



Städte- und Gemeindebund
Nordrhein-Westfalen

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

Vorbericht
115. Sitzung
Ausschuss für Strukturpolitik und Verkehr
am 11. April 2018 in Olfen

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

TOP 7: Verschiedenes
BE: Geschäftsstelle

Aktenzeichen: G 10.2-005/002 Eh/Da
Ansprechpartner:
Geschäftsführer Horst-Heinrich Gerbrand
Referentin Cora Ehlert
Durchwahl 0211 • 4587-241/-233

19.03.2018

a) Bewertung des Koalitionsvertrages

Die Geschäftsstelle hat auf Basis einer ersten Bewertung des DStGB eine Auswertung des Koalitionsvertrages von CDU, CSU und SPD aus Sicht der NRW-Kommunen vorgenommen. Dabei wurde in der Auswertung jeweils ein Zeilenverweis zum Koalitionsvertrag vorgenommen.

Aus Sicht des für Wirtschaft und Verkehr zuständigen Dezernates sind die folgenden Aspekte von Bedeutung:

Digitalisierung (Zeilen 1602-2233)

Dass die neue Koalition die Förderung des Breitbandausbaus voranbringen will und bis zum Jahr 2025 flächendeckend sehr leistungsstarke Kommunikationsinfrastruktur schaffen möchte, sowie die dafür vorgesehene Bereitstellung von Mitteln in Höhe von 10 bis 12 Milliarden Euro im Rahmen eines Gigabitinvestitionsfonds, werden vom DStGB und StGB NRW in der Sache grundsätzlich begrüßt.

Breitband ist das Fundament der Digitalisierung und kann dazu beitragen, auch die ländlichen Regionen als Wirtschaftsstandort zu stärken. Zu begrüßen ist, dass vor allem die bisher unterversorgten Regionen gefördert und die dortigen Infrastrukturen vorrangig ausgebaut werden sollen. Daher wird es bei der Ausgestaltung der Förderrichtlinien darauf ankommen, zwar Infrastrukturen auf Glasfaserbasis festzulegen, aber eine Förderung bis ins Haus (FTTH) nicht verbindlich festzuschreiben. Dies würde den Fokus des Ausbaus unweigerlich in die ohnehin bereits vergleichsweise gut versorgten Ballungsräume verlagern.

Mit großer Skepsis nimmt der StGB NRW zur Kenntnis, dass das Ziel eines flächendeckenden Zugangs zum schnellen Internet für alle Bürgerinnen und Bürger als rechtlicher Anspruch abgesichert werden soll. Dies kann dazu führen, dass falsche Anreize gesetzt werden und der marktgetriebene Ausbau gehemmt wird.

Die geplante Anerkennung der Gemeinnützigkeit von Freifunk-Initiativen kann zu einem Ausbau eines flächendeckenden offenen WLAN-Netzes beitragen.

Die Ankündigung, die Förderverfahren so zu gestalten, dass unterversorgte Gebiete in ländlichen Regionen systematisch ausgebaut werden, ist zu unterstützen.

Aus Sicht des StGB NRW ist es aber dringend erforderlich, das Bundesförderprogramm zu vereinfachen und praxistauglicher zu gestalten, da die bürokratischen Hürden einem zügigen Ausbau in der Vergangenheit häufig entgegenstanden. Hierbei ist auch auf eine Kompatibilität mit den Landesförderprogrammen zu achten.

Es entspricht außerdem einer seit langem erhobenen Forderung des StGB NRW, die Aufgreifschwelle zu erhöhen. Durch die derzeit zu niedrig angesetzte Aufgreifschwelle, fallen viele Gebiete aus einer Förderung heraus, obwohl sie noch nicht einmal über einen Breitbandanschluss von 50 Mbit/s verfügen.

Digitale Mobilitätsangebote (Zeilen 456 ff.)

Zu begrüßen sind grundsätzlich auch die Bestrebungen, digitale Angebote im Bereich der Mobilität zu verankern. Durch eine stärkere digitale Vernetzung der Mobilitätsangebote (z. B. Auto, ÖPNV, E-Bikes, Car- und Ride Sharing, Ruftaxen) können Fahrten verkehrsträgerübergreifend geplant, gebucht und bezahlt werden.

