



Aus dem Inhalt:

- Strategien des ÖPNV im demografischen Wandel
- Eingliederungshilfe für behinderte Menschen – Fortgang des Reformprozesses nach der Einigung zum Fiskalpaket
- Gewerbeflächenpolitik in NRW:
Die notwendige Flexibilität für den Industriestandort Kreis



Ländervergleich Eingliederungshilfe: Keine neuen Erkenntnisse für NRW

Die Landesregierung hat Anfang Dezember 2012 dem Landtag den Bericht der Fachkommission zur Förderung des selbständigen Wohnens behinderter Menschen vorgelegt. Damit ist in der Adventszeit für ausreichenden sozialpolitischen Lesestoff gesorgt. Die Fachkommission, in der neben dem Ministerium für Arbeit, Integration und Soziales auch die kommunalen Spitzenverbände, die Landschaftsverbände, die Landesarbeitsgemeinschaft der Spitzenverbände der Freien Wohlfahrtspflege und der Landesbehindertenrat vertreten sind, berichtet über die Entwicklungen der Wohnhilfen im Rahmen der Eingliederungshilfe SGB XII seit dem Jahr 2008. Sie war seinerzeit im Zuge der Entscheidung über die Fortführung der Zuständigkeit der beiden Landschaftsverbände als überörtliche Sozialhilfeträger für alle Wohnhilfen – die derzeit bis Mitte des Jahres 2013 gilt – in der Ausführungsverordnung zum SGB XII verankert worden.

Neben einer Fülle von Entwicklungsdaten sind in dem Bericht die Stellungnahmen und damit zugleich die unterschiedlichen Perspektiven aller Mitglieder verarbeitet, so auch die der Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände. Die umfangreiche Anlagensammlung umfasst auch das Gutachten der Firma *con_sens* aus Hamburg, mit dem die Entwicklungen der wohnbezogenen Eingliederungshilfeleistungen in NRW, Bayern und Baden-Württemberg verglichen werden. Die Auswahl der Länder erfolgte natürlich nicht zufällig, da mit Bayern ein Bundesland mit der überörtlichen Zuständigkeit der bayerischen Bezirke und mit Baden-Württemberg das „Gegenmodell“ der örtlichen Zuständigkeit der Kreise und kreisfreien Städte ausgewählt wurde.

Das Gutachten enthält viele bereits bekannte Daten zur Fallzahlentwicklung, zeigt die sozioökonomischen Unterschiede zwischen den drei Ländern auf, bringt jedoch wenig neue Erkenntnisse, die einen Rückschluss auf konkrete Änderungsbedarfe in NRW zulassen. Erwartetermaßen kann das Gutachten auch keine Anhaltspunkte dafür liefern, welche Vor- und Nachteile mit dem örtlichen und dem überörtlichen Zuständigkeitsmodell verbunden sind, da sich aus der Datenauswertung keine belastbaren Wirkungszusammenhänge und Unterschiede im Steuerungsverhalten der zuständigen Sozialhilfeträger aufzeigen lassen.

Nur dürftige Ergebnisse liefert das Gutachten auch im Hinblick auf die unterschiedliche Finanzausstattung der jeweiligen kommunalen Träger und auf die Zusammenarbeit mit der Anbieterseite.

Für die Vorbereitung der politischen Entscheidungen über die Zuständigkeitsregelungen in der Eingliederungshilfe in NRW ab dem 01.07.2013 dürfte das Gutachten damit keine nennenswerte Rolle spielen. Aus Sicht der Kreise wird im kommenden Jahr weniger die generelle Zuständigkeitsfrage im Fokus stehen. Diese ist zudem – ohne jegliche Begründung – bereits in der Koalitionsvereinbarung von SPD und Bündnis 90/Die Grünen vom Juni 2012 zugunsten der weiteren Zuständigkeit der Landschaftsverbände vorweggenommen worden, was eine sich selbst entlarvende „Basta“-Aussage darstellt. Angesichts der komplexen, mit erheblicher Dynamik versehenen fachlichen und finanziellen Fragen der Eingliederungshilfe für Menschen mit Behinderungen ist eine solche Vorwegnahme der Hauptsache für das größte Bundesland der Bundesrepublik Deutschland schlicht ein Armutszeugnis.

Unabhängig davon werden sich die Kreise auf die Fragen der Steuerung des Systems der Eingliederungshilfe, der Zusammenarbeit zwischen örtlicher und überörtlicher Ebene und einer verbesserten Wirkungskontrolle aller Wohnhilfen konzentrieren. Denn auch bei einer nochmals verlängerten weitgehenden Zuständigkeit der Landschaftsverbände als überörtliche Sozialhilfeträger haben die Kreise als örtliche Sozialhilfeträger und als wesentliche Finanziere der Landschaftsverbände ein erhebliches Interesse an der Mitwirkung in strategischer und operativer Hinsicht. Da die künftigen Gestaltungsmöglichkeiten in NRW maßgeblich vom Großprojekt der Eingliederungshilfe reform auf Bundesebene abhängen werden, sind im Jahr 2013 alle Akteure gefordert, auf die Entwicklung eines Bundesleistungsgesetzes frühzeitig Einfluss zu nehmen und für die Einhaltung des Junktims von inhaltlichen Veränderungen und einer spürbaren und nachhaltigen Verbesserung der Finanzierungssituation für die Kommunen Sorge zu tragen.

Dr. Martin Klein
Hauptgeschäftsführer
des Landkreistages Nordrhein-Westfalen



Kavalleriestraße 8
40213 Düsseldorf
Telefon 02 11/300491-0
Telefax 02 11/300491-660
E-Mail: presse@lkt-nrw.de
Internet: www.lkt-nrw.de

Impressum

EILDIENTST – Monatszeitschrift
des Landkreistages
Nordrhein-Westfalen

Herausgeber:
Hauptgeschäftsführer
Dr. Martin Klein

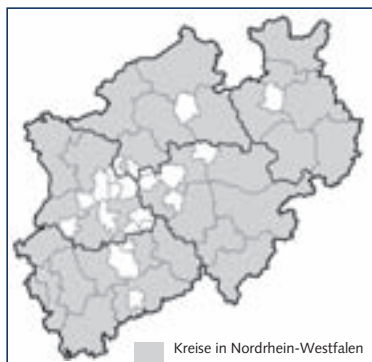
Redaktion:
Erster Beigeordneter Dr. Marco Kuhn
Beigeordneter Reiner Limbach
Referent Dr. Markus Faber
Referentin Dr. Andrea Garrelmann
Referent Ulf Keller
Referent Dr. Christian von Kraack
Referentin Friederike Scholz
Referent Dr. Kai Zentara
Redakteurin Bianca Treffer

Quelle Titelbild:
LKT NRW

Redaktionsassistent:
Heike Schützmann
Monika Borgards

Herstellung:
Druckerei und Verlag
Knipping GmbH, Birkenstraße 17,
40233 Düsseldorf

ISSN 1860-3319



Kreise in Nordrhein-Westfalen

Auf ein Wort

433

Themen aktuell

- | | |
|---|-----|
| Thesepapier des Landkreistages zur Zukunft des ÖPNV
im kreisangehörigen Raum | 436 |
| Eingliederungshilfe für behinderte Menschen –
Fortgang des Reformprozesses nach der Einigung zum Fiskalpaket | 441 |

Aus dem Landkreistag

- | | |
|---|-----|
| Vorstandssitzung des Landkreistages NRW am 4. Dezember 2012 | 443 |
| Neuer Vorsitz im Polizeiausschuss
des Landkreistages NRW | 444 |

Schwerpunkt: Strategien des ÖPNV im demografischen Wandel

- | | |
|--|-----|
| Neue Zielgruppen und Nutzerpotentiale erschließen | 445 |
| Intermodale Mobilitätsangebote
begeistern im Tecklenburger Land | 447 |
| Ausgewählte Ansätze im ÖPNV des Rhein-Sieg-Kreises | 449 |
| Ein kreisweit einheitlicher Standard im Kreis Gütersloh | 451 |
| Das Projekt „mobil4you“ | 452 |
| Aufschlüsse mit Hilfe der Mobilitätsbefragung SrV 2013 | 454 |
| Erschließung neuer Fahrgastpotentiale | 455 |
| Kommunales Mobilitätsmanagement für Senioren im Kreis Euskirchen | 458 |
| Mit dem Night-Mover 2.0 unterwegs | 461 |

Themen

- | | |
|--|-----|
| Gewerbeflächenpolitik in NRW:
Die notwendige Flexibilität für den Industriestandort Kreis | 462 |
| Stellungnahme zum Referentenentwurf
zur Novellierung des Rettungsgesetzes NRW | 464 |
| Stellungnahme der Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände
zur 3. Verordnung zur Änderung der Zuständigkeitsverordnung Umweltschutz
(ZustVU) | 468 |

Im Fokus

- | | |
|--------------------------|-----|
| Ein Lotse für die Bürger | 470 |
|--------------------------|-----|

EILDienst

12/2012

Medien-Spektrum: Aktuelle Pressemitteilungen

Landkreistag NRW fordert: Kleine Förderschulen erhalten –
echte Elternwahlfreiheit gewährleisten!

472



Kurznachrichten

Allgemeines

Demografieforum Oberberg	472
Studentenboom als Chance für den ländlichen Raum	472
Ein Rundgang durch die Kunst- und Museumslandschaft	473
Modellrechnung zur Entwicklung der Bevölkerung	473

Bauen und Planen

Mehr Häuser genehmigt	473
Sonderpreise für Dreiborn und Grund	473
Goldmedaillen für Dörfer	473
Erste Qualitäts-Stadt in NRW	473

Gesundheit

Tod durch Diabetes	474
136 Menschen starben an HIV	474

Schule und Weiterbildung

Fächer des Gesundheitswesens sind gefragt	474
Weniger Studienanfänger im Wintersemester	474
Broschüre „Hochschulen in NRW“ liegt vor	474

Umwelt

Oberbergischer Kreis erhält „European Energy Award“	474
Leichte Erholung beim Wald	475
Die Energiewende läuft	475
Anteil der erneuerbaren Energieträger stieg	475

Wirtschaft und Verkehr

Investitionen der NRW-Industrie stiegen	475
Jeder zweite Erwerbstätige pendelt	475
Eine durchschnittliche Kartoffelernte	476

Hinweise auf Veröffentlichungen	476
---------------------------------	-----

Thesenpapier des Landkreistages zur Zukunft des ÖPNV im kreisangehörigen Raum

Die künftige Organisation und Finanzierung des ÖPNV im kreisangehörigen Raum wird sich, nicht zuletzt auf Grund demografischer Wandlungsprozesse, als Herausforderung für die Aufgabenträger, insbesondere im straßengebundenen ÖPNV, erweisen. Diese Entwicklung wird von sinkenden Schülerzahlen, zunehmenden Zentralisierungsprozessen öffentlicher und sozialer Einrichtungen und einer vielerorts abnehmenden und alternden Wohnbevölkerung gekennzeichnet sein.

Vor diesem Hintergrund hat der Vorstand des Landkreistages NRW in seiner Sitzung am 04.12.2012 dem Thesenpapier des Landkreistages NRW zur Zukunft des ÖPNV zugestimmt. Das Thesenpapier versteht sich insgesamt nicht (nur) als kurzfristiges Forderungspapier bei den anstehenden Gesetzesänderungen, sondern als konzeptionelles, in die Zukunft gerichtetes Grundsatz- und Ideenpapier. Das Thesenpapier soll auch als verbandspolitische Leitlinie bei künftigen Diskussionsprozessen mit den anderen kommunalen Spitzenverbänden, Landesministerien und Verbänden des Verkehrsgewerbes dienen.

Thesenpapier zur Zukunft des ÖPNV im ländlichen Raum

Die Sicherstellung eines befriedigenden und qualitativ zuverlässigen ÖPNV/SPNV-Angebots im kreisangehörigen Raum ist ein wichtiger Bestandteil der Daseinsvorsorge und dient der Herstellung gleichartiger Lebensverhältnisse zwischen Stadt und Land. Auch in Zukunft ist die Gewährleistung hinreichender Mobilität eine wesentliche Infrastrukturverantwortung für die öffentliche Hand, auch in dünner besiedelten Gebieten. Neue Verkehrsformen und Verkehrsangebote können diese grundsätzliche Daseinsvorsorgeaufgabe vielerorts sinnvoll ergänzen – die Gewährleistungsfunktion für einen funktionsfähigen ÖPNV/SPNV muss jedoch im Grundsatz bei der öffentlichen Hand bestehen bleiben.

In Zukunft werden sich die Anforderungen an den ÖPNV/SPNV im kreisangehörigen Raum durch demografische Rahmenbedingungen deutlich verändern. Dies umfasst die abnehmende Schülerzahl im kreisangehörigen Raum, die älter werdende Wohnbevölkerung, einhergehend mit der steigenden Zahl älterer Mitbürgerinnen und Mitbürger, und die Abnahme der Bevölkerungszahl insgesamt in vielen (aber nicht in allen) Regionen im kreisangehörigen Raum in Nordrhein-Westfalen. Dabei führen die genannten demografischen Entwicklungen nicht generell zu einer Abnahme verkehrlicher Bedürfnisse, sondern aufgrund der vielerorts zu erwartenden Restruktu-

rierungs- und Zentralisierungsprozesse in Teilen zu geänderten oder auch neuen verkehrlichen Bedürfnissen (z.B. weitere Fahrtwege zu zentralörtlichen Einrichtungen bei geringeren Fahrgastzahlen). Diese Zentralisierungsprozesse umfassen dabei sowohl den Schüler- und Ausbildungsverkehr (Zentralisierung von Schulstandorten/Einführung der Gemeinschaftsschule etc.), aber auch die Zentralisierung administrativer und sozialer Einrichtungen sowie eine Verlagerung und Kulminierung von Versorgungseinrichtungen des täglichen Lebens (z.B. Einzelhandel, Fachgeschäfte). Es bleibt festzustellen, dass die Auswirkungen der demografischen Veränderungen in vielen Kommunen – in Abhängigkeit von den raumplanerischen Prozessen (insb. der genannten Zentralisierungsprozesse) – sehr unterschiedlich ausfallen und daher sinnvoll nur vor Ort planerisch begleitet und gestaltet werden können.

Anpassungsnotwendigkeiten: Kontinuierliche proaktive Nahverkehrsplanung

Aufgrund der zu erwartenden demografischen Veränderungen wird es zukünftig in immer stärkerem Umfang erforderlich sein, die verkehrlichen Gegebenheiten im ÖPNV/SPNV regelmäßig vor dem Hintergrund der sich ändernden demografischen Rahmenbedingungen und möglicher Zentralisierungsprozesse zu überprüfen und gegebenenfalls (kontinuierlich) anzupassen. Deshalb sollten Nahverkehrspläne regelmäßig im Hinblick auf die demografische Entwicklung einschließlich möglicher Zentralisierungsentwicklung unter besonderer Beachtung der jeweiligen Fachplanungen (Bauleitplanung, Schulentwicklungsplanung, ggf. sozialräumliche Planungen) fortentwickelt werden. Einhergehen muss diese Planung mit einer genauen, langfristig angelegten Analyse der jeweiligen demografischen Entwicklung in dem Aufgabenträgergebiet, differenziert nach Schülerzahlen, Gesamtzahl der Wohnbevölkerung, Zahl der Berufstätigen und dem Altersdurchschnitt in dem Gebiet eines Aufgabenträgers. Die Notwendigkeit der Berücksichtigung demografischer Pro-

zesse sollte ausdrücklich in die gesetzlichen Grundlagen der Nahverkehrsplanung (§§ 8 Abs. 3 PBefG, 8 ÖPNVG NRW) aufgenommen werden. Dabei sollte es aber keine Vorgaben bestimmter planerischer Elemente geben. Zudem sollte es den einzelnen Aufgabenträgern aufgrund ihrer besonderen Ortskenntnisse selbst überlassen bleiben, in welchen Umfang, mit welchen Mitteln und in welchen zeitlichen Abständen sie demografische Entwicklungen bei der Nahverkehrsplanung besonders berücksichtigen.

Parallel zu dieser kontinuierlichen Planungsnotwendigkeit für die Aufgabenträger steht aber auch das Erfordernis, den Aufgabenträgern Instrumente an die Hand zu geben, um die Planungen aus den Nahverkehrsplänen effektiv umsetzen zu können. Es macht gerade bei der oft inhomogenen Landschaft der Verkehrsunternehmen im ländlichen Raum keinen Sinn, die Auswirkungen demografischer Entwicklungen umfassend in die Nahverkehrsplanung mit aufzunehmen, wenn es dann kein taugliches Instrument für den Aufgabenträger gibt, diese Vorgaben wirksam umzusetzen. Daher ist eine umsetzbare Verbindlichkeit des Nahverkehrsplanes oder zumindest eine Regelung, die die verbindliche Umsetzung der verkehrsplanerischen Ziele des Aufgabenträgers gewährleistet, erforderlich.

