



STÄDTE- UND GEMEINDERAT

HERAUSGEBER STÄDTE- UND GEMEINDEBUND NORDRHEIN-WESTFALEN

online
Mit den
mitteilungen



Verkehrsfinanzierung

Bäder

Open Data



STÄDTE- UND GEMEINDERAT

Die Fachzeitschrift für Kommunal- und Landespolitik in Nordrhein-Westfalen

STÄDTE- UND GEMEINDERAT ist die einzige unabhängige und ebenso die meistgelesene Fachzeitschrift für Kommunal- und Landespolitik in Nordrhein-Westfalen. Sie führt kommunale Wissenschaft und Praxis, Kommunalrecht und Kommunalpolitik zusammen. Die Zeitschrift hat sich als Diskussionsforum für neue Entwicklungen in der kommunalen Welt einen Namen gemacht.

Die 1946 erstmals verlegte Fachzeitschrift **STÄDTE- UND GEMEINDERAT** ist das offizielle Organ des Städte- und Gemeindebundes Nordrhein-Westfalen. Als Spitzenverband kreisangehöriger Städte und Gemeinden repräsentiert dieser rund 9 Mio. Bürger und Bürgerinnen sowie 86 Prozent der Ratsmitglieder in Nordrhein-Westfalen.

STÄDTE- UND GEMEINDERAT enthält monatlich aktuelle Informationen aus den zentralen Interessengebieten der Kommunalpolitiker und Verwaltungsbeamten:

- Finanzen, Wirtschaft, Soziales, Schule und Kultur
- Verwaltungsfragen und Neue Steuerung
- Kommunalrecht
- Kommunale Wirtschaftsunternehmen
- Tourismus und Freizeit

Darüber hinaus enthält **STÄDTE- UND GEMEINDERAT** Sonderseiten, die überregional über Produkte und Neuheiten für den kommunalen Markt informieren. Der Leser erhält somit einen Überblick über Aktuelles aus den Bereichen:

- Bürokommunikation
- Umweltschutz
- Nutzfahrzeuge im öffentlichen Dienst
- Müll- und Abfallbeseitigung
- Verkehrswesen
- Landschaftspflege
- Wohnungswesen, Städtebau
- Freizeitanlagen, öffentliche Schwimmbäder
- Kommunale Energieversorgung
- Kreditwesen
- Raumplanung
- Krankenhausbedarf

Mit **STÄDTE- UND GEMEINDERAT** sind Sie abonniert auf Branchen-Information.

Schicken Sie den ausgefüllten Antwortcoupon an Frau Becker, Städte- und Gemeindebund NRW, Kaiserswerther Straße 199-201, 40474 Düsseldorf

Wenn es schneller gehen soll, faxen Sie uns den unterschriebenen Coupon:

FAX: 02 11/45 87-292



- Ja, ich möchte **STÄDTE- UND GEMEINDERAT** (inkl. Online-MITTEILUNGEN) kennenlernen! Bitte senden Sie mir die nächsten drei Ausgaben zum **Vorzugspreis von nur € 10,25** (inkl. MwSt. und Versand). Die Lieferung endet mit Zustellung des dritten Heftes und geht **nicht** automatisch in ein Jahresabonnement über.
- Ja, ich kenne **STÄDTE- UND GEMEINDERAT** bereits und möchte die Zeitschrift (10 Ausgaben) **im günstigen Jahresabonnement** (€ 78,- inkl. MwSt. und Versand) bestellen.

Name/ Vorname/Firma

Straße

Postleitzahl/Ort

Telefon/Fax

E-Mail

Ich bezahle per Bankabbuchung gegen Rechnung

IBAN

BIC

Kreditinstitut

Datum/Unterschrift

Vertrauens-Garantie: Das Abo können Sie innerhalb von 10 Tagen nach Absendung des Bestellcoupons schriftlich bei Frau Becker, Städte- und Gemeindebund NRW, Kaiserswerther Straße 199-201, 40474 Düsseldorf, widerrufen. Rechtzeitige Absendung genügt!

Mein persönliches Schlagloch

Jedes Frühjahr beginnt das große Schlaglochzählen. Wo ist diesmal die Asphaltdecke aufgeplatzt? Warum kommt der Reparaturtrupp nicht in meine Straße? An Wissen, wo etwas repariert werden muss, fehlt es meist nicht - vor allem in Zeiten der Smartphone-Mängelmelder. Aber an Geld, die Straßen soweit herzurichten, dass nicht jede Frostnacht hässliche Narben hinterlässt.

Brückensperrungen, Geschwindigkeitsbeschränkungen und zeitraubende Umwege führen drastisch vor Augen, dass unsere Verkehrsinfrastruktur heruntergewirtschaftet ist. Es ist müßig zu fragen, wer daran Schuld trägt. Viele Faktoren wirken zusammen: die globalisierte Wirtschaft, die immer mehr Verkehr produziert, die gestiegene Mobilität der Menschen, die in der Freizeit unterwegs sein wollen, aber auch mangelnde Vorsorge, was Reparatur und Sanierung des Straßen- und Schienennetzes angeht.

Nun gilt es nach vorn zu schauen. Das bisherige Finanzierungssystem - jede staatliche oder kommunale Ebene kümmert sich um die eigenen Straßen - wird den Aufgaben nicht mehr gerecht. Schließlich bilden alle Wege ein Netz mit vielfältiger Abhängigkeit. Wir brauchen also mehr Ressourcen und neue Regeln zur Verteilung der Mittel. Stichwort Verursacherprinzip: Wer die Straßen stärker belastet, soll dafür mehr bezahlen. Dies ist das Prinzip der



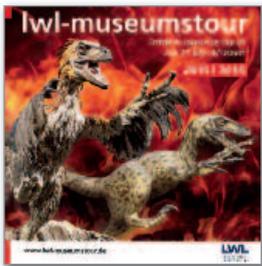
Lkw-Maut, die sich bewährt hat und ordentlich Einnahmen bringt. Diese Struktur muss nun erweitert werden. Die ersten Schritte sind getan mit der Einbeziehung leichter Lkw ab 7,5 Tonnen sowie einiger Bundesstraßen, die gern als Ausweichroute zur Vermeidung von Autobahn-Mautstrecken genutzt werden.

Die kommunalen Straßen machen den weitaus größten Teil des Straßennetzes aus. Hier entsteht jeder Verkehr, und hier führt er hin. Daher dürfen die Städte und Gemeinden bei der Instandhaltung ihres Verkehrsnetzes nicht länger allein gelassen werden. Es muss mehr Geld aus einem gemeinsamen Topf für Verkehrswege-Instandhaltung direkt an die Kommunen fließen. Sonst brauchen wir uns in wenigen Jahren nur noch mit dem ruhenden Verkehr, nicht mehr mit dem rollenden Verkehr beschäftigen - mit verhängnisvollen Folgen für die Volkswirtschaft.

All dies ist nicht neu. Aber oft gelangen zentrale Erkenntnisse erst auf Umwegen in die Köpfe der Verantwortlichen. So etwa bei der jüngsten Studie der Bertelsmann Stiftung zu den Sozialkosten. Darin steht klar und deutlich, dass der überbordende Anteil an Sozialausgaben die NRW-Kommunen in die Knie zwingt. Weisen wir nicht schon seit Jahren darauf hin?

Dr. Bernd Jürgen Schneider
Hauptgeschäftsführer StGB NRW

lwl-Museumstour 2015/2016



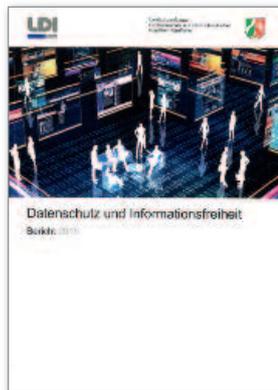
Entdeckungsreise durch alle 17 Museen des LWL, hrsg. v. Landschaftsverband Westfalen-Lippe (LWL), 21 x 21 cm, 92 S., zu bestellen oder im Internet herunterzuladen unter www.lwl.org oder www.lwl-museumstour.de

„Die sieben Todsünden“, „Aberglaube“, „Leben in der Dunkelheit“ und „Wildes Westfalen“ - dies und mehr bieten die Museen des Landschafts-

verbandes Westfalen-Lippe (LWL) in der neuen Museumssaison. In der Broschüre finden sich Informationen zu allen Sonderausstellungen und Veranstaltungen der 17 LWL-Institute. Darüber hinaus gibt es Ausflugstipps und Vorschläge für Kreativseminare. Für sehbehinderte Menschen steht die lwl-museumstour als Hörbuch zur Verfügung.

Datenschutz und Informationsfreiheit

Bericht 2015, hrsg. v. Landesbeauftragten für Datenschutz und Informationsfreiheit Nordrhein-Westfalen, A 5, 156 S., zu bestellen oder im Internet herunterzuladen unter www.lidi.nrw.de/



In dem Bericht informiert der Landesbeauftragte für Datenschutz und Informationsfreiheit Nordrhein-Westfalen über seine Tätigkeit und die Entwicklung bei Datenschutz und Informationsfreiheit in den Jahren 2013 und 2014. Einen Schwerpunkt bilden die Konsequenzen aus den Snowden-Enthüllungen, neuere Entwicklungen in Technik und Recht sowie der Datenschutz „in der Fläche“. Themen im Kapitel „Kommunales und Archivwesen“ sind Bürgeranträge nach § 24 Gemeindeordnung NRW, Erhebungen im Zusammenhang mit der Hundesteuer sowie Daten in und aus Archiven.

Auf Augenhöhe

Leitfaden zur Darstellung von Menschen mit Behinderung für Medienschaffende, hrsg. v. d. Beauftragten der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen, A 4, 16 S., zu bestellen oder im Internet herunterzuladen über www.behindertenbeauftragte.de



Medien haben einen entscheidenden Einfluss darauf, wie die Gesellschaft Menschen mit Behinderung wahrnimmt und mit ihnen umgeht. Medienschaffende können über eine veränderte Darstellung mitwirken, Berührungsängste abzubauen und Ausgrenzung zu vermeiden. Dieser Leitfaden soll Journalist/innen, Moderator/innen und Filmschaffende sensibilisieren sowie ihnen helfen, diskriminierende Darstellung behinderter Menschen zu vermeiden.

Inhalt

69. Jahrgang
Juli - August 2015

Nachrichten 5

Thema **Verkehrsfinanzierung**

Michael Groschek
Finanzierung des Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur in NRW 6

Timm Fuchs
Konzepte zur Ausweitung der Straßenmaut in Deutschland 8

Volker Wente
Finanzierung des ÖPNV in den NRW-Kommunen 11

Achim Oberwörmeier
Finanzierung des ÖPNV in ländlichen Gebieten 14

Hendrik Koch, Roman Suthold
Innovatives Parkraum-Management und -Pricing 16

Kurt Bodewig
Das Konzept Fonds-Finanzierung für öffentliche Verkehrswege 19

Angelika Dietz
Vermarktung öffentlicher Flächen für Werbung am Beispiel Moers 21

Heinrich Böckelühr, Andreas Roters
Das Konzept Bürgerbad am Beispiel des Schwerter Elsebades 23

Claus Arndt
Open Data und Hackday am Niederrhein 26

Bücher 28

Europa-News 32

Gericht in Kürze 33

Titelfoto: Hamburger Hochbahn AG

Spitzenbelastung der NRW-Kommunen durch Sozialkosten

In keinem anderen Bundesland müssen die Kommunen von ihrem Budget so viel für Sozialleistungen aufwenden wie in Nordrhein-Westfalen. Wie aus einer Studie der Bertelsmann Stiftung hervorgeht, nimmt NRW mit einem Sozialausgaben-Anteil von durchschnittlich 43 Prozent den Spitzenplatz unter den Ländern ein. Am geringsten ist die Belastung der Kommunalhaushalte durch Sozialleistungen in Baden-Württemberg mit durchschnittlich 31 Prozent. Insgesamt sind die Sozialausgaben der deutschen Kommunen laut Studie bundesweit von 51 Mrd. Euro im Jahr 2004 auf rund 78 Mrd. Euro 2014 gestiegen. Der größte Anteil der Sozialausgaben fließt in die Kinder- und Jugendhilfe, gefolgt von der Sozialhilfe und den Wohnkosten für Hartz IV-Empfänger/innen.

Neue Schwerpunkte für regionale Wirtschaftsförderung

NRW-Wirtschaftsminister Garrelt Duin hat das neue Regionale Wirtschaftsförderungsprogramm/Infrastruktur (RWP) vorgestellt, das dem Strukturwandel in Nordrhein-Westfalen neuen Schub geben soll. Danach wird das Land strukturschwache Regionen mit rund 84 Mio. Euro unterstützen. Schwerpunkte des Programms in den kommenden Jahren sind der Ausbau breitbandiger Kommunikationsnetze, die Förderung von Bildungseinrichtungen und die Revitalisierung industrieller Brachflächen. Von der Förderung aus Mitteln der Bund/Länder-Gemeinschaftsaufgabe profitieren regionale Investitionen in strukturschwachen Regionen. Kommunen, gemeinnützige Träger und Bildungseinrichtungen können entsprechende Anträge stellen.

Automatische Erdbebenwarnung beim Geologischen Dienst

Das Land Nordrhein-Westfalen hat ein neues Erdbebenalarmsystem in Betrieb genommen. Das landesweite System beim Geologischen Dienst in Krefeld soll bei einem Erdbeben innerhalb von vier bis sieben Minuten Informationen zu Ort, Stärke und den zu erwartenden Schadensregionen sammeln und auswerten. Außerdem sollen automatisierte Nachrichten an das Lagezentrum der Landesregierung und die Landesleitstelle der Polizei gesendet werden. Wie NRW-Wirtschaftsminister Garrelt Duin betonte, bietet das neue Erdbebenalarmsystem ein zusätzliches Plus an Sicherheit. Bisher war es nötig, dass Seismolog/innen die Aufzeichnungen der vom Geologischen Dienst betriebenen Messstationen zeitaufwändig auswerteten.

Zukünftig 28 LEADER-Regionen in Nordrhein-Westfalen

Das Land Nordrhein-Westfalen unterstützt auch in der laufenden EU-Förderperiode von 2014 bis 2020 den Zusammenschluss ländlicher Kommunen zu so genannten LEADER-Regionen. Von den 43 Zusammenschlüssen, die sich um eine Förderung beworben ha-

ben, wurden 28 als zukünftige LEADER-Regionen ausgewählt. Den Regionen stehen nun bis 2020 - abhängig von der Einwohnerzahl - jeweils 2,3 bis 3,1 Mio. Euro aus Mitteln des Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) und des Landes NRW für die wirtschaftliche, kulturelle und soziale Entwicklung zur Verfügung. Das Programm wurde im Vergleich zur abgelaufenen Förderperiode mit dem Vierfachen an Finanzmitteln ausgestattet.

Konstante Beschäftigtenzahl im öffentlichen Dienst

Die Zahl der Beschäftigten im öffentlichen Dienst in NRW ist im Jahresvergleich nahezu konstant geblieben. Wie das Statistische Landesamt mitteilte, waren Mitte 2014 insgesamt 796.913 Personen beim Land und den Kommunen beschäftigt. Dies waren knapp 2.500 oder 0,3 Prozent mehr als Mitte 2013. Die Zahl der Vollzeitbeschäftigten stieg um 0,6 Prozent auf 539.305, die der Teilzeitbeschäftigten sank um 0,2 Prozent auf 257.608. Mit 336.183 Beschäftigten war das Land nach wie vor größter Arbeitgeber im öffentlichen Dienst. Dahinter folgten die Gemeinden und Gemeindeverbände mit 301.496 Beschäftigten. Die rechtlich selbstständigen Einrichtungen unter Landesaufsicht beschäftigten zusammen 112.310 Personen.

Gute Noten für Badegewässer in NRW

100 der 108 Badegewässer in Nordrhein-Westfalen haben eine ausgezeichnete Wasserqualität. Das geht aus dem aktuellen Badegewässerbericht der Europäischen Umweltagentur hervor. Danach besitzen fünf weitere Seen eine gute Qualität. Nur ausreichende Qualität bescheinigt die Umweltagentur dagegen dem Rotter See in der Stadt **Troisdorf** und dem Bettenkamper Meer in der Stadt **Moers**. In ihrem jährlichen Bericht veröffentlicht die Europäische Umweltagentur Daten zu allen Badegewässern und Stränden in Europa. Für die aktuellen Zahlen wurden mehr als 21.000 Badegewässer in den 28 EU-Mitgliedstaaten sowie in Albanien und der Schweiz auf Krankheitserreger wie Darmenterokokken und Escherichia coli hin untersucht.

Auszeichnung für Engagement im Umwelt- und Naturschutz

Das NRW-Umweltministerium will Menschen, die sich ehrenamtlich für Umwelt- und Naturschutz im Land einsetzen, mit einer Auszeichnung würdigen. Der neue Preis „Ehren.Sache.NRW“ wird in diesem Jahr an ehrenamtliche Aktivitäten rund um das Thema „Lebendige Gewässer“ vergeben. Bis zum 17. August 2015 können solche Bürger/innen von anderen vorgeschlagen werden oder sich selbst bewerben, die sich etwa für die Renaturierung von Flüssen oder Bächen engagieren, auf den Schutz des Grundwassers hinwirken, das Monitoring von Gewässerentwicklungs- und Durchgängigkeitsmaßnahmen aktiv unterstützen oder Öffentlichkeitsarbeit und Bildungsarbeit für Gewässer- und Grundwasserschutz betreiben. Bewerbungsunterlagen und Informationen gibt es im Internet unter www.umwelt.nrw.de.



Stopp dem Verfall

▲ Die Sanierung von Straßen in Nordrhein-Westfalen erfordert eine gemeinsame Kraftanstrengung und neue Finanzierungsmodelle

Verursachergerecht und nachhaltig finanzieren

Um das Verkehrsnetz für kommende Anforderungen fit zu machen, müssen Bund, Länder und Kommunen der Instandsetzung und dem Ausbau Vorrang geben vor Neubau von Straßen und Schienen



DER AUTOR

Michael Groschek ist Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

Die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland befindet sich vielerorts in einem bedenklichen Zustand. Autobahnen, Bundes-, Landes- und kommunale Straßen, Schienenwege und Wasserstraßen sollten das Rückgrat der exportstarken Volkswirtschaft sein - und gleichen doch immer öfter einem klapprigen Skelett. Gefragt sind neue Finanzierungsperspektiven, die dauerhaft mehr Investitionen in die Mobilität von Personen und Gütern ermöglichen. Die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland wurde in den vergangenen Jahrzehnten erheblich vernachlässigt. Bei allen Verkehrsträgern wurde zu wenig in Erhalt, Sanie-

rung und Modernisierung investiert. Einzig der Osten Deutschlands bildet dabei eine Ausnahme, weil Straßen, Schienen und Wasserwege nach der Wiedervereinigung eine Runderneuerung erfahren oder überhaupt erst angelegt wurden. In Westdeutschland aber findet sich nahezu überall dasselbe Bild. Mit den Stahlträgern der Brücken verfallen auch gewaltige Vermögenswerte auf allen staatlichen Ebenen. Die Bilanz der chronischen Unterfinanzierung hat Ende 2012 eine Expertenkommission der Landesverkehrsminister - die so genannte Daehre-Kommission - aufgestellt. In den kommenden 15 Jahren fehlen mindestens 7,2 Mrd. Euro jährlich, um den Substanzverlust von Straße, Schiene und Wasserstraße bei Bund, Ländern und Kommunen zu stoppen und den Sanierungsstau der zurückliegenden Jahre aufzulösen. Diese Größenordnung ist in Forschung und Politik inzwischen weitgehend unbestritten.

Prognosen übertroffen Die Infrastrukturkrise hat aber nicht nur finanzielle, sondern auch planerische Gründe. In den 1960er- und 1970er-Jahren wurden die bundesdeutschen Verkehrsnetze massiv ausgebaut. Die meisten Bauwerke, die heute am Ende ihrer technischen Lebensdauer angekommen sind, stammen aus dieser Zeit. Die damaligen Verkehrsplaner/innen gingen bei ihren Berechnungen von Belastungen aus, die heute längst überholt sind. Sowohl die derzeitige Verkehrsdichte als auch das Gewicht der Fahr-

ZUR SACHE

FÖRDERMITTEL FÜR KOMMUNALE VERKEHRSVORHABEN

Das Land NRW fördert in diesem Jahr 83 neue kommunale Straßenbauvorhaben mit knapp 63 Mio. Euro. Wie das NRW-Verkehrsministerium mitteilte, konnte die Fördersumme im Vergleich zum Vorjahr um etwa 15 Prozent gesteigert werden. Die Gesamtkosten der Projekte belaufen sich auf rund 131 Mio. Euro. Zusätzlich ist in diesem Jahr die Auszahlung von Zuwendungen von mehr als 110 Mio. Euro für bereits in den Vorjahren bewilligte Fördermaßnahmen vorgesehen. Bei den Fördermitteln handelt es sich um Bundeszuweisungen aus dem Entflechtungsgesetz, die nur noch bis 2019 zur Verfügung stehen.

zeuge haben die Prognosen von einst weit übertraffen.

