensweise wird auf das Papier „Wirtschaftsförderung in kreisangehörigen Städten und Gemeinden“ verwiesen.



Städte- und Gemeindebund
Nordrhein-Westfalen

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

Vorbericht
107. Sitzung
Ausschuss für Strukturpolitik und Verkehr
am 17.10.2013 in Drolshagen

TOP 5: Umsetzung der Konversion in NRW
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 11 Th/Da
Ansprechpartner:
Beigeordneter Gerbrand
Hauptreferent Thomas
Durchwahl 0211 • 4587-241/-233

24.09.2013

5.1. Beschlussvorschlag:

Kenntnisnahme und Diskussion zu 5.2.

5.2. Begründung:

5.2.1. Landtagsanhörung zur Konversion

Auf der Grundlage eines Antrags der Fraktion der CDU („Landesregierung darf Kommunen bei Konversion und Strukturwandel nicht im Regen stehen lassen – Nordrhein-Westfalen braucht landesweites Programm für Konversion und Strukturwandel aus Mitteln der europäischen Union!“) hat sich der Landtag am 11. September in einer Anhörung mit der Konversionsproblematik befasst.

Die kommunalen Spitzenverbände haben in der Anhörung gemeinsam das Land aufgerufen, Initiativen der Kommunen zur Bewältigung der Folgen der Konversion organisatorisch und – wo möglich – mit entsprechenden Förderprogrammen finanziell zu unterstützen. Zur Abstimmung der unterschiedlichen Fördermöglichkeiten wurde ein fachübergreifendes Rahmenkonzept als notwendig bezeichnet, in dem sich alle Fachressorts der Landesregierung zu einer ressortübergreifenden Unterstützung und Förderung verpflichten. Die Forderung des Antrags, die für NRW vorgesehenen EU-Gelder zusätzlich auch für Konversionsflächen und für Bergbaurückzugsgebiete einzusetzen, sowie die Bündelung aus EFRE, ESF, ELER, und INTERREG wurde auch in der Anhörung durch die Vertreter der kommunalen Spitzenverbände ausdrücklich unterstützt.

5.2.2. Strukturpolitische Aspekte

Die kommunalen Spitzenverbände haben in ihrer Stellungnahme speziell auch auf die strukturpolitischen Aspekte hingewiesen. Gerade in strukturschwachen Gebieten sind die Streitkräfte wichtige Arbeitgeber und Wirtschaftsfaktor. Schließungen oder drastische Verkleinerungen von Standorten sind deshalb für diese Kommunen ein herber Verlust und wirken sich direkt auf die öffentlichen Haushalte und die Entwicklungsmöglichkeiten vor Ort aus.

Am Beispiel der Stadt Gütersloh lassen sich die strukturpolitischen Auswirkungen der Standortschließungen bis 2016 wie folgt darstellen:

Es werden rund 6.000 Beschäftigte (OWL-weit: 23.269) der britischen Streitkräfte mit ihren Angehörigen wegziehen. Dies verursacht einen Kaufkraftverlust von jährlich 120,90 Mio. € (OWL-weit: 444,80 Mio. €). Eine weitere Herausforderung ist es, die zivil beschäftigten Menschen in eine Weiterbeschäftigung zu vermitteln und vor der drohenden Arbeitslosigkeit zu bewahren. Zudem sind für den lokalen und regionalen Wohnungsmarkt an den betroffenen Standorten drastische Konsequenzen zu erwarten. Durch den Abzug der Streitkräfte werden allein in Gütersloh 1.006 Wohneinheiten außerhalb der militärischen Liegenschaften sowie eine Schule und Sporthalle frei (OWL-weit 4.612 Wohneinheiten).

Sowohl die Konzepterstellung als auch die spätere Projektumsetzung werden zu einer erheblichen finanziellen Belastung aller betroffenen Kommunen führen.

Die Arbeitsgemeinschaft der Kommunalen Spitzenverbände in NRW hat verdeutlicht, dass die Konversion militärischer Liegenschaften nicht alleinige Aufgabe der Kommunen ist. Bund und Land stünden vielmehr strukturpolitisch in der Pflicht, die Garnisonskommunen bei der Bewältigung der Truppenreduzierungen zu unterstützen und die Arbeit regionaler Konversionskonferenzen aktiv zu begleiten. Regionalpolitischen Belangen sei sowohl bei den Umsetzungsschritten von Bundeswehrreform und alliierter Truppenabzug als auch bei zukünftigen Entscheidungen zu Behördenstandorten von Bund und Land Gewicht zu verschaffen.

5.2.3. Städtebauliche Aspekte

Die Konversion militärischer Liegenschaften kann in Nordrhein-Westfalen einen wichtigen Beitrag für eine nachhaltige Innenentwicklung leisten. Insbesondere in Wachstumsregionen können die freiwerdenden Konversionsflächen zur Befriedigung von kommunalen und regionalen Bedarfen im Bereich von Wohn- und gewerblichen Nutzungen für die zukünftige Entwicklung im Land und in den Kommunen beitragen.

Zur Verwirklichung dieser Ziele halten es die kommunalen Spitzenverbände in NRW für dringend erforderlich, dass die BImA ihren Vermarktungsansatz flexibler gestaltet. Der Vorbehalt der Wirtschaftlichkeit, die strenge Bindung an die Bundeshaushaltsordnung und die Vorgabe, dass die BImA ihre Aufwendungen stets durch die Verwertungserlöse refinanzieren soll, beeinflusst die Selbständigkeit der kommunalen Stadtentwicklung unangemessen. Die frühzeitige Identifizierung von Altlastenrisiken und die Beseitigung von Altlastenvorkommnissen ist eine zentrale Aufgabe für eine erfolgreiche Bewältigung der Konversion. Von ihr hängt die Akzeptanz von Nachnutzungspotentialen und -restriktionen ab.

Insoweit wird aus kommunaler Sicht begrüßt, dass die BImA im Rahmen ihres systematischen Altlastenerfassungsprogramms eine Gefährdungs- und Kostenermittlung für Altlasten und Kampfmittel durchführt und die Beseitigung von Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung auf eigene Kosten übernimmt. Dies muss allerdings auch für nicht abschließend zu bewertende Risiken gelten, wenn Konversionsflächen veräußert werden und sich anschließend herausstellt, dass Altlasten die vorgesehene Nutzung erschweren oder ausschließen. Das Land wird aufgefordert, für diese Fälle darauf hinzuwirken, dass die BImA als für den Zustand der Flächen verantwortliche Verkäuferin die Sanierungskosten vollständig übernimmt und nicht auf die Kaufpreishöhe des Grundstückskaufvertrages beschränkt. Anderenfalls soll die BImA zu einer vollständigen Rückabwicklung des Kaufvertrages verpflichtet werden. Aufgrund der dargestellten vielfältigen Herausforderung aus den unterschiedlichsten Handlungsbereichen ist der im Antrag dargestellte Ansatz einer Mittelbündelung zu begrüßen.

5.2.4. Konversionsvereinbarung

Weiterhin wird eine Rahmenvereinbarung zwischen den kommunalen Spitzenverbänden, dem Land Nordrhein-Westfalen sowie der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) erarbeitet, um Liegenschaften, die auf Dauer entbehrlich sind, in partnerschaftlicher Zusammenarbeit zeitnah einer zivilen Anschlussnutzung zuzuführen. Dabei verfügen die Gemeinden auf Grund ihrer Planungshoheit über das wesentliche Element zur Steuerung der Umnutzungsplanung. Allen Beteiligten ist bewusst, dass ein gemeinsames, zielgerichtetes und kooperatives Zusammenwirken zu einem sinnvollen Ergebnis führen kann.