Planerische Gesamtkonzeption zur Bewältigung des demografischen Wandels (verkehrsplanerisches Gegenstromprinzip)

Die Nahverkehrsplanung alleine wird in vielen Fällen nicht in der Lage sein, durch planerische Reaktion auf Anforderungen des demografischen Wandels reagieren zu können. Dies ist letztlich eine gesamtplanerische Aufgabe, bei der allerdings der Verkehrsplanung und insbesondere der Nahverkehrsplanung ein besonderes Gewicht zukommt.

Um ein hinreichendes Angebot im ÖPNV/SPNV, insbesondere im ländlichen Raum, sicherstellen zu können, müssen bereits bei der Planung von verkehrsrelevanten

Vorhaben, insbesondere bei der Planung von Schulstandorten einschließlich deren Zusammenlegung, bei größeren Planungs- und Bauvorhaben im Rahmen der Bauleitplanung, bei der sozialräumlichen Entwicklung (insb. Standorten von sozialen Einrichtungen, Krankenhäusern, Alteinrichtungen etc.) und auch bei anderen verkehrlichen Planungen (z.B. Planungen von Straßen) die Auswirkungen auf den ÖPNV beachtet und in Abhängigkeit von der verkehrlichen Relevanz des jeweiligen Projektes bei Standortentscheidungen, Konzentrationsentscheidungen einschließlich möglicher Standortschließungen, und der konkreten Projektausführung berücksichtigt werden.

Bei Planungen neuer Gewerbegebiete/ Wohngebiete, Planungen neuer öffentlicher Einrichtungen (neue Verwaltungsstandorte, Gesundheitseinrichtungen, Infrastruktureinrichtungen etc.) oder Planung neuer Versorgungseinrichtungen (Supermärkte, Einkaufsmöglichkeiten) sollten Planungsträger (in der Regel die Gemeinden) und Aufgabenträger im ÖPNV/SPNV wesentlicher früher und verbindlicher miteinander zusammenwirken. Eine solche Planung der verkehrlichen Anbindung sollte parallel zu der Nahverkehrsplanung vollzogen werden und planungsrechtlich mit ihr wechselwirken („Gegenstromprinzip“). Eine frühzeitige Einbindung des/der betroffenen Aufgabenträger im ÖPNV in den Planungsprozess der jeweiligen Fachplanung – mit der Gelegenheit zur Stellungnahme einschließlich einer Bewertung der Auswirkungen für den ÖPNV – ist dabei als Mindestmaß der Berücksichtigung der Interessen des ÖPNV anzusehen.

Umgesetzt werden könnte dies durch konsensuale Abreden zwischen Aufgabenträgern im ÖPNV und den Trägern der jeweiligen Fachplanungen respektive der Bauplanung (wäre auch unterhalb der Ebene einer Gesetzesänderung möglich), durch gesetzliche Vorgaben an die jeweilige Fachplanungsinstanzen, frühzeitig die Aufgabenträger im ÖPNV mit einzubeziehen oder sogar durch echte materielle Berücksichtigungspflichten. In diesem Zusammenhang wird man mittelfristig nicht umhinkönnen, solche Berücksichtigungspflicht für Belange des ÖPNV und insbesondere das Erfordernis einer (möglichst gebündelte) Anbindung von Einrichtungen mit verkehrlicher Relevanz bereits in die gesetzlichen Grundlagen des Baurechts und des jeweiligen Fachplanungsrechts als materiellen Abwägungsmaßstab mit aufzunehmen.

Im Schulbereich, in dem die Auswirkungen auf den ÖPNV im kreisangehörigen Raum am größten sind, ist es geboten, eine

Maxime für eine möglichst gute, kostengünstige und gebündelte Anbindung an den ÖPNV bereits in die schulrechtlichen Regelungen zu Standortentscheidungen mit aufzunehmen. Gleiches sollte auch für die Koordination von Schulanfangszeiten – soweit schulorganisatorisch umsetzbar – überlegt werden.

Sicherung eines definierten Mindeststandard

Untere Zielvorgabe sollte es sein, auch in peripheren ländlichen Räumen eine grundsätzliche Mindestversorgung mit ÖPNV sicherzustellen. Ein solcher Mindeststandard ist ein sozialpolitischer und verkehrspolitischer Anspruch an den ÖPNV, insbesondere im ländlichen Raum. Der hierfür notwendige Versorgungsgrad sollte sich dabei aus den Komponenten der Erreichbarkeit zentraler Orte, insbesondere die zur Versorgung notwendigen unter- und Mittelzentren, der Erreichbarkeit zentralörtlicher Sozial- und Bildungseinrichtungen (einschließlich Schulen), der Anbindung an überörtliche/überregionale Verkehrsträger sowie eine Mindestleistungsfähigkeit einer verkehrlichen Fortbewegung innerhalb eines Kreisgebietes ergeben. Dabei kann es jedoch erhebliche Unterschiede geben, bis zu welchem Auslastungsniveau eine ÖPNV-Verbindung noch wirtschaftlich und verkehrspolitisch darstellbar ist und damit einhergehend wie kleinteilig (auch einwohnerzahlbezogen) eine Ansiedlung sein kann, bis zu deren Größe noch ein solches Mindestmaß an Verkehrsanbindung gewährleistet werden kann.

Aufgrund der sehr unterschiedlichen Gegebenheiten im Land NRW ist es nicht möglich, einen solchen Mindeststandard übergreifend zu definieren. Daher sollte letztlich jeder Aufgabenträger im Rahmen eines Beurteilungsspielraums selbst die qualitativen und quantitativen Rahmenbedingungen für einen Mindeststandard im regionalen Bereich des jeweiligen Aufgabenträgers setzen. Eine schematische Berechnung eines solchen Mindeststandards dürfte kaum möglich sein. Außerdem müsste es den jeweiligen Aufgabenträgern überlassen bleiben, welche Kriterien sie für die Absicherung eines Mindeststandards für wesentlich erachten und wo sie ihre Schwerpunkte setzen (Anbindung der Unter- und Mittelzentren, die Erreichbarkeit zentralörtlicher Sozial- und Bildungseinrichtungen, die Anbindung an überörtliche/überregionale Verkehrsträger). Optional könnten Aufgabenträger die Zielvorgaben für die Absicherung eines Mindeststandards mit in den Nahverkehrsplan aufnehmen.

Finanzierung

Gerade unter den Bedingungen des demografischen Wandels ist weiterhin eine angemessene und verlässliche finanzielle Ausstattung des ÖPNV im ländlichen Raum erforderlich. Dies gilt zum Einen, um die Sicherstellungsfunktion eines definierten Mindeststandards des ÖPNV im ländlichen Raum zu gewährleisten und zum Anderen, um die notwendigen Planungs- und Anpassungsprozesse der verkehrlichen Gegebenheiten (modifizierte verkehrliche Angebote, größere zurückzulegende Entfernungen, geringere Erträge durch geringere Schülerzahl) finanziell zu sichern. Die heute vielerorts bestehende Dreigliedrigkeit der Finanzierung des ÖPNV im kreisangehörigen Raum (Fahrgeldeinnahmen einschl. Schülerfahrausweise, Zuschüsse von Landesseite, eigene kommunale Mittel) wird zukünftig bei abnehmender Bevölkerungszahl und vor allem deutlich zurückgehender Schülerzahl immer schwieriger aufrecht erhalten zu sein. Um dennoch angemessen auf die Anforderungen des demografischen Wandels reagieren zu können, muss die Finanzierung des ÖPNV im kreisangehörigen Raum zukünftig verstärkt auf die neuen Schwerpunkte (demografischer Wandel) hin ausgerichtet werden. Hierzu gehört, dass die demografischen Aspekte in besonderem Maße bei der Finanzierung des ÖPNV mit berücksichtigt werden müssen. Aus diesem Grunde ist insbesondere bei der Verteilung der Finanzmittel einschl. der Pauschalen nach dem ÖPNVG NRW, hier zu nennen die Pauschalen nach §§ 11 Abs. 1, Abs. 2, 11a ÖPNVG NRW, perspektivisch eine Demografiekomponente mit einzubauen. Eine solche Demografiekomponente könnte z.B. darin bestehen,

- dass die aufgrund der Zentralisierungsprozesse in Teilen wachsenden Reiseweiten hinreichend bei der Verteilung der Pauschale berücksichtigt werden,
- dass ein Teil der Mittel zur Neuausrichtung verkehrlicher Angebote im Zuge der Verringerung der Schülerzahlen so flexibel wie möglich verwendet werden kann,
- dass der Flächenfaktor im Rahmen der Verteilungsfaktoren für die Pauschale (hier insb. § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW) in angemessenem Umfang höher gewichtet wird,
- dass Teile der Pauschalen für Angebote an mobilitätseingeschränkte Bevölkerungsgruppen verwendet werden (z.B. durch eine Art Seniorenticket o.ä.) und
- dass die Mittel aus den Pauschalen auch in angemessenem Umfang für probeweise Angebote und Bedienungsformen mit besonderem Bezug auf die demo-

grafischen Veränderungen des ÖPNV im kreisangehörigen Raum verwendet werden können.

Darüber hinaus müssen die Finanzierungsinstrumente stärker integriert betrachtet werden. Dies bedeutet, dass die einzelnen Finanzierungstöpfe im ÖPNV (insb. der §§ 11 Abs. 2 und 11a ÖPNVG NRW) zukünftig stärker zusammengefasst, weitgehend pauschaliert und mit möglichst umfassenden Gestaltungsspielräumen den Kommunen (hier den kommunalen Aufgabenträgern) überantwortet werden. Denn – wie oben ausgeführt – nur die Ebene der kommunalen Aufgabenträger vor Ort kann wirksam in der Lage sein, möglichst kommunalscharf auf die unterschiedlich ausfallenden Anforderungen des demografischen Wandels reagieren zu können. Dagegen ist die jetzige Regelung des § 11a ÖPNVG NRW ein Beispiel dafür, wie eine Finanzierungssäule im ÖPNV durch zahlreiche landesseitige, starre Vorgaben zu einem Instrument mit dem Ziel einer weitgehenden Konservierung des Alt-Zustandes geworden ist.

Hinzu tritt die Notwendigkeit einer Dynamisierung der landesseitigen Förderung des ÖPNV. Davon ausgehend, dass der demografische Wandel zumindest kurz- und mittelfristig in erster Linie eine Umorientierung bestehender verkehrlicher Angebote erfordert und gerade nicht zu einem reinem Wegfall von Verkehren führen darf, ist es notwendig, den finanziellen Status-Quo der Fördermittel, insbesondere für den straßengebundenen ÖPNV aus §§ 11 Abs. 2, 11a und 12 Abs. 1 ÖPNVG NRW, wirtschaftlich fortzuschreiben und inflationsbedingt zu dynamisieren. In Anbetracht insbesondere der Personalkostenentwicklung und der Energiekostenentwicklung ist insoweit eine Dynamisierungsrate von 2% pro Jahr als angemessen zu bezeichnen.

Schließlich muss in Zukunft auch darüber nachgedacht werden, die sog. Drittfinanzierung als Finanzquelle für den ÖPNV, insbesondere im kreisangehörigen Raum, stärker zu erschließen. So gibt es gerade im kreisangehörigen Raum Einrichtungen, die typischerweise auf den ÖPNV angewiesen sind oder zumindest solche Verkehr im relativ starken Umfang nutzen. Dies können – wie oben schon erwähnt – soziale Einrichtungen, Einrichtungen des Gesundheitswesens, Senioreneinrichtungen aber auch vielfach touristische Einrichtungen und Institutionen sein. Es wird in Zukunft im kreisangehörigen Raum darüber nachzudenken sein, Anbieter mit solchen spezifischen Nutzungsinteressen in angemessener Weise an der Finanzierung des ÖPNV zu beteiligen. Dies kann dadurch geschehen, dass von solchen Einrichtungen ein bestimmter finanzieller Beitrag für

eine spezifische Verkehrsleistung im ÖPNV erbracht wird (z.B. ein Zuschuss für eine kostenintensive Optimierung einer Linienführung in Bezug auf Standorte von Sozial-, Gesund- und Senioreneinrichtungen, die Schaffung oder Verlängerung einer bestimmten Linie für eine touristische Einrichtung oder die Implementierung einer Tourismuslinie für einen Tourismusverband). Hierbei ist aber zu beachten, dass solche mittelbare Kostenbelastungen nicht zu einer Benachteiligung von Standortentscheidungen zu Lasten des kreisangehörigen Raums führen können. Grundsätzlich sollte kooperativen Lösungen auf freiwilliger Basis der Vorzug vor verpflichtenden gesetzlichen Regelungen eingeräumt werden.

Als weitestgehende Konsequenz muss auch darüber nachgedacht werden, ob punktuell gesetzliche Grundlagen so geändert werden können, dass mittelbare „Nutznießer“ von ÖPNV-Angeboten – jedenfalls unter bestimmten Umständen – in angemessener Form an der Finanzierung von Leistungen, Angeboten und Infrastrukturen im ÖPNV beteiligt werden können. Dies könnte z.B. durch eine mögliche Erfassung der Nutzbarkeit des ÖPNV im Rahmen von Erschließungsbeiträgen geschehen. Hierbei ist aber stets auf eine Verhältnismäßigkeitsabwägung zwischen Nutzen durch den ÖPNV unter den besonderen Rahmenbedingungen des ÖPNV im kreisangehörigen Raum und möglichen finanziellen Belastungen zu achten.

Rolle des Schüler- und Ausbildungsverkehrs

Der Schüler- und Ausbildungsverkehr ist heute das Rückgrat des ÖPNV im kreisangehörigen Raum. Auch zukünftig wird der Schüler- und Ausbildungsverkehr noch einen wesentlichen Bestandteil bei der Finanzierung des ÖPNV/SPNV einnehmen. Allerdings ist auch realistisch zu konstatieren, dass in den nächsten Jahren in vielen Kreisen in NRW ein erheblicher Rückgang der Schülerzahlen zu erwarten ist. Die Finanzierung über den Verkauf von Schülerfahrausweisen – gleich ob Eigenfinanzierung oder Schulträgerfinanzierung – wird deutlich zurückgehen, und auch das jetzige Finanzsystem des § 11a ÖPNVG NRW könnte, trotz der momentanen Konstruktion einer grundsätzlichen Schülerzahlunabhängigkeit, irgendwann unter Rechtfertigungsdruck geraten können. Daher wird man realistischer Weise zukünftig weitere an der Altersstruktur und Demographie insgesamt ausgerichtete Säulen zur Aufrechterhaltung des Finanzinstruments der jetzigen § 11a ÖPNVG

NRW-Leistungen einführen müssen. Dies kann zugleich für Aufgabenträger im ÖPNV auch die Chance eröffnen, neue verkehrliche Anforderungen im Hinblick auf die demografischen Gegebenheiten und im Hinblick auf das Ziel der Aufrechterhaltung eines angemessenen ÖPNV kreisangehörigen Raum finanziell abzusichern.

Eine Möglichkeit hierfür wäre die Erweiterung des Flexibilisierungsanteils in § 11a ÖPNVG NRW (heute 12,5%) zu einer allgemeinen Flexibilisierung-, Demografie- und Erprobungspauschale weiterzuentwickeln und kontinuierlich zu erhöhen (unzweifelhaft müssen diese Mittel natürlich weiterhin für Zwecke des ÖPNV an Verkehrsunternehmen weitergegeben werden).

In organisatorischer Hinsicht ist weiterhin anzustreben, den Schülerverkehr so weit wie möglich in bestehende Angebote zu integrieren und auch Kooperationen/Koordinierungen mit anderen Verkehrsbedarfen vorzunehmen. Hierzu gehört es auch, im Falle anstehender Schulstandortentscheidungen im Zuge von Zusammenlegungen oder Konzentrationen bereits die Auswirkungen auf die Verkehrsnachfrage und mögliche Integrationspotenziale in den allgemeinen ÖPNV eingehend zu prüfen.

Neue verkehrliche Märkte im ländlichen, kreisangehörigen Raum erschließen

Trotz des in vielen Regionen nicht zu vermeidenden Rückgangs der Fahrgastzahlen sollte soweit wie möglich angestrebt werden, zumindest eine partielle Kompensation für den drastischen Einbruch im Bereich der Schülerbeförderung anzustreben. Hierfür ist es notwendig, die Finanzierung durch Fahrgeldeinnahmen in Zukunft stärker auf die Rahmenbedingungen des demografischen Wandels auszurichten und die bisher häufig bestehende Abhängigkeit vom „klassischen“ Schüler- und Ausbildungsverkehr zumindest teilweise abzufedern. Dies kann z.B. durch eine Ausweitung der Schülertickets über den reinen Schulwegbezug hinaus geschehen (soweit noch nicht vorhanden), die umfassende Einführung attraktiver Angebote für ältere Mitbürgerinnen und Mitbürger (z.B. Seniorenticket) sowie die Ausweitung von Services im ÖPNV mit besonderer Relevanz für den ländlichen Raum (z.B. Halt auf Wunsch [two vertretbar], attraktive P+R-Angebote, Integration mit E-Bike Angeboten).