Ein Lastwagen hatte früher beispielsweise maximal 24 Tonnen Gewicht. Heute sind 40 bis 44 Tonnen die Regel. Für die Straßenbauwerke hat das gravierende Folgen. Ein einziger 40-Tonner belastet die Infrastruktur rechnerisch so stark wie zigtausend Autos. Somit sorgt auch die unvorhergesehene Mehrbelastung dafür, dass heute viele Bauwerke komplett überholt oder ersetzt werden müssen. Ein Ende dieser Entwicklung ist indes nicht in Sicht. Prognosen des Bundes gehen davon aus, dass das Volumen beim Personenverkehr bis 2030 um 13 Prozent zunimmt - und zwar trotz abnehmender Bevölkerung. Beim Güterverkehr ist sogar von einer Steigerung um 38 Prozent auszugehen.

Lkw-Maut verbreitern Die Diagnose also ist klar. Nur die Therapie lässt auf sich warten. Die Gesellschaft muss eine überzeugende Antwort finden, woher die Mittel für eine breite Investitionsoffensive kommen sollen. Dabei muss allem voran klar sein, dass künftige Investitionen nicht mehr hauptsächlich in den Neubau fließen. So wünschenswert die eine oder andere neue Ortsumfahrung sein mag - im neuen Bundesverkehrswegeplan, den der Bund in diesem Jahr verabschieden will, muss die klare Priorität auf Erhaltungsmaßnahmen sowie auf dringenden Ausbaumaßnahmen für überlastete Autobahnabschnitte liegen. Diese Einschränkung vorausgesetzt, ist auch eine stärker verursachergerechte Finanzierung zu etablieren. Es muss das



FOTO: EHRENBURG-BILDER - FOTOLIA

◀ Als Hauptverursacher von Straßenschäden sollen Lkw zukünftig nicht nur auf Autobahnen Maut bezahlen

schlichte Prinzip gelten: Wer die Brücke beschädigt, bezahlt sie auch. Tatsächlich sind das aber weder Polo noch Porsche. Die Lastwagen sind es, welche die Straßenbauwerke an die Belastungsgrenze bringen und ihre Lebensdauer erheblich verkürzen.

Eine verursachergerechte Infrastrukturfinanzierung bedeutet daher nicht „Ausländermaut“, sondern eine gezielte Verbreiterung der Lkw-Maut. Eine Nutzungsgebühr für Lastwagen sollte auch auf allen Landes-, Kreis- und kommunalen Straßen erhoben werden - und zwar ab einem Gewicht von 7,5 Tonnen. Zu erwarten wären daraus zusätzliche Einnahmen von mindestens 2,3 Mrd. Euro für den Erhalt der Verkehrsnetze. Ich freue mich sehr, dass dies auch der Landtag NRW so sieht und sich für alternative - und vor allem intelligente - Lösungen der Infrastrukturfinanzierung ausgesprochen hat (siehe Landtagsdrucksache 16/6670). Wie diese aussehen können, hat die so genannte Bodewig-Kommission bereits Ende 2013 umrissen. Im Wesentlichen sind zwei grundlegende Prinzipien zu verwirklichen, um die künftige Verkehrspolitik vom Kopf auf die Füße zu stellen: Erstens über mehrere Jahre laufende und zweitens Verkehrsträger übergreifende Finanzierung.

Finanzierung langfristig Verkehrsinfrastrukturprojekte beschäftigen Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit in der Regel über viele Jahre, oft sogar Jahrzehnte. Sie gleichen einem gesellschaftlichen Marathonlauf, bei dem es gilt, das Ziel nicht aus den Augen zu verlieren und sich die Kraft gut einzuteilen. Die Finanzierung dieser Projekte unterliegt aber nach wie vor der Kurzstrecken-Logik der Bundeshaushalte. Hier muss dringend die Möglichkeit geschaffen werden, über das Jahr hinaus zu planen und zu wirtschaften. Dies ist zu gewährleisten durch einen Infrastrukturfonds

für Schiene und Straße, der die Mittelausstattung vom kurzfristigen Turnus der Bundeshaushalte entkoppelt.

Ein solches Sondervermögen ist gleichzeitig geeignet, das zweite wesentliche Prinzip umzusetzen: eine Verkehrsträger übergreifende Planung und Finanzierung. Die wachsenden Mobilitätsansprüche lassen sich künftig nur durch eine optimierte Aufgabenteilung sowie das gekonnte Zusammenspiel der Verkehrsträger Straße, Schiene, Wasserstraße befriedigen. Grundlage dafür ist eine Infrastrukturplanung, die von vorneherein intermodal angelegt ist.

Flexibler Mitteleinsatz Nordrhein-Westfalen ist hier bereits große Schritte vorangekommen. Wir treiben den Ausbau der Autobahn A 3 zwischen Köln-Mülheim und Leverkusen voran, bringen parallel dazu den Rhein-Ruhr-Express (RRX) auf die Schiene und loten das Potenzial an Radschnellwegen für die Pendlerströme aus. Solchen integrierten Planungsprozessen muss auch der Mittelfluss folgen. Wo bereitstehendes Geld nicht im Straßenbau eingesetzt werden kann, muss es möglich sein, diese Mittel beispielsweise in Schienenwege zu investieren - und umgekehrt.

Mit diesen Änderungen in der Finanzierungssystematik wären wesentliche Voraussetzungen geschaffen, um eine erfolgreiche Investitionsoffensive umzusetzen - ohne Autofahrende stärker zu belasten. Als Teil der Daseinsvorsorge hat die öffentliche Finanzierung immer auch für gleiche und gerechte Lebensverhältnisse in Deutschland gesorgt. Nun ist das bisherige Finanzierungssystem an seine Grenzen gestoßen. Mit großer Sorgfalt ist nun eine zukunftsfähige und nachhaltige Finanzarchitektur zu schaffen, die nicht nur Bund, Ländern und Kommunen, sondern vor allem den Bürgern und Bürgern gerecht wird. ●



FOTO: PAUL COLLA / PIXELIODE

▲ Immer häufiger werden Brücken wegen erheblicher Schäden ganz oder teilweise gesperrt



Wer fährt, zahlt

▲ Zukünftig sollen Lkw und Pkw Maut bezahlen, damit Straßen und Brücken erneuert werden können

Konzepte zur Ausweitung der Straßenmaut in Deutschland

Die Erweiterung der Lkw-Maut zum 1. Juni 2015 und die geplante Pkw-Maut auf Autobahnen bedeuten den Einstieg in eine längst überfällige Mitfinanzierung der Verkehrswege durch die Nutzenden

Die Einführung der Pkw-Maut in Deutschland befindet sich auf der Zielgeraden. Sie ist offenkundig nicht das zentrale Projekt der großen Koalition im Bund, aber eines der umstrittensten. Die Diskussion hat verdeutlicht, dass die mit der Infrastrukturabgabe - kurz Pkw-Maut - verfolgte Zielsetzung, zusätzliche Mittel für verkehrliche Infrastrukturmaßnahmen zu generieren, sinnvoll ist.

Allerdings hat die Pkw-Maut einen entscheidenden Konstruktionsfehler. Denn sie leistet lediglich einen Beitrag zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes.

Das Grundproblem löst sie damit nicht: Die Unterfinanzierung der gesamten Verkehrswege bei Bund, Ländern und Gemeinden.

Das Gesamtverkehrsnetz in Deutschland funktioniert nur als integriertes System. Dafür trägt der Bund eine Mitverantwortung. Dies hat die Verkehrsministerkonferenz zu Recht in ihrem aktuellen Beschluss festgestellt. Verbunden damit war die nachdrückliche Forderung an Bund, Länder und Gemeinden mit Blick auf die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur bedarfsgerecht auszustatten.¹

Ansätze, die lediglich einen Teil der Verkehrsinfrastruktur finanzieren, laufen zudem Gefahr, zu einer Akzeptanzfalle zu werden. Bürger/innen als zahlende Nutzende begreifen das Verkehrssystem als Ganzes. Ihnen wird schwer zu vermitteln sein, dass mit ihren Nutzungsgebühren nur der Teil des Investitionsstaus aufgelöst werden soll,

welcher auf die Bundesfernstraßen entfällt - nicht aber das Schlagloch vor der eigenen Haustür oder die marode kommunale Brücke auf dem Weg zur Arbeit.

Investitionsrückstand Dabei sind die Probleme gerade bei den kommunalen Verkehrswegen besonders gravierend. So beziffert das aktuelle Kommunalpanel der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) den Investitionsrückstand im kommunalen Verkehrsbereich auf 35 Mrd. Euro.² Noch vor der Bildungsinfrastruktur ist damit der Verkehrsbereich auf Platz 1 der kommunalen Investitionsdefizite.

Das ist kein neuer Befund. Bereits im Jahr 2012 hat die von den Ländern eingesetzte sogenannte Daehre-Kommission errechnet, dass im Bereich der kommunalen Straßen 15 Jahre lang zusätzlich 2,2 Mrd. Euro investiert werden müssten, um den rückwirkenden Bedarf an Investitionen und den laufenden Bedarf an Instandhaltung zu decken.³

Auf dieser Grundlage hatte eine ebenfalls von den Ländern im Jahr 2013 eingesetzte



DER AUTOR

Timm Fuchs ist Beigeordneter für Verkehr beim Deutschen Städte- und Gemeindebund

¹ Beschluss der Verkehrsministerkonferenz zu TOP 4,5 vom 16./17. April 2015.

² KfW Kommunalpanel 2015. Im Internet abrufbar unter: <https://www.kfw.de/PDF/Download-Center/Konzernthemen/Research/PDF-Dokumente-KfW-Kommunalpanel/KfW-Kommunalpanel-2015.pdf?kfwnl=Research.29-05-2015-454195>

³ Bericht der Kommission „Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ 2012, S. 37.

Kommission unter Vorsitz des ehemaligen Bundesverkehrsministers Kurt Bodewig mit dem Namen „Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ die Aufgabe, eine dauerhafte Architektur für die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur zu erarbeiten. Dies mündete in einen Beschluss der Verkehrsministerkonferenz, wonach die Haushaltsfinanzierung mit einer stärkeren Finanzierung durch die Nutzenden ergänzt werden muss, um auskömmlich zu sein. Dabei wurde die Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Straßen als Option genannt, um zusätzliche Einnahmen zu generieren.⁴

Lkw-Maut breiter Diese Option zur Ausweitung der Lkw-Maut fand sich allerdings nicht im Koalitionsvertrag wieder. Neben der Einführung der Pkw-Maut wurde dort lediglich angekündigt, dass die bestehende Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen ausgeweitet werden soll und dabei neben der Tonnage und den externen Kosten auch die Auswirkung auf das Straßennetz ein Kriterium sein kann.⁵ Der Netzbezug wurde teilweise so interpretiert, als sei damit die Ausweitung der Maut auf alle Straßen gemeint.

Die derzeitige Weiterentwicklung der Maut zeigt indes, dass es auf absehbare Zeit nicht zur Ausweitung der Lkw-Maut auf das nachgeordnete Straßennetz kommen wird. Ein Anfang Mai 2015 von Bundestag und Bundesrat verabschiedetes Gesetz sieht lediglich eine Einbeziehung von Lastwagen ab 7,5 Tonnen - bisher ab zwölf Tonnen - sowie die Ausweitung des mautpflichtigen Netzes um 1.100 Kilometer Bundesstraßen vor.⁶

Dennoch ist diese Erweiterung der Maut richtig. Hierfür spricht neben der Stärkung der Säule Nutzendenfinanzierung - generell notwendig für eine auskömmliche Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur - bereits das Schädigungspotenzial der Lkw. Vor allem der schwere Güterverkehr trägt maßgeblich zur Straßenbelastung bei. Nach diversen Studien soll diese bei einer Lkw-Achse mit zehn Tonnen Gewicht der von 160.000 Pkw-Achsen mit 0,5 Tonnen Gewicht entsprechen. Die Straßenabnutzung durch Lkw kann danach zehntausendfach höher sein als durch Pkw.

Hin zu Systemwechsel Abgesehen davon kann die Ausweitung der Lkw-Maut nur ein Zwischenschritt zu einem grundlegenden Systemwechsel sein - hin zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur durch die Nutzenden. Die flächendeckende Einführung einer Lkw-Maut und eine angemessene Beteili-



◀ Zunehmender Güterverkehr belastet extrem die Bundes-, Landes- und Kommunalstraßen

gung der Kommunen an den Einnahmen sollte der erste Schritt im Rahmen einer Weiterentwicklung der Maut sein. Die Beschlussfassung der Verkehrsministerkonferenz von Oktober 2013 enthielt hierzu wichtige Ansätze - neben der besagten zusätzlichen Einbindung von Lkw ab 7,5 t eine Ausweitung der Lkw-Maut auf das nachgeordnete Netz, beginnend mit den Landesstraßen.

Allerdings soll der hierfür notwendige Vorlauf für die Systemumstellung mehr als eine Wahlperiode betragen. Um dies zu vermeiden und Erhebungskosten zu mindern, sollte für Lkw eine Benutzungsgebühr für das nachgeordnete Straßennetz - etwa als Vignette - eingeführt werden. So könnte ohne großen technischen und bürokratischen Aufwand eine verursachergerechte Finanzierung für das gesamte Straßennetz sichergestellt werden.

Einführung der Pkw-Maut Zeitgleich mit der Ausweitung der Lkw-Maut haben Bundestag und Bundesrat auch Grünes Licht für die Pkw-Maut und die Absenkung der Kfz-Steuer für inländische Fahrzeughalter/innen gegeben.⁷ Über die europarechtliche Zulässigkeit dieser Konstruktion wird derzeit gestritten. Nachdem die im Zuge der Diskussion von kommunaler Seite erhobene Forderung, die Pkw-Maut flächendeckend einzuführen, letztlich keine politische Mehrheit fand, gab es gegenüber der jetzt vorliegenden Konstruktion einer Maut auf Bundesfernstraßen aus dem kommunalen Bereich vor allem folgende Bedenken:⁸

- Die Regelung zur finanziellen Unterstützung von Kommunen, die als Baulastträger Ortsdurchfahrten von Bundesfernstraßen unterhalten, ist nicht ausreichend.

- Darüber hinaus ist der Verwaltungsaufwand der kommunalen Zulassungsbehörden, die am Einzug der neuen Infrastrukturabgabe durch so genannte SEPA-Mandate mitwirken sollen, nicht ausreichend berücksichtigt.

Schließlich haben die kommunalen Spitzenverbände in der Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages zugunsten von Grenzregionen, die vor allem über Bundesautobahnen erreicht werden, die Einführung eines Korridors von 30 Kilometer ab der deutschen Grenze vorgeschlagen. Dies geschah, um Ausweichverkehr zu vermeiden, aber auch, um mögliche wirtschaftliche oder kulturelle Nachteile zulasten der Grenzregionen zu verhindern.

Neuer Spielraum Bei aller berechtigter Kritik an der Ausgestaltung der Pkw-Maut - auch von kommunaler Seite - darf allerdings nicht unterschlagen werden: Mit der Infrastrukturabgabe erfolgt die Weichenstellung hin zu einer Finanzierung durch die Nutzenden im Bereich der Pkw. Das ist ein grundlegender Systemwechsel. Dieser kann

⁴ Beschluss der Verkehrsministerkonferenz „Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ vom 2. Oktober 2013.

⁵ Deutschlands Zukunft gestalten: Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD für die 18. Legislaturperiode, S. 39.

⁶ Drittes Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes, Bundestags Drucksache 18/4463

⁷ Entwurf eines Gesetzes zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen, Bundestags Drucksache 18/3990.

⁸ Stellungnahme der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände anlässlich der Anhörung zum Entwurf eines Gesetzes zur Einführung der Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen am 18. März 2015. Im Internet abrufbar unter: http://www.bundestag.de/blob/365428/e680aa21464f406feae3942622c5921b/036_sitzung_bv-kommunale-spitzenverb-data.pdf

potenziell neuen Spielraum für die Finanzierung des gesamten Straßennetzes schaffen - auch für die Kommunen.

Nach den Diskussionen respektive Erfahrungen bei der Einführung der Nutzendenfinanzierung bei Lkw und Pkw im Bereich der Bundesfernstraßen ist äußerst wahrscheinlich: Die flächendeckende Einführung der Pkw-Maut wird ein langfristiges und im Detail kompliziertes Unterfangen. Aus kommunaler Sicht sind dabei mehrere grundlegende Aspekte zu berücksichtigen:

- **Keine Zusatzbelastung für Autofahrende:** Die Maut darf nicht zu einer zusätzlichen Belastung der Autofahrer/innen führen. Hierzu müsste - auch unter europarechtlichen Gesichtspunkten - sichergestellt werden, dass im Gegenzug zum Beispiel die Kfz-Steuer in ihrer jetzigen Form abgeschafft oder beispielsweise durch eine geringe Grundgebühr ersetzt wird.
- **Einnahmen zur Verbesserung des Straßennetzes nutzen:** Weiterhin muss sichergestellt werden, dass die Einnahmen aus der Maut nicht in die allgemeinen Haushalte fließen. Vielmehr müssen sie zur nachhaltigen Verbesserung des gesamten Straßennetzes genutzt werden. Dazu müssen die Kommunen anteilig entsprechende Mittel für Erhaltungs- und Verbesserungsinvesti-

tionen aus der Maut erhalten. Um Planungs- und Investitionssicherheit zu schaffen, sollte die Maut in einen Fonds für Investitionsmittel unabhängig von Haushaltsjahren fließen. Da sich das Straßennetz zu mehr als zwei Drittel⁹ in kommunaler Hand befindet, ist zwingend erforderlich, dass ein entsprechender Anteil zur Finanzierung des kommunalen Straßennetzes bereitgestellt wird.

- **Lenkungsfunktion nutzen:** Unverzichtbar ist auch, die Maut mit einer Lenkungsfunktion auszustatten, um damit einen wichtigen Beitrag zu leisten, dass die Staus nicht länger werden, sondern sich tendenziell auflösen. Die Maut sollte sich nach den bewährten Schadstoffklassen richten, und die Maut sollte elektronisch erfasst werden nach der zurückgelegten Strecke sowie der Tageszeit.
- **Ländlichen Raum unterstützen:** Es darf keine Belastung des ländlichen Raums mit seinem Straßennetz durch Ausweichverkehr geben. Daher muss es möglich sein, potenzielle Ausweichstrecken mit Maut zu belegen. Hierbei muss jedoch den besonderen Anforderungen des ländlichen Raums Rechnung getragen werden. Dort sind die Menschen häufig darauf angewiesen, mit dem Kfz längere Strecken zurückzulegen, weil Bus und Bahn oftmals keine Alternative bieten.

- **Bürokratie verhindern, Datenschutz gewährleisten:** Eine ausschließlich auf Autobahnen und Ausweichstrecken bezogene Maut hat den Vorteil, dass damit keine umfassenden Bewegungsprofile möglich sind. Die Ergänzung durch eine Benutzungsgebühr in Form einer Vignette bei den übrigen Straßen hätte zugleich den Vorteil, dass eine flächendeckende Maut mit einer vergleichsweise geringen Vorlaufzeit eingeführt werden kann. In jedem Fall muss der Datenschutz der Kraftfahrer/innen gewährleistet sein. Um Bürokratie zu vermeiden, sollte perspektivisch ein einfaches elektronisches System zur Erfassung verwendet werden.

Einsicht kommt Es deutet manches darauf hin: Wenn die flächendeckende Nutzendenfinanzierung im Verkehrsbereich mit sichtbaren Verbesserungen bei den Straßen und Brücken einhergeht, wird die Einführung einer Maut längst nicht mehr so verkürzt unter dem Begriff „Abzocke“ diskutiert. Dies muss in ein verkehrspolitisches Gesamtkonzept eingebettet sein. Dazu gehört beispielsweise eine Verkehrsinfrastruktur, die dem Umstand Rechnung trägt, dass der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV), der Rad- und Fußgängerverkehr, aber auch die Nutzung von E-Bikes und Elektromobilen stetig zunehmen. Hinzu tritt, was derzeit unter dem etwas wolgigen Begriff „Smart Mobility“ diskutiert wird. Diese kann nicht nur dem Individualverkehr im ländlichen Raum Vorteile bringen, sondern auch zu einer Entlastung der Innenstädte sowie zur Reduzierung von Emissionen beitragen. Kurzum: Es kommen erhebliche Umbaumaßnahmen auf die kommunale Verkehrsinfrastruktur zu.