Sowohl der Ausschuss für Strukturpolitik und Verkehr als auch der Ausschuss für Städtebau, Bauwesen und Landesplanung sowie das Präsidium des Verbandes haben in ihren letzten Sitzungen den Abschluss einer solchen Rahmenvereinbarung befürwortet.

Aktuell finden aber noch weitere Abstimmungen zwischen Wirtschaftsministerium, der BImA und den kommunalen Spitzenverbänden statt.

Über den aktuellen Sachstand wird mündlich berichtet.



Städte- und Gemeindebund
Nordrhein-Westfalen

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

Vorbericht
107. Sitzung
Ausschuss für Strukturpolitik und Verkehr
am 17.10.2013 in Drolshagen

TOP 6: Breitbandförderung

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 11 Th/Da
Ansprechpartner:
Beigeordneter Gerbrand
Hauptreferent Thomas
Durchwahl 0211 • 4587-241/-233

24.09.2013

6.1. Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss fordert das Land auf, über die Förderung aus dem EU-Fonds zur Entwicklung des ländlichen Raums hinaus durch eigene finanziell ausreichend ausgestattete Programme der strukturpolitischen Bedeutung breitbandiger Telekommunikationsnetze Rechnung zu tragen. Auch wenn schnelles Internet keine originäre Aufgabe der Daseinsvorsorge ist, können auftretende Defizite in der Breitbandversorgung gravierende Auswirkungen auf Bürger und Unternehmen haben, dem auch kommunal entgegenzuwirken ist. Der Ausschuss bestärkt insoweit die immer noch aktuellen, vom Präsidium am 31.10.2008 beschlossenen „Forderungen und Empfehlungen des StGB NRW zur Breitbandversorgung“.

Bei der Realisierung von Netzausbauten im kommunalen Raum sollten die Städte und Gemeinden alle Möglichkeiten der Mitnutzung von vorhandenen Ver- und Entsorgungsinfrastrukturen sowie Leerrohren vor neuen technischen Eingriffen in die Straßenkörper ausloten und auf eine verstärkte Kooperation von Telekommunikationsanbietern untereinander und mit den Unternehmen der Ver- und Entsorgung hinwirken.

6.2. Begründung:

6.2.1. In vielen Lebensbereichen – im Privaten ebenso wie im Arbeitsleben – ist schnelles Internet unerlässlich. Durch das Entstehen innovativer Dienstleistungen etwa in den Bereichen Fernarbeit, eGovernment, eHealth oder eLearning wird der Zugang zu breitbandigen Internetanschlüssen in Zukunft noch bedeutender werden. Zugang zu schnellem Internet ist für gesellschaftliche, kulturelle, soziale und politische Teilhabe von hoher Bedeutung. Der Bundesgerichtshof hat den Zugang zu Breitbandinternet jüngst als Teil der materiellen Lebensgrundlage bezeichnet.

Auch die Wirtschaft in Nordrhein-Westfalen ist in zunehmendem Maße auf einen schnellen Datenaustausch via Internet angewiesen. Die Verfügbarkeit von schnellen Breitbandnetzen erleichtert die Arbeitsteilung in einer globalisierten und digital verflochtenen Welt und ist heutzutage ein handfester Standortfaktor. Der derzeitige technische Standard sieht unter schnellem Breitband Netze mit Übertragungsraten von mindestens 50 Mbit/s im Downstream und mindestens 2 Mbit/s im Upstream vor.

Dies ist nur der technische Status quo, zukünftige Entwicklungen könnten die Anforderungen erhöhen.

Der größte Teil der Investitionen in das Breitbandnetz wird von privaten Netzbetreibern getätigt. Allerdings gibt es Gebiete, vor allem in städtischen Randlagen und im ländlichen Raum, in denen sich die kostenintensiven Ausbaumaßnahmen für private Anbieter nicht rechnen. In solchen Fällen von Marktversagen müssen von politischer Seite Anreize geschaffen werden, damit auch diese Gebiete an schnelles Breitband angeschlossen werden – nur so kann einer digitalen Spaltung des Landes vorgebeugt werden.

Zurzeit stellt die NRW-Landesregierung für die Förderung des Breitbandausbaus im Haushalt 8,6 Millionen Euro pro Jahr zur Verfügung. Diese stammen aus dem Förderprogramm Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes (GAK) und dem Europäischen Landwirtschaftsfond zur Entwicklung des ländlichen Raums (ELER). Damit liegt die Förderung des Breitbandausbaus in NRW bisher fast ausschließlich in der Hand des Landwirtschaftsministeriums. Zusätzlich wurden 2,4 Millionen Euro seit 2007 aus dem Regionalen Wirtschaftsförderprogramm (RWP) zur Förderung von Breitbandanschlüssen von Gewerbegebieten freigegeben. Weitere Maßnahmen umfassen einen Beratungsservice für Kreise und Kommunen in Form der BreitbandConsulting.NRW sowie ein Darlehensprogramm der NRW.BANK.

Die jährliche Fördersumme von etwa 9 Millionen Euro ist angesichts der Versorgungsziele der Landesregierung und vor dem Hintergrund der großen Versorgungslücken in NRW deutlich zu niedrig.

- 6.2.2.** Viele Mitgliedskommunen versuchen, bestehende Defizite bei der Versorgung mit schnellem Breitbandinternet durch eigene Aktivitäten zu vermindern. Die Aktivitäten reichen vom Betrieb eigener Telekommunikationsinfrastrukturgesellschaften über Koordinations- und Ausschreibungsfunktionen bis hin zum intensiven Ausbau eigener Leerrohrinfrastrukturen für eine technologieoffene Versorgung im Bereich des schnellen Breitbandinternets, insbesondere hinsichtlich der Glasfaserverlegung.

In den Kreisen Borken, Steinfurt, Coesfeld, Neuss und Heinsberg entwickeln zahlreiche Mitgliedskommunen eine Zusammenarbeit mit „Glasfaser Deutschland“, einer Tochter eines holländischen Unternehmens, das auf der Grundlage von Nachfragebündelungen (Zusagen bzw. Vertragsabschlüsse durch die Bevölkerung von 40 oder 42% der Haushalte in einem Versorgungsgebiet) flächendeckend Glasfaserkabel verlegen will. Das gemeinsame Ziel einer schnellen und (auch für das TK-Unternehmen) unaufwendigen Versorgung, die gleichzeitig die Belange des Straßenbaulastträgers und der Anlieger angemessen berücksichtigt, soll dabei durch vertragliche Vereinbarungen zwischen der Kommune und dem Leitungsunternehmen erreicht werden.

Von einer Glasfaserverlegung mittels (Antrags-)Verfahrens nach § 68 Abs. 2 TKG („Micro-Trenching“) wird vorerst wegen technischer und rechtlicher Probleme Abstand genommen. Als wesentliche Verlegestandards, die die Kommunen auch im Wege von Auflagen und Bedingungen vorgeben könnten, werden diskutiert:

- die Verlegung grundsätzlich in den Gehwegsbereichen, während von einem
- Aufschneiden bestehender Fahrbahn-Asphaltflächen abzusehen ist,
- die Verlegung in einer ausreichenden Tiefe, nicht unter 30 cm unter den Pflastersteinen in jedem Fall unterhalb der Frostschuttschicht
- grundsätzlich ein terrassenförmiger Aufbau beim Verschließen der Kabelkanäle sowie eine ausreichende Verdichtung des Untergrundes.

Von der Einräumung einer Dienstbarkeit, die die Unternehmen bislang fordern, wird abgesehen. Sie gibt den Unternehmen keine zusätzliche rechtliche Absicherung im Vergleich zu der rechtlichen Abwicklung in einer gewidmeten Gemeindestraße, führt aber zu unnötigem Verwaltungs- und Kostenaufwand auf beiden Seiten.