Auch die Absicht, Ruf- und Bürgerbusse zu stärken, entspricht einer Forderung des StGB NRW. Flexible Bedienformen können vor allem im ländlichen Raum eine Alternative zum starren Liniensystem darstellen und in nachfrageschwachen Zeiten ein ÖPNV-Angebot aufrechterhalten. Hierzu ist es unabdingbar, das Personenbeförderungsgesetz zu modernisieren.

Verkehr (Zeilen 3367–3881)

Die Zielsetzung, die Mittel für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) von derzeit 330 Millionen Euro auf jährlich eine Milliarde Euro bis 2021 zu erhöhen und zu dynamisieren, entspricht einer seit langem vom DStGB und StGB NRW erhobenen Forderung. Die letzte Anpassung der Mittel erfolgte 1996 und war damit dringend überfällig. Die deutliche Erhöhung der Mittel ebnet den Weg für wichtige Verkehrsinvestitionen in Deutschland und NRW.

Laut Koalitionsvertrag sollen Fahrverbote vermieden und die Luftreinhaltung verbessert werden. Dies entspricht einer Forderung des StGB NRW, wie sie zuletzt durch Beschluss des Präsidiums bekräftigt worden ist. Der StGB NRW kritisiert allerdings, dass die Verantwortung für die Umsetzung der Luftreinhalte-Maßnahmen weitgehend bei den Kommunen liegen soll. Nach wie vor findet sich kein Bekenntnis dazu, die Automobilhersteller als Verursacher der Diesel-Problematik stärker in die Pflicht zu nehmen. So sollen technische Verbesserungen von Fahrzeugen nur dann erfolgen, soweit dies technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar ist. Bei den weiteren skizzierten Maßnahmen zur Luftreinhaltung werden wesentliche Forderungen des DStGB und StGB NRW übernommen, so etwa die Verstetigung des Mobilitätsfonds und eine umfassende und angepasste Förderung von E-Mobilität, ÖPNV und Bahn.

Die Fördermaßnahmen für Elektromobilität sollen verstetigt, finanziell ausgebaut und auf die Zielgruppen besser angepasst werden. Dies kommt der Forderung des DStGB und StGB NRW entgegen, besser auf die Bedingungen des Verkehrs in den Kommunen einzugehen. Dies gilt sowohl hinsichtlich der nötigen Technologieoffenheit bei der Elektromobilität als auch hinsichtlich des Ausbaus der Ladeinfrastruktur.

Die Förderung des Radverkehrs durch eine Weiterentwicklung der bundesgesetzlichen Grundlagen einschließlich der Straßenverkehrsordnung und die Bereitschaft, hierfür zusätzliche Mittel zur Verfügung zu stellen, ist für eine entschiedene Unterstützung des Radverkehrs nötig. Damit werden die Kommunen in die Lage versetzt, zusammen mit den Ländern benötigte attraktive Bedingungen für Fahrradfahrer zu schaffen.

Große Erwartungen knüpfen sich an die Aussagen zur Förderung des Schienenverkehrs, die ausdrücklich die Mobilität in ländlichen Regionen verbessern sollen. Für den Schienenverkehr soll ein Schienenpakt geschlossen werden, der es ermöglicht, bis 2030 die Zahl der Bahnkunden zu verdoppeln. Dabei soll die Mobilität im ländlichen Raum besonders auch durch Bahnhöfe, Haltestellen sowie die Förderung von Nebenstrecken verbessert werden.

Diese Zielsetzungen werden vom DStGB und StGB NRW begrüßt und unterstützt, weil Schienenverbindungen in ländlichen Räumen ein leistungsfähiges Rückgrat der öffentlichen Mobilität sein können. Wir sind jedoch skeptisch, ob die Verdoppelung der Bahnkunden mit der angekündigten Fortführung der Investitionen auf dem heutigen Niveau zu erreichen ist. Vor allem die Engpässe im Bereich der Schieneninfrastruktur sowie lange Planungs- und Genehmigungsverfahren standen einem zügigen Ausbau in der Vergangenheit häufig entgegen.