Nach wie vor unklar ist allerdings, wie diese Investitionen finanziert werden sollen. Neben der Ausweitung der Nutzendenfinanzierung im Lkw- und Pkw-Bereich sollte auch der Gedanke aufgegriffen werden, den die Verkehrsministerkonferenz anlehnend an die Vorarbeiten der Kommissionen Daehre und Bodewig bereits formuliert hat. Um das Recht auf Mobilität zu garantieren, ist eine dauerhafte und verlässliche, auskömmliche und zukunftsfähige Finanzierung aller Verkehrsträger und aller staatlichen Ebenen - Bund, Länder, Städte, Gemeinden und Kreise - nötig.¹⁰

ENERGIEEFFIZIENTER NEUBAU VON NICHT-WOHNGEBÄUDEN KOMMUNALER UND SOZIALER EINRICHTUNGEN

Begleitforschung und Evaluation von Modellvorhaben, hrsg. v. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, A 4, 158 S., zu bestellen über E-Mail an forschung.wohnen@bbr.bund.de

Im Rahmen des Forschungsprojektes „Energieeffizienter Neubau von Nichtwohngebäuden kommunaler und sozialer Einrichtungen“ wurden über drei Jahre Neubauprojekte energieeffizienter öffentlicher Einrichtungen wissenschaftlich begleitet und evaluiert. Mit den als Modellvorhaben ausgewählten Kindertagesstätten, Schulen, Sporthallen, Schulmensen, Verwaltungs- und Ausstellungsgebäuden sowie Kliniken wurde der Niedrigstenergiegebäude-Standard erprobt, der nach der EU-Gebäuderichtlinie ab 2019 für alle Neubauten öffentlicher Einrichtungen gilt. Die Broschüre fasst die Ergebnisse des Forschungsprojektes

zusammen und zeigt, wie der Niedrigstenergiegebäude-Standard in unterschiedlichen Gebäudetypen implementiert werden kann.



⁹ Von den über 920.000 Kilometern des Straßennetzes in Deutschland sind rund 609.000 Kilometer kommunale Straßen.

¹⁰ Beschluss der Verkehrsministerkonferenz „Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ vom 2. Oktober 2013.



Euro rollt unrund

▲ Ein attraktiver öffentlicher Nahverkehr ist in der Fläche zunehmend schwierig zu finanzieren

Die Finanzierung des ÖPNV in den NRW-Kommunen

Auch wenn NRW bei der Neuverteilung der ÖPNV-Bundeszuschüsse einen höheren Anteil erhält, wird dieser Betrag weder den Investitionsstau auflösen noch den Bedarf von morgen abdecken

Ein Blick in den aktuellen Haushalt des Landes NRW macht schnell die Brisanz des Themas deutlich. Der öffentliche Nahverkehr in NRW wird weitgehend aus Bundesmitteln finanziert. Die drei wesentlichen Blöcke sind die Bundesmittel nach dem Regionalisierungsgesetz (1,17 Mrd. Euro), nach dem Entflechtungsgesetz (130 Mio. Euro) und dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz GVFG (85 Mio. Euro).

Darüber hinaus gewährt das Land NRW noch Zuschüsse zu rabattierten Schülerfahrkarten (130 Mio. Euro) und zum Sozialticket (30 Mio. Euro). Allerdings gleichen diese Zuschüsse schon lange nicht mehr die Rabatte aus, die politisch gefordert werden, aber betriebswirtschaftlich nicht zu rechtfertigen sind. Damit steht und fällt die Nahverkehrsfinanzierung - und

somit Umfang sowie Qualität des ÖPNV in NRW - mit der Höhe der Bundesmittel. Genau diese Bundesmittel werden gerade zwischen Bund und Ländern neu justiert. Während die Regionalisierungsmittel schon Ende vergangenen Jahres hätten neu festgesetzt werden müssen, würden die Entflechtungsmittel und das GVFG 2019 gänzlich auslaufen.

Kommunen Aufgabenträger Anders als in vielen Bundesländern sind in NRW die Kommunen alleiniger Aufgabenträger für den Eisenbahnverkehr wie auch für den Bus- und Straßenbahnverkehr. Damit zeichnen sie politisch für die Leistungen im Bus- und Bahnverkehr - und naturgemäß auch für dessen Finanzierung - verantwortlich, ohne dass sie in Berlin mit am Verhandlungstisch sitzen.

Betrachtet man die Mittelverwendung konkret, erklärt sich die Bedeutung der laufenden Verhandlungen über die Mittelfestsetzung zwischen Bund und Ländern für die Kommunen von selbst. Rund 950 Mio. Euro - knapp zwei Drittel - fließen in die Bestellung der Eisenbahn-Leistungen im Nahverkehr, obwohl dort nur ein Siebtel der Fahrgäste unterwegs ist. Zwei Ebenen bestimmen hier die Diskussion zwischen Bund und Ländern: die absolute Höhe der Mittel und die Verteilung auf die Bundesländer.

Heute stellt der Bund insgesamt 7,3 Mrd. Euro zur Verfügung. Gesetzlich festgelegt ist, dass dieser Betrag schon ab 2015 überprüft und neu festgesetzt werden soll. Zur Vorbereitung der Verhandlungen haben der Bund wie auch die Länder Gutachten in Auftrag gegeben. Diese seit verganginem Jahr vorliegenden Expertisen haben den Bedarf im Wesentlichen auf Grundlage der abgeschlossenen Verkehrsverträge mit den Eisenbahnen ermittelt.

Bedarfsschätzung unterschiedlich Die Länder halten demnach einen Betrag von



DER AUTOR

Volker Wente ist Geschäftsführer Nordrhein-Westfalen beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.



◀ Bis zum Jahr 2020 müssen Busse und Straßenbahnen barrierefrei umgerüstet sein

ternehmen in den neuen Ländern hält heute jedem Vergleich stand. Deshalb haben sich die Länder auf Initiative Nordrhein-Westfalens auf eine Neuverteilung geeinigt,

8,5 Mrd. Euro für erforderlich, während aus Sicht des Bundes 7,6 Mrd. Euro jährlich ausreichen müssten. Ungeachtet der Differenz konstatiert immerhin auch der Bund die Notwendigkeit einer deutlich besseren Finanzausstattung der Länder.

Notwendig wird diese schon deshalb, weil die Aufgabenträger das Rationalisierungspotenzial im SPNV weitgehend ausgeschöpft haben. War es in der Vergangenheit noch möglich, neue Fahrzeuge oder verbesserte Qualität ohne Preisaufschlag bei Ausschreibungen oder im Verhandlungswege durchzusetzen, zeigen die Ergebnisse der jüngsten Vergabeverfahren, dass steigende Trassenpreise und Personalkosten sowie Risiken bei den Strompreisen zu einem deutlich höheren Zuschussbedarf führen. Wird dies zukünftig in der Finanzausstattung nicht berücksichtigt, müssen in NRW die Kommunen diese Differenz ausgleichen oder quantitative respektive qualitative Leistungseinschränkungen hinnehmen.

Auf gutem Wege hin zu einer Lösung ist allerdings das Problem, nach welchem Schlüssel die Regionalisierungsmittel zukünftig auf die Bundesländer verteilt werden. Hier hält sich der Bund - rechtlich unzulässig, aber in der Sache nachvollziehbar - zurück und erwartet eine Einigung der Länder.

Neue Länder vorn Im Kern ist diese Mittelverteilung vor 20 Jahren festgelegt worden. Wesentliche Entscheidungsparameter damals waren der extrem teure Betrieb des SPNV durch die ehemalige Deutsche Reichsbahn in den neuen Bundesländern und der erhebliche Nachholbedarf im investiven Bereich dort. Beides führte zu einer - damals angemessenen - extrem guten Finanzausstattung der neuen Länder.

Mittlerweile ist der Investitionsstau abgearbeitet, und die Produktivität der Verkehrsunter-

nehmen in den neuen Ländern hält heute jedem Vergleich stand. Deshalb haben sich die Länder auf Initiative Nordrhein-Westfalens auf eine Neuverteilung geeinigt, von der NRW - wird sie denn umgesetzt - erheblich profitieren wird. Während NRW heute 15,76 Prozent der Regionalisierungsmittel erhält, sollen es zukünftig knapp 19 Prozent sein. Das entspricht zwar immer noch nicht den 21,2 Prozent des Königsteiner Schlüssels, nach dem üblicherweise die Ressourcen unter den Ländern verteilt werden. Allerdings schließt sich somit weitgehend eine erhebliche Gerechtigkeitslücke.

Ganz anders ist die Problemlage beim GVFG und bei den Entflechtungsmitteln. Aus diesen werden insbesondere Großvorhaben im städtischen Nahverkehr wie beispielsweise die Werhahn-U-Bahn in Düsseldorf oder die Nord-Süd-Stadtbahn in Köln finanziert. Darüber hinaus wird daraus auch das Bahnhofsmo- dernisierungsprogramm, das Deutsche Bahn und Land vereinbart haben, dotiert. Diese Mittel werden also für Maßnahmen verwendet, die einzelne Kommunen finanziell überfordern würden, selbst wenn man die aktuell desolante Haushaltssituation zahlreicher NRW-Kommunen außer Acht ließe.

Kleinere Investitionen Aus diesen beiden Blöcken und den verbleibenden Regionalisierungsmitteln werden auch die ÖPNV-Pauschale für die Aufgabenträger und die Investitionspauschale der Zweckverbände gespeist. Hieraus werden kleinere Investitionsmaßnahmen wie Netzergänzungen der Straßenbahnen, neue Haltestellen oder Busbahnhöfe, zum Teil die Beschaffung neuer Fahrzeuge sowie in weiten Teilen der Eigenaufwand der Aufgabenträger und Zweckverbände finanziert.

Zur Wahrheit gehört allerdings auch, dass sich Bund und Länder im Rahmen der Föderalismuskommission II darauf verständigt haben, das GVFG und das Entflechtungsgesetz 2019 auslaufen zu lassen. Dafür haben die Länder an anderer Stelle Kompensation erhalten.

Das hilft den Kommunen als Aufgabenträger für den ÖPNV und den Verkehrsunternehmen in NRW allerdings nicht weiter. Denn diese Kompensation ist nicht bei ihnen - zweckgebunden für den Verkehr - angekommen. Mittlerweile ist die Einsicht gewachsen, dass diese Streichung kontraproduktiv war. Selbst der frühere Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer hat Korrekturbedarf angemeldet.

Rein freiwillig? Streng nach Gesetz ist der ÖPNV lediglich eine freiwillige Aufgabe der Kommunen. Faktisch jedoch ist ein leistungsfähiges ÖPNV-Angebot unabdingbar. Der Lokführer-Streik der GDL, der lediglich einen kleinen Ausschnitt des ÖPNV betraf, hat vor Augen geführt, welche Bedeutung der ÖPNV als Infrastrukturvoraussetzung für den Wirtschaftsstandort Deutschland hat. Jenseits der juristischen Einordnung kommen Kommunen also nicht umhin, leistungsfähige Verkehrssysteme vorzuhalten und vor allen Dingen auch bedarfsgerecht weiterzuentwickeln. Deshalb ist nicht nur die Höhe der Mittel relevant, sondern auch deren Zweckbindung an den öffentlichen Verkehr.

Allerdings gibt es, wie die Ergebnisse der Föderalismuskommission II zeigen, gerade im finanzpolitischen Umfeld beachtliche Strömungen, die für einen Verzicht auf die Zweckbindung plädieren. Gleiches gilt für die laufende Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen. Auch hier gibt es gewichtige Stimmen, die einen Verzicht auf diese zweckgebundenen Finanzierungsinstrumente vorschlagen und stattdessen den Ländern etwa höhere Anteile an der Umsatzsteuer zugestehen wollen.

Die Erfahrung lehrt, dass diese Herangehensweise langfristig hoch gefährlich ist. Denn Schuldenbremse, Haushaltskonsolidierung und vor allen Dingen kurzfristiger Konsum erhalten politisch oft den Vorzug vor langfristigen Investitionen. Diese sind jedoch zur Aufrechterhaltung der volkswirtschaftlichen Wettbewerbsfähigkeit unabdingbar.

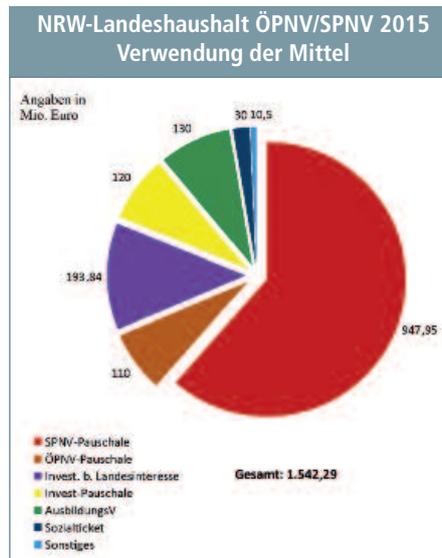
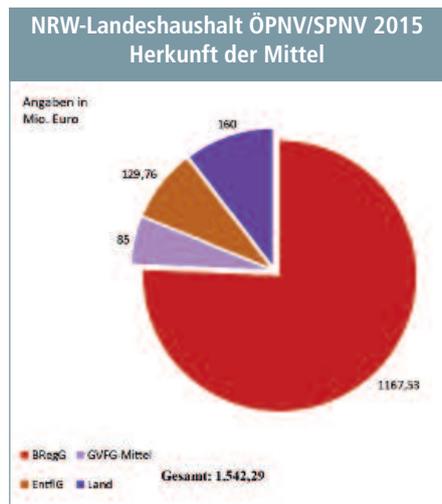
Gefahr Ausbaustopp Die Auswirkungen der geplanten Abschaffung des GVFG und des Entflechtungsgesetzes sind heute schon klar zu erkennen. Das Land NRW hat angekündigt, die Investitionspauschale der Zweckverbände von 120 Mio. Euro ab 2019 zu streichen. Größere Neubau- und Ausbaumaßnahmen im ÖPNV werden praktisch nicht mehr projektiert.

Durchgeplante, verkehrlich sinnvolle Maßnahmen wie die neue Stadtbahn in Aachen, die Erweiterung des Stadtbahnnetzes in Bielefeld oder in Oberhausen werden allerdings von der Bevölkerung abgelehnt. Während steigende Betriebskosten noch akzeptiert würden, weil diesen ein erheblicher Nutzen gegenübersteht, hatte man vielerorts Sorge, neue Investitionen nicht mehr bis 2019 abschließen zu können und dann einen erheblichen Teil dieser Kosten selbst tragen zu müssen.

Sollen die Kommunen auch zukünftig ihrem gesetzlichen Auftrag, ein leistungsfähiges ÖPNV-Angebot vorzuhalten, gerecht werden, müssen deshalb die Mittel nach dem GVFG und dem Entflechtungsgesetz ebenso zweckgebunden beibehalten werden wie die des Regionalisierungsgesetzes.

Fortentwicklung nicht bedacht Sorge bereitet allerdings ein anderer Punkt. Die Neuregelung der Nahverkehrs-Finanzierung betrachtet nach wie vor nur den Status quo. Eine Generalinventur des Systems verbunden mit dem Herausarbeiten zukünftiger Aufgaben und Ziele fand nicht statt. Den Handlungsbedarf in NRW hat die vom Verkehrsministerium berufene „Zukunftskommission Busse und Bahnen 2025“ ganz konkret beschrieben. Die Kommission hält beispielsweise eine Verdopplung der Nachfrage - unter anderem aus Gründen des Klimaschutzes - für sinnvoll und notwendig. Für eine zukunftsgerichtete Finanzierung des Nahverkehrs hätte man sich mit diesen Fragen zumindest ernsthaft auseinandersetzen müssen - vor allen Dingen, weil Alternativen wie der Ausbau des Straßennetzes oder der Ausgleich volkswirtschaftlicher Kosten des Individualverkehrs auch nicht zum Nulltarif zu haben sind. Vier Punkte haben besondere Aufmerksamkeit verdient:

- Der SPNV in die Oberzentren und zwischen diesen ist in NRW vergleichsweise gering dimensioniert. Die aktuelle und potenzielle Nachfrage würde durchaus ein größeres Angebot rechtfertigen. Dem setzt die Schienen-Infrastruktur jedoch Grenzen. Deshalb müsste über einen Ausbau der Infrastruktur zur Schaffung zusätzlicher Kapazitäten nachgedacht werden.
- Das vor kurzem novellierte Personenbeförderungsgesetz gibt den Aufgabenträgern auf, das Bus- und Straßenbahn-Angebot im Nahverkehrsplan bis 2022 „vollständig barrierefrei“ zu planen. „Planen“ bis 2022 bedeutet selbstredend nicht „um-



▲ Der Hauptanteil der vorwiegend vom Bund stammenden Mittel für ÖPNV und SPNV fließt in den Schienenverkehr

setzen“. Dennoch geht die öffentliche Erwartungshaltung von erheblichen Fortschritten bei der Herstellung der Barrierefreiheit aus. Tatsächlich muss man sich aber auf Rückschritte einstellen. Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr musste soeben aufgrund der unsicheren Finanzlage die Mittel für den barrierefreien Ausbau der Stadtbahn-Haltestellen für die kommenden Jahre halbieren. Andernfalls hätten die Kommunen dies in erheblichem Umfang - zusätzlich zum üblichen Eigenanteil - selbst finanzieren müssen.

- Vom Volumen ganz erheblich, wenn auch für kreisangehörige Kommunen von untergeordneter Bedeutung, ist der Sanierungsstau der elf Stadtbahnssysteme in NRW. Allein für Tunnel, Gleisanlagen und Haltestellen besteht ein Investitionsbedarf von rund 220 Millionen Euro jährlich, von dem aktuell nur ein Viertel gedeckt ist.

- Gerade im ländlichen Raum macht der demografische Wandel erhebliche Anpassungsprozesse notwendig. Sinkende Schülerzahlen um rund 25 Prozent innerhalb von zehn bis 15 Jahren in den Regierungsbezirken Arnsberg oder Detmold, verbunden mit der Alterung der Bevölkerung und dem Wegzug in die Städte hohlen die wirtschaftliche Basis des ÖPNV aus. So sind die Busleistungen landesweit in den vergangenen zehn Jahren um rund acht Prozent zurückgegangen.

Gegenstrategie Schnellbus Es besteht zumindest die Gefahr, dass diese unkoordinierte Schrumpfung des ÖPNV den „Entleerungsprozess“ des ländlichen Raums noch beschleunigt. Dabei gibt es erfolgreiche Gegenstrategien wie die Einführung von Schnellbus-Verbindungen aus den Unterezentren in die großen Mittelzentren und die Oberzentren. Komfortable, schnelle, stündlich bediente Busverbindungen ohne Umweg „über die Umgehungsstraße“ schaffen mit dem PKW vergleichbare Reisezeiten und Komfort - allerdings zu Fahrpreisen deutlich unter den Kosten des PKW. Damit wird der ländliche Wohnort auch für Jüngere und geringer Verdienende wieder attraktiv.

Der Erfolg der Schnellbuslinie Bocholt-Borken-Münster belegt dies exemplarisch. Die dort gezählten 3.000 Fahrgäste täglich übertreffen die Nachfrage der meisten Nebenstrecken der Bahn ganz erheblich. Während die weitere Reaktivierung von Bahnstrecken bestenfalls punktuell - etwa in Richtung Oberzentren - verkehrlich und finanziell darstellbar ist, könnten auf diesem Wege rasch und mit geringem finanziellen Aufwand deutliche Verbesserungen für den ländlichen Raum im ÖPNV erzielt werden. Allerdings müssten diese Schnellbusverbindungen aus Regionalisierungsmitteln gefördert werden, und die Kommunalpolitik muss sich klar für diese aussprechen anstelle einer prestigeträchtigen, aber kaum finanzierbaren Bahnstrecken-Wiederbelebung. Gerade diese Herausforderungen zeigen, dass Kommunen ebenso wie die Verkehrsunternehmen unverzüglich finanzielle Planungsicherheit benötigen. Auch wenn die Neufestsetzung der Finanzausstattung des ÖPNV vor dem Hintergrund der Schuldenbremse wohl nicht der große Wurf wird, bekommen Kommunen und Verkehrsunternehmen immerhin Gestaltungsspielraum, um in diesem Rahmen Prioritäten zu setzen und die Herausforderungen anzugehen. Das wäre das Mindeste, was man von Bund und Land erwarten darf. ●

SCHAUBILDER (2): VDV

Bus- Schwund



▲ In ländlichen Regionen Nordrhein-Westfalens kommt dem Busverkehr eine herausragende Bedeutung zu

Die Finanzierung des ÖPNV in ländlichen Gebieten

Wegen der demografischen Entwicklung bei gleichzeitig steigenden Anforderungen wird ÖPNV im ländlichen Raum immer schwieriger, sodass Einschränkungen nicht zu vermeiden sind

Mit den Gesetzen zur Regionalisierung des Personenverkehrs sind in NRW die Kreise und kreisfreien Städte zuständige Behörden für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) geworden. Die Zuständigkeit erstreckt sich auf die Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV. Damit sind die kreisangehörigen Städte und Gemeinden nur noch unter ganz bestimmten Voraussetzungen für den ÖPNV im eigenen Gebiet zuständig. Im Kreis Lippe sollte aber auch die Einbindung des kreisangehörigen Raums in die Gestaltung des ÖPNV Angebotes gewährleistet sein. Daher wurde 1996 die Kommunale Verkehrsgesellschaft (KVG) Lippe mbH als gemeinsam getragene Managementgesellschaft gegründet. In ländlichen Gebieten ist der Busverkehr

der wesentliche Träger des öffentlichen Nahverkehrs. Der Schienenverkehr spielt dort eine untergeordnete Rolle. Hauptkundengruppe und damit die wichtigste Finanzierungssäule ist der Schülerverkehr mit bis zu 90 Prozent des Verkehrsaufkommens in einzelnen Teilräumen. Insofern wird der ÖPNV im ländlichen Raum vor allem von den Kommunen als Schulträgern finanziert. Die Verkehrsunternehmen haben ihren Fokus daher eher auf die Optimierung des Schülerverkehrs als „Zwangskunde“ gelegt und sich weniger um die Gewinnung so genannter wahlfreier Jedermannkunden gekümmert.