Die Möglichkeiten der Kommunen, selbst aktiv zu werden, sind vielerorts finanziell und organisatorisch beschränkt. Dauerhaft werden die Kommunen, jedenfalls ohne Unterstützung von außen, diese Aufgaben nicht wirksam kompensieren können, die eigentlich den privaten Telekommunikationsinfrastrukturunternehmen oder den Regulierungsbehörden obliegen.

- 6.2.3.** Deshalb hat die Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände NRW das Land kürzlich im Rahmen einer Anhörung aufgefordert, Ausbau und Gewährleistung einer schnellen Breitbandinternetversorgung zu einem wichtigen Aufgabenfeld ihres Handels zu machen. Dies umfasst nach kommunaler Auffassung eine finanzielle Beteiligung und Förderung, u. a. durch Arrondierung eigener Finanzmittel genauso wie den Einsatz bei der Requirierung von Finanzmitteln aus anderen Quellen, insbesondere Finanzmittel aus den europäischen Förderprogrammen ELER und EFRE. Das Land soll im Rahmen der neuen EU-Förderperiode ab 2014 die Förderung des Ausbaus von Infrastrukturen für leistungsfähige Internetverbindungen ermöglichen.

Unterstützung durch das Land hat die Arbeitsgemeinschaft auf folgenden Gebieten eingefordert:

- Verbesserung des Beratungsangebotes für Kommunen, insbesondere in der sog. „Frühphase“ eines avisierten Breitbandausbaus;
- Stärkung des Breitbandkompetenzzentrums (insb. beratende und begleitende Tätigkeit);
- Kontinuierlicher Aufbau eines Rahmenplans und eines Gesamtkonzept für den Breitbandausbau;
- Erstellung rechtlicher Rahmenbedingungen und Einwirkung auf andere Träger von Tiefbaumaßnahmen mit Linienbezug (insb. Stromversorger, Gasunternehmen, WasserverSORGER etc.);
- Zuschussprogramm für den Ausbau von Infrastrukturen für schnelle Internetverbindungen in unterversorgten Gebieten,
- Bereitstellung hochschneller Internetverbindungen (NGA) mit Schwerpunkt auf gewerbliche Kunden (Förderpriorität der EFRE-Förderung für kleine und mittlere Unternehmen) oder
- zumindest Förderung besonders innovativer Projekte zum Ausbau von Infrastrukturen für leistungsfähige, schnelle Internetverbindungen (Leerrohrkonzepte, Förderung eigener kommunaler Telekommunikationsinfrastrukturgesellschaften).

Dabei sollten die Förderbedingungen technologieneutral sein, so dass die für den jeweiligen Anwendungsfall am besten geeignete und zukunftsweisende Technologie gefördert werden kann.

- 6.2.4.** Mitte des Jahres haben die kommunalen Spitzenverbände Wirtschaftsminister Duin in einem gemeinsamen Schreiben gebeten, die neuen europarechtlichen Vorgaben aufzugreifen und schnelle Internetverbindungen als Fördertatbestand vorzusehen.

Leider hat das Wirtschaftsministerium zwischenzeitlich darüber unterrichtet, dass die EU die Förderung des Breitbandausbaus nicht als eigene Prioritätsachse berücksichtigt. Sie bestehe auf einer starken Konzentration der Maßnahmen. In diesem Zusammenhang habe sie erklärt, dass sie speziell für die stärker entwickelten Regionen in Deutschland keine Förderung des Breitbandausbaus akzeptieren werde. Damit seien breit aufgestellte Zuschussprogramme für den Ausbau von Infrastrukturen für schnelle Internetverbindungen ausgeschlossen.

In Bayern wurde jetzt nach Angaben des dortigen Wirtschaftsministeriums ein Förderprogramm mit einem Volumen von etwa 2 Milliarden Euro aufgelegt. Rechtsgrundlage ist die bayerische Breitbandrichtlinie. Danach muss die Gemeinde als Förderempfängerin die räumliche Lage des Erschließungsgebiets festlegen. Hierfür kommen Gewerbegebiete und Kumulationsgebiete in Betracht. Sie muss die aktuelle Versorgung und den Bedarf feststellen. Dafür kann sie unter anderem den Bundesbreitbandatlas benutzen. Die Gemeinde ermittelt den tatsächlichen sowie den prognostizierten Bedarf an Breitbanddiensten mit Übertragungsraten von mindestens 50 Mbit/s im Downstream und mindestens 2 Mbit/s im Upstream. Hierzu befragt die Gemeinde die Unternehmer im Erschließungsgebiet individuell. Die Gemeinde veröffentlicht sodann das Ergebnis der Ist- und Bedarfsermittlung zusammen mit einer Karte auf der Gemeindehomepage. In dieser Karte müssen die Bereiche des Erschließungsgebietes gekennzeichnet werden, in denen aktuell mindestens 25 Mbit/s im Download angeboten werden. Ein geförderter Breitbandausbau ist nur in den Teilen des Erschließungsgebietes zulässig, in denen aktuell oder in den nächsten drei Jahren 25 Mbit/s im Download nicht angeboten werden.



Städte- und Gemeindebund
Nordrhein-Westfalen

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

Vorbericht
107. Sitzung
Ausschuss für Strukturpolitik und Verkehr
am 17.10.2013 in Drolshagen

TOP 7: 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 11 Th/Da
Ansprechpartner:
Beigeordneter Gerbrand
Hauptreferent Thomas
Durchwahl 0211 • 4587-241/-233

24.09.2013

TOP 7.1. Verschiedenes

ÖPNV Zukunftskommission

Die ÖPNV-Zukunftskommission hat ihren Abschlussbericht vorgelegt. Als Kernergebnisse sind festzuhalten:

- a) Angesichts der Rahmenbedingungen und absehbaren Entwicklungen kann die Sicherung von Mobilität künftig nur durch eine Ausweitung des ÖPNV erreicht werden. Nur damit sind gleichzeitig Klima- und Umweltschutzziele, wirtschaftliche Ziele und soziale Ziele zu erfüllen und in Einklang mit den finanziellen Möglichkeiten zu bringen.
- b) Eine integrierte Mobilitäts- und Verkehrsplanung muss künftig auf Landes-, überörtlicher und lokaler Ebene verkehrsträgerspezifische Einzelplanungen ersetzen und alle Verkehre gesamthaft berücksichtigen. Sie ist mit der (strategischen) ÖPNV-Planung sowie Raum-, Siedlungs-, Finanz- und Fachplanungen (insbesondere Bau- und Schulplanung) zu verzahnen. Planungsinstrumente und Organisationsformen für die unterschiedlichen Handlungsebenen sind hierzu (weiter) zu entwickeln. Prozesse müssen besser aufeinander abgestimmt, Schnittstellen reduziert und Planungen transparenter gemacht werden.
- c) Für die Gewährleistung der Mobilität sind leistungsfähige Infrastrukturen eine zwingende Grundvoraussetzung. Sichere und moderne Strecken, Stationen und Betriebseinrichtungen mit ausreichender Kapazität, Qualität und Zuverlässigkeit sind die zentrale Basis für einen qualitativ hochwertigen ÖPNV. Sie müssen ergänzt werden um moderne, den Anforderungen der Fahrgäste gerecht werdende Fahrzeuge. Die gesellschaftlichen und gesetzlichen Anforderungen an eine umfassende Barrierefreiheit sind zu erfüllen.
- d) Die im ÖPNV identifizierten erforderlichen Vorhaben müssen mit einer angemessenen Finanzierung der Verkehre und Infrastrukturen umgesetzt werden. Die Benachteiligung von NRW bei der Verteilung der Regionalisierungsmittel muss beseitigt werden, weitere Mittel vor allem für dringende Erneuerungsinvestitionen sind in der nachgewiesenen Höhe bereitzustellen. Das Erschließen neuer Finanzierungsinstrumente (ggf. in einer Fondslösung) ist dabei unumgänglich.