Luftreinhaltung (Zeilen 3446–3555)

Fahrverbote sollen vermieden werden. Die Kommunen sollen unterstützt werden, die Emissionsgrenzwerte im Rahmen der Luftreinhaltepläne mit anderen Maßnahmen als mit pauschalen Fahrverboten einzuhalten. Dazu sollen insbesondere die Schadstoffemissionen aus dem Straßenverkehr an der Quelle reduziert werden. Dazu sollen – soweit technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar – auch technische Veränderungen von Fahrzeugen im Bestand (technische Nachrüstungen der Fahrzeuge) vorgenommen werden.

Dieser Ansatz ist grundsätzlich zu begrüßen. Das Umweltbundesamt weist immer wieder darauf hin, dass die auf den Dieselpipfeln vereinbarten Maßnahmen nicht ausreichen werden, um die Grenze für Stickstoffdioxid einzuhalten. Insbesondere bei Dieselfahrzeugen der Euro-Norm 4 und 5 muss endlich Rechtssicherheit auch für die Kfz-Eigentümer dahin geschaffen werden, dass eine Hardware-Nachrüstung erfolgt und unter welchen Voraussetzungen eine Nachrüstung auch einen uneingeschränkten Betrieb sowie eine Benutzung dieser Fahrzeuge weiterhin sicherstellen kann. Insoweit müssen auch die Automobilhersteller mit Blick auf eine Hardware-Nachrüstung in die Pflicht genommen werden.

Jedenfalls wird durch das deutsche Kfz-Gewerbe und über die Medien darüber berichtet, dass Nachrüstungstechniken vorhanden sind, wobei die Kosten für eine Nachrüstung entsprechender Dieselfahrzeuge zwischen 1.500 Euro und 2.500 Euro pro Fahrzeug angegeben werden. Die vorhandenen Nachrüstungstechniken (Hardware-Lösung) führen nach den Berichten dazu, dass jedenfalls die Stickstoffdioxid-Emissionen bis zu 90 % bezogen auf den heutigen Ist-Zustand vermindert werden können (vgl. hierzu etwa den Bericht im ZDF-WISO vom 05.02.2018).

Unabhängig davon wird es maßgeblich davon abhängen, wie das Bundesverwaltungsgericht am 22.02.2018 mit Blick auf Fahrverbote für Dieselfahrzeuge entscheiden wird. Städte und Gemeinden sind jedenfalls nicht Hersteller von Produkten und können die negativen Auswirkungen von Produkten auch nicht auf der kommunalen Ebene beseitigen. Dieses kann nur durch eine Optimierung und Fortentwicklung der Produkte gelingen, so dass die Hersteller in der Pflicht sind. Insoweit ist es richtig, dass das VG Düsseldorf mit Urteil vom 24.01.2018 (Az. 6 K 12341/17) entschieden hat, dass die Deutsche Umwelthilfe e. V. die Stadt Düsseldorf nicht verpflichten kann, Dieselfahrzeuge, die mit dem Motorenaggregat EA 189 EU 5 des Volkswagen-Konzerns ausgestattet sind, stillzulegen.

Der Koalitionsvertrag und die vollständige Bewertung des Koalitionsvertrages sind als **Anlage 1 und 2** beigefügt.

b) Erfahrungsaustausch Beiträge des DStGB

Am 18.12.2017 fand der Erfahrungsaustausch Beiträge des DSTGB in Berlin mit folgender Tagesordnung statt:

- Neue Entwicklungen bei Wiederkehrenden Beiträgen
- Weitere Themen zum Straßenausbaubeitrag
- Grundsatzfrage der Zulässigkeit von Straßenausbaubeiträgen
- Wegefinanzierung im Außenbereich
- Neue Entwicklung Ortsdurchfahrtsrichtlinie (ODR)
- Kostenbeteiligung des Straßenbaulastträgers nach Nr. 14 ODR und den Landesstraßengesetzen vs. Heranziehung zu Gebühren und Beiträgen

Die Diskussion mit der Geschäftsstelle des DStGB und VertreterInnen kommunaler Spitzenverbände anderer Bundesländer kann in seinen Kernpunkten wie folgt zusammengefasst werden:

In Bayern wird derzeit über die Abschaffung der Beitragserhebungspflicht diskutiert. Kommunen sollen im eigenen Ermessen entschieden können, ob sie Beiträge erheben wollen („Kann-Regelung“ im KAG NRW). Dies wird von den Teilnehmern übereinstimmend abgelehnt. Grund hierfür ist, dass dadurch der Druck aus der Bevölkerung auf Bürgermeister und Rat wächst, KAG-Beiträge abzuschaffen. Dies würde in einer faktischen Abschaffung der Beiträge münden. Dies könne man in Sachsen bereits sehen. Dort führte die Einführung einer „Kann-Regelung“ dazu, dass kaum noch Gemeinden Beiträge erheben. Gleichzeitig besteht keine Möglichkeit zur alternativen Finanzierung von Straßenerneuerungen. Zwar könne die Grundsteuer erhöht werden, diese müsste aber ins „unermessliche“ steigen. Hierdurch würden außerdem Mieter belastet und Vermieter/Eigentümer entlastet, da die Grundsteuer umlagefähig ist. Vor dem Hintergrund immer teurer und knapper werdenden Wohnraums ist dies nicht einsehbar. Außerdem ließe sich zwangsläufig eine grundsätzliche Diskussion über die Rechtsfertigung von Beiträgen nicht vermeiden, so könnten im Anschluss beispielsweise auch Erschließungsbeiträge in Frage gestellt werden.

Die Geschäftsstelle des StGB NRW berichtete über vergangene und aktuelle Entwicklungen in NRW bezüglich des Themas einmalige und wiederkehrende Straßenausbaubeiträge: Die Kommunalen Spitzenverbände lehnten einen Gesetzentwurf der CDU-Fraktion im Jahre 2013 zur Einführung wiederkehrender Straßenausbaubeiträge ab. Wiederkehrende Beiträge sind im Gegensatz zu (einmaligen) Straßenausbaubeiträgen (nicht selten um die 10.000 Euro pro Grundstück) nicht erst dann zu zahlen, wenn die konkrete Straße der Anlieger erneuert wird. Es ist vielmehr ein jährlich wiederkehrender Betrag zu zahlen, der pro Jahr bei circa 100 bis 300 Euro pro Grundstück liegen kann. Es handelt sich dabei lediglich um ein anderes Finanzierungssystem, die Anlieger zahlen im Ergebnis genauso für „ihre“ Straße wie bei einmaligen Straßenausbaubeiträgen.

Der Ausschuss für Strukturpolitik und Verkehr des StGB NRW hat damals in seiner 105. Sitzung folgenden Beschluss gefasst:

„Der Ausschuss lehnt sogenannte „Wiederkehrende Straßenausbaubeiträge“ als bürgerunfreundlich, nicht vorteilsgerecht, bürokratisch, intransparent und in Nordrhein-Westfalen praxisfremd ab und spricht sich gegen eine – auch fakultative – Aufnahme im Kommunalabgabengesetz Nordrhein-Westfalen aus.

Er bewertet die bestehende Regelung des § 8 KAG NRW in der Auslegung durch das OVG Münster als vorteils- und praxisgerechte Lösungsalternative insbesondere dann, wenn die Städte und Gemeinden von ihren weitreichenden Möglichkeiten der Begriffsbestimmung öffentlicher (Straßen-)Anlagen stärker Gebrauch machen.“

Aufgrund der ablehnenden Haltung der kommunalen Spitzenverbände in NRW ist es damals nicht zur Einführung wiederkehrender Beiträge gekommen.

Es bleibt abzuwarten, ob es zu einer neuen Initiative seitens der Landesregierung in NRW kommen wird.

Die Vertreterinnen und Vertreter der Geschäftsstellen ergänzen die Diskussion wie folgt:

In Rheinland-Pfalz sind seit 1986 wiederkehrende Beiträge im KAG verankert. Mehr als 40 % der Kommunen haben sie mittlerweile auch tatsächlich eingeführt. Im Schnitt zahlen die Anlieger einen Beitrag zwischen 10 und 20 Cent pro qm und Jahr. Dieser Beitrag ist u. U. über viele Jahre (zum Teil gar Jahrzehnte) zu zahlen, ohne dass ein Anspruch auf Erneuerung der „eigenen“ Straße besteht.