Im Zuge der demografischen Entwicklung kann es sinnvoll sein, neue Wege bei der Nutzergewinnung zu gehen. So ist es z.B.

denkbar, so wie es heute Firmentickets gibt, in Zukunft auch spezielle kollektive Angebote für soziale Einrichtungen, Alteinrichtungen, Gesundheitseinrichtungen oder auch touristische Einrichtungen vorzuhalten. Der Gesetzgeber auf Bundes- und Landesebene ist in diesem Zusammenhang aufgerufen, die jeweiligen Rahmenbedingungen so zu gestalten, dass solche Zielgruppen orientierte Angebote unproblematisch und zeitnah an die und in die jeweilige Tariflandschaft angepasst werden können.

Dagegen ist eine verpflichtende Vorgabe zur Vereinheitlichung der Tarife im ÖPNV in Nordrhein-Westfalen insbesondere aus Sicht des kreisangehörigen Raums abzulehnen. Die Organisationsstrukturen im ÖPNV sind landesweit zu heterogen, als dass eine Vereinheitlichung möglich wäre. Dies würde zum Teil zu erheblichen Kostensteigerungen führen und würde zudem auch unterschiedliche Angebotsdichten nicht in den einzelnen Regionen nicht hinreichend abbilden. Hinzu kommt, dass die meisten Fahrgäste nur innerhalb eines örtlichen bzw. nähräumlichen Umkreises den ÖPNV nutzen. Für langlaufende Verkehre sind Kragentarife oder spezielle landesweit ausgerichtete Tarife (z.B. NRW-Ticket) ausreichend, so dass es keiner Tarifvereinheitlichung auch der innerörtlichen/innerkreislichen Verbindungen bedarf. Alternativ sind auch vereinheitlichte Tarifstrukturen mit umfassenden regionalen und kommunalen Tariffen für die kommunalen bzw. regionalen Verkehre denkbar, wenn damit die örtlichen/kreislichen Tarif- und Kostenbesonderheiten hinlänglich abgebildet werden.

Realistische Beschränkungen vor dem Hintergrund demografischer und finanzieller Gegebenheiten

Bei allen notwendigen Anpassungsprozessen wird es jedoch auch Fälle geben, in denen Verkehre des ÖPNV im kreisangehörigen, ländlichen Raum unter Berücksichtigung der Nachfrageentwicklung, der demografischen Entwicklung sowie der Veränderung durch Zentralisierungsprozesse nicht mehr wirtschaftlich vertretbar aufrecht erhalten werden können. Aufgrund der regionalen Vielgestaltigkeit im Lande NRW ist es jedoch nicht möglich, Kriterien für eine solche mögliche Aufgabe von Verkehren landesweit zentral vorzugeben. Vielmehr ist es an den jeweiligen Aufgabenträgern, unter Berücksichtigung der Faktoren der *Auslastung, der Fahrgastentwicklung, demografische und geographische Veränderungsprozessen sowie der*

konkreten Erschließungssituation durch den jeweiligen Verkehr die Entscheidung zu treffen, ob die Aufrechterhaltung eines Verkehrs wirtschaftlich vertretbar darstellbar ist. Soweit dies nicht der Fall ist, ist ein Wechsel auf bedarfsorientierte bedarfsgesteuerte Bedienungsformen einem vollständigen Wegfall der Verkehrsbedienung durch den ÖPNV vorzuziehen; wenn aber auch solche Angebote nicht mehr wirtschaftlich greifen können, kann punktuell auch die Aufgabe von Verkehrsleistungen kein Tabu darstellen, insbesondere um finanzielle Kapazitäten an derer Stelle im jeweiligen Aufgabenträgergebiet zu heben: Die Entscheidung über eine solche Verkehrsaufgabe als Ultima-Ratio Entscheidung soll aber stets dem Aufgabenträger selbst – im Idealfall im Rahmen eines breiten Diskursprozesses – obliegen. Letzteres muss konsequenter Weise auch für den SPNV gelten. Auch hier muss eine mögliche Aufgabe eines Verkehrsangebotes bzw. eine Verlagerung von der Schiene auf ein Regionalbusangebot Ultima-Ratio Entscheidung sein, die nur der jeweilige Zweckverband im SPNV vor Ort unter Berücksichtigung der konkreten Rahmenbedingungen und Auswirkungen im Einzelfall treffen kann; zudem muss bei einer Verlagerung von der Schiene auf ein Regionalbusangebot gewährleistet sein, dass die Finanzierung substituierter Regionalbusangebote aus Mitteln nach § 11 Abs. 1 ÖPNVG NRW kommt und nicht zu Lasten kommunaler Budgets im straßengebundenen ÖPNV geht.

Ausbau flexibler Bedienungsformen

Ein wichtiger Bestandteil der zukünftigen Entwicklung im ÖPNV im kreisangehörigen Raum wird der Ausbaus flexibler Bedienungsformen, Anrufsammeltaxen und die Erprobungen neuer Formen der flexiblen Bedienung sein. Allerdings sollten solche Angebote als Ergänzung, nicht als umfassender Ersatz für ein vertaktetes Primärangebot im ÖPNV gesehen werden. Auch die Verwendung neuer Medien in Bezug auf flexible Bedienungsformen (z.B. anforderungsgesteuerter Linienführung etc.) kann neue verkehrliche Potenziale für den Verkehr im kreisangehörigen Raum heben. Hier wird man darüber nachdenken müssen – ggf. in Kooperation mit Bund und Land – die Erforschung und Erprobung neuer Angebotsformen speziell für den ÖPNV im kreisangehörigen, ländlichen Raum voranzutreiben. Hier ist auch an die Eröffnung entsprechender Fördermöglichkeiten für die experimentelle Erprobung solcher flexibler Formen, z.B. im Rahmen

von EFRE-Mitteln, von Forschungsmitteln des Bundes o.ä. zu denken. Zudem sollten die Finanzierungsinstrumente für den ÖPNV, insb. die Instrumente nach §§ 11 Abs. 2 oder 11a ÖPNVG NRW, so ausgestaltet werden, dass den Aufgabenträgern bei Bedarf eine flexible finanzielle Förderung und insb. Anschubförderung solcher neuen Bedienungsformen vor dem Hintergrund des demografischen Wandels ermöglicht wird.

Neue Partner und Geschäftsmodelle

Soweit dies zur Gewährleistung eines zufriedenstellenden Mindestangebotes im ÖPNV erforderlich ist, dürfen auch Kooperationslösungen oder eine Substitution von Angeboten grundsätzlich kein Tabu darstellen. Dabei kann es, insbesondere im kreisangehörigen, ländlichen Raum, durchaus einer Perspektive sein, eine Koordination mit anderen, an Verkehrsleistungen interessierten öffentlichen oder privaten Trägern zu suchen. Dies kann z.B. eine Kooperation in touristischen Destinationen mit dem örtlichen Hotel- und Gaststättengewerbe oder eine Kooperation mit Unternehmen, die an entsprechenden Verkehrsleistungen für ihre Mitarbeiter interessiert sind. Dabei ist der Gesetzgeber aufgerufen, verlässliche Strukturen für solche trägertranszendenten Angebotsstrukturen zu schaffen. Zudem können auch Sponsoringlösungen oder kooperative Ansätze (z.B. mit Taxigewerbe) zukünftig mithelfen, ein leistungsfähiges Mindestangebot im ÖPNV/SPNV zu gewährleisten. Bei allen diesen Anstrengungen bedarf der ÖPNV im kreisangehörigen Raum jedoch in jedem Fall auch zukünftig weiterhin einer tragfähigen und verlässlichen Finanzierunggrundlage, um die bestehende Daseinsvorsorgefunktion erfüllen zu können. Kooperationslösungen und Sponsoringlösungen können – schon alleine wegen ihrer meist bestehenden zeitlichen Begrenztheit – nur eine komplementäre Auffangfunktion einnehmen.

Bürgerschaftliches Engagement

Das bürgerschaftliche Engagement in Bürgerbusvereinen und ähnlichen ehrenamtlichen Bedienungsformen im kollektiven Verkehr ist grundsätzlich zu begrüßen und kann an vielen Stellen eine sinnvolle Ergänzung zum ÖPNV-Bestand, insbesondere im kreisangehörigen Raum, darstellen. Allerdings sollten die Angebote der Bürgerbusvereine in der Regel im Einvernehmen

mit den kommunalen Aufgabenträgern gestaltet werden, um eine Anbindung an die Angebote des „klassischen“ ÖPNV zu erleichtern und möglichen Kannibalisierungseffekten vorzubeugen. Die steuerrechtlichen Rahmenbedingungen für Bürgerbusangebote müssen verbessert werden (Gemeinnützigkeit).

Grundsätzlich können Bürgerbusangebote jedoch nur als Ergänzung an den Stellen, an denen ein „klassisches“ ÖPNV-Angebot wirtschaftlich nicht mehr darstellbar ist, angesehen werden. Bürgerbusse können keinen nachhaltigen Ersatz für den „klassischen“ ÖPNV in der Fläche darstellen, da sie meist vom (zeitlich begrenzten) Engagement privater ehrenamtlich tätiger Personen abhängen und zudem auch keine zeitlich und räumlich umfassende Angebote (z.B. leistungsfähige Schnellbuslinien, Nachtbusangebote) darbieten können.

Verhältnis öffentlicher / privater Verkehrsunternehmen

Gerade im kreisangehörigen, ländlichen Raum kommt dem Verhältnis der kommunalen Aufgabenträger zu den kommunalen wie privaten Busunternehmen eine wichtige Bedeutung zu. Anders als im großstädtischen Raum ist der ÖPNV im kreisangehörigen Raum häufig (wenngleich nicht überall) von einer relativ großen Zahl kleinerer Busunternehmen gekennzeichnet, die einen nicht unwesentlichen Teil ihrer Verkehre noch „eigenwirtschaftlich“ im Sinne des PBefG erbringen. Darüber hinaus gibt es eine ebenfalls nicht unwesentliche Zahl von mittelständischen Busunternehmen, die als „Subunternehmen“ für größere öffentliche wie private Busunternehmen ihre Leistungen erbringen, aber auch Verkehrsbedienungen durch kommunale Busunternehmen und größere private Busunternehmen, insbesondere der DB Stadtverkehr, sind im kreisangehörigen Raum anzutreffen. Insgesamt stellt sich die „Landschaft“ des ÖPNV im kreisangehörigen, ländlichen Raum viel differenzierter dar als in den Großstädten.

Diese Vielschichtigkeit des ÖPNV im kreisangehörigen sollte grundsätzlich bewahrt werden, da sich das Verhältnis zwischen mittelständischen Busunternehmen, Tochterunternehmen überregional agierender Gesellschaften und kommunalen Unternehmen grundsätzlich bewährt hat. Zudem stellt diese Mischung zwischen kommunalen und privaten Unternehmen eine grundsätzlich volkswirtschaftlich sinnvolle Kombination dar.

Allerdings müssen den kommunalen Aufgabenträgern wirkungsvolle Instrumentarien an die Hand gegeben werden, das

Geschehen auf dem jeweiligen örtlichen „ÖPNV-Markt“ sinnvoll im Sinne einer strukturierten Nahverkehrsplanung steuern und gestalten zu können.

Daher ist grundsätzlich eine wirksame Verbindlichkeit der kommunalen Nahverkehrspläne zu fordern. Bei einer Verbindlichkeit über die Vorabkennzeichnung des Aufgabenträgers, wie im Rahmen der Novellierung des PBefG zuletzt vorgesehen, ist daraus zu achten, dass die Genehmigungsbehörden bei ihrer zukünftigen Genehmigungspraxis umfänglich die Vorgaben der Aufgabenträger, die sich auf die Besonderheiten der Sicherstellung des ÖPNV im ländlichen Raum beziehen, berücksichtigen.

Besser wäre allerdings eine umfassende Anwendung der VO (EG) Nr. 1370/2007 auf alle Verkehre im ÖPNV, wodurch die Aufgabenträger im ÖPNV dann die Möglichkeit hätten, durch Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags zwischen einer Direktvergabe an ein eigenes kommunales Verkehrsunternehmen und einem echten, fairen Wettbewerb zwischen privaten Verkehrsunternehmen zu entscheiden. Bei der Wahl für ein wettbewerbliches Verfahren könnte der Aufgabenträger darüber hinaus zwischen einem „klassischen“ Vergabeverfahren und einem Ideen-/Konzeptwettbewerb – auch mit festen Budgets – wählen. Gerade ein wettbewerbliches Verfahren mit einer Ideenkomponente könnte unter dem Eindruck knapper Finanzmittel durchaus geeignet sein, gute, neue Ideen für den ÖPNV im Gebiet eines Aufgabenträgers zu finden.

Weiterentwicklung des ÖPNV im kreisangehörigen Raum-Erprobungskomponente

Im Zuge der notwendigen Anpassungen des ÖPNV auf die Anforderungen des demografischen Wandels ist vielfach ungelöst, welche Finanzierungsoptionen, welche Angebots- und Bedienungsformen und welche möglichen Kooperationsformen Lösungen für die skizzierten Probleme bieten können. Dies wird auch von Region zu Region auf Grund der unterschiedlichen Gegebenheiten differenziert ausfallen müssen. So kann es in einzelnen Kreisen durchaus Sinn machen, die Angebote im ÖPNV stärker mit touristischer Nachfrage und touristischen Institutionen zu verbinden, in anderen Kreisen hingegen kann ein Weg über verstärkte Angebote für ältere Mitbürgerinnen und Mitbürger zielführend sein, während wiederum andere Kreise nur über eine konsequente Umstellung auf bedarfsorientierte und bedarfsgesteuerte Verkehre einen Mindeststandard an

verkehrlicher Bedienung im ÖPNV aufrechterhalten können. In diesem Zusammenhang ist es notwendig, eine Offenheit für die Erprobung und Einführung neuer Angebots- und Bedienungsformen für den kreisangehörigen, ländlichen Raum zu implementieren. Gerade durch die Verbreitung interaktiver Informationstechniken ist es denkbar, dass in Zukunft in noch viel stärkerem Maße Verkehre im ÖPNV bedarfsorientiert und bedarfsgesteuert angeboten werden können (z.B. hinsichtlich möglicher außerordentlicher Haltepunkte und nachfrageorientiert geänderter Linienführungen). Auch die Kooperation mit bestimmten Güterverkehren (Kurierdienste, Paketdienste) kann in Einzelfällen sinnvolle Synergien mit sich bringen.

Um die Umsetzung solcher Konzepte zu erleichtern bedarf es der Etablierung einer *Weiterentwicklungs- und Erprobungskomponente* für den ÖPNV im kreisangehörigen Raum vor dem Hintergrund des demografischen Wandels. Deshalb muss die Möglichkeit der Erprobung neuer Angebots-, Tarif- und Verkehrsleistungsformen in Zukunft – verbunden mit einer kritischen Evaluation solcher Erprobungen – forciert und ggf. finanziell gefördert werden.

Hierzu gehört auch eine sinnvolle wissenschaftliche Begleitung. So wie es heute bereits Forschungsinstitutionen aus dem Bereich der Regionalplanung und Verkehrswissenschaft gibt, wäre es auch denkbar, dass es zumindest einen Lehrstuhl/eine Institution an einer nordrhein-westfälischen Universität/Fachhochschule gibt, die sich schwerpunktmäßig mit der Erprobung neuer Formen im Bereich verkehrlicher Angebote, verkehrlicher Tarife und Verkehrsleistungen für den ländlichen Raum im Zuge der demografischen Entwicklung beschäftigt. Dies könnte über Landesmittel für den ÖPNV, Wissenschaftsmittel und/oder Stiftungen unterstützt werden.

Parallel dazu ist es notwendig, dass die gesetzlichen und förderrechtlichen Rahmenbedingungen auf der Ebene des Bundes und der Länder so angepasst werden, dass die Erprobung neuer Angebote und Formen des ÖPNV im kreisangehörigen Raum erleichtert wird. Hierzu ist darüber nachzudenken, dass in angemessenem Umfang in Zukunft auch Finanzierungsmittel – insbesondere aus den Pauschalen nach §§ 11 Abs. 1, 2, 11a ÖPNVG NRW, aber auch Mittel aus der Infrastrukturförderung, in angemessenem Umfang für die Erprobung neuer verkehrlicher Angebote und Betriebsformen für den ÖPNV im kreisangehörigen Raum zur Verfügung stehen können.

EILDienst LKT NRW
Nr. 12/Dezember 2012 36.16.03

Eingliederungshilfe für behinderte Menschen – Fortgang des Reformprozesses nach der Einigung zum Fiskalpakt

In seiner Sitzung vom 04.12.2012 hat der Vorstand des Landkreistages NRW die bisherigen Arbeitsergebnisse der Arbeits- und Sozialministerkonferenz (ASMK) zur Vorbereitung einer gesetzlichen Reform der Eingliederungshilfe SGB XII und die angekündigten Planungen eines neuen Bundesleistungsgesetzes behandelt und hierzu den am Ende dieses Berichts dargestellten Beschluss gefasst.