- e) Angesichts sich verändernder Kundenbedürfnisse muss der ÖPNV seine Rolle als multi- und intermodaler Mobilitätsdienstleister für eine einfach zugängliche Mobilität unter Nutzung aller verfügbaren Verkehrsmittel (weiter) entwickeln und ausbauen, um eine nahtlose Mobilität von Haus zu Haus („Tür-zu-Tür-Bedienung“) sicherzustellen. Flexible und alternative Bedienungsformen spielen nicht zuletzt angesichts des demografischen Wandels zunehmend eine Rolle. Zu diesem Komplettangebot sind ergänzend zum ÖPNV-Kerngeschäft mit Bussen und Bahnen, flexiblen Angeboten und Taxis künftig auch Park+Ride, Bike+Ride, Car-Sharing, Fahrgemeinschaftsvermittlungen und Fahrradverleihsysteme zu zählen, wobei sich eigene Produkte des ÖPNV und Produkte von Kooperationspartnern ergänzen.
- f) Der Fahrgast muss noch stärker in den Mittelpunkt gerückt werden, um unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen gerecht zu werden und nachfragegerechte Angebote zu schaffen. Angesichts besonderer Mobilitätsbedürfnisse im Zuge des demografischen Wandels (Alterung!), einer Veränderung von Werten und steigender Ansprüche an den Zugang zur Mobilität (Barrierefreiheit) ist der ÖPNV darüber hinaus gefordert, mit zielgruppenspezifischen Angeboten Kunden an sich zu binden und wahlfreie potenzielle Kunden mit attraktiven Angeboten als Kunden zu gewinnen.
- g) Für ganz NRW soll ein qualifiziertes Regionalnetz im ÖPNV definiert werden, das mit Garantieangeboten hinterlegt ist, um für die Bürger die Erreichbarkeit ihrer Ziele zu sichern, auch z.B. abends oder dann, wenn kein Pkw zur Verfügung steht. Dort, wo vor Ort Linienverkehr wegen geringer Nachfragepotenziale nicht wirtschaftlich betrieben werden kann, müssen flexible Bedienungsformen weiterhin Mobilität sichern. Vernetzte Mobilitäts-, Informations- und Dispositionsangebote sind zu schaffen und zu koordinieren. Dafür müssen entsprechende Finanzmittel bereitgestellt werden.
- h) Für eine noch bessere Ausgestaltung des Leistungsangebotes sind wenige organisatorische Anpassungen vorzunehmen. Aus Sicht der Zukunftskommission hat es sich im Grundsatz bewährt, dass die Aufgabenträgerschaft für den öffentlichen Verkehr insgesamt auf der kommunalen Ebene angesiedelt ist. Mit der Zuständigkeit für den SPNV bei heute drei Zweckverbänden ist sichergestellt, dass auch der SPNV lokale Belange berücksichtigt. Einzelne Defizite im Zusammenwirken der SPNV-Aufgabenträger sollten überwunden werden, als letzte Eskalationsstufe bei Differenzen wird eine Schlichtung durch das Land angeregt. Um die Abstimmung zwischen den Verantwortlichen für den SPNV und den ÖSPV sowie zwischen mehreren örtlich zuständigen Aufgabenträgern zu verbessern und damit Brüche und Lücken im Verkehrsangebot aus Sicht des Kunden zu vermeiden, sind weitergehende Regeln über die Zusammenarbeit erforderlich. Ebenso befürwortet die Kommission verstärkte Kooperationen auf der Ebene der Verkehrsunternehmen bis hin zu möglichen Zusammenschlüssen, um so zu mehr Effizienz im Betrieb zu gelangen. Schließlich sind in Teilen die Prozesse der Verteilung der pauschalierten Finanzmittel zu optimieren.
- i) Das Land wird aufgefordert, Kommunen, Verkehrsunternehmen und die Wirtschaft zu einer Ausschöpfung ihrer jeweiligen Handlungsmöglichkeiten im Mobilitätsmanagement zu bewegen, um so zu einer Stärkung der Effizienz und Verträglichkeit des Verkehrs über kommunikative und organisatorische Maßnahmen zu gelangen. Darüber hinaus soll das Land fördernde Rahmenbedingungen für die Nutzung des Umweltverbundes in seinem Zuständigkeitsbereich schaffen (z.B. durch Vorgaben in der Landesbauordnung) und den Bund auffordern, Gleiches in seiner Zuständigkeit zu tun.
- j) Die zukunftsfähige Umgestaltung des Mobilitäts- bzw. Verkehrssystems wird durch die Nutzung neuer und bewährter vorhandener Technologien geprägt sein. Neue Technologien müssen aber auch auf den Prüfstand gestellt werden; nur im Falle einer positiven Bewertung, etwa hinsichtlich Kundennutzen und Effizienz, sollten sie eingesetzt werden. Dies gilt zum Beispiel für die flächendeckende Einführung eines elektronischen Fahrgeldmanagements und die Weiterentwicklung von Fahrzeugen und Infrastrukturen im Rahmen der E-Mobilität, für die der ÖPNV eine zentrale Rolle spielt.

Wiederkehrende Beiträge

In der Frühjahrssitzung des Ausschusses hatte die Geschäftsstelle über den Gesetzentwurf der Landtagsfraktion der CDU berichtet. Zwischenzeitlich hat sie eine Stellungnahme für die kommunalen Spitzenverbände verfasst. Darin begrüßen es die Kommunen, wenn durch den Gesetzentwurf die Fachdiskussion über eine Modernisierung des Beitragsrechts angestoßen wird. Das Rechtsinstrument der sogenannten „Wiederkehrenden Straßenausbaubeiträge“ wird aber als gesetzliche Alternative abgelehnt.

Wiederkehrende Beiträge zielen auf eine Nivellierung der Beitragserhebung in zweifacher Hinsicht, nämlich der Veranlagung in einem gestreckten Zeitraum und der Umlegung der Kosten auf viele Schultern. Beides ist nach Einschätzung der kommunalen Spitzenverbände jedenfalls in Nordrhein-Westfalen auch im bestehenden Beitragsrecht erreichbar, nämlich zum einen durch die Erhebung von Vorausleistungen sowie durch den praxisgerechten Umgang mit dem vom OVG NRW geprägten Anlagenbegriff des § 8 KAG NRW.

Vorausleistungen statt Wiederkehrender Beiträge

Die Erhebung von Vorausleistungen gemäß § 8 Abs. 8 KAG eröffnet der Gemeinde schon jetzt die Ersparnis von Finanzierungskosten für eventuelle Zwischenfinanzierungen, die sie bei nachträglicher Veranlagung auf die Anlieger abwälzen müsste. Neben Vorausleistungen sieht das bestehende KAG NRW Ratenzahlungen, Abschlagszahlungen und nicht zuletzt Ablösevereinbarungen vor, die sowohl im Erschließungs- wie auch im Ausbaubeitragsrecht seit langem kommunale Praxis sind.

Anlagenbegriff des OVG NRW statt Einrichtungsbegriff

Der Begriff der Anlage unterscheidet sich in Nordrhein-Westfalen maßgeblich von dem Anlagenbegriff („Erschließungsanlagenbegriff“) in anderen Bundesländern, namentlich in denen, die Wiederkehrende Beiträge eingeführt haben. Das OVG greift den Gedanken der Abrechnungseinheit schon auf. Es erkennt nämlich auch ein System von Straßen, das durch innere Verbindung und Abhängigkeit zwischen den einzelnen Straßenzügen – also durch einen räumlichen und funktionalen Zusammenhang – gekennzeichnet ist, als einheitliche Anlage an. Die kommunalen Spitzenverbände haben diesen Anlagenbegriff nach § 8 KAG NRW in der „Mustersatzung Straßenbaubeiträge“ ausdrücklich empfohlen, damit die Städte und Gemeinden die dadurch gegebenen Möglichkeiten ausschöpfen können.