Dies war ein maßgeblicher Grund, weshalb die Spitzenverbände in NRW dieses System abgelehnt haben, es ähnelt in dem Falle vielmehr einer allgemeinen Straßensteuer. Als weiteres Argument kam die Besonderheit hinzu, dass in NRW auch heute schon ein System von Straßen als Abrechnungseinheit zusammengefasst werden kann.

Thüringen hat seit 1994 wiederkehrende Beiträge, Niedersachsen seit 2016.

c) Erfahrungsaustausch Telekommunikation des DStGB

Vom 04. – 05.12. fand der Erfahrungsaustausch Telekommunikation des DSTGB in Berlin statt. Hier war folgende Tagesordnung vorgesehen:

1. Eröffnung und Begrüßung

2. Positionen des DStGB zum flächendeckenden Breitbandausbau

3. Breitbandförderung des Bundes und der Länder

- Stand der Bundesförderung
- Erfahrungsaustausch
- Eigenwirtschaftlicher Ausbau in Fördergebieten
- Ausblick auf künftige Förderszenarien, kommunale Forderungen

4. DigiNetzG

- Bund/Länder-AG zur Umsetzung des DigiNetzG, Unterarbeitsgruppen und Handlungsempfehlungen
- Erfahrungsaustausch, insbesondere im Hinblick auf:
 - Genehmigungen nach § 68 Abs. 1 TKG
 - Untiefe Verlegungsvarianten
 - Verlegepflichten nach § 77i Abs. 7 TKG
- Reformbedarf des TKG aus kommunaler Sicht
- Sonstiges

5. 5G Ausbau

- Ausblick auf Einführung von 5G, zeitlicher Horizont und technische Struktur
- Erfahrungsaustausch
- Standortverfahren für 5G, Verhältnis Mobilfunkvereinbarung, § 7a, 26. BImSchV, DigiNetzG

6. WiFi4EU

7. Netzwerk Kommunen

8. Zustellpraxis der DP AG

Die Ergebnisse der Diskussion - insbesondere zu TOP 3 und 4 - lauten wie folgt:

Die Teilnehmer des Erfahrungsaustausches waren sich einig, dass erheblicher Reformbedarf mit Blick auf das TKG und das DigiNetzG aus kommunaler Sicht besteht. Das TKG ist an vielen Stellen kommunalunfreundlich ausgestaltet.

Die Geschäftsstelle machte die aus NRW-Sicht wichtigen Punkte deutlich:

§ 68 Abs. 2 Satz 3 TKG (Antrag auf Micro- und Mini-Trenching):

Das kommunale Ermessen im Hinblick auf die Genehmigung von Micro- und Mini-Trenching muss erhalten bzw. weiter ausgebaut werden (statt „dem Antrag ist stattzugeben...“ „dem Antrag kann stattgegeben werden...“). Nur die Kommune selbst ist in der Lage zu beurteilen, ob alternative Verlegemethoden an der konkreten Stelle durchführbar und technisch sinnvoll und nachhaltig angewendet werden können oder ob eine Schädigung der Straßeninfrastruktur und damit eine Wertminderung des kommunalen Infrastrukturvermögens zu befürchten ist.

§ 68 Abs. 2 Satz 3 Nr. 3 TKG (Kostenablösung):

Hier bedarf es eines transparenten und anerkannten Verfahrens der Berechnung von Vermögens-einbußen.

§ 68 Abs. 3 Satz 5 TKG (Verlegung oberirdischer Leitungen):

Die Verlegung oberirdischer Leitungen muss die Ausnahme bleiben. Dies muss im Gesetzestext zum Ausdruck kommen (z. B. „Im Ausnahmefall kann die Gemeinde einem Antrag auf oberirdische Leitungsverlegung stattgeben, wenn...“)

§ 68 Abs. 3 Satz 7: TKG (Koordination von Baumaßnahmen):