Höhere Gemeinschaftstarife Die allgemeine Kostensteigerung ist in der Regel durch Anheben der in NRW flächende-

ckend vorhandenen Gemeinschaftstarife aufgefangen worden. Da ein Gemeinschaftstarif den unterschiedlichen Marktbedingungen vor Ort nur unzureichend Rechnung trägt, hat sich in ländlichen Gebieten mittlerweile eine Schiefelage im Preis-/Leistungsverhältnis entwickelt. So gilt die Preisstufe 1 mit fast identischem Preisniveau ebenso in Bielefeld mit rund 330.000 Einwohner/innen, Bus-, Stadt- und Bahnnetz wie in Augustdorf mit rund 10.000 Einwohner/innen und einer Buslinie im Stundentakt.

Unabhängig vom Preisniveau kann auch die Entwicklung der Schullandschaft - etwa Schließung von Standorten, Umbau zu Verbundschulen, Gemeinschaftsschulen oder Bildung von Gesamtschulen - zu erheblichen Verwerfungen führen. Dies betrifft den Kostendeckungsgrad von Verkehrsangeboten ebenso wie die Zuzahlungen der Schulkostenträger zur Finanzierung der Schülertickets.



DER AUTOR

Achim Oberwörmeier ist Geschäftsführer der KVG Lippe

Schülerzahlen rückläufig Aus Sicht der finanziellen Gewährträger ist die für den ÖPNV negative demografische Entwicklung mit sinkenden Schülerzahlen, einer älter werdenden Bevölkerung oder Abwanderung im ländlichen Raum überall spürbar. Gleichzeitig werden die Kosten durch wachsende Anforderungen wie Nachmittagsunterricht, Tariftreue- und Vergabegesetz, barrierefreier ÖPNV und vieles mehr nach oben getrieben. Im Kreis Lippe geht man davon aus, dass allein aus der Anwendung des Tariftreue- und Vergabegesetzes NRW die Kosten zusätzlich zur allgemeinen Teuerung um bis zu 20 Prozent steigen.

Diese Kostensprünge können nicht mehr über Tarifierhöhungen weitergegeben werden. Synergieeffekte sind in Lippe bereits weitgehend ausgeschöpft durch intensive Zusammenarbeit mit den städtischen Aufgabenträgern. So werden zu bedienende Siedlungsbereiche aufgeteilt, um Doppelabdeckung zu vermeiden. Die Zusammenarbeit geht soweit, dass beispielsweise bei Kapazitätsengpässen Linien unternehmensübergreifend als Gemeinschaftslinien betrieben werden.

Neue Kunden und Kundinnen zu gewinnen, wird im ländlichen Raum immer schwieriger. Dieses Potenzial ist in der Vergangenheit stark vernachlässigt worden. Hier scheint dringend ein Paradigmenwechsel erforderlich, um komplett neue (Tarif-)Strategien zu entwickeln und umzusetzen. Bloße „Tarifkosmetik“ reicht längst nicht mehr aus.

Gekoppelte Preise Der ÖPNV befindet sich in einem Teufelskreis. Steigen die Preise der Schülertickets, dann steigen in nahezu gleichem Maß die Ticketpreise insgesamt. Denn die Fördermittel des Landes für den Schülerverkehr gemäß § 11a Regionalisierungsgesetz NRW sind daran gebunden, dass Schülertickets mindestens einen Rabatt von 20 Prozent zur Monatskarte für den allgemeinen Verkehr aufweisen. Damit wird indirekt das gesamte Ticketsortiment auf ein höheres Preisniveau gehoben.

Da die Landesmittel nach Umsatz im Schülerverkehr auf die Verkehrsunternehmen verteilt werden, entsteht daraus sogar ein Anreiz nach hohen Preisen. Denn ein höherer Preis für das Schülerticket gewährleistet auch einen höheren Anteil an Fördermitteln. Dieses Phänomen zeigt sich im Übrigen auch bei den Zahlungen aus dem Schwerbehindertengesetz.

ZUR SACHE

Lippe ist ein nordrhein-westfälischer Landkreis an der Grenze zu Niedersachsen. In Lippe leben rund 350.000 Menschen auf einer Fläche von 1.250 Quadratkilometer. In der nördlichen und westlichen Peripherie verlaufen Autobahnen sowie die Eisenbahnlinie Ruhrgebiet-Berlin. Der Kreis Lippe wird durch eine SPNV-Hauptstrecke und eine -Nebenstrecke sowie drei Stadtverkehrssysteme und gut 100 Regionalbuslinien erschlossen. Die KVG Lippe wurde 1996 vom Kreis Lippe sowie den 16 kreisangehörigen Städten und Gemeinden gegründet. Sie hat die Aufgabenträgerschaft im ÖPNV als Erfüllungsgehilfe wahrzunehmen.

Das heutige Preisniveau ist in den großen Städten aufgrund des deutlich besseren ÖPNV viel eher zu vermarkten als im ländlichen Raum. Dort fehlen mehr und mehr attraktive Angebote, die konkurrenzfähig gegenüber anderen Verkehrsmitteln wären. Das Problem ausgedünnter Fahrpläne

verschärft sich, wenn an der Preisschraube zur Defizitabdeckung nicht mehr weiter gedreht werden kann. Dann reagiert man mit der Streichung von Fahrten. Somit wird das ÖPNV-Angebot aus Sicht der Nutzenden immer unattraktiver. Die Folge ist ein weiterer Verlust von Fahrgästen.

Neue Ideen nötig Insofern brauchen die ländlichen Räume auch eine Flexibilisierung der Gemeinschaftstarife, wobei gleichzeitig die Durchlässigkeit des Tarifsystems erhalten bleiben muss. Hierzu hat die KVG Lippe gemeinsam mit den Aufgabenträgerorganisationen der Nachbarkreise ein Projekt aufgelegt. Dieses verfolgt das Ziel, marktfähige Preise und Tickets mit einfachem ÖPNV-Netzzugang und deutlichem Mehrwert zu entwickeln. Selbstredend soll es weiterhin möglich sein, diese Produkte nahtlos in den Gemeinschaftstarif einzubauen.

Ein zweiter Fokus liegt auf den Verwaltungsprozessen im Hintergrund. In Gemeinschaftstarifen sind Verfahren zur Aufteilung der Einnahmen unter den beteiligten



◀ *Niederflurbusse ermöglichen älteren Menschen leichtes Ein- und Aussteigen*

FOTO: KVG LIPPE MBH



▶ *Im Kreis Lippe werden jeden Tag 15.000 Schüler/innen in den Regionalbussen transportiert*

FOTO: KVG LIPPE MBH

Punktlandung Parkplatz

ten Verkehrsunternehmen respektive wirtschaftlich verantwortlichen Akteuren erforderlich. Diese Verfahren sind noch zu langwierig, zu kompliziert und vor allem zu teuer.

Die Umsetzung neuer Ideen erfordert aber mutige Entscheidungen. Es ist davon auszugehen, dass während der Umstellungsphase die vorhandenen Kund(inn)en vergleichsweise schnell in günstige Produkte wechseln, aber neue Kunden und Kundinnen erst nach und nach zu gewinnen sind. Dieses wirtschaftliche Risiko ist entsprechend zu berücksichtigen.

Mehr Steuermittel Insgesamt kann sich der ÖPNV kaum noch durch eigene Erträge finanzieren. In Lippe wird mittlerweile der weitaus größte Teil des öffentlichen Verkehrs direkt von den Aufgabenträgern finanziert. Damit tritt praktisch die gesamte kommunale Familie in die Finanzverantwortung für die Sicherstellung des ÖPNV-Angebotes als Daseinsvorsorge. Insofern steht zu erwarten, dass die zusätzlichen Kosten voll auf die kommunalen Haushalte durchschlagen.

Als Konsequenz muss das Niveau der Daseinsvorsorge überprüft und gegebenenfalls weiter abgesenkt werden. Der klassische Linienverkehr, der von den Kreisen als Aufgabenträger über die Kreisumlage finanziert wird, konzentriert sich dann mehr und mehr auf die Hauptachsen. Der Erschließungsverkehr wird in zunehmendem Maße durch Verkehr nach Bedarf ersetzt. Kreisangehörige Städte und Gemeinden müssten dann das Basisangebot durch selbst finanzierten Zusatzverkehr ergänzen.

Anders als der Schienenverkehr erhält das Bussystem keine Bundes- oder Landeszuschüsse zu den Betriebskosten. Im Gegenteil - in der Vergangenheit sind Bundes- und Landesmittel sogar gekürzt worden. Die Kürzungen aus dem so genannten Koch-Steinbrück-Papier oder im Bereich der Ausgleichszahlungen für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter sind immer noch spürbar.

Aufgrund der kommunalen Kassenlage steckt der ÖPNV in ländlichen Gebieten somit in einem Dilemma. Es ist dringend erforderlich, neue Finanzierungsquellen zu erschließen. Dabei wäre denkbar, auch dem in der Regel schienenfernen ländlichen Raum die Möglichkeit zu geben, beispielsweise einen Anteil an den Regionalisierungsmitteln des Bundes zu erhalten. ●



FOTO: HAMBURGER HOCHBAHN AG

Innovatives Parkraum- Management und -Pricing

Neue digitale Technologien wie Sensoren, Smartphones und Apps erlauben eine wirksamere Verknüpfung der Verkehrsträger und somit eine effektivere Nutzung der knappen Verkehrsflächen

Mit einem Schreiben zur „Überwachung des ruhenden Verkehrs“ vom April 2015 weist das NRW-Ministerium für Inneres und Kommunales darauf hin, dass gemäß § 13 Absatz 3 Straßenverkehrsordnung (StVO) die Parkscheibe im Sinne des § 13 Absatz 2 Satz 1 Ziffer 2 StVO auch in

elektronischer Form Verwendung finden kann. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat hierzu im Verkehrsblatt 2012 die technischen Anforderungen an die elektronische Parkscheibe definiert.¹

Die elektronische Parkscheibe ist aber nur ein Beispiel dafür, dass sich die Digitalisierung auch im Mobilitätsbereich durchsetzt. Da in den zurückliegenden Jahren mit dem Einsatz neuer Kommunikationstechnologien - Handyparken, Internet-Plattformen, Smartphone-Apps und Ähnliches - immer neue Geschäftsmodelle entstanden sind, stehen die Kommunen vor der Aufgabe, sich mit den neuen



DIE AUTOREN

Dr. Hendrik Koch ist Senior-Berater bei der mobility Unternehmensberatung GmbH



Dr. Roman Suthold ist Leiter des Fachbereichs Verkehr und Umwelt beim ADAC Nordrhein e.V.

¹ Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Ausgestaltung von elektronischen Parkscheiben, in: Verkehrsblatt, Heft 13/2012, S. 502-503.



◀ *Der erste so genannte switch-Punkt am Berliner Tor in Hamburg bietet S-Bahn, Taxi, Carsharing, Leihräder, Fahrradgaragen und Servicestelle an einem Ort*

Private einbeziehen Parkraummanagement sollte sich hierbei nicht nur auf öffentliche Parkflächen beschränken, sondern auch private Stellplätze einbeziehen. Gut 50 Prozent der Parkplätze in Kernstädten sind in privater Hand. Das Parkraummanagement ist so zu erweitern, dass auch die privaten Stellplätze in der Parkraumplanung berücksichtigt werden. Carsharing bietet zudem mittel- bis langfristig das Potenzial, den Parkraumbedarf in Städten zu senken. Kurzfristig führt jedoch besonders das so genannte Free Floating Carsharing - Fahrzeuge können überall übernommen und abgestellt werden - zu einer weiteren Verschärfung der vielerorts kritischen Parkraumsituation. Eine Entspannung der Situation ist somit derzeit nicht absehbar. Denn der Fahrzeugbestand in Deutschland hat laut Kraftfahrt-Bundesamt von 2012 mit insgesamt 61,5 Millionen Einheiten einen neuen Höchststand erreicht.

Gebühren abgestuft Die Preisgestaltung der Parkraumkonzepte sollte sozialverträglich und transparent sein. In Köln beispielsweise haben sich die jährlichen Einnahmen aus Parkgebühren von 2001 bis 2013 mehr als verdoppelt. Es darf nicht der Eindruck einer willkürlichen Gebührenssetzung entstehen. Eine Differenzierung der Gebühren sollte zudem nach zeitlichen Komponenten - etwa Haupt-

technologischen Möglichkeiten beim Thema Parken und im Bereich des Parkraummanagements auseinanderzusetzen.²

Besonders für den ruhenden Verkehr kann der Einsatz neuer Technologien - smartes Parkraummanagement - ein wirkungsvolles Instrument sein, um den derzeitigen und zukünftigen Herausforderungen gerecht zu werden. Die Steuerungsfunktion durch Parkraummanagement umfasst neben der ökonomischen und ökologischen Steuerung ebenso die Beeinflussung der Verkehrsabwicklung.

last- oder Schwachlastzeiten - oder örtlichen Faktoren - zentrumsnaher Innenstadtbereich mit hohem Parkdruck gegenüber Außenbereich - erfolgen.

Die Blauen Zonen der Stadt München sind ein gutes Beispiel für Parkraumbewirtschaftung im Mischprinzip. Durch blaue Striche auf der Fahrbahn - Ladezone orange - werden Parkzonen mit einer einheitlichen Parkregelung markiert. Außerhalb des kostenlosen Parkens von 23 bis 8 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen ist die Parkdauer generell auf zwei Stunden begrenzt, und es wird eine zweistufige Parkgebühr erhoben.

Der Vorteil dieser Gestaltung ist, dass die Parkregelung statt mit vielen Verkehrszeichen mit einheitlichen Markierungen am Boden angezeigt wird. Dadurch sinkt die Zugangsschwelle für die Autofahrer. Hinter der klaren Markierung stehen einfache Regeln, die Unklarheiten vermeiden und so zu einem höheren Komfort für die Nutzenden beitragen.³

Reservierung vorab Ebenfalls zu mehr Komfort soll zukünftig die Reservierung eines Parkplatzes bereits vor Fahrtantritt führen. Bei verstärkter Nutzung von Elektrofahrzeugen ist eine Reservierung des Parkplatzes von besonderer Bedeutung. Das Smartphone bietet hierbei ein großes Potenzial an Möglichkeiten - etwa eine Verknüpfung der multimodalen Reiseplanung mit entsprechender Parkplatzreservierung über Mobilitäts-Apps wie moovel. Es zeichnet sich ab, dass insbesondere bei der Kurzzeitvermietung privater Parkflächen - so genanntes Parkplatz-Sharing - entsprechende Smartphone-Apps eine große Rolle spielen werden. Verschiedene Apps wie ParkNow, Park2gether oder am-pido, die beispielsweise von Automobilkonzernen betrieben werden, sind jetzt schon verfügbar. Diese Angebote werden zukünftig auch auf öffentliche Parkflächen ausgeweitet. Dort stehen bereits vergleichbare Lösungen - etwa Parkmobile - zur Verfügung.

Neue Entwicklungen im Bereich Nahfeldkommunikation (NFC) lassen hier in Zukunft weitere Anwendungsfelder erwarten.

² Vgl. auch: Kampmeier, P. Koch, H., Mußmann, G., Suthold, R.: Smartes Parkraummanagement und Mobilitätsstationen, in: DER NAHVERKEHR, Heft 3/2015, S. 48-52.

³ Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte, Kreise und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen, Parken ohne Ende, 2012.



FOTO: SIEMENS AG

◀ *Durch Einsatz intelligenter Technologien könnte die zeitraubende Suche nach Parkplätzen bald der Vergangenheit angehören*

ten, wenn mit dem Smartphone Zugang zu und Bezahlung von Parkhäusern abgewickelt werden. Inwieweit jedoch Parkplatzvermittlungsbörsen wie parkonaut - dabei werden öffentliche Parkplätze von privaten Anbietern gegen Bezahlung reserviert - rechtens sind, muss noch geklärt werden.

Auslastung messen Mit Blick auf eine angemessene Erhebung von Parkgebühren ergeben sich durch die digitale Vernetzung ebenfalls neue Möglichkeiten. Durch den flächenhaften Einsatz von Sensoren auf der Straße kann die Stellplatzauslastung präzise bestimmt werden - so etwa in San Francisco oder Berlin. Was aus heutiger Sicht noch aufwändig und teuer erscheint, könnte angesichts sinkender Preise bei der Sensortechnik künftig für Städte eine lohnenswerte Investition darstellen.

Eine Steuerung der Parkraumgebühren über die Auslastung entspräche dem wirtschaftlichen Prinzip des Ausgleichs von Angebot und Nachfrage. Dies kann somit als gerechter angesehen werden als die häufig intransparente Festlegung fixer Gebühren.

Auch durch die Errichtung innovativer Quartiersgaragen lässt sich das Stellplatzangebot in einem Quartier optimieren. Durch intelligente Kapazitätssteuerung, unterstützt durch differenzierte Preismodelle - Tagesnutzung gegenüber Nachtnutzung, Kurzzeit- und Langzeitmiete, feste Stellplätze gegenüber flexiblen Stellplätzen -, kann eine Quartiersgarage für die beiden Zielgruppen Anwohner/innen sowie Besucher/innen ein Mittel zum effi-



▲ In einigen Innenstadtbereichen von München sind Parkzonen deutlich blau markiert

zienteren Parken im städtischen Umfeld sein.

Mobilitätsstationen Die Entlastung bietet Raum zur Einrichtung von Mobilitätsstationen, welche als zentrale Verknüpfungspunkte für unterschiedliche Verkehrsmittel dienen. Angesichts einer voranschreitenden Vernetzung der Verkehrsträger durch multimodale Angebote in vielen deutschen Städten - etwa Düsseldorf, Hamburg, Hannover oder Stuttgart - wird mehr und mehr die lokale Verknüpfung von Verkehrsmitteln in Gestalt von Mobilitätsstationen relevant.

Diese „multimodalen Mobilitäts-Hubs“ vereinen mehrere Bestandteile unter ei-

nem Dach: Bahn- und Bushaltestelle, Car-sharing, Bikesharing, Abstellmöglichkeit für Fahrzeuge (B&R/P&R), Information und Beratung (Mobilitätsmanagement), Ladestationen für E-Bikes und Elektroautos. Hauptaufgabe dieser Mobilitätsstationen ist es, die lokalen Verkehrsträger an einem Standort zu bündeln und sie für jedermann zugänglich zu machen. Sie gestatten das Umsteigen der Kund(inn)en zwischen unterschiedlichen Fahrzeugen, Linien oder Verkehrssystemen.

Das Parken von Fahrzeugen des Individualverkehrs ist somit auch Bestandteil des „nahtlosen“ Übergangs zwischen den Verkehrsmitteln. Die Quartiersgarage als Bestandteil einer Mobilitätsstation bietet somit eine optimale Verknüpfung des Pkw mit anderen Verkehrsmitteln und fördert die multimodale Nutzung im städtischen Umfeld. In Hamburg wird an verschiedenen „switch-Punkten“ im Stadtgebiet eine lokale Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsangebote bereits exemplarisch umgesetzt - S-Bahn und Bus, B&R-Stellplätze, Leihräder von StadtRad sowie car2go und Europcar-Parkplätze.

Mehr Verkehrsmittel-Mix Zweifels- ohne wird der öffentliche Verkehr individueller, der motorisierte Individualverkehr öffentlicher. Aus diesem Grund wird zukünftig - insbesondere im städtischen Umfeld - ein breiterer Mobilitätsmix aus individuellem, geteiltem und öffentlichem Verkehr von der Bevölkerung nachgefragt. Dies umfasst ebenso ein intelligentes Management des Parkraums, um die begrenzten Verkehrsflächen in der Stadt optimal zu nutzen.

Die Einrichtung multimodaler Mobilitätsstationen stellt eine Notwendigkeit dar, um die lokale Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsträger effizient abzuwickeln. Die Integration smarter Parklösungen vereinfacht hierbei den Übergang vom motorisierten Individualverkehr zu anderen Verkehrsmitteln und minimiert die Hürden einer intermodalen Mobilität.

Dies erfordert jedoch neben dem Gestaltungswillen im Rahmen einer modernen, urbanen Verkehrsplanung einen einheitlichen Rechtsrahmen, der die Umgestaltung des öffentlichen Straßenraums möglich macht. Insgesamt erlaubt die Digitalisierung beim Thema Parken den Einstieg in neue Formen der Mobilität - sei es über elektronische Parkscheiben, Internetplattformen oder Mobilitäts-Apps. ●

DAS NEUE MELDERECHT 2015

Autor: Dr. Christof Hoffmann, Leitender Regierungsdirektor im Landesverwaltungsamt Saarland, **Synopse mit erläuternder Einführung;** ISBN: - 978-3-17-024358-3 – 19,99 Euro, Kohlhammer, Stuttgart. **Zielgruppe:** Kommunen, Finanzverwaltungen, Rundfunkanstalten, Verbraucherzentralen, Datenschützer

Am 1. November 2015 tritt das Bundesmeldegesetz (BMG) in Kraft. Es löst das Meldegesetz der Länder und die jeweiligen darauf basierenden Meldedatenübermittlungsverordnungen ab. Als zentraler Bestandteil des

Gesetzes zur Fortentwicklung des Meldewesens wird mit dem BMG das Melderecht in Konsequenz aus der Föderalismusreform I im Jahr 2006 grundsätzlich neu ausgerichtet und zukunftsfähig gemacht. Das Werk - das insbesondere auch auf die zwischenzeitliche Gesetzesänderung im Jahr 2014 eingeht - gibt allen mit melderechtlichen Fragen Befassten einen schnellen Überblick über Hintergründe und Zusammenhänge der neuen Rechtslage und ermöglicht durch eine synoptische Gegenüberstellung von BMG und MRRG eine schnelle Orientierung.