Mit einem entsprechenden Bauprogramm kann eine Kommune also bereits im bestehenden KAG-Beitragsrecht ganze Straßensysteme zu Abrechnungseinheiten zusammenfügen.

Ein Wechsel zu einem neuen Rechtssystem erscheint daher bei Berücksichtigung folgender Umstände nicht gerechtfertigt:

Intransparenz von Leistung und Gegenleistung

Andere Bundesländer lassen das gesamte Gemeindegebiet als Abrechnungsgebiet zu. Dies erscheint auf den ersten Blick als eine einfache und verwaltungsfreundliche Lösung. Solche gesetzlichen Lösungsansätze sind aber dem Vorwurf ausgesetzt, es handle sich um Straßensteuern oder um der Grundsteuer vergleichbare Abgaben, für deren Einführung es den Ländern an der erforderlichen Gesetzgebungskompetenz fehle.

In der Kommunalpolitik vor Ort und aus der Sicht der kommunalen Spitzenverbände in NRW liegt die entscheidende Kritik an Wiederkehrenden Beiträgen darin, dass zwischen konkreten Bauleistungen der Gemeinde in der jeweiligen Erschließungsanlage und der

Geldleistung des Eigentümers eines erschlossenen Grundstücks kaum noch eine Beziehung erkennbar ist. Der Sondervorteil als wesentliches Argument für die Belastung der Grundstückseigentümer wird immer geringer. Es ist dann kaum noch vermittelbar, warum die Straßen, die letztlich allen in etwa gleich dienen, nicht konsequenterweise aus dem allgemeinen Haushalt finanziert werden.

Zudem wird es vor Ort kaum vermittelbar sein, wenn alle Grundstückseigentümer zusätzlich zu ihren sonstigen Grundbesitzabgaben permanent auch noch zu Straßenbaubeiträgen herangezogen werden. Für sie ist nicht vorhersehbar bzw. planbar, wann sie mit erstmaliger Fertigstellung, Verbesserung bzw. Erneuerung „ihrer“ Straße rechnen können. Seriöse konkrete Zusagen sind durch die Kommune kaum möglich.

Im bestehenden Recht zahlen sie demgegenüber (ratenweise oder einmalig) ihren Beitrag, wenn sie auch gleichzeitig eine Verbesserung oder Erneuerung ihrer Straße erhalten. Dann haben sie wieder für die übliche „Lebensdauer“ der Straße Ruhe, also für 30 bis 40 Jahre.

Bürokratie durch Überleitungsregelungen

In den Länder-KAG, die Wiederkehrende Beiträge ermöglichen, wird dieses Rechtsinstrument auf Straßenbaubeiträge beschränkt. Es gibt bislang keine integrierte Lösung für Erschließungs- und Straßenbaubeiträge, obwohl das Grundgesetz dies seit 1994 erlaubt.

Damit entstehen bei Wiederkehrenden Beiträgen Abrechnungsgebiete, die sich über mehrere Jahrzehnte („Lebensdauer“ einer Straße) mit unterschiedlichen Rechtsfolgen und Überleitungsregeln überschneiden. In NRW ist das durch die langjährige Beitragserhebungs-Praxis der Kommunen ein besonders gravierendes Problem. Die vorgesehenen Überleitungsregelungen in dem Gesetzentwurf lassen den zu erwartenden Verwaltungsaufwand nur erahnen, und das, obwohl sie bereits im Gesetzestext einen breiten Raum einnehmen und nur einige Rahmensetzungen vornehmen können.

Die Konkretisierungen müssten in Gemeindefestsetzungen vorgenommen werden. Die Kommunen müssten hinreichend bestimmt und unter Berücksichtigung der Abgabengerechtigkeit, der Angemessenheit und weiterer Verwaltungsrechtsgrundsätze gewährleisten, dass über Jahrzehnte bei Maßnahmen, Umstellungen von einem System auf das andere sowie bei Eigentümerwechseln und weiteren Veränderungen Nachlässe, Nachforderungen und Rückzahlungen vorgenommen werden.

Wiederkehrende Beiträge haben sich in anderen Ländern nicht bewährt. Nach Angaben des maßgeblichen Autors im Erschließungs- und Ausbaubeitragsrecht sowie ehemaligen Richter am OVG NRW und Bundesverwaltungsgericht, Prof. Driehaus haben sich (trotz Einführung des Instruments vor etwa 30 Jahren) in Rheinland-Pfalz nur 26,6 % der Kommunen für Wiederkehrende Beiträge entschieden. In Thüringen hatten bis Ende 2002 nahezu dreimal mehr Gemeinden eine Satzung über die Erhebung einmaliger Beiträge als über die Erhebung wiederkehrender Beiträge erlassen.

Die kommunalen Spitzenverbände ziehen gesetzliche Ansätze zur Vereinfachung des Beitragsrechts innerhalb des bestehenden Beitragserhebungssystems dem systemändernden Lösungsansatz der Wiederkehrenden Beiträge vor. Ziel einer wünschenswerten Fachdiskussion sollte dabei mehr Akzeptanz für die Notwendigkeit guter Straßen (und anderer Erschließungsanlagen) durch mehr Bürgerbeteiligung im Vorfeld und während des gesamten Verfahrens sowie durch Stärkung des Solidargedankens sein.

Radschnellwege

Das Land hat in Kooperation mit der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte und Gemeinden Anfang des Jahres einen Planungswettbewerb zum Thema „Radschnellwege“ gestartet. Ziel ist es, in den fünf Regierungsbezirken je einen Radschnellweg mit Fördermitteln des Landes bis zur Umsetzung zu begleiten.

Radschnellwege sind ein neues Netzinstrument, das aufgrund der baulichen Ausführung besonders dazu geeignet ist, den Ansprüchen modernen Radverkehrs in Bezug auf Leistungsfähigkeit, Fahrkomfort und Sicherheit gerecht zu werden. Ziel ist es, den Aktionsradius radfahrender Verkehrsteilnehmer wesentlich zu erweitern. Radschnellwege sind auch als Verbindung zwischen Kommunen eine wirksame Alternative zum Pendeln mit dem Pkw. Mit dem Planungswettbewerb wollen das Land und die AGFS Radschnellwege in der kommunalen Planung etablieren.

Der Planungswettbewerb soll

- Nahmobilität und insbesondere den Radverkehr in NRW fördern,
- den Alltagsradverkehr mit dem Fahrrad über mittlere Distanzen stärken,
- eine Diskussion in den Kommunen über das Thema Radschnellwege aktivieren,
- vorbildhafte Projekte aufzeigen und
- kommunale Kooperationen begünstigen

Die Einreichungsphase endete am 22. Juli. Derzeit werden die eingereichten Projekte gesichtet. Eine Jury, in der die Geschäftsstelle des StGB NRW vertreten ist, wird am 14. Oktober 2013 entscheiden.

Ortsdurchfahrten

Kommunen mit einer Einwohnerzahl zwischen 50.000 und 80.000 Einwohnern können gemäß § 44 Abs. 3 StrWG NRW Träger der Straßenbaulast in den Ortsdurchfahrten klassifizierter Straßen werden. Die Einwohnerzahl wird durch Volkszählung ermittelt.