Um mehrere kurz hintereinander folgende Straßenaufbrüche zu vermeiden, sollte eine stärkere Kooperationspflicht der TK-Unternehmen in den Gesetzestext aufgenommen werden. In der kommunalen Praxis ist es häufig so, dass mehrere TK-Unternehmen für unterschiedliche Zeiträume Straßenaufbrüche durchführen wollen. Dies ist durch die Kommunen derzeit nicht zu verhindern. Es ist auch dem Bürger nur schwerlich vermittelbar, wenn eine Straße nur wenige Wochen nach einem erfolgten Aufbruch erneut aufgerissen wird. Nicht nur Baustellensicherungen, Umleitungen etc. sind ein Ärgernis, es entsteht auch ein erhöhter Verwaltungsaufwand für die Kommune. Vor allem aber bedeutet ein erneuter und unnötiger, weil koordinierbarer Aufbruch auch eine erneute Schädigung der Straße. Insofern müssen der Kommune Instrumente an die Hand gegeben werden, um zeitlich kurz (bis zu mehreren Monaten) hintereinander folgende Doppelaufbrüche zu unterbinden.

§ 68 Abs. 3 Satz 9 TKG (Nebenbestimmungen):

Nebenbestimmungen dürfen derzeit nur die Art und Weise der Errichtung der TK-Linie sowie die dabei zu beachtenden Regeln der Technik, die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, die im Bereich des jeweiligen Wegebausträgers übliche Dokumentation der Lage der Telekommunikationslinie nach geographischen Koordinaten und die Verkehrssicherungspflichten regeln.

Es ist derzeit nicht möglich kommunale Aufgrabungsrichtlinien zum Gegenstand von Nebenbestimmungen zu machen. Dies wäre aber erforderlich, um den Aufbruch, die Bauarbeiten und die Versiegelung ausreichend zu begleiten.

Insbesondere nach einer Erst-Erschließung oder einer Erneuerung der Straße ist es absolut notwendig, eine Aufbruchsperre erlassen zu können. Es ist nicht nur ein Ärgernis für Kommunen und Bürger, wenn eine gerade neu hergestellte und absolut intakte Straße wenige Wochen nach ihrer Herstellung erneut aufgerissen wird, um eine TK-Linie zu verlegen. Es tritt auch ein Wertverlust im kommunalen Vermögen ein, da jeder Straßenaufbruch (insb. nach einer Neu-Herstellung) zu einer massiven Wertminderung führt.

Kommunen setzen die relevanten Versorgungsunternehmen und TK-Unternehmen in aller Regel über geplante Straßenbaumaßnahmen rechtzeitig in Kenntnis, sodass diese die Möglichkeit haben, eigene Leitungsverlegungen im Zuge der kommunalen Straßenbaumaßnahme durchzuführen. Dies ist auch wirtschaftlich zweckmäßig. Häufig kommt es in der kommunalen Praxis jedoch vor, dass insb. TK-Unternehmen auf die Ankündigung und das Angebot der Kommune auf Mitverlegung im Zuge der ohnehin durchgeführten Straßenbaumaßnahme nicht reagieren, sondern sodann einige Wochen nach Beendigung der kommunalen Baumaßnahme einen Antrag auf Aufbruch der Straße stellen, der genehmigt werden muss.

§ 142 Abs. 8 TKG:

Die Wegebausträger können in ihrem Zuständigkeitsbereich Regelungen erlassen, nach denen lediglich die Verwaltungskosten abdeckende Gebühren und Auslagen für die Erteilung von Zustimmungsbescheiden nach § 68 Abs. 3 zur Nutzung öffentlicher Wege erhoben werden können.

Verwaltungsgebühren müssen nicht nur für die Erteilung von Zustimmungsbescheiden erhoben werden dürfen, sondern insb. auch für die von der Kommune durchgeführte Baubegleitung. Viele TK-Unternehmen setzen nicht ausreichend qualifizierte Sub-Unternehmen zur Leitungsverlegung ein, welche deshalb einer intensiven kommunalen Überwachung bedürfen. Um die Einhaltung der technischen Standards sicherzustellen, betreiben die Kommunen einen hohen Aufwand, insb. Baustellenbegleitung, Dokumentation, Beweissicherung für spätere Schadensersatzansprüche. Eine Erhebung von Verwaltungsgebühren in diesem Bereich muss daher gesetzlich rechtssicher verankert sein.