Grundlagenpapier der ASMK für den Reformprozess der Eingliederungshilfe gemäß SGB XII

Auf der Basis von zwei Beschlüssen der ASMK in den Jahren 2009 und 2010 zur Weiterentwicklung der Eingliederungshilfeleistungen für Menschen mit Behinderungen wurde ein mehrjähriger Diskussionsprozess zwischen Bund und Ländern unter weitgehendem Ausschluss der Fachöffentlichkeit geführt. Die Beratungen erfolgten in Arbeitsgruppen zu den Themenkomplexen „Arbeitsleben“, „Bedarfsermittlung“, „Zuordnung von fachlichen und lebensunterhaltsichernden Leistungsbestandteilen“, „Vertragsrecht“ sowie „Gestaltung des Übergangs/Inkrafttretens“. Die Arbeitsergebnisse wurden in Form eines 68-seitigen Grundlagenpapiers Ende August 2012 veröffentlicht. Die Vorbemerkungen des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales (BMAS) zu diesem Grundlagenpapier machen deutlich, dass die Formulierungsvorschläge in ihrer Gesamtheit noch keinen Entwurf für ein Gesetz zu einer Weiterentwicklung der Eingliederungshilfe darstellen, sondern ausschließlich dem Zweck dienen, den Fortgang der Beratungen auf der Arbeitsebene zu unterstützen. Ferner wird klargestellt, dass eine abschließende Abstimmung innerhalb des BMAS mit den an diesem Prozess nicht beteiligten Bereichen für Finanzierungsfragen und das Kranken- und Pflegeversicherungsrecht nicht erfolgt ist. Dieser Hinweis macht deutlich, dass es im weiteren Verfahren noch erheblichen und damit zeitaufwändigen Abstimmungsbedarf geben wird.

Die Formulierungsvorschläge gehen von folgenden grundsätzlichen Überlegungen für eine strukturelle Weiterentwicklung der Eingliederungshilfe aus:

- Die Eingliederungshilfe wird von einer überwiegend einrichtungszentrierten zu einer personenzentrierten Leistung neu ausgerichtet. Die notwendige Unterstützung des Menschen mit Behinderung orientiert sich nicht mehr an einer bestimmten Wohnform. Die Charakterisierung von Leistungen der Einglie-

derungshilfe in ambulante, teilstationäre und stationäre Maßnahmen entfällt.

- Es wird ein Verfahren etabliert, das den Menschen mit Behinderung in seiner Situation ganzheitlich erfasst, ihn aktiv einbezieht und sein Wunsch- und Wahlrecht berücksichtigt (Gesamtplanung).
- Der Bedarf des Menschen mit Behinderung wird unverändert individuell und bedarfsgerecht gedeckt. Die Gesamtplanung erfolgt trägerübergreifend und umfassend; die Bedarfsermittlung und Feststellung erstreckt sich auf alle Lebenslagen des Menschen mit Behinderung und erfolgt nach bundeseinheitlichen Maßstäben.
- Die Gesamtverantwortung für die Steuerung der Teilhabeleistungen obliegt den Trägern der Sozialhilfe.
- Zur Sicherstellung der Qualität wird im Bereich der Sozialhilfe eine Wirkungskontrolle etabliert.
- Die Leistungen der Eingliederungshilfe werden – bei weiterhin offenem Leistungskatalog – als individuelle Fachleistungen ausgestaltet. Die vertragsrechtlichen Regelungen werden zu Regelungen über die Vereinbarung zum Inhalt und zur Finanzierung der Leistungen der Eingliederungshilfe umgestaltet.
- Wie Menschen ohne Behinderungen erhalten Menschen mit Behinderungen daneben im Bedarfsfall existenzsichernde Leistungen zum Lebensunterhalt einschließlich der Leistungen zum Wohnen.
- Voll erwerbsgeminderte Menschen mit Behinderungen erhalten die Möglichkeit, ihre Bedarfe nicht nur in anerkannten Werkstätten gemäß SGB IX, sondern auch bei anderen Leistungsanbietern zu decken.

Die Notwendigkeit dieser strukturellen Änderungen wird auch mit den Vorgaben der UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) begründet. Leitbild soll demnach eine inklusive Gesellschaft sein, in der alle Bürgerinnen und Bürger selbstbestimmt leben können. Aussagen zu möglichen Kostenfolgen sowie zur Kostentragung insgesamt sind nicht enthalten. Ebenso fehlen Folgewirkungen in Bezug auf andere – insbesondere vorrangige – Sozialleistungssysteme.

Weichenstellungen aufgrund der Einigung zwischen Bund und Ländern zum Fiskalvertrag

Das Grundlagenpapier greift ferner die neuen Vorgaben des Fiskalvertrages auf, in dem vereinbart wurde, dass Bund und Länder unter Einbeziehung ihrer Finanzbeziehungen ein neues Bundesleistungsgesetz in der nächsten Legislaturperiode erarbeiten und in Kraft setzen, das die Vorschriften der Eingliederungshilfe in der bisherigen Form ablöst. Weitergehende Absprachen, insbesondere zu den konkreten Auswirkungen eines solchen Gesetzes auf die Haushalte von Bund, Ländern und Kommunen wurden nicht getroffen.

Die im Zusammenhang mit einer Kostenbeteiligung des Bundes wiederholt genannte Summe von rd. 4 Mrd. Euro pro Jahr stellt keine belastbare Größenordnung dar. Auch in der Entschließung des Bundesrates (BR-Drs. 400/12) vom 29.6.2012 ist kein konkretes Entlastungsvolumen enthalten. Der Betrag von 4 Mrd. Euro geht darauf zurück, dass das Land Bayern bereits im Mai 2012 eine Bundesratsinitiative zur Schaffung eines Bundesleistungsgesetzes (BR-Drs. 282/12 vom 16.5.2012) initiiert hatte. Diese zielte auf eine vollständige Kostenübernahme des Bundes für die Eingliederungshilfe, deren Ausgabevolumen sich auf ca. 14 Mrd. Euro brutto p.a. beläuft, ab. Der Teilbetrag von 4 Mrd. Euro gründet auf dem modifizierten Ansatz einer gedrittelten Kostentragung zwischen Bund, Ländern und Kommunen.

Zusammenfassende Bewertung des Grundlagenpapiers

Das Grundlagenpapier enthält mehrere Änderungsvorschläge, die auch in dem kommunalen Positionspapier vom Frühjahr 2012 angelegt sind, wie beispielsweise die Überwindung der Trennung von ambulanten und stationären Angeboten sowohl in leistungrechtlicher als auch in finanzierungstechnischer Hinsicht. Sinnvoll ist ferner die Trennung von Fachleistun-

gen und lebensunterhaltsichernden Leistungen. Gleiches gilt für die Betonung der Gesamtsteuerungsverantwortung der Sozialhilfeträger und die Etablierung einer Wirkungskontrolle für die Einzelfallhilfen, die für die Erfolgsmessung jeder Rehabilitationsleistung selbstverständlich sein muss. Die Verbesserung der Steuerungsmöglichkeiten impliziert auch eine Novellierung der §§ 75 ff. SGB XII, um eine effektivere Wirtschaftlichkeits- und Qualitätsprüfung zu ermöglichen sowie Vertragsverletzungen besser als bisher begegnen zu können. Kritisch zu sehen sind jedoch die geplanten Veränderungen bei den Leistungen zur Teilhabe am Arbeitsleben, da die Zulassung anderer geeigneter Leistungsanbieter von Bildungs- und Beschäftigungsleistungen unter Einschluss von Zuverdienstangeboten neben den Werkstätten das Risiko bergen, dass der Kreis der Eingliederungshilfeberechtigten erweitert wird. Es muss daher bezweifelt werden, dass diese Veränderungen, ohne damit zugleich eine Beendigung des Werkstattmonopols und der Privilegierungen der WfbM-Beschäftigten zu verbinden, zu einer Absenkung des Kostendrucks auf die Kommunen werden beitragen können.

Über das Bundesteilhabegeld zum neuen Bundesleistungsgesetz

Die ASMK hat am 27.11.2012 beschlossen, bis zum Ende der aktuellen Legislaturperiode des Bundestages den Entwurf eines Bundesleistungsgesetzes zu erarbeiten, um diesen sodann zu Beginn der kommenden Legislaturperiode über den Bundesrat als Gesetzesinitiative einzubringen. Es ist davon auszugehen, dass die Formulierungsvorschläge des Grundlagenpapiers dafür Verwendung finden werden. Angesichts des Verlaufs des bisherigen mehrjährigen „Reformprozesses“ der Eingliederungshilfe muss man jedoch dem neu definierten Vorhaben aufgrund der angekündigten Tragweite mit Skepsis begegnen.

Neben der inhaltlichen Reform und Neuverortung der gesetzlichen Regelungen zur Eingliederungshilfe gilt es auch die Abgrenzung zwischen Eingliederungshilfe

und Pflegeleistungen unter Einbeziehung des Pflegeeneuausrichtungsgesetzes und des weiter entwickelten Pflegebedürftigkeitsbegriffs zu klären. Auch wird die Diskussion über die Verortung der Eingliederungshilfeleistungen für Kinder und Jugendliche mit Behinderung im SGB VIII oder SGB XII bzw. einem neuen Bundesleistungsgesetz innerhalb dieses Prozesses endlich zum Abschluss gebracht werden müssen. Schließlich ist zu berücksichtigen, dass alle materiell-rechtlichen Veränderungen nur im Verbund mit einer Anpassung der Finanzierungsverantwortlichkeiten mit dem Ziel einer Entlastung der kommunalen Haushalte beurteilt werden können.

Mangels unmittelbarer Finanzbeziehung zwischen Bund und Kommunen würde sich eine verstärkte finanzielle Beteiligung des Bundes zwangsläufig über die Länder vollziehen. Diese könnten beispielsweise auf Grundlage des GFG diese Mittel an die Kommunen weiterleiten. Völlig offen ist noch, inwieweit der Bund im Zuge der Verstärkung seines finanziellen Einsatzes auch an der Steuerung zu beteiligen sein wird. Nicht nur auf Seiten der Kommunen dürfte länderübergreifender Konsens darüber bestehen, dass ein „Bundessozialverwaltungsamt“ oder vergleichbare staatliche Zuständigkeitsstrukturen kontraproduktiv wären. Es ist jedenfalls derzeit nicht davon auszugehen, dass es bei den Eingliederungshilfeleistungen zu einer vollständigen Übernahme der Finanzierungsverantwortung durch den Bund nach dem Vorbild der Grundsicherung gemäß SGB XII kommen wird.

Problematisch ist, dass in der bisherigen politischen Diskussion die Begriffe des Bundesleistungsgesetzes sowie des Bundesteilhabegeldes seitens der Beteiligten mit verschiedenen Inhalten belegt werden. Allein deshalb und im Hinblick auf den weiten Zeitrahmen für die Reformen erscheint es nach wie vor sinnvoll, die Forderung nach der Einführung eines Bundesteilhabegeldes in den Vordergrund zu stellen, wie dies im gemeinsamen kommunalen Positionspapier vom Frühjahr 2012 erfolgt war. Der entsprechende Beschluss des Sozial- und Jugendausschusses des LKT vom 23.10.2012 war Gegenstand der Pressemitteilung anlässlich dieser Sitzung. Die Einführung des Bundesteilhabegeldes

würde die Abhängigkeit eines Entlastungseffektes zugunsten der Kommunen von einem möglicherweise bis zum Ende der nächsten Legislaturperiode auf Bundesebene andauernden Reformprozesses (das hieße bis zum Jahr 2017) aufheben. Auch könnte die Einführung eines Bundesteilhabegeldes unabhängig von der konkreten Zuständigkeitsregelung in den einzelnen Ländern erfolgen.

Der Vorstand des Landkreistages hat nach seinen Beratungen wie folgt beschlossen:

1. Der Landkreistag fordert die Landesregierung auf, bei der anstehenden Entwicklung eines neuen Bundesleistungsgesetzes, das die bisherigen Regelungen der Eingliederungshilfe für behinderte Menschen im SGB XII ablösen soll, unter Einbeziehung des Grundlagenpapiers der Bund-Länder-Arbeitsgruppe zur Weiterentwicklung der Eingliederungshilfe auch Maßnahmen für eine finanzielle Entlastung der kommunalen Sozialhilfeträger vorzusehen. Eine inhaltliche Weiterentwicklung der Eingliederungshilfe kann nur im Verbund mit einer Verbesserung der Finanzierungssituation realisiert werden.
2. Der Landkreistag stellt fest, dass derzeit in struktureller Hinsicht ausschließlich die Einführung eines individuellen und rentengleichen Bundesteilhabegeldes für Menschen mit Behinderungen eine Perspektive dafür bietet, die Ausgabe-steigerungen in der Eingliederungshilfe abzubremsen. Unabhängig von der künftigen Verortung der Regelungen zur Eingliederungshilfe in einem neuen Bundesleistungsgesetz, dem SGB IX oder weiterhin dem SGB XII, bekräftigt der Vorstand die Kernforderung des kommunalen Positionspapiers, das Bundesteilhabegeld einzuführen.
3. Der Vorstand erwartet wegen der gesamtgesellschaftlichen Aufgabe der Eingliederung behinderter Menschen perspektivisch eine vollständige – ggf. stufenweise umzusetzende – Finanzierung der Eingliederungshilfeleistungen für behinderte Menschen durch den Bund.

EILDienst LKT NRW
Nr. 12/Dezember 2012 50.11.06

Vorstandssitzung des Landkreistages NRW am 04. Dezember 2012

Am 04.12.2012 trat der Vorstand des Landkreistages NRW unter Vorsitz von Präsident Landrat Thomas Hendele, Kreis Mettmann, in der Geschäftsstelle des Landkreistages NRW in Düsseldorf zusammen. Im Rahmen der Sitzung befassten sich die Vorstandsmitglieder des Landkreistages NRW intensiv mit der Frage der Zusammenlegung der allgemeinen Kommunalwahlen mit den Wahlen der kommunalen Hauptverwaltungsbeamten, also der Landräte, Oberbürgermeister und Bürgermeister. Die Koalitionsfraktionen von SPD und Grünen haben einen Gesetzentwurf vorgelegt, mit dem spätestens ab dem Jahr 2020 die Termine der allgemeinen Kommunalwahlen mit den Terminen der Wahl der Hauptverwaltungsbeamten grundsätzlich synchronisiert werden sollen (Landtags-Drucksache 16/1468). Dies soll vor allem zu einer höheren Wahlbeteiligung führen. Um einen zeitlichen Gleichlauf schon 2014 zu erreichen, soll nach den Vorstellungen der Landesregierung den Hauptverwaltungsbeamten, deren Amtszeit zwischen dem Beginn der Wahlperiode der Räte und Kreistage im Jahre 2014 und Oktober 2015 endet, ein sog. Niederlegungsrecht eröffnet werden, um eine Synchronisation der Wahlen bereits im Mai/Juni 2014 – dann zugleich mit den Wahlen zum Europaparlament – zu erreichen. Hierzu wurde der verfassungsrechtliche Rahmen erörtert und unterstrichen, dass es bei einer gesetzlichen – wenn auch optionalen – Verkürzung von bereits laufenden Wahlzeiten einer in jeder Hinsicht verfassungsfesten Regelung bedürfe.

Ein weiteres wichtiges Thema der Vorstandssitzung war die Diskussion über die Konnexitätsrelevanz der geplanten Einführung der Inklusion im Schulbereich, d.h., des gemeinsamen Unterrichts von Kindern mit und ohne Behinderungen (vgl. dazu ausführlich EILDienst LKT NRW Nr. 11/November 2012, S. 388 ff, 408). Bisher geht das Ministerium für Schule und Weiterbildung (MSW) davon aus, dass die in seinem Referentenentwurf vorgesehene Inklusion den Konnexitätsfall („Wer bestellt, bezahlt!“) weder dem Grunde nach noch im Hinblick auf einzelne Positionen auslösen würde. Im Rahmen der Diskussion im Vorstand wurde deutlich, dass die Verärgerung auf der kommunalen Ebene über diese Haltung groß ist. Die grundsätzliche Konnexitätsrelevanz des Referentenentwurfs könne unter keinem Gesichtspunkt ernsthaft bestritten werden. Nach der Systematik des Konnexitätsausführungsgesetzes (KonnexAG) habe das Land eine Kostenfolgeabschätzung vorzulegen, an der es nach wie vor fehle. Für den Fall eines weiterhin fehlenden Entgegenkommens des Landes wurde ein verfassungsrechtliches Vorgehen als unvermeidlich angesehen. Im Zuge der Aussprache wurde anhand einer Vielzahl praktischer Beispiele deutlich, dass die Vorstandsmitglieder davon ausgehen, dass der Abbau der bisherigen Förderschulen bei weitem nicht ausreiche, den finanziellen Mehraufwand durch die Inklusion zu kompensieren. Dies gelte z. B. für bauliche Veränderungen, aber auch für das notwendige, bislang von den Kommunen zu stellende Assistenzpersonal. Zudem mahnte der Vorstand an, echte Elternwahlfreiheit zu gewährleisten, indem auch kleine Förderschulstandorte erhalten bleiben müssten. Das Land müsse den mit dem Gesetzentwurf vorgelegten Verordnungsentwurf zu Mindestgrößenvorgaben bei Förderschulen

zurückziehen und grundlegend überarbeiten (vgl. auch EILDienst LKT NRW Nr. 12/Dezember 2012, S. 472 – in diesem Heft).