Im Jahr 2011 wurde eine Volkszählung durchgeführt, bei der unter anderem die Einwohnerzahlen neu festgestellt wurden. Die Ergebnisse sind zum 1.1.2014 verbindlich. Nach Informationen des Landesbetriebes Straßen.NRW erlischt die Baulastträgerschaft der betroffenen Kommunen zum 1.1.2014 automatisch. Wenn eine Kommune weiterhin Träger der Baulast bleiben will, muss sie eine erneute Erklärung abgeben.

In der Mitgliedschaft des StGB NRW sind von dieser Problematik etwa 50 Kommunen betroffen. Zahlreiche Städte könnten aufgrund der Entwicklung ihrer Einwohnerzahl neu in diese Gruppe fallen oder aus ihr herausfallen. Die Entscheidung über die Trägerschaft der Baulast in den Ortsdurchfahrten hat weitreichende rechtliche und finanzielle Konsequenzen.

Die Geschäftsstelle hat daher die betroffenen Kommunen im Frühjahr gebeten, ihr über die Willensbildung vor Ort zu berichten. Es hat kaum Rückmeldungen gegeben, so dass in der Regel die Baulast offenbar nicht übernommen werden soll. Neun Mitgliedskommunen haben bislang die Straßenbaulast und planen überwiegend, sie nach Rückfall an das Land nicht erneut zu beantragen. Am 8. August haben sich diese Kommunen in Begleitung der Geschäftsstelle in Ahlen zu einem Erfahrungsaustausch zusammengefunden.

Es wurden Fragen des NKF, des Eigentumsübergangs, der Vermessungskosten usw. erörtert.

Einzelne Kommunen vertreten die Auffassung, dass ihrerseits kein Handlungsbedarf besteht, weil der Übergang der Baulast automatisch stattfindet. Eine Kostenregelung hinsichtlich etwaiger Versäumnisse in der Unterhaltung besteht ihrer Meinung nach nicht. § 10 Abs. 4 StrwG betrifft nach seinem Wortlaut und seiner systematischen Stellung im Gesetz nur Umstufungen. Vielmehr sei von der Grundregel des § 9 StrwG NRW auszugehen, wonach der Baulastträger seinen Verpflichtungen im Rahmen des Möglichen und Zumutbaren nach eigener Einschätzung nachgekommen ist.

Andere haben bereits Straßenbegehungen gemacht und scheinen bereit, dem Landesbetrieb Straßen.NRW Ablösungsvereinbarungen anzubieten. Sie legen in dem Zusammenhang Wert darauf, dass die Ablösebeträge auch zuverlässig für die zu übergebenden Straßen eingesetzt werden.

Straßenbaulast – Beschilderung von Straßensperren bei öffentlichen Veranstaltungen

Nach der bisherigen Praxis wird bei Veranstaltungen im öffentlichen Verkehrsraum (Kirmes, Schützenfeste, Weihnachtsmärkte, Laufveranstaltungen usw.) dem Veranstalter im Zuge der erteilten Erlaubnis nach § 29 Abs. 2 StVO regelmäßig auferlegt, für die erforderlichen verkehrsregelnden Maßnahmen (Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen für Straßensperrungen, Haltverbote, Umleitung usw.) verantwortlich zu sein. Ihm wird häufig auch die Verkehrssicherungspflicht auferlegt.

Die Straßenverkehrsbehörde kann der Gemeinde, in der die Veranstaltung stattfindet, mit deren Einvernehmen die Verpflichtung übertragen, wenn Verkehrszeichen oder Verkehrseinrichtungen für eine Veranstaltung nach § 29 Abs. 2 erforderlich werden (§ 45 Abs. 5 Satz 3 StVO, jetzt entfallen).

In Erlassen vom 5. April und vom 6. Juni 2012 mahnt das Landesverkehrsministerium, bei der Anbringung von Straßensperren im Rahmen von Veranstaltungen sicherzustellen, dass die Straßenbaulastträger unter dem Aspekt der Verkehrssicherungspflicht rechtmäßige und ordnungsgemäße Beschilderungen durch die Veranstalter durchsetzen und die Einhaltung zu überwachen. Außerdem hat das Ministerium suggeriert, die Kommunen könnten als Straßenverkehrsbehörden den Veranstaltern keine Auflagen und Bedingungen im Rahmen der Sondernutzung mehr stellen, sondern nur Anordnungen gegenüber dem Straßenbaulastträger nach § 45 Abs. 3 StVO vornehmen. Dieser müsste dann seinerseits mit dem Veranstalter in Kontakt treten. In vielen Mitgliedsstädten und Gemeinden hat dies zu Irritationen geführt. Kreise und Landesbetrieb Straßen.NRW haben bereits angekündigt, dass sie unter diesen Umständen keine Sondernutzungsgenehmigungen mehr erteilen würden. Dies könnte letztlich dazu führen, dass Brauchtumsveranstaltungen nicht mehr durchführbar sind.

Nach Auffassung der Geschäftsstelle kann an der bisherigen Genehmigungspraxis festgehalten werden. Dies ergibt sich aus § 21 StrwG NRW, wonach die (von der Straßenbaubehörde) geforderten Bedingungen, Auflagen und Sondernutzungsgebühren (durch die Straßenverkehrsbehörde) dem Antragsteller in der Erlaubnis oder der Ausnahmegenehmigung aufzuerlegen sind. Dem Antragsteller soll nur eine Behörde, hier die Straßenverkehrsbehörde, gegenüberreten. Allein die Straßenverkehrsbehörde kann ihm damit die Auflagen, also auch die Bestimmung als Verwaltungshelfer, weitergeben.

Die Straßenverkehrsbehörde muss die ihr von der Straßenbaubehörde im Rahmen ihrer Beteiligung mitgeteilten Bedingungen (beispielsweise die übliche Haftungsklausel bei übermäßiger Straßenbenutzung) und Auflagen sowie ggf. die Sondernutzungsgebühren strikt beachten.

Der Straßenverkehrsbehörde steht kein Ermessen zu; sie hat die Bedingungen und Auflagen in ihren Bescheid ohne Abänderung aufzunehmen.

So heißt es auch in den VwV zur StVO, dass die (vom Baulastträger gemachten) Bedingungen (dem Antragsteller) zu stellen und entsprechende Auflagen zu machen sind. Werden Verkehrszeichen bzw. Verkehrseinrichtungen erforderlich, ist die Straßenbaubehörde, der Straßenbaulastträger, verantwortlich. Der Baulastträger muss die Schilder nicht selbst aufstellen. Er kann vielmehr den Antragsteller (Veranstalter) oder einen von ihm beauftragten Verkehrssicherer als Verwaltungshelfer bestimmen, der dann für den Baulastträger die Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen beschafft, anbringt, unterhält und entfernt. Beim Baulastträger verbleibt in diesen Fällen die Verpflichtung zur Kontrolle der ordnungsgemäßen Umsetzung. Das Gleiche gilt für die haftungsrechtliche Verantwortlichkeit des Baulastträgers.

Wenn verschiedene Straßenbaulastträger für die Umsetzung der Anordnung zuständig sind, so ist eine Zusammenarbeit in dem oben beschriebenen Genehmigungsverfahren angezeigt. Auch nach Wegfall des § 45 Abs. 5 S. 3 StVO bleibt lt. Erlass vom 6. Juni 2012 die Möglichkeit erhalten, der Gemeinde, in der die Veranstaltung stattfindet, die Umsetzung mit ihrem Einvernehmen zu übertragen.

Eine landesrechtliche Ermächtigung ist dafür offenbar nicht erforderlich. Mit dem Wegfall des Satzes 3 ist lt. Bt-Drucksache 428/12 lediglich dem Umstand Rechnung getragen worden, dass nach der sogenannten Föderalismusreform Kommunen nicht mehr durch Vorschriften des Bundes mit neuen Aufgaben belastet werden dürfen. Auch wenn diese Begründung vorliegend wenig tragfähig erscheint, so steht jedoch fest, dass keine inhaltlichen Gründe für den Wegfall dieser Vorschrift angegeben wurden.