Zum weiteren Vorgehen:

Der DSTGB wird eine Unterarbeitsgruppe einrichten, um die kommunalen Forderungen zur Reformierung des TKG (ggf. auch Kodifizierung der Wohlverhaltensregel, Nachteilsausgleich für unentgeltliches Wegenutzungsrecht) zu verschriftlichen. Der DSTGB wird außerdem den vor vielen Jahren mit der Telekom ausgearbeiteten Mustervertrag überarbeiten und an heutige Standards anpassen.

d) Sachstand zur Zukunft der Straßenbauverwaltung in NRW

In der vergangenen Sitzung des Ausschusses für Strukturpolitik und Verkehr am 08.11.2017 in Bad Wünnenberg hat Ministerialrätin im Brahm, Verkehrsministerium NRW, die künftigen Änderungen in der organisatorischen Ausgestaltung der Straßenbauverwaltung in NRW verdeutlicht.

Hintergrund sind die neuen gesetzlichen Regelungen zur Überführung der bisher von den Ländern im Auftrag des Bundes verwalteten Autobahnen in bundeseigene Verwaltung, spätestens zum 01.01.2021. Darüber hinaus muss der Bund auf Antrag eines Landes, der bis zum 31.12.2018 zu stellen ist, auch die Bundesstraßen im Gebiet dieses Landes mit Wirkung zum 01.01.2021 übernehmen. Das Land Nordrhein-Westfalen hat am Dienstag, den 13.03.2018 entschieden, die Bundesstraßen in der Verwaltung des Landes und damit in der Verantwortung von Straßen.NRW zu belassen.

Das Verkehrsministerium NRW ließ in einer Pressemitteilung verlauten, dass die Entscheidung nach gründlicher Abwägung aller Pro- und Contra-Argumente getroffen worden sei. Die Bundesstraßen sind wichtige Verkehrsachsen für die Erschließung von Wirtschafts- und Mittelzentren, gerade auch außerhalb der Ballungsräume. Da sei es wichtig, dass das Land seine Einflussmöglichkeiten auf die Planung behält, vor allem, wenn es um die Erschließung von mittelstandsstarken Regionen geht.

Nach der Abgabe der Autobahnverwaltung an den Bund werden rund 3.100 Mitarbeiter im Landesbetrieb verbleiben. Nach Stand heute wechseln etwa 2.500 Mitarbeiter zum Bund. Die Veränderungen bei den Aufgaben werden ohne grundsätzliche Änderungen der Struktur gehen. Die auf Regionen ausgerichtete Struktur des Landesbetriebs von 2014 hat sich bewährt und bleibt prinzipiell bestehen. Sie wird aber der verkleinerten Aufgabenstellung angepasst. So wird die Anzahl der Regionen von vier auf zwei reduziert. Künftig – ab 2021 – wird es dann zwei Regionen mit jeweils vier Niederlassungen geben.

Die Straßenbauverwaltung bleibt somit in der Fläche präsent. Es gibt eine Standortgarantie für die Niederlassungen.

Im vergangenen Jahr hat der Landesbetrieb einen Rekordumsatz verzeichnet. Der Bauumsatz betrug 1,25 Milliarden Euro. Dieser Investitions- und Bauhochlauf soll fortgesetzt werden. Das geht nur mit Planungssicherheit und guten, motivierten Mitarbeitern. Die Entscheidung, die Bundesstraßen zu behalten, schafft nach Ansicht des Verkehrsministeriums NRW Planungssicherheit und Verlässlichkeit.

Obwohl die Strukturen grundsätzlich bestehen bleiben, steht der Landesbetrieb vor großen Herausforderungen. Als Arbeitgeber muss er sich bei der Mitarbeitergewinnung und Sicherung der Fachkräfte im harten Wettbewerb behaupten. Ebenfalls steigen die Anforderungen an die Kommunikation, weil die Gesellschaft höhere Erwartungen an Information hat.