Az: 1/2



FOTO: RAINER STURM / PIXELIODE

Alle zahlen ein

▲ Soll die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland auch in Zukunft ihren Aufgaben gerecht werden, braucht es neue Konzepte zur Finanzierung

Finanzierungssicherheit eher durch Fonds

Ein Fonds zu Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur wäre vor Sparrunden geschützt, ließe eine Budgetplanung über mehrere Jahre zu und könnte neue Finanzquellen erschließen

Über viele Jahre hat die Öffentlichkeit den Zustand und die Unterfinanzierung der Straßen und Schienenwege schlicht ignoriert. „Bildung statt Beton“ war eher das Tagesmotto. In der Fachwelt und in der Politik wird diese bedenkliche Entwicklung hingegen schon länger diskutiert. Auch in den Medien und im öffentlichen Diskurs hat sie in den zurückliegenden zwei Jahren neue Aufmerksamkeit erfahren. In diesem Zusammenhang wurde auch das Thema Infrastrukturfonds neu aufgegriffen.

Aufgrund der Ergebnisse der vom Autor dieses Beitrags geleiteten Kommission „Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ hat sich die Länder-Verkehrsministerkonferenz (VMK) für die Nutzung von Fonds - Infrastrukturfonds Schiene, Infrastrukturfonds Straße - und vergleichbaren Strukturen - Sondervermögen, Infrastrukturfonds



DER AUTOR

Prof. Kurt Bodewig ist Bundesminister a.D. und Vorsitzender der Kommission „Nachhaltige Verkehrsinfrastruktur“

- ausgesprochen. Dies gilt gleichermaßen für den Nachholbedarf an Sanierung wie für den laufenden Erhalt als Weg zu einer effizienten Organisationsstruktur. Der zügige Abbau des Sanierungsstaus soll durch ein Sondervermögen „Nachholende Sanierung“ unter parlamentarischer Kontrolle - etwa für die Brückensanierung - über 15 Jahre abgesichert werden.

Es geht um die möglichst rasche Herstellung der vollen Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur. Mit den Fonds und den im Beschluss vorgeschlagenen Instrumenten sind zudem Einsparungen bis zu zehn

Prozent zu erzielen. Es spricht also eine deutliche ökonomische Logik für das Beschreiten neuer Wege.

Die Verkehrsminister der Länder haben mit ihrem einstimmigen Beschluss ein starkes Signal gesetzt. Es geht um entscheidende Weichenstellungen. Während im Regierungsprogramm der Großen Koalition auf Bundesebene viele wichtige Maßnahmen des 14-Punkte-Programms aufgegriffen wurden und gerade bei der Ausweitung der Nutzerfinanzierung in der Umsetzung sind, bleibt es beim Thema zweckgebundene, zugriffsfeste und mehrjährige Finanzausstattung bei bescheidenen Ansätzen.

Wozu Fonds? In der Vergangenheit wurde zu wenig dafür getan, Straßen, Schienenwege und Wasserstraßen in einem guten Zustand zu erhalten. Über die Jahre ist hier ein gewaltiger Sanierungsstau entstanden. Dieser muss nun unverzüglich angepackt und schrittweise abgearbeitet werden.

Dies gilt auch für die Situation der Kommunen in Deutschland, wie unter anderem aus dem Difu-Bericht „Kommunale Straßenbrü-

cken - Zustand und Erneuerungsbedarf“ von Juni 2013 hervorgeht. Danach befinden sich deutschlandweit rund 67.000 Straßenbrücken in kommunaler Baulast mit einer Gesamtfläche von 2.755 Hektar - eine Fläche von ungefähr 4.000 Fußballfeldern - in einem problematischen Zustand. Die Verkehrsministerkonferenz fordert daher den Bund auf, die Mittel für nachholende Sanierung der Verkehrsinfrastruktur um 2,7 Mrd. Euro jährlich aufzustocken und in einem Sondervermögen „Nachholende Sanierung“ abzusichern. Indem die auf diese Weise verwalteten Mittel zweckgebunden sind und mehrjährig zur Verfügung stehen,

► *Dringend nötig auf Autobahnen: Beseitigung von Engstellen*



FOTO: SCHAUMEDIA / PIXELIODE

wird die dringend benötigte Planungs- und Finanzierungssicherheit geschaffen.

Handlungsspielraum gewinnen Deutsch-

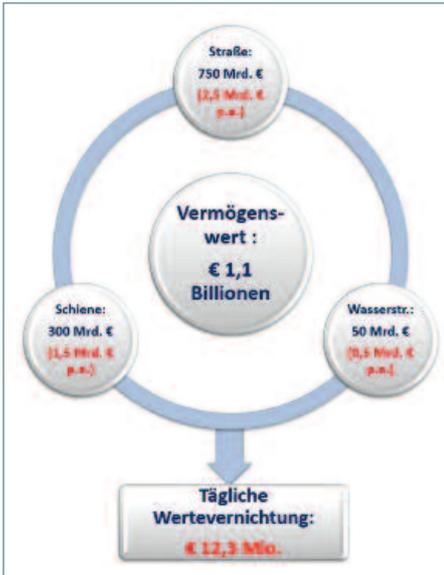
land benötigt ein Verkehrsnetz, das als Ganzes einen verkehrlich tragfähigen Zustand herstellt. Es geht auch darum, Handlungsspielraum zurückzugewinnen. Immerhin ist das Bewusstsein für den Wert der Verkehrsinfrastruktur in den vergangenen Jahren gewachsen. Denn deren täglicher Wertverlust beträgt mittlerweile knapp 13 Mio. Euro pro Tag oder knapp 4,5 Mrd. Euro pro Jahr. Dies korrespondiert mit einer chronischen Unterfinanzierung der Verkehrswege pro Jahr von mindestens 7,2 Mrd. Euro - über alle Ebenen hinweg und für alle Verkehrsträger. Die Kommunen sind allein bei den Kreis- und Kommunalstraßen mit einem Nachholbedarf von 21,3 Mrd. Euro betroffen. Dies alles ist erst die Spitze des Eisbergs. Neue Entwicklungen bei den Ingenieurbauwerken - vor allem Brücken - werfen die Frage auf, ob das Budget von rund 40 Mrd. Euro über 15 Jahre zum Abtragen des Nachholbedarfs ohne Erweiterung und Verbesserung -

durchschnittlich 2,7 Mrd. Euro jährlich - dafür ausreicht. Überdies gibt es eine Reihe von Unwägbarkeiten mit Blick auf den Zustand der Ingenieurbauwerke, vor allem der Brücken.

Zweckgebunden, zugriffsfest Derzeit werden international unterschiedliche Fonds-Modelle diskutiert. Die Einrichtung von Fonds stellt im Rahmen der staatlichen Infrastrukturverantwortung ein politisches Instrument dar, mit dem Mittel in besonderer Weise für diese Aufgaben eingesetzt werden können. Rechtlich existiert für den staatlichen Fonds begriff keine Definition. Der Begriff „Fonds“ ist zunächst als Kapitalsammelstelle zu verstehen. In Deutschland werden die Begriffe „Fonds“ und „Sondervermögen“ trotz unterschiedlicher haushaltsrechtlicher Wirkungsweise synonym verwendet. Wichtig ist, dass bei allen Fondsstrukturen der Vorrang der Politik erhalten bleibt. Politik muss über Art, Umfang und Qualität von Infrastruktur entscheiden. Die Nutzung von Fondsstrukturen dient hingegen dazu, die politisch formulierten Ziele bestmöglich umzusetzen. Jeder Fonds soll im Eigentum der öffentlichen Hand bleiben und solche Maßnahmen finanzieren, zu denen er seitens der Politik beauftragt ist. Den Fonds-Modellen, welche die Haushaltsfinanzierung ergänzen und sich aus Nutzendenabgaben - etwa Mauteinnahmen - speisen, stünden keine unüberwindbaren gesetzlichen Hürden entgegen. Offen ist der Rahmen für die Erhebung und Verteilung der Nutzendengebühren auf Landes- und Kommunalebene. In Europa gibt es dazu im Wesentlichen vier Modelle:

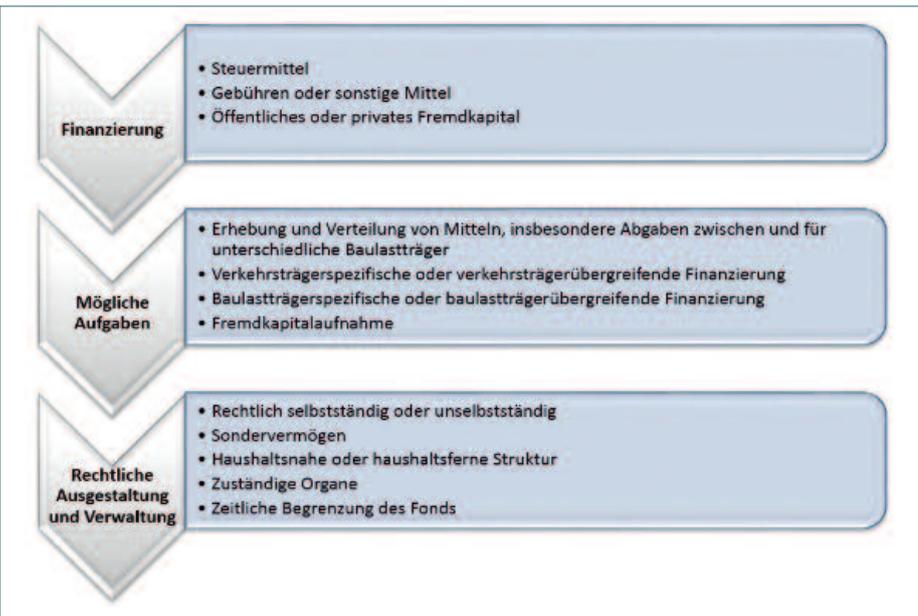
1. ASFINAG in Österreich (gleichzeitig Operator und Financier von Bundesstraßen)
2. FINÖV-Fonds in der Schweiz
3. ECOTAX-Modell in Frankreich

SCHAUBILD: KOMMISSION „NACHHALTIGE VERKEHRSFRAKTUR“



▲ *Der Instandhaltungs-Rückstau im Verkehrsnetz lässt sich als Werteverzehr darstellen, der täglich bereits mehr als zwölf Mio. Euro beträgt*

SCHAUBILD: KOMMISSION „NACHHALTIGE VERKEHRSFRAKTUR“



▲ *In jedem Fonds-Modell sind die Bereiche Finanzierung, Aufgaben und Rechtsrahmen zu klären*

4. Infrastrukturfonds in Norwegen (Staatsfonds als Anlageplattform unter anderem für Verkehrsinfrastruktur)

Für die Kommunen in Deutschland ist vor allem das Schweizer Modell von Interesse, da es neben der Großaufgabe „Infrastruktur des alpenquerenden Verkehrs auf der Schiene“ auch das Modell Nationalstraßen und Agglomerationsverkehr der Kommunen enthält. Dieses Modell ist am ehesten auf deutsche Kommunen übertragbar. Es bedarf aber einer eigenen Finanzausstattung. Eine von der VMK geforderte Nachfolgeregelung für das Entflechtungsgesetz könnte hierfür als Option herangezogen werden. Die Situation der Städte und Gemeinden bedarf dringend einer Lösung. Die Verlässlichkeit von Fonds bietet die Chance, die über Jahrzehnte entstandenen Probleme kontinuierlich abuarbeiten. Dabei sind noch viele rechtliche, organisatorische und vor allem materielle Fragen im Beziehungsgeflecht zwischen Bund, Ländern und Gemeinden zu klären. Dies ist eine schwierige, aber nicht unlösbare Aufgabe. Der Druck der Realität wirkt heilsam bei der Suche nach einer funktionierenden Lösung. ●

FOTOS (2): STADT MOERS



▲ Als mittelgroße Stadt mit rund 107.000 Einwohner/innen ist Moers für Außenwerber interessant

Weitere Informationen

Zukunftskonzept Nachhaltige Verkehrsinfrastruktur, hrsg. v. Kurt Bodewig, Bundesminister a. D. u. Vorsitzender der Kommission „Nachhaltige Verkehrsinfrastruktur“, als Konzeptdokument im Internet herunterzuladen unter



http://www.bundesrat.de/VMK/DE/termine/sitzungen/13-10-02-sonder-vmk/13-10-02-kommission-nachhaltige-vjf-konzeptdokument-anlage-2.pdf?__blob=publicationFile&v=2

difu-Studie „Kommunale Straßenbrücken - Zustand und Erneuerungsbedarf“ - im Internet herunterzuladen unter



http://www.bdi.eu/download_content/InfrastrukturUndLogistik/difu_Ersatzneubau_Kommunale_Strassenbruecken.pdf

Die Vermarktung öffentlicher Flächen für Werbung

Um die Werbung auf öffentlichen Flächen neu zu organisieren und die daraus zu erzielenden Einnahmen zu erhöhen, hat die Stadt Moers den Bereich Außenwerbung erfolgreich ausgeschrieben

Mit Werbung ist Geld zu verdienen. Das stimmt. Aber Erwartungen und Realität aufeinander abzustimmen, erfordert Detailarbeit in einem langen Prozess. Dabei sind die Möglichkeiten eines optimalen Ertrags aus der Bereitstellung von Flächen mit dem Selbstbild der Stadt in Einklang zu bringen. Wie präsentiere ich mich als Stadt, wieviel kommerzielle Werbung lasse ich zu, ohne das Stadtbild, mit dem ich meine Kommune präsentieren und bewerben möchte, zu verändern? Außenwerbung ist überall, und Verträge haben meist eine lange Laufzeit, sind zu verlängern oder neu zu vergeben. Das ist

die Chance, sich mit neuen Möglichkeiten, Alternativen und neuen Zieldefinitionen auseinanderzusetzen. Neue, moderne Werbeträger bedeuten größere Ertragsmöglichkeiten. Der Standort ist wesentliches Kriterium für die Belegung - und somit für Effektivität sowie Ertrag der Werbeanlage.



DIE AUTORIN

Angelika Dietz ist Fachdienstleiterin Steuern, Liegenschaften und Ausschreibungen der Stadt Moers



◀ *Erfolgreich neu ausgeschrieben hat die Stadtverwaltung Moers die Werberechte auf öffentlichem Grund*

Freilich ist man an das Bild der alten Werbeträger gewohnt. Der „Zahn der Zeit“, der auch an diesen nagt, wird weniger bewusst wahrgenommen. Hingegen werden Veränderungen - da Neuregelung der Außenwerbung kein Tagesgeschäft und daher nie Zeit dafür ist - oft auf die lange Bank geschoben und somit irgendwann überfällig.

Neue Konzession Die Stadt Moers hat sich 2012 auf den Weg gemacht, die Werberechte auf städtischen Flächen durch Vergabe einer Dienstleistungskonzession zum 01.01.2014 neu zu regeln. Der bestehende Vertrag lief aus, eine erneute Verlängerung wurde nach der Rechtsprechung des EuGH als problematisch angesehen.

Der lange Vorlauf war notwendig, um zunächst die technischen und finanziellen Möglichkeiten, die moderne Werbeträger bieten, zu recherchieren sowie in Art, Größe und Anzahl an die eigene Stadt anzupassen. Die technischen Möglichkeiten waren zu bedenken und mit dem Energieversorger zu besprechen - in Bezug auf die Aufstellorte hinsichtlich Gehweg- und Radwegbreite, Mindestentfernung zu Straßen- und Kreuzungsbereichen, Höhe der Werberahmen, Art der Fundamente bis hin zur Stromversorgung.

Neben der Suche nach einem passenden Grundstück - unter Berücksichtigung aller Auflagen des Denkmalschutzes, der Gestaltungssatzung und anderer individueller Regelungen der Stadt - gingen mit der Prüfung dieser „Äußerlichkeiten“ weitgehende inhaltliche Diskussionen einher. Diese betrafen den Umfang des Werbepakets, das in das Leistungsportfolio des künftigen Vertragspartners einfließen sollte. Denn nicht jede Form der Außenwerbung sollte an den Neuen übertragen werden (siehe Kasten „Zur Sache“).

Alles überprüft Auf den Prüfstand zu stellen waren sämtliche, im Laufe von Jahrzehnten entwickelte Gewohnheiten. So waren beispielsweise die Freianschlags-Kontingente für Eigenwerbung von Veranstaltungen zu hinterfragen, was die Anzahl und die tatsächlich notwendigen Anschlagstellen angeht. Alternativen für eine effektive Eigenwerbung waren zu prüfen. Die Anzahl an Flächen für kos-

tenfreien Plakatanschlag wurde begrenzt. Möglicherweise größerer Bedarf ist somit aus den Budgets der Fachbereiche eigenverantwortlich zu finanzieren.

All diese Vorarbeiten hatten immer den Spagat zu bewältigen. Auf der einen Seite stehen Wunsch und Erwartungen der zu beteiligten städtischen Einrichtungen. Auf der anderen Seite besteht die Notwendigkeit, Sachleistungen wie das Aushängen kommunaler Plakate soweit zu reduzieren, dass für die jeweilige kommunale Einrichtung gerade noch ausreichend Werbung gemacht wird, aber auch höhere Pachtzahlungen möglich sind. Alle gewohnten Standards waren zu hinterfragen und neu zu formulieren.

Die Genehmigungen nach der städtischen Sondernutzungssatzung - beispielsweise betriebsnahe Werbung, Werbung nicht kommerzieller Art von Vereinen, Verbänden und karitativen Einrichtungen bis hin zur Werbung von Parteien - waren hinsichtlich Art, Umfang und Dauer zu überdenken, neu festzuschreiben und in dem Ausschreibungskatalog zu berücksichtigen.

Das auf diese Weise erarbeitete Werbekonzept ist Grundlage der Vereinbarung mit dem Außenwerbungspartner und beschreibt das öffentliche Interesse an einer geordneten, ko-

ZUR SACHE

In dem neuen Werbevertrag hat die Stadt Moers bestimmte Bereiche ausgeklammert. So soll auf Kreisverkehren keine bezahlte Werbung platziert werden. Stattdessen kann dort ein Hinweis stehen, wer die Gestaltung des Verkehrsbauwerks gesponsort hat. Ähnliches gilt für Gullydeckel und Blumenampeln in der Innenstadt. Ebenfalls frei von kommerziell bewirtschafteter Werbung bleiben Sporthallen. Insgesamt blieb bei der Neuvergabe der Außenwerbungskonzession die Anzahl der Standorte für Werbeanlagen gleich. Dabei wurden gezielt attraktive Standorte gewählt und weniger umsatzträchtige Standorte herausgenommen. Regelmäßig werden die Werbeanlagen auf ausreichende Auslastung überprüft. Auf diese Weise konnte die Stadt Moers ihre Einnahmen aus der Außenwerbung mehr als verdoppeln.

ordinierten und nicht willkürlich gestalteten Außenwerbung. Dies ist nach gängiger Rechtsprechung die Voraussetzung, um anderen Aufstellern von Werbeträgern im öffentlichen Raum eine Sondernutzungserlaubnis zu versagen.

Stellplan für Werbeträger Mit der Stadtplanung und der Bauordnung war ein Konzept zu entwickeln, welche Werbeträger in welcher Anzahl an welchen Standorten respektive in welchen Straßenabschnitten vorstellbar und genehmigungsfähig wären. Mit dem Fachbereich Tiefbau war herauszuarbeiten, welche Wartehallen - diese musste der neue Vertragspartner vom bisherigen erwerben - zwingend auszutauschen oder zu sanieren seien und welcher Zeitraum hierfür als vertretbar anzusehen wäre.

Bei jedem Verfahrensschritt war die Frage zu überlegen, „Wie mache ich Moers als Vertragspartner für einen Werbepartner attraktiv?“ Denn auch die infrage kommenden Unternehmen haben Präferenzen. Daher war unabhängige Voraussetzung ein konkretes Konzept mit attraktiven Standorten in verkehrsreichen Lagen - egal ob Fahrzeug- oder Fußgängerverkehr -, welches aber nicht das Stadtbild mit Werbung überfrachten würde. In diesen Entscheidungsprozess einzubinden waren nahezu sämtliche Einrichtungen und Fachbereiche der Verwaltung. Ergebnis war ein Paket mit klaren Anforderungen und Angeboten für eine Leistungsbeschreibung als Grundlage für die Durchführung eines Bieterverfahrens. GWB, VOL/A sowie Tariftreue- und Vergabegesetz NRW sind bei der Vergabe der Dienstleistungskonzession allerdings nicht anzuwenden.