Ein weiteres Schwerpunktthema der Vorstandssitzung war die Diskussion über das Tariftreue- und Vergabegesetz NRW und insbesondere die Entscheidung des Ministers für Arbeit, Integration und Soziales NRW, Guntram Schneider, im Bereich des straßengebundenen ÖPNV ausschließlich den TV-N – den von der Gewerkschaft Verdi abgeschlossenen Tarifvertrag – als repräsentativ anzuerkennen (vgl. dazu EILDienst LKT NRW Nr. 11/November 2012, S. 385; 426). Mehrere Vorstandsmitglieder brachten erhebliche Verteuerungen der Aufträge durch eine Bindung an den TV-N in Millionenhöhe auf den Punkt. Kritisch wurde zudem bemerkt, dass es praktisch kaum möglich sei, die dadurch anstehenden Verteuerungen durch Tarifierhöhungen auf die Fahrgäste umzulegen. Zum einen seien die Tarife heute in der Regel umfängliche Gemeinschaftstarife, die nur unter Zustimmung einer großen Zahl von Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger geändert werden können, und zudem dürfte vielerorts die Akzeptanz der Bürgerinnen und Bürger für den ÖPNV durch eine weitere Fahrpreiserhöhung schwinden. Insofern sei zu befürchten, dass die kommunalen Aufgabenträger im ÖPNV letztlich auf den Kosten sitzenbleiben würden. Es müsse nun in erster Linie darum gehen, eine für die betroffenen öffentlichen Auftraggeber im Verkehrsbereich vernünftige Anwendungsregelung zu finden. Hier gebe es noch einige Wertungswidersprüche, insbesondere zum Europarecht, die den betroffenen öffentlichen Auftraggeber einen gewissen Auslegungsspielraum einräumen könnten. Darüber hinaus wurde darauf hingewiesen, dass aus Reihen des privaten Omnibusgewerbes alsbald nach Inkrafttre-

ten der Rechtsverordnung ein Vergaberechtsstreit gegen das Gesetz zu erwarten sei. Es gebe sowohl europarechtliche wie verfassungsrechtliche und überdies noch tarifrechtliche und zivilrechtliche Fragestellungen, die ungeklärt seien. Hinsichtlich der nun in Kürze anstehenden Verabschiedung einer allgemeinen Rechtsverordnung zur Ausführung der Umweltkriterien, der ILO-Kernarbeitsnormen (Internationaler Arbeitsorganisation) und der Aspekte der Frauenförderung und der Vereinbarkeit von Familie von Beruf wurde deutlich darauf hingewiesen, dass nach den inoffiziell bekannten Vorentwürfen von einer solchen Verordnung keine Erleichterung zu erwarten sei, sondern vielmehr noch eine Verkomplizierung sowohl durch die administrativen Mehrbelastungen in den kommunalen Vergabestellen als auch durch eine Auftragsverteuerung im Vergleich zu dem Zustand, der ohne Tariftreue- und Vergabegesetz bestehen würde.

Das Thema Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) stand diesmal doppelt auf der Tagesordnung des Vorstandes, und zwar auch im Zusammenhang mit der Zukunft des ÖPNV im kreisangehörigen Raum. Die Entwicklung des ÖPNV im ländlichen, kreisangehörigen Raum wird in den nächsten Jahren von deutlich sinkenden Schülerzahlen, zunehmenden Zentralisierungsprozessen und einer vielerorts abnehmenden und alternden Wohnbevölkerung gekennzeichnet sein. Vor dem Hintergrund haben Experten aus den Kreisen ein umfängliches Thesenpapier „Zukunft des ÖPNV im kreisangehörigen Raum“ erarbeitet, aus dem die Position des LKT NRW insbesondere gegenüber dem Landtag, der Landesregierung und den anderen Akteuren deutlich wird. Wichtigste Inhalte und Forderungen des Thesenpapiers sind die Weiterentwicklung und Öffnung der bisherigen Finanzierungsinstrumente

für Anpassungen an den demografischen Wandel, die Betonung, dass nur die Kreise als Aufgabenträger im ÖPNV dazu berufen sein können, über Anpassungen an den demografischen Wandel zu entscheiden, die Fortentwicklung besonderer verkehrlicher Bedienungsformen im ÖPNV im ländlichen Raum und letztlich die Einbeziehung weiterer Finanzierungssäulen in die wirtschaftlichen Grundlagen des ÖPNV. Das verabschiedete Thesenpapier ist in vollständiger Form in diesem EILDienst-Heft abgedruckt (vgl. EILDienst LKT NRW Nr. 12/Dezember 2012, S. 436 ff.).

Des Weiteren beschäftigten sich die Vorstandsmitglieder mit der Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie und hier konkret der bisherigen Landesförderung der

Koordinatorenaufgaben. Dazu betonte der Vorstand, dass ohne eine kontinuierliche Koordination der Maßnahmen zur Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie, insbesondere die Einwerbung, Betreuung und Beratung der Maßnahmenträger, die weiterhin zügige Umsetzung der Anforderungen der Wasserrahmenrichtlinie spürbar gefährdet ist. Dabei handele es sich nicht um Pflichtaufgaben der unteren Wasserbehörden im Rahmen der Gewässeraufsicht. Eine seitens des Landes nicht geförderte und insofern freiwillige Übernahme der Koordinationstätigkeiten lehne der LKT NRW nachdrücklich ab. Angesichts der wegfallenden Förderung und ihrer desolaten Finanzsituation konzentrierten sich die Kreise im Bereich der Gewässeraufsicht

künftig auf die Wahrnehmung ihrer Pflichtaufgaben. Über diese Themen hinaus diskutierte der Vorstand des Landkreistages NRW außerdem u.a. den Fortgang des Reformprozesses bezüglich der Eingliederungshilfe für behinderte Menschen (vgl. dazu EILDienst LKT NRW Nr. 12/Dezember 2012, S. 441 ff. – in diesem Heft), die Konnexitätsrelevanz des Vormundschaftsrechtsänderungsgesetzes, Fragestellungen zu Pensionsrückstellungen sowie die Einführung eines Masterstudiengangs an der Fachhochschule für öffentliche Verwaltung NRW.

EILDienst LKT NRW
Nr. 12 /Dezember 2012 00.10.10

Neuer Vorsitz im Polizeiausschuss des Landkreistages NRW

Landrat Dr. Ansgar Müller ist neuer Vorsitzender des Polizeiausschusses des Landkreistages NRW.

Der Vorstand des Landkreistages NRW wählte ihn in seiner Sitzung am 04.12.2012 in Nachfolge von Präsident Landrat Thomas Hendele, Kreis Mettmann, zum Ausschussvorsitzenden. Landrat Dr. Ansgar Müller wurde nach seinem Jurastudium in Köln und Heidelberg zunächst von 1985 bis 1987 wissenschaftlicher Referent am Freiherr-vom-Stein-Institut, der wissenschaftlichen Forschungsstelle des Land-

kreistages NRW, in Münster. Nach seiner Promotion wurde er als Regierungsrat bei der Bezirksregierung Düsseldorf und im Innenministerium des Landes Nordrhein-Westfalen tätig.

Von 1990 bis 1996 amtierte Dr. Ansgar Müller als Beigeordneter und Stadtkämmerer in Kempen/Kreis Viersen, bevor er 1996 zum Kreisdirektor des Kreises Wesel mit den Schwerpunkten Soziales, Jugend, Schule, Kultur und Sport gewählt wurde. Im Oktober 2004 wurde er zum Landrat des Kreises Wesel gewählt.

hauptamtlichen Bürgermeister der Stadt Greven/Kreis Steinfurt gewählt, bevor er im September 2006 zum hauptamtlichen Landrat des Kreises Warendorf gewählt wurde.

Seit Januar 2012 ist Dr. Olaf Gericke zudem Vorsitzender des Bau- und Umweltausschusses des Landkreistages NRW.

EILDienst LKT NRW
Nr. 12/Dezember 2012 31.10.03



Landrat Dr. Ansgar Müller

Als stellvertretenden Vorsitzenden des Polizeiausschusses wählte der Vorstand in seiner Sitzung am 04.12.2012 Landrat Dr. Olaf Gericke.

Der gebürtige Münsteraner studierte in seiner Heimatstadt Rechtswissenschaften und promovierte an der Juristischen Fakultät der Technischen Universität Dresden.

Nach seinem Referendariat wurde Dr. Olaf Gericke zunächst als Jurist bei der Kassenärztlichen Vereinigung Westfalen-Lippe in Münster tätig, bevor er 1999 die Tätigkeit als Kreisrechtsrat und Referent des Oberkreisdirektors/Landrates des Kreises Warendorf übernahm. Im Mai 2003 wurde er zum



Landrat Dr. Olaf Gericke



Neue Zielgruppen und Nutzerpotentiale erschließen

Von Dipl.-Ing. Klaus-Peter Dürholt, Kreis Unna

Die Auswirkungen der demografischen Entwicklung machen sich im Kreis Unna genau wie andernorts schon jetzt bemerkbar. Die Einwohnerzahlen werden im Kreis Unna von 410.000 in 2011 auf circa 390.000 in 2020 sinken. Einhergehend damit ist das Wegbrechen der Schülerzahlen. Daher bemüht sich der Kreis Unna, durch entsprechende Projekte im ÖPNV und Radverkehr, neue Zielgruppen und Nutzerpotentiale zu erschließen beziehungsweise vorhandene Nutzergruppen durch quantitative und qualitative Verbesserungen zu halten.

Im Rahmen des neuen Projektes „Nimm-Bus“ (Busschule) wird, durch eine vom Kreis Unna finanzierte, bei der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna (VKU) eingestellte Person, seit 2011 in den Schulen des Kreises Unna Mobilitätserziehung angeboten, welche das langfristige Ziel verfolgt, junge Leute als zukünftige Nutzer von Bus, Bahn und Fahrrad durch entsprechende Überzeugungsarbeit zu gewinnen. Diese schulische Mobilitätserziehung besteht zum einen aus einer praxisorientierten Einheit, bei der insbesondere die Verkehrssicherheit beziehungsweise die sichere Nutzung von Bus und Bahn im Vordergrund stehen.



Die Busschule kommt bei den Schülern bestens an.

Die andere Einheit vermittelt Kompetenzen und Fertigkeiten, um sich im ÖPNV zu orientieren. Darüber hinaus wird eine positive Einstellungsänderung in Bezug auf die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes gefördert. Das Besondere an diesem Projekt ist das Angebot an die Schulen, dass der Mobilitätsunterricht kostenlos durch eine externe Person durchgeführt wird. Dadurch wird es zum einen für die Schüler anschaulicher und interessanter und zum anderen werden keine Lehrerstunden für diese Thematik gebunden, was die grundsätzliche Resonanz auf dieses Projekt sowie die Akzeptanz bei den Schulen erhöht. Insbesondere neue, unkonventionelle Angebote und Anreize vermitteln das für die Zielgruppe zunächst wenig spannende Thema „ÖPNV“. Dazu gehört zum Beispiel eine ÖPNV-Ralley in Bussen und Bahnen im Kreis Unna. Auch die Vorteile des Fahrrades werden im Rah-

men dieses Projektes den Jugendlichen vermittelt. Inzwischen ist die Ausweitung der „Busschule“ auch auf andere Nutzergruppen, zum Beispiel die „jungen“ Senioren, in Vorbereitung.

Unter dem Titel „Busguides“ dreht sich alles um die Sicherheit im Bus und an den Haltestellen. Hier handelt es sich um ein Projekt des Kreises Unna, welches das Ziel hat, den Weg zur Schule noch sicherer und auch für die Schülerinnen und Schüler angenehmer werden zu lassen. Vielleicht nutzen die Schüler dann, wenn sie erwachsen sind und die Wahlmöglichkeit PKW oder ÖPNV haben, weiterhin den ÖPNV.



Diszipliniert auf den Bus warten, die Busguides haben es vermittelt.

Schülerinnen und Schüler sorgen dabei ehrenamtlich für einen geordneten Einstieg der Schüler in die entsprechenden Busse sowie für Ordnung in den Fahrzeugen. An vielen Schulen im Kreis Unna wurde dieses Gemeinschaftsprojekt von Kreis Unna und VKU bereits seit einigen Jahren mit Erfolg fortgeführt. Die teilnehmenden Schüler erhalten ein Zertifikat für diese ehrenamtliche Tätigkeit. Mit dem Projekt „mobil&Job“ hingegen werden Unternehmen angesprochen mit dem Ziel, ihre Mitarbeiter für den ÖPNV zu gewinnen sowie ihre Verkehrsabläufe umwelt- und klimafreundlicher zu gestalten und nebenbei Kosten zu sparen. Dazu steht interessierten Unternehmen ein kostenloser „alles aus einer Hand Service“ zur Verfügung, der mit der Erfassung der Verkehrswege beziehungsweise -mittel des Unternehmens und seiner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beginnt und mit der Erarbeitung

eines umfassenden Mobilitätsplans endet. „Mobil&Job“ setzt dabei nicht auf Patentrezepte, sondern erarbeitet jeweils individuelle Lösungen, abhängig von Unternehmensart und -größe, geografischer Lage und dem Einzugsgebiet der Beschäftigten. Das Projekt „mobil&Job“ wurde bereits im Rahmen eines landesweiten und zweier bundesweiter Wettbewerbe mit wertvollen Auszeichnungen versehen. Im Jahr 2011 und 2012 wurde das Engagement von „mobil&Job“ weiter intensiviert und Erkenntnisse für die Erarbeitung des Nahverkehrsplans im Zusammenhang mit der ÖPNV-Anbindung der Gewerbegebiete im Kreis Unna genutzt.

Darüber hinaus wird in Kooperation mit den Städten Dortmund und Hamm unter Federführung der IHK zu Dortmund und Beteiligung des Landesministeriums in einem Modellprojekt der Frage nachgegangen, wie ein Qualitätsiegel ausgestaltet sein sollte, damit sich weitere Unternehmen für die Mobilität der Mitarbeiter und ihrer Fuhrparks auch finanziell engagieren. Projektstart des zunächst auf ein Jahr ausgelegten Modell-Projekts „Mobil.Pro.Fit“ war in 2011. In einem Modellprojekt am Berufskolleg Werne soll das Potenzial für eine umweltfreundliche und kostengünstige Mobilität für Lehrer und Schüler getestet werden. Auch hier sollen neue Nutzergruppen für den ÖPNV gewonnen werden. Start des Projektes war im Frühjahr 2012.



Radstationen sind Bindeglieder zwischen Fahrrad und Schiene beziehungsweise Bus.

Radstationen können wichtige Bindeglieder zwischen den umweltfreundlichen Verkehrsarten Schiene, Bus, Fahrrad sein. Der Kreis Unna kann hier ein Alleinstellungsmerkmal aufweisen. Er verfügt bundesweit mit 13 Radstationen über die größte Anzahl dieser Einrichtungen für einen Kreis.

In einem bundesweit einmaligen Modellprojekt stellte das Land NRW in 2011 Fördermittel in Höhe von 80.000 Euro zur Verfügung, um zu erproben, wie Radstationen zu personell und finanziell sowie organisatorisch funktionierenden Serviceknoten aufgebaut werden können. Gemeinsam mit dem Projektpartner AWO/DasDies Service GmbH, Betreiber der Radstationen, wurden kostenloses Parken in Unna Bahnhof und Kamen Bahnhof getestet, Auswirkungen von Schnupperangeboten (rabattiertes Parken von 50 Prozent in Phasen in 2011 und 2012 in Bönen, Lünen, Fröndenberg, Schwerte) sowie die umfangreichen Dienstleistungen wie Auskünfte zur Kommune, zu Radwegen, radtouristischen Angeboten, zu Bus und Bahn, Fahrradverleih, Fahrradserviceleistungen untersucht. Außerdem wurde ein personeller Service mit Hilfestellung durch Bürgerarbeiter im Bahnhofsbereich angeboten und erprobt. Gesamtziel des Projektes ist auch hier die Gewinnung neuer Nutzer für den ÖPNV und daher die Sicherung der Finanzierung der Radstationen und damit einhergehend die Festlegung der notwendigen Dienstleistungen und der personellen Besetzung, der Öffnungszeiten und der Kosten für Fahrradparken. Am Ende steht die Übertragbarkeit der Ergebnisse auf die NRW-Ebene.