Den zunehmenden Aufgaben bei Personalgewinnung und Kommunikation steht die Erwartung gegenüber, dass der Umsatz im Kerngeschäft nicht gefährdet ist. Damit dieser Spagat gelingt, soll die Stelle des aktuell vakanten Abteilungsleiters aufgewertet und künftig den Rang eines 2. Direktors haben. Die bisherige Direktorin, Elfriede Sauerwein-Braksiek, bleibt als leitende Direktorin an der Spitze

e) Anstalten des öffentlichen Rechts als Dienstleistungsträger für Kommunen

Gründen Städte und Gemeinden Anstalten des öffentlichen Rechts, überträgt die Kommune regelmäßig auch einzelne Aufgaben wie den Straßenbau, die Straßenunterhaltung, die Straßenerneuerung und die Straßenreinigung auf die AÖR.

Dabei kann es zu Problemen kommen, wenn die Kommune Fördermittel insb. für den kommunalen Straßenbau in Anspruch nehmen will. Die Richtlinie „Förderung des kommunalen Straßenbaus“ sieht nämlich vor, dass nur die Gemeinde selbst unmittelbar förderberechtigt ist. Wird die Baumaßnahme jedoch tatsächlich durch die AÖR abgewickelt (insb. lauten die Rechnungen dann auf die AÖR), stellt sich die Frage, wie dieser Konflikt aufzulösen ist.

Nach Auffassung der Bezirksregierung Münster und des Verkehrsministeriums lassen sich die AÖRs über eine Weiterleitung der Zuwendungen einbinden. Gemäß Nr. 12 „Weiterleitung von Zuwendungen durch die Zuwendungsempfängerin oder den Zuwendungsempfänger“ der VVG zu § 44 LHO wird folgende Möglichkeit eingeräumt:

„Wird im Zuwendungsbescheid vorgesehen, dass die Gemeinde (GV) die Zuwendung zur Erfüllung des Zuwendungszwecks an Dritte weiterleiten darf, so ist bei der Bewilligung festzulegen, unter welchen Voraussetzungen die Gemeinde (GV) die Beträge weiterleiten darf und wie die zweckentsprechende Verwendung ihr oder ihm gegenüber nachzuweisen ist. Hierbei ist sicherzustellen, dass die für die Zuwendungsempfängerin oder den Zuwendungsempfänger maßgebenden Bestimmungen des Zuwendungsbescheides (einschließlich der Nebenbestimmungen), soweit zutreffend, auch der oder dem Dritten auferlegt werden.“

Dass es auf Seiten der Zuwendungsempfängerin mit mehr Bürokratie verbunden ist, für die Weiterleitung der Zuwendungen Sorge zu tragen, als wenn diese unmittelbar an die mit der Durchführung der Fördermaßnahme betraute Institution fließen würden, räumt das Ministerium ein. Dieser bürokratische (Mehr-)Aufwand sei aber der grundsätzlichen Entscheidung der Zuwendungsempfängerin geschuldet, diese Aufgaben auszulagern, liege also allein in deren Sphäre und sei den mit der Auslagerung bezweckten Vorteilen abwägend gegenüberzustellen.

Die Geschäftsstelle hat daraufhin einige Kommunen und AÖRs abgefragt und um Einschätzung zu dieser Problematik gebeten:

Aufgrund der Rückmeldung der Kommunen kommt es dann zu Schwierigkeiten bei der Abwicklung von Fördermaßnahmen, wenn eine Aufgabe vollständig auf die AÖR übertragen worden ist. Sofern

die Aufgabe nur zur Erfüllung übertragen wird (die AÖR also im Namen und im Auftrag der Stadt tätig wird) ist die Inanspruchnahme von Fördermitteln unproblematisch. In dem Falle sind auch die Rechnungen auf die Kommune und nicht die AÖR ausgestellt.

Sofern die Aufgabe vollständig auf die AÖR übertragen ist, kommt es auf die Weiterreichungsmöglichkeit an. Diese muss allerdings schon im Vorfeld beantragt werden und im Förderbescheid genehmigt sein. Ob es hier bereits zu Problemen in der kommunalen Praxis gekommen ist, soll der Erfahrungsaustausch AÖR am 18. April 2018 zeigen. In jedem Falle ist die Weiterreichung der Fördermittel mit mehr Bürokratie verbunden. Die Geschäftsstelle plädiert daher für eine Änderung der Förderrichtlinien dergestalt, dass die AÖR unmittelbar förderberechtigt ist.

f) Ort und Zeit der nächsten Sitzung