Gestuftes Verfahren Um gleichwohl ein Höchstmaß an Transparenz und Wettbewerb zu gewährleisten, wurde ein gestuftes Verfahren in Anlehnung an ein Verhandlungsverfahren mit vorheriger Vergabebekanntmachung nach dem 2. Abschnitt der VOL/A durchführt. Ein Anspruch der Bewerber/Bieter auf Beachtung der Bestimmungen des 2. Abschnitts der VOL/A wurde jedoch ausgeschlossen.

Das Verfahren gliederte sich in zwei Stufen: EU-weiter Teilnehmerwettbewerb und anschließend ein Verhandlungs- und Bieterverfahren. Die Rückmeldungen aus dem Teilnehmerwettbewerb haben gezeigt: Auch mittelgroße Städte wie Moers mit rund 107.000 Einwohner/innen sind als Vertragspartner für Außenwerber interessant. Das anschließende Verhandlungsverfahren

hat die akribische Vorarbeit der Stadtverwaltung bestätigt. Ein gut vorbereitetes Verfahren mit klar beschriebenen Werbemöglichkeiten, Anforderungen und Angeboten an den künftigen Vertragspartner und vor allem mit langfristiger Vertragsbindung machen die Angebote vergleichbar und lassen eine objektive Wertung zu.

Basis Mindestpacht Mehr Geld für den städtischen Haushalt war die eine Erwartung. Darüber hinaus wurden Service, Gestaltung der Werbeträger und die Transparenz der Abrechnungsverfahren bewertet. Der Aufwand und die lange Vorbereitung haben sich gelohnt. Erwartet wurden Angebote für eine Mindestpacht und eine prozentuale Beteiligung an allen Einnahmen, welche den der Mindestpacht zugrunde liegenden Umsatz übersteigen.

Die Entscheidung für eine Mindestpacht wurde vor dem Hintergrund getroffen, dass dadurch einerseits für die Kommune planbare Einnahmen zu erwarten sind, aber auch für den Außenwerbungspartner ein Anreiz besteht, langfristig die gedruckte Werbung auf öffentlichen Flächen weiter zu entwickeln und nicht das Augenmerk verstärkt auf digitale Werbung in neuen Medien zu richten oder auf private Grundstücke zu möglicherweise günstigeren Konditionen auszuweichen. Denn leere Plakatsäulen verschönern nicht das Stadtbild.

Möblierung bleibt Eine Umgestaltung des Stadtbilds mit neuer Stadtmöblierung, finanziert aus dem Außenwerbevertrag, wurde nur kurz erörtert und dann verworfen. Denn eine Stadtmöblierung ist vorhanden, die Elemente sind aufeinander abgestimmt und „passen ins Bild“. Eine Erweiterung der Stadtmöblierung würde nicht nur den Nettoertrag aus einem Werbeträgervertrag reduzieren, sondern möglicherweise auch Folgekosten für geänderten Bedarf hervorrufen. Als Stadt mit leeren Kassen fiel daher die Entscheidung gegen eine Ausweitung der Stadtmöblierung denkbar leicht.

Mit Werbung lässt sich Geld verdienen, wenn Wünsche und Bedarf seitens der Kommune und des Außenwerbungspartners an das individuell Machbare angepasst werden. In Moers wurde sowohl eine Ertragssteigerung realisiert als auch eine neue Sensibilität zum Thema Außenwerbung entwickelt. Dies lässt auf weitere positive Entwicklung in den kommenden Jahren hoffen. ●

FOTOS: (4) BÜRGERBAD ELSOTAL



▲ Das Bürgerbad Elsetal in Schwerte wird seit vielen Jahren von engagierten Bürgerinnen und Bürgern geführt

Öffentliche Bäder haben eine Zukunft

All den Kommunen, die wegen ihrer Haushaltsprobleme kein Bad mehr selbst betreiben können, bietet das Konzept Bürgerbad unter Einbindung ehrenamtlichen Engagements eine Alternative

Zahlreiche Kommunen haben in den zurückliegenden Jahren aufgrund ihrer schwierigen Finanzsituation Freibäder und Hallenbäder geschlossen. Üblicherweise führten hohe Betriebskosten in Verbindung mit einem gravierenden Investitions- und Modernisierungstau zum Aus. Besonders der Sanierungstau der zumeist in den 1960er- und 1970er-Jahren gebau-

ten Bäder forcierte den Prozess der Schließung.

Mangelnde Investitionen in Instandhaltung und Modernisierung führen über die Jahre hinweg zu einem Verlust an Attraktivität und Akzeptanz der Bäder. Unweigerlich kommt der Tag, an dem die Kommunen vor der Entscheidung stehen, entweder teure Sanierungsmaßnahmen in ihrem Bad durchzuführen oder das Bad - auch unter Hinweis auf die mangelnde Attraktivität - zu schließen.

Auch in den kommenden Jahren droht die Schließung weiterer städtischer Bäder. Eine Folge ist schon heute zu spüren: Immer weniger Kinder können schwimmen. Die Deutsche Lebens-Rettungs-Gesellschaft (DLRG) stellt in einer aktuellen Untersuchung fest, dass bereits ein Drittel der Kinder unter zehn Jahre nicht schwimmen kann.

Alternative Bürgerbad Dass es zur Schließung Alternativen gibt, zeigt das Schwerter



DIE AUTOREN

Heinrich Böckelühr ist Bürgermeister der Stadt Schwerte

Andreas Roters ist Geschäftsführer (ehrenamtlich) des Netzwerk Bürgerbäder e.V.

Bürgerbad Elsetal - von den Bürgern Elsebad genannt. Seit 1988 wird es von Bürgerinnen und Bürgern betrieben. Am Beispiel des ehemaligen Freizeit-Allwetterbades (FAB) in Schwerte wird hingegen deutlich, dass einer Freizeiteinrichtung, welche die Bürgerinnen und Bürger nicht mögen, kein Erfolg beschieden ist. Anfang der 1990er-Jahre offensichtlich als Prestigeobjekt gebaut, wurde die als städtische Tochtergesellschaft betriebene Einrichtung zum Jahresende 2009 geschlossen.

Das Bad ist mittlerweile abgerissen. Es hatte sich als Zuschussbetrieb auf Dauer erwiesen und fand in der Bevölkerung kaum Anklang. Symptomatisch dafür war ein Bürgerbegehren für den Erhalt des FAB, an dem sich nur knapp 18 Prozent der Abstimmungsberechtigten beteiligten und davon fast 55 Prozent gegen den Weiterbetrieb des Bades mit allen Wasserflächen stimmten.

Im Gegensatz dazu gab ein Bürgerbegehren im Jahre 1993 den Anstoß zur Rettung des ebenfalls von der Schließung bedrohten Bürgerbades Elsetal. Wer das Elsebad in Schwerte kennen und schätzen gelernt hat, muss nicht von den Qualitäten dieses Bürgerbades überzeugt werden.

Identifikation mit dem Projekt Wenn Schwerter Bürger von „meinem“ Bad sprechen, haben sie vorrangig den Charme dieses von Engagement geprägten Freibades vor Augen oder erinnern sich an den gemeinsamen Kampf um den Erhalt des Bades. Für die Stadt Schwerte besteht der Charme des Elsebades auch darin, dass jährlich 52.000 Euro Zuschüsse ausreichen, um ein attraktives Bad zu erhalten. Ohne das langjährige Engagement der Bürger/innen gäbe es sicherlich kein Freibad mehr in Schwerte.

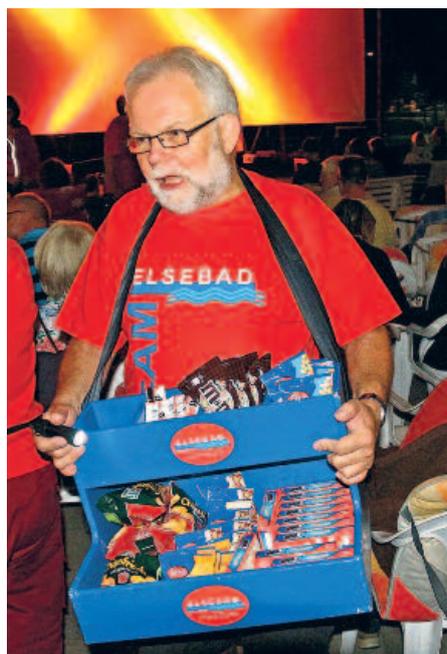
Ausgangspunkt für das Elsebad - wie für die meisten Bürgerbäder - war der Kampf um die Existenz der städtischen Bäder. Alle Kosten kamen auf den Prüfstand. Die einzige Chance für die Initiativen bestand darin, möglichst viele Aufgaben ihres Bades - ob Betrieb oder bauliche Unterhaltung - ehrenamtlich zu bewältigen. Nur so ließ sich die Schließung des Bades verhindern.

Rasch entdeckten die neuen Betreiber des Bades allerdings das besondere Potenzial von Bürgerbädern - das Engagement und der Ideenreichtum der Bürger/innen mit dem Bad und die enormen Gestaltungsmöglichkeiten. „Einsparkandidaten“ verwandelten sich vielerorts in attraktive Treffpunkte.

Bürgerengagement zentral Was städtischen Bädern kaum und kommerziellen Bädern gar nicht gelingt, ist für Bürgerbäder selbstverständlich: das verlässliche und dauerhafte Engagement der Bürger/innen. Sie sitzen an der Kasse, übernehmen Reinigungsaufgaben oder organisieren den Betrieb. Obwohl die Aufgaben nicht immer attraktiv sind, werden sie regelmäßig ehrenamtlich erbracht. Alle Gründe, die in der Engagement-Forschung hervorgehoben werden - Plausibilität der Aufgabe, das Gefühl, gebraucht zu werden, Gestaltungsspielraum, Gemeinschaft und Anerkennung - finden sich reichlich im Alltag der Bürgerbäder wieder.

Als Schlüssel zum Erfolg hat sich die Eigenständigkeit der Bäder erwiesen. Sie ermöglicht die Bildung einer Verantwortungsgemeinschaft und bietet zugleich einen breiten Freiraum an Gestaltungsmöglichkeiten. Formal unterscheiden sich Bürgerbäder von städtischen oder kommerziellen Bädern durch ihre Rechtsform und ihre Gemeinnützigkeit. Das Elsebad beispielsweise wird von einer gemeinnützigen Betriebs-GmbH in Verbindung mit einem Förderverein getragen.

Plattform für Kreative Jedes Bürgerbad ist reich an Geschichten über Menschen, die sich mit ihren Talenten und ihren Leidenschaften einbringen und ihr Bürgerbad damit unverwechselbar machen. Wie im Schwerter Elsebad organisieren auch in anderen Bädern Cineasten regelmäßig Open-Air-Filmabende. Sportvereine errichten und nutzen hier ihre Beachvolleyball-Felder oder unterbreiten Wellness- und Gesundheitsangebote. Lokale



Künstler/innen bringen sich bei der Gestaltung des Areals ein.

Unterschiedliche Veranstaltungen und Aufführungen finden statt, weil engagierte Menschen die Idee hierzu haben und selbst mit anpacken. Sie bringen Pflanzenableger aus ihrem Garten mit, und irgendjemand kennt immer eine Firma, von der man günstig Materialien und Dienstleistungen erhalten kann. Der Ideenreichtum und die Attraktivität der Bäder für Ideen und Initiativen begründet ihre Unverwechselbarkeit.

Nach einer Umwandlung des Schwerter Elsebades in ein Bürgerbad verdoppelte sich die Anzahl der Badegäste. Dafür gibt es psychologische wie auch handfeste Gründe. So identifizieren sich die Bürger/innen weit mehr mit „ihrem“ Bad als mit einem städtischen Bad. Das Bürgerbad ist Gesprächsthema in der Stadt, es wird als sympathisch wahrgenommen und jeder kennt jemanden, der sich dort engagiert.

Entwicklung im Auge Die Badegäste erleben ein Bad, das nur vordergründig mit einem städtischen Bad vergleichbar ist. Tatsächlich nehmen die Gäste die Entwicklung des Bades stetig wahr, schauen bereitwillig über noch bestehende Mängel hinweg und freuen sich über Fortschritte. Bei hochsommerlichen Temperaturen werden die Öffnungszeiten gelegentlich bis in die Nacht erweitert.

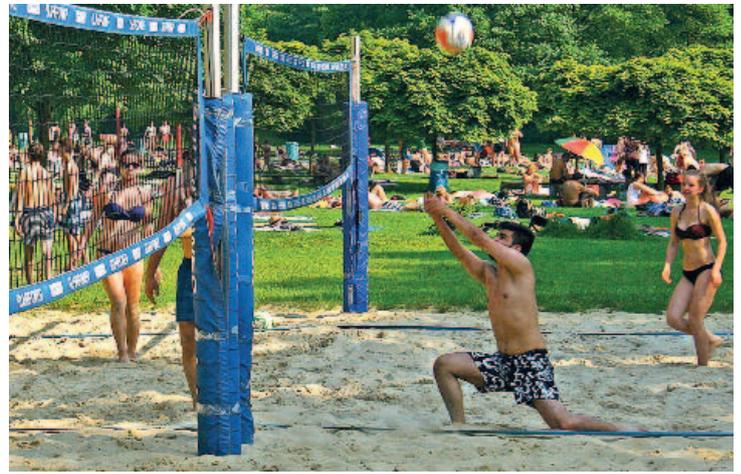
Besonders wichtig ist die stetige Modernisierung von Gebäuden und Außenanlagen. Nur so kann ein Sanierungsstau vermieden werden. Dem Elsebad gelingt es, jährlich 30.000 bis 50.000 Euro in den Erhalt und die Weiterentwicklung des Bades zu investieren. Eine ehrenamtliche Baugruppe sorgt dafür, dass mit diesem Geld vieles bewirkt werden kann. Allerdings gelingt dies nicht allen Bürgerbädern so gut wie dem Schwerter Elsebad. Kämpfen müssen besonders die Vereine und Initiativen, die ein marodes städtisches Bad übernommen haben und nun gezwungen sind, in kleinen Schritten den Sanierungsstau zu beheben.

Geringere Kosten Bürgerbäder unterscheiden sich in der finanziellen Belastung für die Kommune erheblich von städtischen Bädern. Sie erhalten durchweg erheblich geringere öffentliche Zuschüsse. Während es einzelnen Bürgerbädern gelingt, ohne jegliche öffentliche Mittel über die Runden zu kommen, kön-

◀ Während der Badesaison gibt es im Bürgerbad am Freitag abend Filmvorführungen inklusive Eisverkauf



▲ Auch die Schwerter Operettenbühne gastiert regelmäßig im Schwerter Bürgerbad



▲ Die beiden Beachvolleyball-Felder werden von örtlichen Sportvereinen genutzt

nen die meisten Bäder mit finanzieller Unterstützung von etwa 20 bis 40 Prozent des Budgets eines städtischen Bades rechnen.

Möglich ist dies durch geringere Personalkosten, da viele Aufgaben ehrenamtlich erbracht werden. Nur die Schwimmaufsicht wird konsequent professionell - zumeist durch hauptamtliche Schwimmmeister/innen - geleistet. Hinzu kommen in einzelnen Bädern weitere hauptamtliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die Dienstleistungen wie den Kiosk oder Gesundheitsangebote erbringen.

Auch Bürgerbäder sind nicht gegen Schließung gefeit. Freibäder haben beispielsweise - wie im vergangenen Jahr - unter schlechtem Wetter zu leiden und müssen Einnahmeverluste hinnehmen. Auch ein Defekt technischer Geräte kann ein Bad in die Knie zwingen. Aber Bürgerbäder verfügen in der Regel über eigene Schutzmechanismen. Da sind zunächst die - im Vergleich zu städtischen Bädern durchweg geringeren - städtischen Zuschüsse. Dies macht sie weniger anfällig für Sparrunden der Kommunen.

Ein großer Pluspunkt ist die Identifikation der Bürger/innen sowie der örtlichen Unternehmen mit ihrem Bad. Wie viele Beispiele belegen, mobilisieren diese gerade in schwierigen Situationen wertvolle Unterstützung. Schließlich sind Bürgerbäder gemeinwohlorientierte Wirtschaftsbetriebe, die über ein größeres Spektrum an Gestaltungsmöglichkeiten verfügen als städtische Bäder.

Arbeitsplätze gesichert Auf den ersten Blick scheint es, dass Bürgerbäder den Beschäftigten in städtischen Bädern den Arbeitsplatz streitig machen. Tatsächlich verzichten Bürgerbäder beinahe durchgängig auf hauptamtliches Personal für Gartenpflege, Reinigungs- und Kassentätigkeiten. Aber im Alltag trifft der Arbeitsplatzverlust nur in geringem Umfang zu. Denn diese städtischen Arbeitsplätze sind zumeist be-

reits vor einer Neuausrichtung des Bades weggefallen oder wurden in 450 Euro-Verträge umgewandelt.

Vielmehr retten Bürgerbäder Arbeitsplätze, weil es ihnen vor allem gelingt, die Schwimmmeister/innen hauptamtlich zu beschäftigen. Bei einer Badschließung ohne Alternative wären diese Arbeitsplätze verloren. Das Schwerter Elsebad beschäftigt - wie zahlreiche andere Bürgerbäder - zwei Mitarbeiter/innen für die Aufsicht. Deren Gehalt orientiert sich an dem städtischer Beschäftigter. Zudem verfügen Bürgerbäder über gute Voraussetzungen für die Schaffung weiterer Arbeitsplätze. Vorrangig im Gesundheitsbereich zeigt sich ein Potenzial für professionelle Dienstleistungen.

Immer öfter sind Bürger/innen bereit, sich in ihrem Bad zu engagieren und gemeinschaftlich die Trägerschaft zu übernehmen. Was vielerorts als Notlösung begann, entwickelt sich zu einem Zukunftsmodell. Bürgerbäder nehmen damit Aufgaben wahr, die in den vergangenen Jahrzehnten überwiegend von den Kommunen erbracht wurden.

Sie sind ein spannendes Experimentierfeld für das Zusammenspiel von staatlichem Handeln und bürgerschaftlichem Engagement, weil sie die Selbstverständlichkeit, mit der kulturelle und soziale Leistungen von der Kommune erbracht werden, etwas infrage stellen. Dabei geht es nicht darum, der Kommune die Kompetenz für gerechte Daseinsvorsorge abzusprechen. Vielmehr geht es um ein erfolgreiches Zusammenspiel zwischen Bürger/innen und Kommune.

Netzwerk Bürgerbäder Wer sich in einem Bürgerbad engagiert, weiß die Erfahrungen anderer Bürgerbäder zu schätzen. Deshalb gehörte das Schwerter Elsebad gemeinsam mit anderen Bädern im März 2014 zu den Gründern des bundesweiten Netzwerks Bürger-

bäder. Dem Verband haben sich bisher vorrangig Bürgerbäder aus NRW angeschlossen.

Das Netzwerk erleichtert den Austausch und die gegenseitige Unterstützung unter den Bürgerbädern. Auch soll die gemeinsame Erfahrung solchen Initiativen und Kommunen, die an der Gründung eines Bürgerbades interessiert sind, zur Verfügung gestellt werden. Hierbei profitieren alle Beteiligten von der Vielfalt an Lösungen, welche die bestehenden Bäder gefunden haben. Bereits in der Trägerschaftsform unterscheiden sich die Bäder. Gemeinnützige (Förder-)Vereine, Stiftungen und GmbH's finden sich ebenso darunter wie Genossenschaften oder Kombinationen von Rechtsformen.

Auch die Verträge mit den Kommunen unterscheiden sich erheblich. Die Bäder stehen immer wieder vor neuen rechtlichen, organisatorischen und technischen Herausforderungen, für die ein anderes Bad vielleicht schon eine Lösung entwickelt hat. Deshalb befasst sich eine Arbeitsgruppe mit Fragen rund um das Thema Umwelt und Technik.