Jahr für Jahr fördert der Kreis Unna die Beschaffung von Linienomnibussen. Die Zuwendungen erfolgen aus Mitteln des Landes nach dem ÖPNV-Gesetz und sind zur Gewährleistung der Qualität des im Kreis Unna im Rahmen der Nahverkehrsplanung vorgesehenen ÖPNV-Angebotes bestimmt. Hierbei stellt insbesondere eine moderne Fahrzeugflotte einen qualitativen Standard im Verkehrsbereich dar. Angestrebt wird eine möglichst kontinuierliche Erneuerung des im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeugparks der Verkehrsunternehmen, um bestimmte Qualitäts- und Umweltstandards zu gewährleisten. eingeführt wurde die Förderung von Videoüberwachungsanlagen als Zusatzausstattung. Damit konnte dem zunehmenden Vandalismus Einhalt geboten und die Sicherheit in den Fahrzeugen erhöht werden. Als Sonderausstattungen fördert der Kreis Unna außerdem TFT-Flachbildschirme auf wichtigen Verbindungen. Auf den Flachbildschirmen werden die Fahrgäste und Touristen über die Sehenswürdigkeiten und wichtige Veranstaltungen im Kreis

Unna informiert. Nicht zuletzt auf Initiative und mittels finanzieller Förderung des Kreises Unna hat die Verkehrsgesellschaft Kreis Unna (VKU) den ersten Hybrid-Bus angeschafft, der Ende 2011 die Fahrgäste beförderte. Eine Investition in die Zukunft, da mit dem ÖPNV auch das Image von „Innovation“ verbunden werden sollte.



Seit Ende 2011 fährt der erste Hybrid-Bus im Kreis Unna.

Im Kreis Unna wird der FahrradBus an jedem Sonn- und Feiertag zwischen Mai und Oktober eingesetzt und zwar auf der Achse Fröndenberg – Opherdicke – Unna – Kamen – Bergkamen – Werne – Cappenberg – Nordkirchen mit drei Fahrtenpaaren pro Tag. Auf den Anhängern können bis zu 16 Räder befördert werden. Ziel ist es, Radwanderern die Möglichkeit zu geben, ihr Fahrrad für Radwanderungen mitzunehmen, die in größerer Entfernung vom Heimatort liegen. So können beispielsweise Bergkamener bequem den Ruhrtalradweg erreichen, gleichermaßen gelangen Unnaer Fahrradfreunde bequem nach Cappenberg oder Nordkirchen, um dort eine Radtour zu genießen. Die Fahrradmitnahme ist kostenlos. Gruppen melden sich vorher unter der Servicenummer 01803 504030

an. Natürlich können auch Wanderer und andere Fahrgäste den FahrradBus nutzen. Auch im Freizeitverkehr ist der Kreis Unna bemüht, weitere Nutzer zu gewinnen. Das Radwandern stellt für den Kreis Unna ein besonderes Potenzial dar. Ziel ist es, Radwanderer aus dem Kreis Unna, aber auch von außerhalb des Kreises zu Besuch zu



Dank Fahrradbus-Anhänger kann der Drahtesel problemlos mit auf Tour gehen.

animieren und hier konsumieren zu lassen. Der Kreis Unna ist in seiner Eigenschaft als Aufgabenträger für den ÖPNV an der Gewinnung neuer Kunden interessiert. Aus diesen beiden Aufgabenbereichen heraus ist eine Broschüre herausgegeben worden, die insbesondere die Bewohner des benachbarten Ballungsraumes Dortmund im Auge hat und ihnen vermittelt, dass man im Kreis Unna gut radeln kann und dass der Kreis Unna durch die vielen Bahnhöfe ideal zu erreichen ist. Die Broschüre Bahn&Bike erfreut sich so großer Beliebtheit, dass immer wieder verbesserte Neuauflagen dieses äußerst erfolgreichen Produktes herausgegeben werden.

EILDienst LKT NRW
Nr. 12/Dezember 2012 36.16.03



Dank Fahrradbus-Anhänger kann der Drahtesel problemlos mit auf Tour gehen.



Intermodale Mobilitätsangebote begeistern im Tecklenburger Land

Von Heiner Bucker, Dipl.-Ing. Raumplanung, Amtsleiter Umwelt- und Planungsamt, Kreis Steinfurt und Dr. Andreas Leistikow, Regionalverkehr Münsterland GmbH - Verkehrsmanagement

Der Kreis Steinfurt, die Gemeinde Mettingen und die Regionalverkehr Münsterland (RVM) begegnen den Herausforderungen des demografischen Wandels mit einem in der Fachwelt viel beachteten Pilotprojekt. Die Kultivierung „Intermodaler Mobilität“ in der Kombination Elektromobilität und öffentlicher Nahverkehr soll die zunehmend brüchigere Säule „Schülerverkehr“ für den ÖPNV kitten helfen. STmobil wird vom Land NRW gefördert und zeigt erste Erfolge. Die Projektpartner ermutigt dies zu weiteren Taten.

Der Kreis Steinfurt setzt sich seit einigen Jahren aktiv mit dem Thema demografischer Wandel auseinander. In einem partizipatorischen Prozess wurde hierzu das Kreisentwicklungsprogramm „Kreis Steinfurt 2020 – gemeinsam gestalten“ (KEP) entworfen und 2008 vom Kreistag als Handlungsleitlinie verabschiedet. In regelmäßigen Abständen 2007, 2009 und zuletzt 2012 werden aktuelle Zahlen, Daten, Fakten sowie Prognosen der Bevölkerungsentwicklung für den Kreis Steinfurt dargelegt und in eigenen Veranstaltungen zum Thema mit den Bürgerinnen und Bürgern erörtert. Die klassischen Merkmale des demografischen Wandels WENIGER | ÄLTER | BUNTER sind mittlerweile auch im Kreis Steinfurt deutlich ausgeprägt. Seit 2007 sind die Einwohnerzahlen rückläufig. Der Sterbeüberschuss wird größer und kann – anders als in der Vergangenheit – durch Zuzüge nicht mehr aufgefangen werden. Bei weiter steigender Lebenserwartung und niedriger Geburtenrate steigt der Anteil der Älteren und Hochbetagten deutlich an, während die Anzahl der Jüngeren und hier insbesondere die Zahl der Schüler dauerhaft kleiner wird. Der Ausländeranteil bleibt zwar niedrig, aber die Lebensstile werden vielfältiger, bunter. „Mobil im Kreis Steinfurt“ lautete vor diesem Hintergrund 2008 eins von 13 Projektclustern des KEP. Fragen der zukünftigen Mobilität standen von Anfang an im Fokus des Entwicklungsprozesses. Umgesetzt wurden seither zahlreiche Teilprojekte wie die Förderung und Einrichtung von vier BürgerBus-Projekten, die Einführung eines „Seniorentickets“, die Einrichtung mehrerer FreizeitBusse als auch eines FahrradBusses im Tecklenburger Land und die Vertiefung des Themas „Mobil im Alter“ im Rahmen der Demografietape 2009. Des Weiteren wurden in diesem Zusammenhang zahlreiche ÖPNV-Angebotsverbesserungen durchgeführt. Insbesondere konnte die Ost-West-Verbindung zwischen der Kreisstadt Steinfurt und dem Internatio-

nen Flughafen Münster/Osnabrück aus dem KEP begründet und realisiert werden. Das im letzten Jahr verabschiedete „KEP-Update 2012“ enthält nun als Schwerpunkt im Handlungsfeld Wirtschaft für die Jahre 2012 und 2013 das Projekt „STmobil – Mobilitätsoffensive des Kreises Steinfurt und der RVM“. Vor dem Hintergrund stetig sinkender Schülerzahlen und der steigenden Anzahl älterer Bürgerinnen und Bürger wird versucht, mit intermodalen Mobilitätsangeboten die Nachfragesituation im ÖPNV zu stabilisieren und neue Kunden

mend „multimodal“ unterwegs. Wichtiger als der Status „eigener PKW“ ist ihnen die generelle Verfügbarkeit von qualifizierten Verkehrsmitteln für die von ihnen zurückzulegenden Wege. Smartphone, Tablet PC oder Laptop jeweils mit Internetzugang sind ihre neuen Statussymbole.

Im Modellkorridor von STmobil verkehrt heute der SchnellBus S10 der RVM im Stundentakt zwischen den Grundzentren Recke, Mettingen und Westerkappeln und verbindet sie mit dem niedersächsischen Oberzentrum Osnabrück. RegioBusse der



Mit der Mobilitäts-Flatrate intermodal unterwegs im Tecklenburger Land.

für eine ressourcenschonende Nahmobilität zu begeistern. Diese Vorgehensweise macht sich den bundesweit festzustellenden Trend zunutze, dass der Autobesitz für junge Menschen zunehmend an Bedeutung verliert. Auch fahren sie weniger PKW als ihre Vorgängergenerationen und sind bei der Verkehrsmittelwahl zuneh-

RVM stellen stündliche Verbindungen ab Recke und Mettingen zum Mittelzentrum Ibbenbüren her. In diesem Korridor leben heute rund 45.000 Menschen. Viele arbeiten in Osnabrück, nutzen aber derzeit primär den Pkw. Um den Modal Split im Korridor deutlich zugunsten des ÖPNV zu verschieben und eine komfortable Wegeket-

für potentielle Kunden zu realisieren, wurde das bestehende Bus-Angebot deutlich verbessert. Der SchnellBus S10 verkehrt in der Hauptverkehrszeit im Halbstundentakt. Zudem wurde eine späte Rückfahrt nach Ladenschluss von Osnabrück nach Recke eingerichtet. Um einen möglichst hohen Kaufanreiz zu schaffen und die Beschäftigung mit dem Thema ÖPNV zu forcieren, wurde ein Flatrate-Ticket mit Zusatznutzen eingerichtet. Das „MobilAbo Mettingen“ wird im Gegensatz zu bestehenden Ticketangeboten nicht linienbezogen, sondern netzbezogen ausgegeben. Der Abonnent kann damit in alle Nachbarkommunen in einem 25 Kilometer-Radius gelangen. Angeboten wird auch eine Partnerkarte zum halben Preis. Dies spricht vor allem Familien an. Als besonderer Anreiz wird den Kunden zudem für ein halbes Jahr ein Pedelec kostenlos zur Verfügung gestellt. Damit wird die multimodale Gestaltung der Wegekette möglich.



50 Pedelecs bringen Jung und Alt neues Mobilitätsvergnügen.

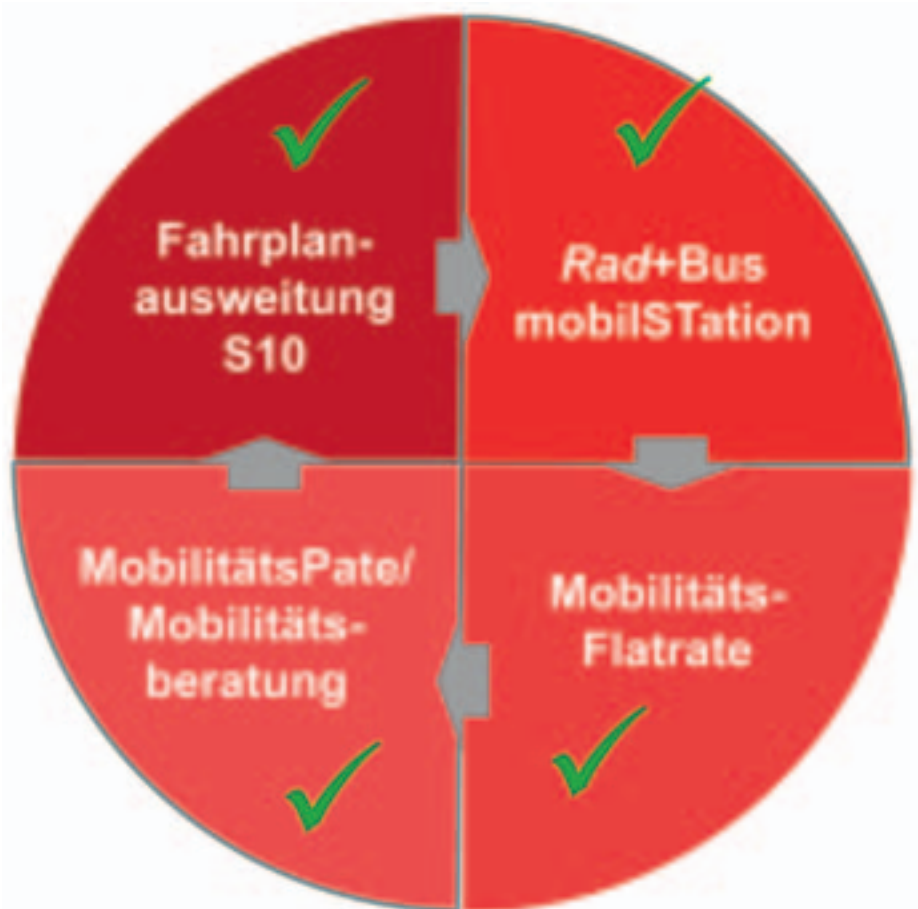
Die MobilitätsSTation gewährleistet umfassende Mobilitätsangebote und Informationen für Mettinger Bürger und Gäste. Verschiedene E-Bikes und Pedelecs stehen zur Verfügung und ermöglichen den flexiblen Einsatz für kurze Wege im Ort sowie für die längere Fahrradtour in der Freizeit. Durch eine angeschlossene Mobilitätsberatung werden gemeinsam individuelle Mobilitätsprofile erarbeitet. Die Vorteile des Umweltverbundes Fahrrad – ÖPNV werden direkt vor Ort erfahren und erlebt. Das Zusammenspiel der drei Säulen führt zu einer gesteigerten Nachfrage, weil ÖPNV im ländlichen Raum nicht mehr allein als Massentransportmittel erlebt wird, sondern als Rückgrat einer flexibel kombinierbaren Mobilitätspalette. Die Kooperation mit örtlichen Partnern stärkt die Akzeptanz in der Bevölkerung und führt dabei das Knowhow einzelner Branchen zusammen. Die so erzielte Bündelung

von Einzelaktivitäten kann im Idealfall zu einer Sogwirkung führen. Wer in Mettingen mit E-Bike, Pedelec und Bus unterwegs ist, hat Vorbildfunktion in Sachen Klimaschutz und Nachhaltigkeit.

Erste Analysen der RVM zeigen, dass die Rechnung aufgeht. Die Nachfrage beim SchnellBus S10 hat sich seit der Einführung der Zusatzfahrten zum Fahrplanwechsel 2012 um zwölf Prozent erhöht. Und auch das „MobilAbo Mettingen“ wird gut nachgefragt. Im ersten halben Jahr nach Einführung hat sich die Zahl der ÖPNV-Abonnenten mehr als verdoppelt. Viele Kunden reizt dabei das Pedelec als attraktive Möglichkeit, den ersten Weg zur Haltestelle E-mobil zu überbrücken und es im lokalen Alltagsverkehr einsetzen zu können. Die hochwertigen Pedelecs können an ausgewählten Standorten in abschließbaren Fahrradunterständen sicher abgestellt werden. Das Potenzial von STmobil, wurde auch von der Jury des E-Bike-Awards 2012 gewürdigt, den RWE und der Verein Extra-Energy ausgelobt haben. Kreativität und Innovationskraft, Nutzen für die Öffentlichkeit, Nachhaltigkeit und Integration des E-Bikes in die Mobilitätskette waren die ausschlaggebenden Kriterien, die dem Projekt den zweiten Platz einbrachten.

Weitere Projektbausteine sollen in nächster Zeit umgesetzt werden. So muss konsequenterweise ein Angebot für die „Letzte Meile“ am Zielort Osnabrück angeboten werden, wobei Kooperationen mit der dortigen RadStation und einem Carsharing-Anbieter geplant sind. Darüber hinaus werden Maßnahmen im Bereich Marketing, Mobilitätsinformation, Förderung innovativer Infrastruktur und Dienstleistungen weiter entwickelt. Es ist daran gedacht, das Dienstleistungsangebot der MobilSTation um einen Bring- und Abholservice zu ergänzen, Informationshaltestellen im Gemeindegebiet einzurichten sowie ehrenamtliche MobilitätsPaten („Bürger beraten Bürger“) auszubilden. Das Projekt wird durch das Land NRW über einen Zeitraum von vier Jahren finanziell gefördert, und evaluiert. Mittels einer Panelstudie wird das Projekt vom Büro PGV Köln evaluiert. 3.000 Bürgerinnen und Bürger werden einbezogen, um die Auswirkungen von STmobil auf den Modal Split in Mettingen nachvollziehen zu können.

EILDienst LKT NRW
Nr. 12/Dezember 2012 36.16.03



Intermodale Mobilitätsangebote stabilisieren die ÖPNV-Nachfrage.



Ausgewählte Ansätze im ÖPNV des Rhein-Sieg-Kreises

Von Dr. André Berbuir, Abteilungsleiter ÖPNV, Planungsamt, Rhein-Sieg-Kreis

Als eine der Wachstumsregionen in Deutschland befindet sich der Rhein-Sieg-Kreis in einer privilegierten Situation. Gleichwohl wird der demografische Wandel auch hier stattfinden und es gilt, entsprechende Lösungsansätze im ÖPNV zu finden. Hierfür haben die Aufgabenträger mit dem Nahverkehrsplan das Gestaltungsmittel in der Hand. Hilfreiche Ansätze sind der „Rheinbacher Stadthüpfer“ für ältere Menschen und die Implementierung einer „Schülerdatenbank“, von der Schülerinnen und Schüler profitieren.