Das Verkehrsministerium hat inzwischen der Rechtsauffassung der Geschäftsstelle zugestimmt.

Klimaschutzplan

Das Erarbeitungsverfahren des Klimaschutzplans NRW befindet sich zurzeit in der Phase I (Konzeptionsphase), in der die Themenbereiche Klimaschutz und Klimafolgenanpassung parallel erarbeitet werden.

Beratungsstand der Arbeitsgruppen

Aktuell wird in den sechs Arbeitsgruppen zum Klimaschutz (Umwandlungssektor, Produzierendes Gewerbe/Energie, Bauen/Wohnen, Verkehr, Landwirtschaft und private Haushalte) und in den vier Workshops zur Klimaanpassung (Siedlungsräume, ländliche Räume, Industrie/Gewerbe, Information/Bildung/Netzwerk) die Online-Bewertung durchgeführt. Hier werden vorgeschlagene Maßnahmen aus Sicht der AG-Teilnehmer auf ihre praktische Umsetzbarkeit und ihren Nutzen beurteilt.

Die Beratungen in den Arbeitsgruppen zeigen, dass aufgrund der unterschiedlichen Sichtweisen der Akteure nicht von einem einvernehmlichen Ergebnis hinsichtlich des Gesamt-szenarios ausgegangen werden kann. Hinsichtlich des Umgangs mit Maßnahmen strebt das MKULNV zwar einvernehmliche Empfehlungen im Klimaschutzplan an. Insofern sollen Maßnahmeempfehlungen gegebenenfalls modifiziert werden. Wird eine Maßnahme in einer AG gleichwohl nicht einstimmig für den Klimaschutzplan beschlossen, soll sie trotzdem in den Entwurf des Klimaschutzplans aufgenommen werden. Nur dann, wenn Maßnahmevorschläge wieder zurückgezogen oder einstimmig abgelehnt werden, finden sie keinen Eingang in den Entwurf. Allerdings sollen die Ablehnungsgründe von Maßnahmevorschlägen, die nicht einstimmig verabschiedet worden sind, im Planentwurf dokumentiert werden.

Insofern wird die Geschäftsstelle darauf achten, dass Maßnahmen, die den kommunalen Interessen widersprechen, im Planentwurf entsprechend kommentiert werden. Es bleibt dann die Aufgabe der Landesregierung bzw. des Landtags zu entscheiden, welche Maßnahmen im Klimaschutzplan endgültig festgesetzt werden.

Impact-Analyse

Als zusätzliches Instrument zur Bewertung der Strategien und Szenarien des Klimaschutzplans wird eine sog. Impact-Analyse ausgeschrieben. Mit diesem Verfahren werden die Auswirkungen ermittelt, die die Maßnahmen des Klimaschutzes und der Klimaanpassung z. B. auf die Beschäftigungssituation, die Sozialverträglichkeit, die Importabhängigkeit oder die Umwelt haben.

Die Geschäftsstelle hat hierzu ergänzende Hinweise zu den zu untersuchenden Impact-Bereichen gegeben. Wir haben darum gebeten, in die Untersuchung der möglichen Auswirkungen auch die Kostenbelastungen für kommunale Haushalte, kommunale Gebühren, die kommunale Aufgabenerfüllung wie z.B. die Bauleitplanung oder die Abwasserbeseitigung sowie die kommunalen Unternehmen einzubeziehen.

Die Erstellung der Impact-Analyse wird europaweit ausgeschrieben und soll nach den Planungen des MKULNV im September/Oktober vergeben werden. Für die Erstellung der Analyse plant das MKULNV einen Zeitraum von sechs Monaten ein. Auf der Grundlage der Impact-Analyse sollen dann die Entwurfs- und Akteursszenarien abschließend beraten werden.

Neuer Unterausschuss des Landtags

Der Landtag hat auf Antrag der LT-Fraktionen in seiner Sitzung am 19.06.2013 die Bestellung eines Unterausschusses „Klimaschutzplan“ beschlossen.

Er ist als Unterausschuss des Umweltausschusses gebildet worden und hat die Aufgabe, den Erstellungsprozess des Klimaschutzplans und die im Klimaschutzplan vorgeschlagenen Maßnahmen sowie ihre politischen Auswirkungen zu diskutieren und parlamentarisch zu begleiten.

Weiteres Verfahren

Die Termine für die einzelnen Gremiensitzungen haben sich entgegen der ursprünglichen Planung zeitlich verschoben. So wurde die 4. Sitzung des Koordinierungskreises, die ursprünglich für den 04.09.2013 vorgesehen war, auf November verschoben. Ursache dafür ist nach Angabe des MKULNV die Komplexität und Dynamik, die sich in dem breiten Partizipationsprozess (mit 6 Arbeitsgruppen und 4 Workshops) und den hierdurch verursachten Abstimmungsaufwand entwickelt hat.

Da eine fünfte Sitzungsrunde für die Arbeitsgruppen vorgesehen ist, in denen die Maßnahmen abschließend bewertet und beschlossen werden sollen, hat das MKULNV seine bisherige Planung, den Entwurf des Klimaschutzplans in diesem Sommer vorzulegen, auf die erste Jahreshälfte 2014 verschoben. Bei Bedarf soll es eine weitere AG-Sitzungsrunde für die Auswertung der Impact-Analyse geben, bevor der Koordinierungskreis abschließend den Planentwurf berät. Alsdann soll der Klimaschutzplanentwurf vor der Sommerpause an die Landesregierung übergeben werden, die ihn dann zur weiteren Beratung an den Landtag überweist.

Unabhängig davon startet das MKULNV am 03.12.2013 in die zweite Phase des Erarbeitungsverfahrens (Differenzierungs- und Vernetzungsphase).

In dieser Phase soll der Partizipationsprozess in die Breite getragen werden. Kommunen, Unternehmen sowie Bürgerinnen und Bürger sollen in zielgruppenspezifischen Veranstaltungsformaten zu den erarbeiteten Strategien und Maßnahmen beteiligt werden. Gleichzeitig sollen in dieser Phase durch regional ausgerichtete Veranstaltungen Spezifizierungen der erarbeiteten Maßnahmen und Strategien ermöglicht werden. Anlässlich des Eintritts in diese Phase veranstaltet das MKULNV am 03. und 04.12.2013 einen Klimakongress in der Historischen Stadthalle Wuppertal.

Barrierefreie Mobilität im öffentlichen Raum

In der Frühjahrssitzung des Ausschusses wurde die Geschäftsstelle aufgefordert, „Thesen zur Zugänglichkeit und Barrierefreiheit“ als Positionierung des Städte- und Gemeindebundes zu erarbeiten. Bei den Vorarbeiten wurde erkennbar, dass derzeit an zahlreichen Stellen und in vielen Gremien, in denen die Vertreter der Geschäftsstelle mitwirken, ähnliche Ausarbeitungen vorgenommen werden. Beispielhaft wird momentan eine umfangreiche Arbeitshilfe „Inklusive Gemeinwesen planen“ vom Inklusionsbeirat bei der Landesregierung erstellt. Des Weiteren hat uns der VDV kürzlich eine Veröffentlichung zur „Barrierefreiheit im Bus- und Straßenbahnverkehr“ zur Verfügung gestellt.

Nach Einschätzung der Geschäftsstelle können Positionierungen und Hilfestellungen, die auf Zielgruppen und Fachbereiche wie Verkehr, Städtebau, Klimaschutz usw. gerichtet sind, immer nur zu kurz greifen. Es muss demgegenüber eher auf Sozial- und Lebensräume bzw. kommunale Quartiere abgestellt werden.