Ebenfalls wird derzeit eine Einkaufsgemeinschaft vorbereitet, um günstiger Waren und Dienstleistungen beziehen zu können. Das Netzwerk will zudem systematisch die in den Bädern praktizierten Konzepte erfassen. Mittlerweile gibt es eine Übersicht über Fördermöglichkeiten sowie ein Forum auf der Internetseite www.buergerbaeder.de, in dem aktuelle Informationen ausgetauscht werden können. ●

Kontakt

Bundesverband, Netzwerk Bürgerbäder e.V.
c/o Andreas Roters
Talweg 20
58239 Schwerte
Mobil 0160-90996873
E-Mail: andreasroters@web.de

Muster sichtbar machen



FOTOS (2): STADT MOERS

▲ Das Geleucht auf der Halde Rheinpreussen in Moers symbolisiert Tradition und Moderne - etwa die Bereitstellung strukturierter Daten

Vorsichtige Schritte in Richtung Offene Daten

Um herauszufinden, ob es am Niederrhein einen Kreis von Open Data-Interessierten gibt, hat die Stadt Moers im März 2015 einen so genannten Hackday veranstaltet - mit großem Erfolg

Kurz bevor am 19. Februar 2013 die Datenplattform des Bundes GovData¹ ihren Betrieb aufnahm, gab es vehemente Kritik am Datenportal für Deutschland. Geäußert wurde diese in einer gemeinsamen Erklärung von Vertretern der „deutschen Open-Data-Community“. In der Zwischenzeit hat sich die Aufregung um den holprigen Start von GovData weitgehend gelegt. Der Begriff „Community“ ist aus der Debatte über Open Data jedoch nicht mehr wegzudenken. Dabei zeigt sich immer wieder, dass das, was sich hinter diesem Begriff verbirgt, gar nicht leicht zu fassen ist. Über wen und welche Gruppen redet man,

wenn man von „der Community“ spricht? Wie groß ist diese Community? Diese Fragen sind eng mit der Vorstellung verbunden, wie aus offenen Daten Nutzen generiert werden kann. In vielen politischen Anträgen oder Vorlagen der Verwaltung wird davon gesprochen, dass durch Open Data Wirtschaft, Wissenschaft und Bildung gefördert werden können, Raum für Innovationen und ein gesamtgesellschaftlicher Nutzen entsteht sowie politische Teilhabe erleichtert wird. Auch in Moers führten diese Argumente dazu, dass fast gleichzeitig mit GovData ein Datenportal freigeschaltet wurde, in dem mittlerweile mehr als 200 Datensätze zu finden sind².

Interesse noch Verhalten Nach den zwischenzeitlichen Erfahrungen zeichnet sich ein differenziertes Bild der Lage in Deutschland ab. Aktuell wartet man weit-

gehend vergeblich auf wirtschaftliche Innovationen aus Open Data. Das Interesse von Unternehmen an offenen Verwaltungsdaten ist bisher äußerst überschaubar.

Auch die Wissenschaft hat den Datenschatz öffentlicher Verwaltungen noch nicht wirklich in den Blick genommen. Zumindest wird hierüber noch nicht auf breiter Front diskutiert. Betrachtet man den Bereich Bildung, gibt es zumindest große Erwartungen. „Offene Verwaltungsdaten bergen somit prinzipiell die Chance einer neuen Bildungsgestaltung“, heißt es in einer Studie von Fraunhofer Fokus³.

Die Stadt Moers hat gemeinsam mit der Hochschule Rhein-Waal und dem Moerser Gymnasium Adolfinum den Versuch unternommen, diese These zu überprüfen. In einem Projekt⁴, bei dem unter anderem eine von den Studierenden entwickelte Open Data-Plattform zu Visualisierung von Wahldaten im Unterricht zum Einsatz kam, hat sich in der Tat gezeigt, dass offene Daten ganz im Sinne von Open Educa-



DER AUTOR

Claus Arndt ist Referent für E-Government und neue Medien sowie Fachdienstleiter Zentrale Dienste der Stadt Moers

¹ <https://www.govdata.de>

² <http://offenedaten.moers.de>

³ Fraunhofer Fokus: Open Data Köln. Studie zur Entwicklung einer Open-Data-Strategie für Köln im Auftrag der Stadt Köln, E-Government und Online-Dienste, 2012, S. 8 (Download unter <http://www.offenedaten-koeln.de/>)

⁴ Infos unter <http://wikis.zum.de/wikifinum/Open-Data>

tional Resources (OER) den Unterricht bereichern können. Hierin steckt ein großes Potenzial, das in den kommenden Jahren gehoben werden muss.

Dies alles sieht auf den ersten Blick etwas enttäuschend aus. Bei näherer Betrachtung könnte eine solche Enttäuschung jedoch eher aus einer falschen Erwartungshaltung resultieren als aus einer nüchternen Analyse der Lage. Schließlich steht Deutschland noch am Anfang einer Entwicklung. Dies gilt nicht nur für die Verwaltung als Datenbereitsteller, sondern auch für die Zielgruppen offener Verwaltungsdaten. Auch Unternehmen, Wissenschaftler/innen und Bildungsakteur/innen müssen erst einmal erkennen, dass sich in den Open Data-Portalen der Republik „digitales Gold“⁵ verbirgt, das gefördert werden kann und darf.

Datenenthusiasten gefragt Dabei ist das, was man im engeren Sinne als Community bezeichnen könnte, viel näher am Puls der Zeit. Hier geht es um Datenenthusiasten, die einzeln oder in lockeren Zusammenschlüssen mit Daten arbeiten, die Ideen und innovative Konzepte entwickeln sowie spannende Anwendungen umsetzen. Hierzu zählen im weiteren Sinne auch Datenjournalist(inn)en, die hinter den Daten Storys erkennen und in Online- sowie Printmedien etwa mithilfe von Datenvisualisierung komplexe Sachverhalte sichtbar machen und leicht verständlich vermitteln.

Gerade die kommunalen Daten sind für die - zumeist ehrenamtlich agierenden - so genannten Coder von großem Interesse. Denn mit diesen lassen sich manche alltäglichen Probleme in der Kommune auf neuem Wege lösen. Dabei mag es um freie Kita-Plätze, verspätete Busse oder verständlichere Ratsinformationssysteme gehen. In vielen Fällen stand ein persönliches Problem oder ein persönliches Interesse am Anfang einer innovativen Lösung auf Basis offener Daten.

Nun ließe der erste große Aufschrei im Umfeld der GovData-Initiative vermuten, dass es in Deutschland zahlreiche Menschen gebe, die sich für Open Data stark machen und Daten auch tatsächlich nutzen möchten. In den zurückliegenden beiden Jahren ist aber deutlich geworden, dass die Anzahl derjenigen, die mit maschinenlesbaren Daten in zum Teil kryptischen Formaten umgehen können und wollen, noch vergleichsweise klein ist, aber größer wird.



◀ *Moderne Perspektive in idylischem Ambiente: der erste Hackday Niederrhein in Moers*

Community Building Was bedeutet das für die Kommunen und den weiteren Weg der Öffnung? Open Data ist nur dann sinnvoll, wenn Nutzen daraus entsteht. Hierbei spielt die Community eine wichtige Rolle. Rasch haben sich nach dem Start des Moerser Portals erste Kontakte zu Entwickler(inne)n ergeben. Interessanterweise kamen diese nicht aus Moers, sondern aus Berlin, Köln, Bochum oder Aachen.

Dies zeigt einerseits, dass die Nutzung offener Daten nicht zwingend an einen bestimmten Ort gebunden ist. Andererseits kommt rasch die Frage auf, wie es um eine lokale oder regionale Community bestellt ist. Hier kann man in einer Stadt der Größenordnung von Moers nur neidisch nach Köln, Hamburg oder Berlin schielen, zumal Moers kein Hochschulstandort ist und sich daher keine universitätsnahe Entwickler/innenszene wie beispielsweise in Ulm bilden kann.

Moers hat daher von Anfang an den intensiven Dialog über Twitter⁶ gesucht und gefunden. Dies ist der Ort im Netz, an dem sich praktisch die ganze Coder-Szene Deutschland virtuell versammelt. Darüber hinaus gab es punktuell Begegnungen mit Interessierten und Datenenthusiasten am Rande von Veranstaltungen.

Hackday Niederrhein Trotz aller Kommunikationsbemühungen gab es auch nach rund zwei Jahren Kontakte nur zu einigen Interessierten in Moers und der Region. Das sollte sich durch den 1. Hackday Niederrhein⁷ am 21. und 22. März 2015 ändern. Ziel der gemeinsam mit der Bertelsmann Stiftung durchgeführten Veranstaltung war es, herauszufinden, ob es eine Coder-Szene in Moers und Umgebung überhaupt gibt. Zusätzlich sollte - entsprechende Interes-

sierte vorausgesetzt - nach dem Vorbild des Code for Germany-Projektes der Open Knowledge Foundation Deutschland (OKFN) - ein regionales „Code for Niederrhein Lab“ angestoßen werden. Die OKFN hat es mit ihrer Initiative geschafft, über ganz Deutschland verteilt lokale Entwickler/innengruppen zu etablieren und somit erheblich zur Stärkung der Community beizutragen sowie den Austausch von Ideen und Anwendungen zu fördern.

Völlig überraschend haben sich rund 60 Personen zum Hackday angemeldet, die größtenteils aus Moers gekommen oder aus der Region angereist sind, um an zwei Tagen im Moerser Rathaus unter anderem mit offenen Daten der Stadt zu arbeiten. Allein das war schon ein Riesenerfolg. Zudem haben sich etwa 15 Interessierte verabredet, das Code for Niederrhein Lab zu gründen, um sich regelmäßig über Open Data auszutauschen und gemeinsame Entwicklungen voranzutreiben.

Während des Hackdays wurde bereits an spannenden Lösungen gearbeitet - etwa an einer Visualisierung von Daten aus mobilen Verkehrsmessungen oder von Haushaltsdaten. Mit einer lockeren Institutionalisierung der regionalen Community besteht nun die Chance auch für andere Kommunen am Niederrhein, den Dialog über die Nutzung offener Daten intensiv und dauerhaft zu führen. Denn die Frage, ob es am Niederrhein überhaupt „Hacker“ gibt, hat der Hackday in Moers eindeutig mit „Ja“ beantwortet. ●

⁵ So ein Titel der Open Data-Studie der Technologiestiftung Berlin (<https://www.technologiestiftung-berlin.de/de/presse/open-data-studie>)

⁶ <https://twitter.com/OpenDataMoers>

⁷ <http://hackday.moers.de>. Der Hackday Niederrhein soll auch in den kommenden Jahren stattfinden.

Praxis der Kommunal- Verwaltung

Ratgeber für die tägliche Arbeit aller Kommunalpolitiker und der Bediensteten in Gemeinden, Städten und Landkreisen (Loseblattsammlung incl. 3 Online-Zugänge / auch auf DVD-ROM erhältlich). Herausgegeben von: Dr. Jürgen Busse, Prof. Dr. Hans-Günter Henneke, Prof. Dr. Hubert Meyer, Prof. Dr. Utz Schliesky, Prof. Dr. Gunnar Schwarting, Prof. Dr. Wolf-Uwe Sponer, Prof. Dr. Christian O. Steger, Hubert Stubenrauch und Johannes Winkel, Kommunal- und Schulverlag, 65026 Wiesbaden, Postfach 3629, Telefon 0611-88086-10, Telefax 0611-88086-77; www.kommunalpraxis.de, E-Mail: info@kommunalpraxis.de

489. Nachlieferung, Januar 2015, 74,90 Euro
Die vorliegende (nicht einzeln erhältliche) Lieferung enthält:

C 18 NW - Verordnung über Beihilfen in Geburts-, Krankheits-, Pflege- und Todesfällen (Beihilfenverordnung - BVO)

Begründet von Theo Kusemann, Ministerialrat, fortgeführt von Eberhard Pilz, Dipl.-Verwaltungsbetriebswirt, weiter fortgeführt von Michael Mosbach, Dipl.-Verwaltungswirt, Sachgebietsleiter/ Landesamtsrat bei den Rheinischen Versorgungskassen in Köln.

Der Beitrag wurde mit Aktualisierungen wieder in die PRAXIS aufgenommen.

E 4 a NW - Kommunalabgabengesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (KAG NRW)

Von Claus Hamacher, M. Jur. Beigeordneter für Finanzen beim Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen, Edgar Lenz, Verwaltungsfachwirt, betrieblicher Fachwirt, Komm. Dipl. Stabsstelle Rechtsberatung der Stadt Monheim am Rhein, Dr. jur. Matthias Menzel, Hauptreferent beim Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen, Dr. jur. Peter Queitsch, Hauptreferent für Umweltrecht beim Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen, Kaufmännischer Geschäftsführer der Kommunal Agentur NRW GmbH, Dr. iur. Jörg Rohde, Richter am Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen, Ass. jur. Michael Rudersdorf, Städt. Rechtsrat der Stadt Leverkusen, Dipl. Verwaltungswirt (FH), Dr. jur. M.A. Otmar Schneider, Richter am Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen, Frank Stein, Ass. jur., Beigeordneter der Stadt Leverkusen, Roland Thomas und Ass. jur. Hauptreferent für Wirtschaft und Verkehr beim Städte und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen.

Mit dieser Lieferung wurde die aktuelle Rechtsprechung zu den §§ 6 (Benutzungsgebühren) und 8 (Beiträge) eingefügt.

J 8 - Das Wohngeld nach dem Wohngeldgesetz
Begründet von Regierungspräsident Heinz Grunwald und Ministerialdirigent Dr. Bernd Witzmann, fortgeführt von Ministerialrat Herbert Feulner.

Das Wohngeldgesetz und die Wohngeldverordnung wurden aktualisiert.

490. Nachlieferung, Februar 2015, 74,90 Euro
B 1 NW - Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW)

Von Ministerialdirigent a. D. Friedrich Wilhelm Held, Ltd. Ministerialrat a. D. Ernst Becker, Beigeordneter Dr. Heinrich Decker, Referent beim Landkreistag Nordrhein-Westfalen Dr. Markus Faber, Rechtsanwalt und Oberstadtdirektor a. D. Roland Kirchhof, Beigeordneter und Stadtkämmerer Lars Martin Klieve, Beigeordneter Dr. Franz Krämer, Ministerialrat a. D. Detlev Plückhahn, Stellvertreter des Präsidenten der Gemeindeprüfungsanstalt NRW a. D. Jörg Sennewald, Rechtsanwalt, Oberkreisdirektor und Landrat a. D. Dr. Rudolf Wansleben, Ministerialdirigent Johannes Winkel und Ltd. Regierungsdirektor Udo Kotzea.

Der Gesetzestext wurde aktualisiert. Überarbeitet wurde die Kommentierung der §§ 3, 4, 7, 27, 36, 39, 45-48, 52, 62, 66, 71, 76, 77, 80, 91, 93, 96, 107, 107 a 119 und 124 GO. Die Texte im Anhang wurden auf den aktuellen Stand gebracht.

E 8 - Besteuerung der öffentlichen Hand
Von Bernd Leippe, Dipl.-Finw., Ltd. Städt. Verwaltungsdirektor a. D., Essen.

Der Beitrag gibt einen Überblick über die Steuerpflicht der Kommunen, sofern sie wirtschaftlich tätig sind und somit der Besteuerung unterliegen.

491. Nachlieferung, Februar 2015, 74,90 Euro
A 16 NW - Gesetz über die Freiheit des Zugangs zu Informationen für das Land Nordrhein-Westfalen, (Informationsfreiheitsgesetz Nordrhein-Westfalen - IFG NRW)

Von Günter Haurand, Regierungsdirektor, Susanne Möhring, Kreisverwaltungsdirektorin und Dr. Frank Stollmann, Leitender Ministerialrat.

Der Beitrag wurde überarbeitet, die aktuelle Rechtsprechung wurde berücksichtigt.

B 2 NW - Kreisordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (KrO NRW)

Von Rechtsanwalt und Oberstadtdirektor a. D. Dr. Roland Kirchhof, Rechtsanwalt, Oberkreisdirektor und Landrat a. D. Dr. Rudolf Wansleben, Ltd. Ministerialrat a. D. Ernst Becker, Ministerialrat a. D. Detlev Plückhahn, Beigeordneter und Stadtkämmerer Lars Martin Klieve, Ministerialdirigent Johannes Winkel, Referent beim Landkreistag Nordrhein-Westfalen Dr. Markus Faber und Erstem Beigeordneten beim Landkreistag Nordrhein-Westfalen Dr. Marco Kuhn.

Der Gesetzestext wurde aktualisiert. Die Kommentierung der §§ 5, 29, 30-33, 37, 42, 44, 47, 55 und 56 wurde auf den aktuellen Stand gebracht. K 5 a NW - Abfallgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesabfallgesetz - LAbfG)

Von Prof. Dr. Alexander Schink, Rechtsanwalt, Staatssekretär im Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen a. D., Dr. Peter Queitsch, Hauptreferent, Nordrhein-Westfälischer Städte- und Gemeindebund und Friederike Scholz, Referentin, Landkreistag Nordrhein-Westfalen.

Die Kommentierungen zu den §§ 3 (Abfallberatung; Information der Bevölkerung), 5 (Öffentlich-rechtliche Entsorgungsträger), 5 a (Kommunales Abfallwirtschaftskonzept), 5 c (Abfallbilanzen), 9 (Satzung) und 16-18 (Abfallwirtschaftsplan) wurden umfassend überarbeitet bzw. neu gefasst, wobei vor allem das KrWG des Bundes berücksichtigt wurde.

492. Nachlieferung, März 2015, 74,90 Euro

B 9 a NW - Gemeindehaushaltsrecht Nordrhein-Westfalen, Sandra Rettler, Dipl.-Verwaltungsbetriebswirtin (FH), Dipl.-Kauffrau, Lutz Kummer, Dipl.-Verwaltungswirt (FH), Dipl.-Betriebswirt (FH), Sandra Kowalewski, Dipl.-Verwaltungswirtin (FH), Dipl.-Betriebswirtin (FH), Silke Ehrbar-Wulfen, Dipl.-Verwaltungswirtin (FH), Dipl.-Betriebswirtin (FH), Sandra Heß, Verwaltungsfachwirtin, Komm.-Dipl. (VWA), Bettina Brennenstuhl, Dipl.-Verwaltungsbetriebswirtin (FH), Dipl.-Kauffrau (FH), MPA, Uwe Siemonsmeier, Stadtkämmerer der Stadt Menden, Michael Rothermel, Dezernent Finanzmanagement der Ruhr-Universität Bochum, Lars Martin Klieve, Stadtkämmerer und Geschäftsbereichsvorstand Finanzen der Stadt Essen und Jörg Sennewald, Stellvertreter des Präsidenten der Gemeindeprüfungsanstalt NRW a. D.

Die Kommentierungen zu den §§ 33 (Wertansätze für Vermögensgegenstände), 35 (Abschreibungen), 43 (Weitere Vorschriften zu einzelnen Bilanzposten), 51 (Gesamtlagebericht, Gesamtanhang) und 54 GemHVO NRW (Ermittlung der Wertansätze) wurden überarbeitet. Die aktuellen Kommentierungen zu den §§ 75, 76, 77, 79, 80, 85, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96 und 100 GO NRW wurden aus dem Werk „Kommunalverfassungsrecht Nordrhein-Westfalen“ übernommen.

C 22 NW - Gesetzliche Bestimmungen über die Versorgungskassen in Nordrhein-Westfalen und deren Satzungsrecht, von Vera-Ute Drebert, Stellv. Direktorin beim Kommunalen Dienstleistungszentrum Personal und Versorgung in Wiesbaden.

Mit dieser Lieferung wurde die Einführung ergänzt und die abgedruckten Texte auf den aktuellen Stand gebracht.

H 5 - Die Sozialversicherung, von Werner Gerlach, Vorstandsvorsitzender i. R. Die Kommentierung zum SGB V wurde entsprechend den letzten Gesetzesänderungen überarbeitet.

493. Nachlieferung, April 2015, 74,90 Euro
E 1 NW - Der kommunale Finanzausgleich in Nordrhein-Westfalen
Begründet von Dieter Bataille, Dipl. Verwaltungswirt, Oberamtsrat fortgeführt von Andrea Geisler (geb. Ruß), Dipl. Verwaltungswirtin, Amtsärztin, Ministerium für Inneres und Kommunales des Landes Nordrhein-Westfalen.
Mit dieser Überarbeitung werden die Daten für den Ausgleich 2015 angepasst.

L 13 - Die Aufgaben der unteren und örtlichen Straßenverkehrsbehörden
Von Oberregierungsrat Johann Kralik, Bay. Staatsministerium des Innern.
Die Darstellung und die Anhänge wurden komplett aktualisiert.

494. Nachlieferung, April 2015, 74,90 Euro
D 1 d NW - Eigenbetriebsverordnung Nordrhein-Westfalen
Von Rechtsanwalt Jürgen Müller, Wuppertal; Stadtdirektor und Stadtkämmerer a. D.

Die Überarbeitung des Beitrags enthält zahlreiche aktuelle Rechtsprechung sowie neue Literaturhinweise.

J 6 b - Berufsbildungsgesetz (BBiG)
Von Prof. Dr. iur. habil. Jens M. Schubert, Leiter des Bereichs Recht und Rechtspolitik der Bundesverwaltung der Gewerkschaft ver.di sowie apl. Professor für Arbeitsrecht und Europäisches Recht, Leuphana Universität Lüneburg, und Prof. Dr. rer. publ. Torsten Schaumberg, Professor für Sozialrecht, Fachhochschule Nordhausen.

Mit dieser Lieferung wird die Kommentierung auf den aktuellen Rechtsstand gebracht; neu eingefügt und kommentiert wurden die §§ 31 a und 50 a BBiG. Weiterhin wurde neue Rechtsprechung eingepflegt und auch die Literaturhinweise wurden aktualisiert und ergänzt.

K 2 a NW - Rechts- und Verwaltungsvorschriften zum allgemeinen Gewerberecht in Nordrhein-Westfalen, von Günter Haurand, Regierungsdirektor, und Dozent für Polizei- und Verwaltungsrecht an der Fachhochschule für öffentliche Verwaltung NRW, Studienort Bielefeld.