Im Rhein-Sieg-Kreis verkehren neben den Angeboten im Schienenpersonalverkehr (SPNV), dessen Aufgabenträger der Nahverkehr Rheinland (NVR) ist, Stadtbahnen, Schnellbusse, Busse, TaxiBusse, Anrufsammeltaxen und Bürgerbusse. Zum 30. November 2011 verzeichnete der Rhein-Sieg-Kreis 600.295 Einwohner. 47 Prozent der Bevölkerung leben gemäß LEP NRW im Gebiet der Ballungsrandzone und 53 Prozent in Gebieten mit überwiegend ländlicher Struktur. Die raum- und siedlungsstrukturellen Gegebenheiten in den 19 Städten und Gemeinden des Rhein-Sieg-Kreises sind höchst unterschiedlich. So misst die Kreisstadt Siegburg gerade einmal 23 Quadratkilometer. Dem gegenüber stehen Flächengemeinden wie Hennef oder Windeck mit 106 beziehungsweise 107 Quadratkilometer. Die Bevölkerungsdichte reicht von 173 Einwohnern je Quadratkilometer in Ruppichteroth bis hin zu 1.693 Einwohnern je Quadratkilometer in Siegburg.

Auch im Rhein-Sieg-Kreis steht eine wachsende Anzahl über 65-Jähriger einer schrumpfenden Anzahl unter 18-Jähriger gegenüber. So stieg zwischen 1998 und 2010 der Anteil der über 65-Jährigen von 14,2 auf 21,2 Prozent der Bevölkerung. Der Anteil der unter 18-Jährigen hingegen sank im gleichen Zeitraum von 20,9 auf 17,7 Prozent.

Je nach Erfordernis werden die Elemente der differenzierten Bedienung abhängig von den raum- und siedlungsstrukturellen Gegebenheiten eingesetzt. Dabei wird gleichzeitig eine Zielvorgabe für Mindeststandards im Rahmen der Erschließungsqualität implementiert. Der nunmehr dritte Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises steht unter dem Planungsleitsatz „Optimierung“. Der Kreistag fasste am 7. September 2009 die Beschlüsse für den dritten Nahverkehrsplan im linksrheinischen Kreisgebiet, für den Teilraum Niederkassel und am 1. Juli 2010 für das rechtsrheinische Kreisgebiet. Zugleich wurden weitere Teilziele formuliert, die nacheinander in den Jahren 2011 und 2012 umgesetzt

wurden beziehungsweise noch umgesetzt werden. Dabei schlägt der Rhein-Sieg-Kreis jetzt einen neuen Weg ein. Er folgt einer modularen Konzeption, welche die fortlaufende Arbeit am Nahverkehrsplan in den Teilräumen des Rhein-Sieg-Kreises ermöglicht. Die Neufassung des ÖPNV-Gesetzes NRW machte dies möglich, weil die Pflicht weggefallen ist, den Nahverkehrsplan alle fünf Jahre fortzuschreiben. Auf diese Weise wird den Aufgabenträgern eine größere Flexibilität zu teil und die Arbeiten am Nahverkehrsplan werden sich weiter verstetigen. Dieser Devise folgend ist der vorliegende Nahverkehrsplan in seiner zeitlichen Abfolge offen und soll kontinuierlich in räumlichen Teilbereichen weiter entwickelt werden.

Der Rhein-Sieg-Kreis finanziert bereits seit Jahrzehnten den öffentlichen Personennahverkehr mit beträchtlichen Mitteln. In den letzten Jahren waren das immer über 20 Millionen Euro pro Jahr. Trotz der angespannten Haushaltslage der Städte und Gemeinden und des Kreises konnten im neuen Nahverkehrsplan Angebotsverbesserungen und Qualitätssteigerungen vorgesehen werden. So wurde der „TaxiBus“ als weiteres Element der differenzierten Bedienung neu eingeführt und dadurch das gesamte ÖPNV-Angebot verbessert. Im gewissen Rahmen wurden auch Angebotsanpassungen im Berufs- und Schülerverkehr sowie im „Jedermannverkehr“ beschlossen. Punktuell waren auch kostenneutrale Verbesserungen möglich.

Vor diesem Hintergrund ist der Rhein-Sieg-Kreis auch bei der Bedienung des ländlichen Raumes inzwischen gut aufgestellt. Alle geschlossenen Ortschaften mit mehr als 500 Einwohnern werden nach Möglichkeit mit liniengebundenen Verkehrsmitteln erschlossen. An Werktagen ist dabei ein Mindestbedienungsstandard im Stundentakt das Ziel. Im dispers besiedelten ländlichen Raum kommen vor allem der Bus, der TaxiBus und das Anruf-Sammel-Taxi (AST) zum Einsatz. Erwähnen muss man in diesem Zusammenhang auch die „Bürgerbusse“, die ehrenamtlich betrieben werden und

deshalb nicht vom Aufgabenträger geplant werden können. Die Bürgerbusvereine leisten im ländlichen Raum einen wertvollen Beitrag zur Mobilität. Im städtischen Verdichtungsraum wurde und wird das Angebot weiter ausgebaut, um den öffentlichen Verkehr neben der Sicherung der Mobilität auch im Interesse des Umwelt- und Klimaschutzes weiter zu stärken. Dabei spielen der SPNV, die Stadtbahnen und die Buslinien die entscheidende Rolle.

Das Angebot soll möglichst durchgehend vertaktet sein. Die Vertaktung orientiert sich dabei grundsätzlich am Integralen Taktfahrplan Nordrhein-Westfalen (ITF 2 NRW), um an den Anknüpfungspunkten zum SPNV systematische Anschlussbeziehungen herstellen zu können. Bei Linien, die häufiger als stündlich fahren, bieten sich daher auf der linken Rheinseite analog zur Voreifelbahn 30- oder 15-Minuten-Takte an. Dagegen sind auf der rechten Rheinseite im verdichteten Bereich analog zum S-Bahn- und Stadtbahnverkehr montags bis freitags 10- und 20-Minuten-Takte und am Wochenende 30-Minuten-Takte zu bevorzugen. Taktsprünge sind nach Möglichkeit zu vermeiden. Ebenso ist an allen Verkehrstagen eine einheitliche Grundtaktlage anzuwenden, sofern nicht abweichende Taktlagen wichtiger Anschlussbeziehungen oder differenzierte Hauptlastrichtungen dagegen sprechen. Auf einzelne Nachfragespitzen insbesondere in der morgendlichen Hauptverkehrszeit soll mit Verstärkerfahrten reagiert werden, die räumlich und zeitlich den Verkehrsbedürfnissen entsprechend angepasst werden können. Ebenso kann in der morgendlichen Hauptverkehrszeit von einer starren Vertaktung abgewichen werden, um eine möglichst hohe Produktivität des Fahrzeugparks sicherzustellen. Mittags und nachmittags soll dagegen grundsätzlich ein vertaktetes Angebot aufrecht erhalten bleiben.

Mit dem Rheinbacher Stadthüpfer bleiben auch ältere Menschen mobil. Dankenswerterweise hat die Regionalverkehr Köln GmbH (RVK), die im Rhein-Sieg-

Kreis den linksrheinischen Teil bedient, sich des Themas angenommen und ein eigenes Modellprojekt in Abstimmung mit der Stadt Rheinbach und dem Rhein-Sieg-Kreis initiiert. Wenn Fußwege zu lang werden und Wunschziele damit unerreichbar, müssen Alternativen gesucht werden. In Rheinbach ist das die Linie 813 – der Rheinbacher Stadthüpfer. Der Kleinbus steht jedermann zur Verfügung, orientiert sich jedoch besonders an den Bedürfnissen

blick auf deren Mobilität im öffentlichen Nahverkehr untersucht. Der Rheinbacher Stadthüpfer ist ein Resultat aus diesen Studien.

Nicht nur zurückgehende Schülerzahlen sind ein Problem für den ÖPNV. Aktuell gilt es bereits, Probleme zu lösen. Diese hängen mit der Einführung des G 8, der Einrichtung von Gesamtschulen, Sekundarschulen sowie der freien Schulwahl zusammen.

Schule vor und nach dem Unterricht darf nicht mehr als 45 Minuten betragen. Darüber hinaus besteht für jeden Schulträger die Möglichkeit, Schülerspezialverkehre einzurichten. Zudem besteht die Möglichkeit für den Schulträger, die Kosten für die Beförderung in einem Privat-Pkw zu erstatten. Dabei ist die Gefühlslage der Schülerinnen, Schüler und deren Eltern absolut nachzuvollziehen. Manche Sextaner haben heute bisweilen einen längeren



Die Linie 66, das Herz des ÖPNV im Rhein-Sieg-Kreis.



Der Rheinbacher Stadthüpfer im Einsatz

(Quelle: RVK)

der Seniorinnen und Senioren. Er bietet einen leichten Ein- und Ausstieg – auch über eine Rampe – und hat Platz für Rollstühle, Gehhilfen oder Kinderwagen. Das Fahrpersonal ist im Umgang mit hilfsbedürftigen Fahrgästen geschult. Der Rheinbacher Stadthüpfer fährt montags bis freitags einen „Rundkurs“ und erschließt mit kurzen Haltestellenabständen wichtige Ziele und Wohngebiete in Rheinbach. Eine Fahrt im Stadthüpfer ist zum aktuell gültigen VRS-Kurzstrecken-Tarif möglich. Alle weiteren Tickets im VRS werden anerkannt. Das Busangebot ist als Pilotprojekt momentan auf drei Jahre begrenzt. Der Startschuss dazu fiel am 13. September 2010. Nach einer Projektevaluierung und der politischen Beratung wird über eine dauerhafte Fortführung im Jahr 2013 entschieden werden. Die RVK hat zusammen mit den betroffenen Aufgabenträgern in den Studien DESS ON (Demographische Entwicklung und schüler- beziehungsweise seniorengerechter öffentlicher Nahverkehr) und Mo-SiM (Mobilitätssicherung und sichere Mobilität älterer Menschen) die speziellen Bedürfnisse und Veränderungen der Schüler und Senioren im Hin-

Hinzu kommt noch die Konkurrenz der Schulen um die Schüler untereinander und da ist die Schülerbeförderung auch ein wichtiges Thema. Im Rahmen der Schülerbeförderung treten insbesondere zusätzliche Fahrtwünsche in Bezug auf den Nachmittagsunterricht auf. Hier helfen die Regelungen in der Schülerfahrkostenverordnung nicht mehr richtig weiter. Wer schon einmal mit Elternvertretern, Schuldirektoren oder Lehrern über die Schülerbeförderung diskutiert hat, weiß wovon die Rede ist. Gemäß der Schülerfahrkostenverordnung entscheidet der jeweilige Schulträger in eigener Zuständigkeit über die kostengünstigste Art der Schülerbeförderung.

In der Regel ist dies die Beförderung im Linienverkehr. Dabei hat der Schulträger zu beachten, dass die in der Verordnung festgelegten Zumutbarkeitsgrenzen eingehalten werden. So darf der Fußweg zwischen Wohnung/Schule und Haltestelle nicht mehr als zwei Kilometer betragen (Sekundarstufe I und Sekundarstufe II). Hin- und Rückweg dürfen zusammen nicht mehr als drei Stunden dauern (Sekundarstufe I und Sekundarstufe II) und die Wartezeit in der

Schultag als ein erwachsener Arbeitnehmer. Den Kindern dann noch überlange Busfahrten zu ersparen, ist mit Sicherheit ein wünschenswertes Ziel. Um sich diesem Problem zu stellen hat die Kreisverwaltung eine Fahrschülerdatenbank aufgebaut, wo die Schulen bereits im Vorfeld melden, wann wie viele Schüler an welchem Tag Schulende haben und wohin diese dann genau befördert werden müssen. Mit Hilfe dieser Daten kann dann in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen eine rechtzeitige Planung erfolgen. Die Zusammenarbeit mit den Schulen und den jeweiligen Ansprechpartnern vor Ort laufen an manchen Stellen gut, an anderen schlecht. Auf jeden Fall ist dieser Themenkomplex arbeitsintensiv und letztlich immer noch ein sehr schwieriges und zähes Unterfangen.



Ein kreisweit einheitlicher Standard im Kreis Gütersloh

Von Stefan Honerkamp, Fachgebietsleiter Bus-ÖPNV beim VVOWL, stv. Geschäftsführer des VVOWL

Um den Aufwand für die Schülerbeförderung vor dem Hintergrund rückgängiger Einnahmen derselben nicht auf ein nicht mehr vertretbares Maß steigen zu lassen, hat der Kreis Gütersloh diese per Kreistagsbeschluss auf eine Hinfahrt und drei Rückfahrten begrenzt. Ziel ist die nachhaltige Sicherung von normalen Linienverkehren für den Jedermannverkehr. Der Beschluss soll auch die Gleichbehandlung von Schulstandorten sichern.

Beim Blick auf Fahrpläne insbesondere im ländlich strukturierten Raum fallen sie schnell ins Auge: Fahrten, die mit dem Verkehrshinweis „S“ gekennzeichnet sind. Solche nachfolgend als Schülerverkehre bezeichneten Fahrten sind eigens eingerichtet für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern. Sie verkehren dementsprechend ausschließlich an Schultagen und kommen bestenfalls kurz vor Unterrichtsbeginn an den Schulen an und fahren kurz nach Unterrichtsschluss von den Schulen ab. Die Fahrten ergänzen den normalen Linienverkehr zeitlich, wo Schulanfangs- und -endzeiten nicht mit dessen oftmals vertakteten Fahrplänen harmonisieren und räumlich, wo ÖPNV sonst aufgrund zu geringer Potenziale an Fahrgästen insbesondere in dünn besiedelten Gebieten gar nicht stattfindet.

Am 25. Juni 2012 wurde durch Beschluss des Kreistags Gütersloh als Standard für Schülerverkehre im ÖPNV für jede Schule täglich eine Hinfahrt und drei Rückfahrten (beziehungsweise alternativ zwei Hin- und zwei Rückfahrten) innerhalb des jeweils in seinem Nahverkehrsplan definierten Einzugsbereiches festgeschrieben. Konkret heißt das, der Kreis stellt kreisweit einheitlich für jede Schule neben der schultäglichen Beförderung der Schüler zum Schulbeginn Busabfahrten nach drei verschiedenen Schulstunden sicher. Übernehmen mehrere ÖPNV-Linien die Schülerbeförderung zu einer Schule, gilt dieser Standard für jede einzelne Linie. Diesen Umfang an Fahrten stellt der Kreis sicher, sofern die Verkehrsleistungen auf Basis eines Verkehrsvertrages (= öffentlicher Dienstleistungsauftrag im Sinne von Art. 3 Abs. 1 der VO (EG) Nr. 1370/2007 erbracht werden. Den Schulträgern wird die Möglichkeit eingeräumt, zu den Konditionen des Verkehrsvertrages weitere Fahrten hinzuzubestellen. Der Beschluss schafft des Weiteren einen Anreiz, um mit weniger Fahrten auszukommen. Sollten Schulen weniger als die genannten Rückfahrten benötigen, so werden bis zu 50 Prozent der gegenüber den Kosten für drei Rückfahrten eingesparten Mittel als Anreiz

für die Schulen und auf deren Verlangen an diese weitergeleitet. Die Adressierung an die Schulen erfolgt bewusst, da diese – und nicht die Schulträger – die Stundenpläne gestalten.

Durch den Beschluss kann zunächst vermieden werden, dass der Kreis mit Hilfe seiner Finanzmittel quantitativ ganz verschiedene Schülerbeförderungen in den kreisangehörigen Gemeinden etabliert und damit die Gleichbehandlung der Kommunen nicht gewährleistet ist. Ein wesentliches Ziel dieses Beschlusses ist aber die zur Verfügung stehenden Ressourcen auch bei einem Rückgang von Schülerzahlen so einzusetzen, dass der bestehende ÖPNV nachhaltig finanzierbar bleibt und in Zukunft weiter ausgebaut werden kann. Dafür – so die Überlegung der Planer des für den Kreis Gütersloh in Sachen ÖPNV tätigen VVOWL – darf der negative Effekt der Einnahmerückgänge im Schülerverkehr mittel- bis langfristig nicht noch durch Erhöhung des Aufwandes für denselben verstärkt werden.