Da sich viele der angesprochenen Ausarbeitungen noch im Entwurfsstadium befinden, hat sich die Geschäftsstelle entschieden, das Thema wieder aufzugreifen, wenn hier greifbare Ergebnisse vorgelegt werden

Entwurf des Landesentwicklungsplans NRW

Der am 25.6.2013 von der Landesregierung gebilligte Entwurf eines neuen Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen (LEP-Entwurf) vereinigt die bislang im Landesentwicklungsprogramm (LEPro), im Landesentwicklungsplan IV „Schutz vor Fluglärm“ und im Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen von 1995 (LEP 95) enthaltenen Ziele und Grundsätze der Landesplanung in einem Planwerk. Im System der räumlichen Planung legt er als oberster Raumordnungsplan für einen Zeitraum von etwa 15 Jahren die räumliche und strukturelle Gesamtentwicklung des Landes durch raumordnerische Ziele und Grundsätze fest.

Der vorliegende LEP-Entwurf besteht aus einem 310 seitigen Text mit 125 textlichen Festlegungen, Erläuterungen hierzu und einem Umweltbericht sowie einer Karte von NRW mit zeichnerischen Festlegungen. Die Landesplanungsbehörde hat alle Kommunen mit Druckfassungen ausgestattet.

Die Landesregierung verfolgt mit dem neuen LEP das Ziel, die Regeln für die weitere räumliche Entwicklung des Landes zu aktualisieren, um den veränderten Rahmenbedingungen und neueren rechtlichen Anforderungen gerecht zu werden. Während sich die Rahmenbedingungen insbesondere durch den demografischen Wandel, die fortschreitende Globalisierung der Wirtschaft und den erwarteten Klimawandel verändert haben, werden die neueren rechtlichen Anforderungen durch die aktuelle Rechtsprechung und die im ROG neu gefassten Grundsätze der Raumordnung und die neu definierten Gebietskategorien bestimmt, die zu berücksichtigen und zu konkretisieren sind.

Zuständig in der Geschäftsstelle ist das Baudezernat sowie der Ausschuss für Städtebau, Bauwesen und Landesplanung, der sich in seiner Sitzung am 01.10.2013 umfassend mit dieser Thematik befasst.

Partnerschaftsvereinbarung zur EU Strukturförderung für die Förderperiode von 2014 bis 2020

Nach den Vorschriften des Europäischen Parlaments und des Rates ist mit der Bundesrepublik eine Partnerschaftsvereinbarung hinsichtlich der Förderfonds zu erstellen, für die der Gemeinsame Strategische Rahmen (GSR) gilt (Europäischer Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), Europäischer Sozialfonds (ESF), Kohäsionsfonds (KF), Europäische Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) und Europäischer Meeres- und Fischereifonds (EMFF).

Mit der Partnerschaftsvereinbarung werden die im Gemeinsamen Strategischen Rahmen dargelegten Elemente in den nationalen Kontext übertragen und Vereinbarungen im Hinblick auf die Verwirklichung der Ziele der Europäischen Union durch die Programmplanung der ESIFonds eingegangen.

Die Partnerschaftsvereinbarung ist gleichzeitig der Bezugsrahmen für die Erarbeitung der Operationellen Programme und der Programme der Entwicklung des ländlichen Raums der Länder und des Bundes. In ihr wird die strategische Ausrichtung für Deutschland dargestellt und die Zusammenarbeit und Koordination aller ESI-Fonds und Programme beschrieben.

Deutschland erhält im Rahmen der ESI-Fonds Unterstützung über den EFRE, den ESF, den ELER und den EMFF. In räumlicher Hinsicht wird das gesamte Staatsgebiet unterstützt. Unterschiede in der Förderintensität ergeben sich durch die unterschiedlichen Entwicklungsstände der Regionen.

Die westdeutschen Regionen sind, mit Ausnahme der NUTS-2-Region Lüneburg, als stärker entwickelte Regionen eingeordnet, die ostdeutschen Regionen, mit Ausnahme von Leipzig und Berlin, sind Übergangsregionen. Die Regionen Leipzig und Berlin gehören zu den stärker entwickelten Regionen. Im Einklang mit den Schlussfolgerungen des Europäischen Rates vom 17. Juni 2010 und der Europa 2020-Strategie für ein intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum tragen die in der Partnerschaftsvereinbarung ausgeführten Strategien zum Abbau der regionalen Unterschiede bei. Da Deutschland sowohl „stärker entwickelte Regionen“ als auch „Übergangsregionen“ aufweist, erfolgt die Ableitung der Strategie auch unter Berücksichtigung dieser räumlichen Unterschiede.

Zur Herleitung und Ermittlung einer geeigneten Strategie werden die Entwicklungspotenziale, die Kapazitäten und Herausforderungen für Deutschland und seine Regionen analysiert und bewertet. Auf dieser Grundlage werden in Abstimmung mit den Partnern aus den Ländern die erwarteten Ergebnisse und Prioritäten sowie der Beitrag der einzelnen Fonds zur Erreichung u.a. der Europa 2020-Ziele dargelegt.

Die Ableitung der deutschen Entwicklungsstrategie berücksichtigt die unterschiedlichen Entwicklungsnotwendigkeiten seiner Regionen in einem mehrstufigen Verfahren und folgt dabei den in der allgemeinen Verordnung und dem Gemeinsamen Strategischen Rahmen vorgesehenen Arbeitsschritten, damit die ESI-Fonds den größtmöglichen Beitrag zur Erreichung der Ziele eines intelligenten, nachhaltigen und integrierten Wachstums erreichen: Vor dem Hintergrund der sozioökonomischen Entwicklung und der internationalen Wettbewerbsposition Deutschlands wird mit einer Stärken-Schwächen-Analyse Deutschlands Position im internationalen Wettbewerb unter Berücksichtigung der regionalen Disparitäten bestimmt und es werden die Handlungsnotwendigkeiten für die deutsche Entwicklungsstrategie abgeleitet.

Dies erfolgt in Übereinstimmung mit den in den Verordnungen und im Gemeinsamen Strategischen Rahmen aufgeführten Zielsetzungen der Interventionen mit den ESI-Fonds. In einem zweiten Schritt werden die thematischen Ziele in Investitionsprioritäten auf der Grundlage der Stärken-Schwächen-Analyse konkretisiert. Dabei wird auch Bezug genommen auf die unterschiedlichen thematischen Ausrichtungen der ESI-Fonds. Mit Blick auf einen effizienten Mitteleinsatz erfolgt eine Konzentration auf diejenigen thematischen Ziele, bei denen ein besonderer Handlungsbedarf gesehen wird. Die thematischen Ziele werden unter Berücksichtigung relevanter nationaler und internationaler Konzepte – insbesondere im Zusammenhang mit der Europa-2020-Strategie, dem Europäischen Semester, dem Nationalen Reformprogramm und den Ergebnissen der vorliegenden Bewertungsstudien durch förderpolitische Ansatzpunkte erläutert. Auf Grund der Größe Deutschlands, der historisch bedingten pfadabhängigen Entwicklung und der Vielfalt der Regionen sind die Problemlagen und Handlungserfordernisse in den Regionen unterschiedlich. Strukturelle wirtschaftliche, soziale und demographische Unterschiede zwischen West- und Ostdeutschland und auch gegenläufige Entwicklungstendenzen zwischen den zentralen und peripheren Regionen bedingen differenzierte Entwicklungsstrategien. In der Partnerschaftsvereinbarung werden diese dargelegt.

Der Entwurf der Partnerschaftsvereinbarung umfasst 183 Seiten und wird daher dem Vorbericht nicht beigelegt. Er kann bei Interesse im Intranet-Angebot der Geschäftsstelle in der Rubrik „Wirtschaft und Verkehr“ abgerufen werden.