Mit dieser Überarbeitung wurde der Beitrag überarbeitet und reduziert auf die wesentlichen Vorschriften zum Gewerberecht in NRW wie Zuständigkeiten und Regelungen im Gewerbe- und Gaststättenrecht, Verwaltungsgebühren für Amtshandlungen auf dem Gebiet des Gewerberechts, (Muster-)Verwaltungsvorschriften zum Gewerberecht.

Az: 1/2

Europabroschüre der Stadt Gütersloh

Dass Europa mehr ist als ein abstraktes Gebilde, zeigt die Stadt Gütersloh. In der neuen Broschüre „Europa liegt nebenan“, welche die städtische Öffentlichkeitsarbeit in Zusammenarbeit mit dem Stadtmagazin Guetsel.de erstellt hat, finden sich auf mehr als 80 Seiten Geschichten von Gütersloher/innen in Europa und Europäer/innen in Gütersloh. Berichtet wird etwa über spanische Jugendliche, die in Gütersloh eine Ausbildung zum Altenpfleger absolvieren, Gütersloher Gärten, die europäische Qualitätskriterien erfüllen, oder Europaschulen, die bereits den Jüngsten das internationale Leben und Denken nahebringen. Die Broschüre kann im Internet unter www.guetersloh.de und www.guetsel.de heruntergeladen werden.

Anerkennung für Klimaschutzsiedlung

Die Klimaschutzsiedlung „Östliche Emsterrassen“ in der Stadt Greven ist für den europäischen Wärmepumpenpreis „European Heat Pump City of The Year Award“ nominiert worden. Die Klimaschutzsiedlung besteht aus vier Mehrfamilienhäusern mit 58 Mietwohnungen. Durch hohen Dämmstandard und eine richtungweisende Wärmepumpenanlage in Kombination mit Photovoltaik sowie Wärmerückgewinnung sind die Energiekosten besonders niedrig. Zudem wird jährlich der Ausstoß von rund 74 Tonnen Kohlendioxid vermieden. Für den europäischen Wärmepumpenpreis sind neben der Grevener Klimaschutzsiedlung weitere Vorzeigeprojekte aus Antwerpen in Belgien, Drammen und Oslo in Norwegen, Göteborg in Schweden, Hollola in Finnland, Olot in Spanien und Rotterdam in den Niederlanden nominiert.

Deutsche auf EU-Spitzenposten

Deutsche besetzen die meisten Spitzenposten in EU-Institutionen. Wie das Brüsseler Denkinstitut Bruegel mitteilte, kommt Deutschland inzwischen auf 23 Vertreter/innen an zentralen Schaltstellen in der Euro-

päischen Kommission und im Europäischen Parlament. 1999 waren es noch 16 gewesen. Auf Deutschland folgen Großbritannien mit 17, Italien mit 14, Spanien mit 13 und Frankreich mit zwölf Vertreter/innen. Bruegel untersuchte die Besetzung der Kabinettschef-Posten der EU-Kommissare und ihre Stellvertreter/innen, die Generaldirektionen und ihre Stellvertretung in der Kommission, die Leitung der Ausschüsse im Europäischen Parlament, die Generaldirektionen im Parlament sowie die Fraktionsvorsitze.



EUROPA-NEWS

zusammengestellt von
Barbara Baltsch,
Europa-Journalistin,
E-Mail: barbara.baltsch@kommunen-in-nrw.de

Präsentation des Europäischen Wettbewerbs

Im Rahmen des diesjährigen Europäischen Wettbewerbs haben sich fast 80.000 Schüler/innen in Deutschland künstlerisch mit Themen wie Flüchtlingspolitik, Nachhaltigkeit, Armut, Wasser und Bildung auseinandergesetzt sowie ihre Visionen und Ideen in Bildern, Videos und Texten festgehalten. Unter dem Titel „Uns gehört die Zukunft - also hört uns zu!“ sind die Arbeiten in einer Ausstellung in Berlin zu sehen. Zudem gibt es eine mobile Präsentation, die in ganz Deutschland gezeigt wird. Ergänzt wird die Ausstellung durch einen Kurzfilm, in dem Hintergründe und Ziele des Europäischen Jahres für Entwicklung sowie der Beitrag der Schüler/innen erläutert werden. Nähere Informationen im Internet unter www.europaeischer-wettbewerb.de/.

Programm „Europa für Bürgerinnen und Bürger“

Das EU-Programm „Europa für Bürgerinnen und Bürger“ unterstützt Kommunen, Vereine, Verbände, Bildungseinrichtungen, Forschungsinstitute, Stiftungen, Gewerkschaften und andere Organisationen, deren Projekte zur Förderung des europäischen Geschichtsbewusstseins und einer aktiven europäischen Bürgerschaft beitragen. Kommunalpartnerschaften werden im Programmbereich „Demokrati-

sches Engagement und Partizipation“ unterstützt. Die Antragsfrist endet am 1. September 2015 für Begegnungsprojekte, die zwischen dem 1. Januar 2016 und dem 30. September 2016 anlaufen, sowie für Vernetzungsprojekte von Partnerkommunen, die zwischen dem 1. Januar 2016 und dem 30. Juni 2016 starten. Informationen im Internet unter www.kontaktstelle-efbb.de/.

Video-Wettbewerb zur Entwicklungs-Zusammenarbeit

Die EU-Präsidentschaften Lettlands und Luxemburgs laden gemeinsam mit der Europäischen Kommission zur Teilnahme an der vierten Ausgabe des Video-Wettbewerbs „Shining Stars of Europe“ ein. Unter dem Motto „Unsere Welt, unsere Würde, unsere Zukunft“ können kurze Videos von maximal zweieinhalb Minuten zum Thema Entwicklungszusammenarbeit eingereicht werden, wobei die Sprache frei wählbar ist. Die Teilnahme ist für alle Personen offen, ohne Altersbegrenzung und in allen Ländern der Welt. Die drei Gewinner/innen erhalten jeweils 1.000 Euro und eine Einladung zum Abschluss des Europäischen Jahres für Entwicklung am 9. Dezember 2015 in Luxemburg. Einsendeschluss ist der 31. August 2015. Informationen im Internet unter www.shiningstarsofeurope.eu/.

Europäische Freiwilligen-Hauptstadt

Das Europäische Freiwilligenzentrum „European Volunteer Centre“ als größtes Netzwerk zur Förderung freiwilligen Engagements in Europa sucht die Europäische Freiwilligenhauptstadt für die Jahre 2016 und 2017. Bewerben können sich Städte und Gemeinden in Europa, die in besonderer Weise Freiwilligenarbeit und Infrastruktureinrichtungen wie Freiwilligen-Agenturen fördern oder die eine eigene Engagement-Strategie verabschiedet haben. Die Gewinnerkommune wird am 5. Dezember 2015, dem internationalen Tag des ehrenamtlichen Engagements, bekanntgegeben. Einsendeschluss ist der 21. September 2015. Informationen im Internet unter www.cev.be.

Stärkungspaktgesetz 2011 und 2012 verfassungskonform

Der Verteilungsmaßstab für Konsolidierungshilfen nach dem Stärkungspaktgesetz an pflichtig teilnehmende Gemeinden ist für die Jahre 2011 und 2012 verfassungsrechtlich nicht zu beanstanden, weil der Gesetzgeber in dringlicher Lage unter Heranziehung finanzwissenschaftlichen Sachverständes auf Basis der bestmöglich verfügbaren Datenlage entschieden hat.

VerfGH NRW, Urteil vom 19. Mai 2015
- Az.: VerfGH 24/12 -

Nach dem Stärkungspaktgesetz stellt das Land Nordrhein-Westfalen in den Jahren 2011 bis 2020 Gemeinden in einer besonders schwierigen Haushaltssituation, die zur Teilnahme am Stärkungspakt Stadtfinanzen verpflichtet sind, Konsolidierungshilfen zur Verfügung. Die pflichtig teilnehmende Beschwerdeführerin rügt eine Verletzung des interkommunalen Gleichbehandlungsgebots durch eine fehlerhafte Verteilung dieser Hilfen in den Jahren 2011 und 2012 auf der Grundlage statistischer Haushaltsdaten der Kommunen, die sich nach Verabschiedung des Gesetzes als fehlerhaft erwiesen haben.

Nach Überprüfung der statistischen Daten, die zur Berechnung der so genannten strukturellen Lücken herangezogen worden waren, bedurfte es bei 25 von 34 pflichtig teilnehmenden Gemeinden einer Korrektur der Konsolidierungshilfe um mehr als 10 %. Der Beschwerdeführerin hätten im Jahr 2012 neben der gesetzlichen Konsolidierungshilfe von 784.777,68 Euro weitere Mittel in Höhe von zusätzlich 2.891.989,66 Euro zugestanden. Nach der Korrektur der Daten hat der Gesetzgeber die Mittelverteilung für die Zeit ab 2013 in einem Änderungsgesetz angepasst.

Nach Auffassung des Verfassungsgerichtshofs verstieß die Mittelverteilung des Stärkungspaktgesetzes in der Fassung bis zum Inkrafttreten des Änderungsgesetzes vom 16. Juli 2013 für die Jahre 2011 und 2012 nicht gegen das interkommunale Gleichbehandlungsgebot. Zwar liege eine objektive Ungleichbehandlung der Beschwerdeführerin gegenüber anderen Kommunen mit strukturellem Haushaltsdefizit vor. Diese sei jedoch gerechtfertigt, weil der Gesetzgeber in dringlicher Lage unter Heranziehung finanzwissenschaftlichen Sachverständes auf Basis der bestmöglich verfügbaren Datenlage ent-

schieden habe. Schnelles Handeln sei bei Verabschiedung des Gesetzes Ende 2011 besonders deshalb notwendig gewesen, weil die Kreditwürdigkeit notleidender Kommunen in Frage gestellt und deshalb befürchtet worden sei, diese könnten auf dem Finanzmarkt künftig keine Kreditmittel mehr erlangen oder nur noch solche mit erheblichem Risikozinsaufschlag.



**GERICHT
IN KÜRZE**
zusammengestellt
von Hauptreferent
Andreas Wohland,
StGB NRW

Nichtmandatsträger im Sitzungssaal

Die Anwesenheit von Nichtmandatsträgern im Sitzungssaal eines Rates steht in einem regelungsbedürftigen Spannungsverhältnis zum in § 43 Abs. 1 GO NRW geregelten freien Mandat der Ratsmitglieder. Im Grundsatz ist davon auszugehen, dass sich gerade im unmittelbaren Sitzungssaalbereich mit Blick auf die Schutzbedürftigkeit der freien Mandatsausübung außer den Ratsmitgliedern selbst nur noch die Mitglieder des Verwaltungsvorstandes aufhalten dürfen.

OVG NRW, Beschluss vom 20.11.2014
- Az.: 15 B 1356/14 -

Die Antragstellerin ist Einzelmandatsträgerin im Stadtrat. Sie beehrte, dem Oberbürgermeister der Stadt im Wege der einstweiligen Anordnung aufzugeben, ihrem Mitarbeiter während der nächsten Ratssitzung den Zugang zum Ratssitzungssaal zu gestatten. Zur Begründung berief sie sich auf eine im Rat geübte Praxis, aufgrund derer Gruppen und Fraktionen ihre Mitarbeiter in den unmittelbaren Plenarbereich mitnehmen durften. Der Antrag blieb vor dem VG ohne Erfolg. Die hiergegen gerichtete Beschwerde wies das OVG zurück.

Die zulässige Beschwerde ist nicht begründet. Die Antragstellerin hat einen Anordnungsanspruch nicht glaubhaft gemacht. Die Anwesenheit von Nichtmandatsträgern im Sitzungssaal steht in einem Spannungsverhältnis zum in § 43 Abs. 1 GO NRW geregelten freien Mandat der Ratsmitglieder. Im Grundsatz ist davon auszugehen, dass sich gerade im unmittelbaren Sitzungssaalbereich mit Blick auf die Schutzbedürftigkeit der freien Mandatsausübung außer den Ratsmitgliedern selbst nur noch die Mitglieder des Verwaltungsvorstandes aufhalten dürfen.

Allerdings sind im öffentlichen Interesse liegende Ausnahmen von diesem Grundsatz denkbar (vgl. insoweit etwa die Regelungen in § 3 Abs. 1 der Hausordnung des Deutschen Bundestages oder in § 5 Abs. 1 der Hausordnung des Landtags Nordrhein-Westfalen). Sie bedürfen aber mit Blick auf den Schutzgehalt des § 43 Abs. 1 GO NRW einer eindeutigen Regelung und rechtfertigen sich insbesondere nicht allein aus einer geübten Praxis. Da hier eine Regelung im vorbeschriebenen Sinne auf der Grundlage der nur möglichen, aber ausreichenden summarischen Prüfung nicht erkennbar ist, muss der Beschwerde der Erfolg versagt bleiben.

Stilllegung einer öffentlichen Entwässerungsstrecke

Die Stilllegung einer öffentlichen Entwässerungsstrecke steht im weiten Organisationsermessens der Gemeinde. Die Frage nach der Zumutbarkeit von Anschlusskosten ist grundstücksbezogen zu beantworten. Dabei ist maßgeblich darauf abzustellen, ob die Aufwendungen für den herzustellenden Anschluss noch in einem tragbaren Verhältnis zum Verkehrswert des Grundstücks stehen.

OVG NRW, Beschluss vom 17.12.2014
- 15 A 982/14 -

Die Beteiligten stritten um die Rechtmäßigkeit einer Verfügung der Beklagten, mit der der Kläger verpflichtet wurde, den vorhandenen Anschluss seines Grundstücks an die öffentliche Abwasseranlage zu ändern. Das Wohnhaus des Klägers sowie andere Objekte an der A-Straße leiten derzeit das anfallende Abwasser in einen öffentlichen Kanal, der auf dem Grundstück „A-Straße 19“ beginnt, sodann parallel zur Straße hinter und teilweise unter den fraglichen Gebäuden bis zum Grundstück „A-Straße 3“ verläuft, östlich dieses Grundstücks abknickt und über das Grundstück „N-Weg 57“ einen Abwasserkanal im N-Weg erreicht. Zukünftig sollte der Kläger sein Grundstück über den mittlerweile auch vor seinem Grundstück verlegten öffentlichen Abwasserkanal in der A-Straße entwässern.

Die gegen diese Verfügung gerichtete Klage wies das VG mit dem angegriffenen Urteil ab. Die Entscheidung der Beklagten, den Kanal auf dem Hintergelände der in Rede stehen-

den Grundstücke außer Betrieb zu nehmen und dem Kläger aufzugeben, den Anschluss an den Kanal in der Straße A-Straße herzustellen, sei rechtsfehlerfrei. Es stehe fest, dass für das Grundstück des Klägers zwei öffentliche Entwässerungsleitungen der Beklagten bestünden. Die Absicht der Beklagten, sich von einer dieser Leitungen zu trennen und sie stillzulegen, sei grundsätzlich nicht zu beanstanden. Nach der Entwässerungssatzung entscheide die Beklagte, u. a. auch über die Beseitigung der öffentlichen Abwasseranlage. Hierbei dürfe sie allerdings nicht willkürlich vorgehen. Im vorliegenden Fall habe die Beklagte dargelegt, dass der Kanal auf dem Hintergelände der betroffenen Grundstücke beträchtliche Schäden aufweise, sodass er saniert werden müsse. Zwar dürfte auch der Kanal im Straßenkörper der A-Straße mittlerweile den Anforderungen, die an Abwasserleitungen zu stellen seien, nicht mehr in jeder Hinsicht gerecht werden. Die Kammer habe allerdings keine Zweifel an der Erkenntnis der Beklagten, wonach eine Sanierung des rückwärtigen Kanals wesentlich dringlicher wäre als Sanierungsarbeiten an dem deutlich jüngeren Kanal im Straßenkörper.

Den gegen das Urteil des VG gerichteten Antrag auf Zulassung der Berufung hat das OVG zurückgewiesen. Die geltend gemachten ernstlichen Zweifel an der Richtigkeit des Urteils liegen nicht vor. Die Berufung ist schließlich auch nicht etwa deshalb zuzulassen, weil sich der herzustellende (neue) Anschluss an die Abwasseranlage in der A-Straße nach Auffassung des Klägers als unverhältnismäßig teuer erweist. Diesbezüglich führt der Kläger aus: Es sei zu beachten, dass der Beklagten bei einer Tieferlegung des Kanals allenfalls Mehrkosten in Höhe von 60.000 Euro entstanden wären. Diese Kosten stünden in keinem Verhältnis zu den Kosten, die den insgesamt neun Anliegern für den notwendig werdenden Einbau von Abwasserhebeanlagen entstünden. Auch deshalb sei die Entscheidung der Beklagten fehlerhaft.

Dieser Einschätzung vermag sich der Senat nicht anzuschließen. Die Frage nach der Zumutbarkeit von Anschlusskosten sei nach ständiger Rechtsprechung grundstücksbezogen zu beantworten. Dabei sei maßgeblich darauf abzustellen, ob die Aufwendungen für den herzustellenden Anschluss noch in einem tragbaren Verhältnis zum Verkehrswert des Grundstücks stehen. Dass davon ausgehend dem Kläger unzumutbar hohe Kosten durch den vorzunehmenden Anschluss entstehen, sei weder vorgetragen noch sonst ersichtlich. ●

IMPRESSUM



STÄDTE- UND GEMEINDERAT

Die Fachzeitschrift für Kommunal- und Landespolitik in Nordrhein-Westfalen

Herausgeber

Städte- und Gemeindebund
Nordrhein-Westfalen
Kaiserswerther Straße 199-201
40474 Düsseldorf
Telefon 02 11/45 87-1
Fax 02 11/45 87-211
www.kommunen-in-nrw.de

Hauptschriftleitung

Hauptgeschäftsführer
Dr. Bernd Jürgen Schneider

Redaktion

Martin Lehrer M. A. (Leitung)
Telefon 02 11/45 87-230
redaktion@kommunen-in-nrw.de
Barbara Baltsch
Debora Becker (Sekretariat)
Telefon 02 11/45 87-231

Abonnement-Verwaltung

Debora Becker
Telefon 0211/4587-231
debora.becker@
kommunen-in-nrw.de

Anzeigenabwicklung

Krammer Verlag Düsseldorf AG
Goethestraße 75 • 40237 Düsseldorf
Telefon 02 11/91 49-4 55
Fax 02 11/91 49-4 80

Layout

KNM Krammer Neue Medien
www.knm.de

Druck

D+L REICHENBERG GmbH
46395 Bocholt

Gedruckt auf
chlorfrei gebleichtem Papier

Die Zeitschrift erscheint monatlich mit zwei Doppelnummern jeweils im Februar und Juli. Das Abonnement (Einzelpreis 78 € komplett, Mindestlaufzeit 1 Jahr) ist unbefristet und kann jederzeit begonnen werden. Bestellungen nur beim Städte- und Gemeindebund NRW, Kaiserswerther Str. 199-201, 40474 Düsseldorf, Internet: www.kommunen-in-nrw.de. Wird das Abonnement innerhalb der ersten zwölf Monate nicht mit einer Frist von einem Monat schriftlich gekündigt, verlängert es sich bis zum Ende des laufenden Kalenderjahres. Wird es dann nicht bis zum 30.11. - wirksam zum 31.12. - gekündigt, verlängert es sich um ein weiteres Kalenderjahr und bleibt dann jeweils mit einer Frist von einem Monat zum Jahresende kündbar. Die Abonnementgebühr wird - bei Abo-Beginn im laufenden Kalenderjahr - anteilig für die dann noch bezogenen Hefte sowie jeweils im 1. Quartal für das gesamte Kalenderjahr in Rechnung gestellt. Wird das Abonnement während des Kalenderjahres zum Ende der Mindestlaufzeit gekündigt und ist bereits die volle Jahres-Abonnementgebühr bezahlt, wird diese für die nicht mehr bezogenen Hefte anteilig zurückerstattet. Kein Buchhandelsrabatt. Die mit dem Namen des Verfassers/der Verfasserin veröffentlichten Beiträge geben dessen/deren persönliche Meinung wieder. Nachdruck oder elektronische Wiedergabe nur mit Genehmigung der Schriftleitung.

ISSN 0342-6106

Themenschwerpunkt
September 2015:
E-Vergabe



Den besten Weg finden!

www.KommunalAgenturNRW.de

Projektsteuerung | Abwasserbeseitigung | Grundstücksentwässerung | Hochwasservorsorge |
Kanalsanierung | Klimaschutz und Klimaanpassung | interkommunale Zusammenarbeit |
Finanzierung kommunaler Aufgaben | Konzessionsverträge | Personal- und Organisationsentwicklung |
Managementsysteme | Externe Beauftragtenfunktionen | Arbeitssicherheit |
Brandschutz | Benchmarking | Datenschutz | Gebühren- und Beitragskalkulation |
Organisationsformen | Satzungen | europaweite und nationale Ausschreibungen für kommunale
Beschaffungen wie Abfall, Fahrzeuge, Klärschlamm Entsorgung, Gebäudereinigung ... | IT-Lösungen

Kommunal Agentur NRW GmbH | Cecilienallee 59 | 40474 Düsseldorf
Tel.. 0211 / 430 77 0 | Fax: 0211 / 430 77 22 | www.kommunalagenturnrw.de | info@kommunalagenturnrw.de