Der Schülerverkehr ist auch im Kreis Gütersloh einer der wesentlichen finanziellen Säulen des ÖPNV, mit dem der normale Linienverkehr mitfinanziert wird. Er wird es ohne Frage auch nach vollzogenem demografischen Wandel bleiben. Etwa 70 Prozent der Fahrgeldeinnahmen des Bus-ÖPNV im Zuständigkeitsbereich des Kreises Gütersloh (sämtliche Busverkehre mit Ausnahme der Stadtbusverkehre in der Stadt Gütersloh; aktueller Umfang rund 5,6 Millionen Wagen-Kilometer je Jahr) stammen derzeit aus dem Schülerverkehr. Mit dem Absinken der Anzahl der (Fahr)-Schüler im Kreis Gütersloh zwischen 2010 und 2030 aufgrund des demografischen Wandels und der stattgefundenen Einführung des Abiturs nach acht Jahren (G8) um wahrscheinlich mehr als 20 Prozent, werden sich auch die absoluten Fahrgeldeinnahmen aus dem Schülerverkehr nach unten entwickeln. Auch wenn der Kreis Gütersloh mit 20 Prozent Rückgang noch vergleichsweise gut dasteht, zwingt dies zum Handeln. Aufwand mehrend stiegen unter anderem infolge der Einführung

von G8 bei vielen weiterführenden Schulen bereits in den letzten Jahren die Anforderungen an die Stundenplangestaltung. Das führte mittelbar dazu, dass die Anzahl der täglichen Unterrichtsstunden, nach denen jeweils ein Teil aller Schüler Unterrichtsschluss hat, größer geworden ist. Von den Schulen sind entsprechend mehr und mehr Rückfahrten im Schülerverkehr eingefordert und in Zeiten der reinen Eigenwirtschaftlichkeit zum Teil auch umgesetzt worden.

Waren über lange Zeit beim Schülerverkehr bei jeder Buslinie eine Hinfahrt zur ersten Schulstunde und zwei Rückfahrten in der Regel nach der fünften und sechsten Schulstunde Standard, so ergab eine Analyse des VVOWL bezogen auf das Jahr 2010 für die Schulen im Kreis Gütersloh mittlerweile eine breit gefächerte Landschaft des Umfangs an Schülerfahrten, die von einer Hinfahrt und zwei Rückfahrten bis zu zwei Hin- und fünf Rückfahrten reichten. Eine weitere Ausdehnung des Fahrtenumfangs war zu erwarten. Immer weniger Schüler, die sich auf immer mehr Busfahrten verteilen, erhöhen die Ausgaben der Beförderung je Schüler. Diese können nicht durch gleich große Preiserhöhungen der Schülerfahrausweise kompensiert werden. Unter anderem weil der Paragraph 11a ÖPNVG NRW hier einen gewissen Riegel vorschleibt. Steuert man hier nicht gegen, kann der Schülerverkehr immer weniger zur Mitfinanzierung des normalen Linienverkehrs beitragen. Die möglichen Folgen wurden im Kreis politisch und mit den Schulträgern diskutiert. Entweder Abbau normaler Linienverkehre (damit Umkehr des Trends der letzten Jahre) und somit Initiierung einer Abwärtsspirale hinsichtlich des Umfangs und damit auch der Bedeutung des ÖPNV oder Bereitstellung erheblicher zusätzlicher Finanzmittel für den ÖPNV. Erwartungsgemäß wurde keine der Alternativen als besonders wünschenswert eingestuft.

Der genannte Kreistagsbeschluss zielt zunächst nur auf Verkehre, denen ein Verkehrsvertrag zwischen dem Kreis und einem Verkehrsunternehmen zugrunde liegt. Diese nicht mehr eigenwirtschaft-

lichen Verkehre bilden mittlerweile die Mehrheit der Verkehre im Kreis Gütersloh. Der Kreis musste mittlerweile drei seiner fünf Linienbündel ausschreiben, nachdem kein Verkehrsunternehmen mehr bereit war, einen eigenwirtschaftlichen Antrag für anstehende Konzessionsvergaben für die Linienbündel Nordwest, Südwest und Südost zu stellen. Zurzeit werden damit Zweidrittel der Verkehrsleistungen im Zuständigkeitsbereich des Kreises auf Basis von Verkehrsverträgen erbracht, die im Wettbewerb vergeben wurden. Diese Verkehrsverträge sichern den Verkehrsunternehmen eine festgelegte Kostenerstattung, sobald zusätzliche Fahrten durch den Kreis bestellt werden. Genau an dieser Stelle wird es für den Kreis schmerzhaft. Denn der Forderung der Schulen nach zusätzlichen Fahrten zur Schülerbeförderung uneingeschränkt nachzukommen hieße nur immer höhere Kosten – absolut und je beförderten Schüler. Mehrerlöse folgen daraus nicht. Denn mehr Fahrten im Schülerverkehr haben im Gegensatz zum normalen Linienverkehr bekanntermaßen leider so gut wie gar nicht zur Folge, dass die Nachfrage steigt, da die Anzahl der Fahrschüler auch bei Einführung zusätzlicher Fahrten nicht oder allenfalls kaum ansteigt. Für die Planer des VVOWL trat sowohl bei der Vorbereitung von Ausschreibungsverfahren als auch bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans vermehrt die Frage nach der notwendigen und finanzierbaren Anzahl der Schülerfahrten zur und von der Schule auf. Einerseits waren die seit Einführung von G8 unstrittig gestiegenen Anforderungen der Schulen nach angemessener Bedienung durch Busverkehre zu berücksichtigen, andererseits war eine gravierende Erhöhung der täglichen Fahrtenanzahl

aus Kostengründen genauso zu vermeiden wie die Etablierung unterschiedlicher Standards in den einzelnen Kommunen des Kreises. Die Festlegung auf den Standard von einer Hinfahrt und drei Rückfahrten hat sich bei der Umsetzung letztlich weitestgehend als problemlos erwiesen, auch wenn sie für die Schulen die Freiheitsgrade bei der Stundenplangestaltung einschränkte. In allen drei genannten Linienbündeln, für die ein Verkehrsvertrag Grundlage der Verkehrsleistungen ist, ist der neue Standard mittlerweile umgesetzt. Eine wichtige Rahmenbedingung bei der Planung des ÖPNV im Kreis Gütersloh ist damit abgesteckt und in der Realität erprobt. Dies hat bereits ein wenig dazu beigetragen, dass im Kreis Gütersloh die Verkehrsleistungen in den letzten Jahren erheblich ausgeweitet werden konnten und nach heutigem Dafürhalten auch nachhaltig gesichert erscheinen. In allen drei genannten Linienbündeln kann jetzt verstärkt der Fokus auf die Sicherung und den Ausbau der normalen Linienverkehre als Grundstein zur Erhöhung der Zahl der Jedermannfahrgäste gelegt werden, was als Kompensation zum Rückgang der Schülerzahlen unerlässlich ist. Wesentliche Grundlage für die bereits erfolgten Angebotsausweitungen waren sicherlich die durchgeführten Wettbewerbsverfahren. Ein kleiner aber wichtiger Baustein hierfür war indes ohne Zweifel auch die Standardisierung der Anzahl der Schülerfahrten. Eine weitere gravierende Erhöhung des ohnehin hohen Aufwandes, den der Schülerverkehr verursacht, ist seit der Einführung des Standards für die Fahrtenanzahl auf jeden Fall nicht mehr zu erwarten.

Der wichtigste Vorteil, der mit der Einführung des Standards verbunden ist, ist die

Planungssicherheit sowohl für die Schulen/Schulträger als auch für den Kreis. Die Gefahr Fahrten des normalen Linienverkehrs streichen zu müssen, um die Einrichtung nicht eingeplanter Fahrtwünsche der Schulen zu ermöglichen, ist deutlich geringer geworden. Eine Bestellung zusätzlicher Fahrten über den Standard hinaus hat es – mit einer kleinen Ausnahme – seitens der Schulträger bisher nicht gegeben. Das kann als Indiz dafür gewertet werden, dass der Standard den Anforderungen der Schulen genügt. Nicht vergessen darf man an dieser Stelle, dass auch die Schulen davon profitieren, wenn der normale Linienverkehr ausgebaut wird. Denn auch dessen Fahrten können Schülerinnen und Schüler zweifelsohne nutzen, auch wenn diese meistens nicht im direkten Anschluss an den Unterrichtsschluss zur Verfügung stehen. Bisher ist es noch nicht dazu gekommen, dass der Kreis einer Schule wegen des Verzichts auf einzelne Rückfahrten eingesparte Finanzmittel weitergeleitet hat. Dies liegt in erster Linie daran, dass die Diskussion über entsprechende Maßnahmen zwischen VVOWL beziehungsweise Kreis und den Schulen noch nicht intensiv geführt werden konnte. Aktuell befindet sich der Nahverkehrsplan des Kreises in der Fortschreibung. Dort ist vorgesehen, den Standard nicht nur für Verkehre auf Grundlage eines Verkehrsvertrages, sondern auch für eigenwirtschaftliche Verkehre festzuschreiben. Mit einem Beschluss wäre der Standard, der derzeit formal nur für gemeinwirtschaftliche Vertragsverkehre gilt, dann auch wirklich kreisweit gesetzt.

EILDienst LKT NRW
Nr. 12/Dezember 2012 36.16.03



Das Projekt „mobil4you“

Von Dipl. Geogr. Werner Linnenbrink, stellv. Geschäftsführer RLG Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH, Soest und Dipl. Geogr. Gregor Speer, stellv. Leiter Verkehrsmanagement der RLG, Brilon



Der ÖPNV im ländlichen Raum steht vor großen Herausforderungen. Demografisch bedingt werden die Fahrgastzahlen und damit die Einnahmen sinken. Gleichzeitig entstehen neue Nutzungspotentiale. Im Kreis Soest und im Hochsauerlandkreis wurde im Juli 2012 das Mobilitätsprojekt „mobil4you“ gestartet, mit dem eine Reihe von innovativen Maßnahmen aus den Bereichen Fahrplanangebot, Service, Tarif und Information erprobt werden sollen. Diese tragen dazu bei, dass sich die Mobilität für den wahlfreien Jedermannverkehr verbessert und der ÖPNV mehr genutzt wird. Ziel ist es auch, den ÖPNV zu stärken und als kommunale Infrastruktur im Sinne der Daseinsvorsorge zu sichern.

Die demografische Entwicklung in den ländlich strukturierten Räumen des Landes wirkt sich auch auf die Mobilität und die Bereitstellung der entsprechen-

den Infrastruktur aus. Das Rückgrat des ÖPNV im Kreis Soest und im Hochsauerlandkreis (HSK) ist der Schülerverkehr. Über 60 Prozent der Fahrgäste sind Schü-

lerinnen und Schüler. Da deren Anzahl in den nächsten 15 Jahren um rund 17 Prozent im Kreis Soest oder gar um 23 Prozent im HSK zurückgeht, verliert der

ÖPNV massiv Fahrgäste. Busse sind nicht mehr ausgelastet und die Einnahmen sinken, ohne dass auf der Kostenseite entgegengewirkt werden kann. Der dadurch entstehende wirtschaftliche Druck auf die Verkehrsunternehmen und auf die Kreise als Aufgabenträger bewirkt die Gefahr von Fahrplankürzungen, die auch besonders den regelmäßigen Taktverkehr des ÖPNV betreffen können. Der Bevölkerungsrückgang verringert zusätzlich das Fahrgastpotential des ÖPNV. Während in den nächsten 15 Jahren im Kreis Soest ein Rückgang der Bevölkerung um rund drei Prozent erwartet wird, sind es im benachbarten Hochsauerlandkreis über zehn Prozent. Kleinräumiger betrachtet werden die kleinen Ortschaften dabei mehr Einwohner verlieren, als die Mittelzentren im Kreisgebiet. Somit verschärft sich die Situation in den Dörfern, deren Bewohner zum Erreichen der Versorgungsstrukturen besonders auf die Mobilitätsangebote angewiesen sind.

Richtung die überregionalen Verbindungen zu den benachbarten Oberzentren hin. Schnell- und RegioBus-Linien erschließen auf regionaler Ebene im Stundentakt den Raum und werden durch TaxiBus- und BürgerBus-Systeme ergänzt. StadtBus-Systeme sichern die Mobilität in den Mittelzentren, NachtBusse, Fahrradbusse und spezielle touristische Verkehrsangebote bedienen die Nachfrage im Freizeitverkehr. Leistungsfähige Mobilitätsangebote bilden einen wichtigen Infrastrukturbaustein für die Bevölkerung und die Wirtschaft des Landes.

Ein gutes ÖPNV-Angebot kann helfen, negative Entwicklungen wie zum Beispiel den Verlust von Einkaufsmöglichkeiten in kleineren Dörfern und Ortschaften ein Stück weit zu kompensieren und so nachteiligen Trends wie der Abwanderung der Bevölkerung aus der Fläche in die Verdichtungsräume entgegen zu wirken. Kernpunkt des Projektes „mobil4you“ ist die lokale Umsetzung maßgeschneiderter

Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV sowie die beiden Verkehrsunternehmen Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH (RLG) und DB Bahn Westfalenbus – Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH (BRS), die Konzessionär und Betriebsführer für den Busverkehr in beiden Kreisen sind. Mit dem Projekt „mobil4you“ werden neue Fahrplanangebote geschaffen, vorhandene Angebote breit kommuniziert und Mobilitätsketten hergestellt. Dazu gehört die Einrichtung von MobilitätsStationen, an denen unter anderem (Elektro-) Kleinfahrzeuge auch tariflich mit Bus und Bahn verknüpft werden. Hinzu kommt der Bau von HaltewunschTasten an abseits der Linien gelegenen Haltestellen, die Umwandlung eines BürgerBus-Fahrplanes in ein Anruf-System mit einer nachfragegesteuerten großflächigen Bedienung als auch neue Fahrplanangebote wie die Seeroute und den Bördebus in Möhnesee. Ebenfalls dazu gehörend die Einführung von Ortsbussystemen mit einem elektro-



Gerade für Senioren in den Dörfern ist ein funktionierender ÖPNV wichtig. Auch der Kleinbus ist ein wichtiges Element im ÖPNV.

Auf der anderen Seite entstehen durch die demografisch bedingten Änderungen der Sozialstruktur auch Chancen für die Mobilität und für den ÖPNV. Denn die Zahl und der Anteil der Seniorinnen und Senioren steigt im Kreis Soest im gleichen Zeitraum um über 30 Prozent und im Hochsauerlandkreis sind es rund 20 Prozent. Diese Gruppe hat spezielle Anforderungen gerade im Freizeitverkehr, auf die die Verantwortlichen reagieren sollten. Hier steht nicht so sehr der schnelle Berufsverkehr im Vordergrund, sondern vielmehr ein Angebot in Form eines zeitlich weit verfügbaren Angebotes, das genussvolle Reisen und die gute und zielgruppengerechte Mobilitätsinformation.

Das heutige Fahrplanangebot im Kreis Soest und im Hochsauerlandkreis ist gemessen an der Raumstruktur recht gut. Bahnlinien stellen zumindest in Ost-West-

Maßnahmen im Mobilitätsangebot. Das Gesamtprojekt setzt sich aus zehn verschiedenen Projektbausteinen zusammen, die in unterschiedlicher Zusammensetzung in den fünf Referenzräumen Lippe-tal, Möhnesee, Sundern, Schmallenberg und Winterberg/Medebach umgesetzt werden. Die Maßnahmen und ihre Wirkungen sollen in einem Zeitraum von vier Jahren getestet werden. Die Beteiligten sehen in dem Projekt die Möglichkeit zu prüfen, inwieweit Investitionen in die Verkehrsstruktur ein wichtiger Impuls zur Stärkung und Belebung des ÖPNV im heimischen Raum sein können. Alle Maßnahmen haben Modellcharakter. Die Konzepte können angepasst und auf andere ländlichen Räume in Nordrhein-Westfalen übertragen werden.

Projektpartner von „mobil4you“ sind der Kreis Soest und der Hochsauerlandkreis als

betrieblenen Kleinbus in Winterberg und Medebach, die Einführung eines SkiBusses in Winterberg und Schmallenberg sowie eine weitreichende Informations-offensive, um den Zugang zu den vielfältigen Mobilitätsangeboten zu erleichtern. Herauszuheben ist hier der geplante Einsatz ehrenamtlicher MobilitätsPaten, die interessierte Einwohnerinnen und Einwohner ihres Ortes zu allen Fragen der Mobilität beraten. Finanziert wird das Vorhaben mit Fördermitteln des Landes aus dem ÖPNVG NRW sowie mit Eigenmitteln der Projektpartner. „Mobil4you“ ist ein Projekt der Südwestfalen Regionale 2013 und wurde am 2. Oktober 2012 im Zertifizierungsprozess mit dem dritten Stern ausgezeichnet.

EILDienst LKT NRW
Nr. 12/Dezember 2012 36.16.03



Aufschlüsse mit Hilfe der Mobilitätsbefragung SrV 2013

Von Marcel Beckmann, Nahverkehrsplaner, Kreis Mettmann

Der Trend sich verändernder gesellschaftlicher Strukturen verursacht auch im Bereich der Nahverkehrsplanung des Kreises Mettmann Handlungsdruck für eine nachhaltige Sicherung sowie qualitative Weiterentwicklung des bestehenden ÖPNV-Leistungsangebotes. Mit der aktuell laufenden Fortschreibung seines Nahverkehrsplans, der Teilnahme an einer Mobilitätsbefragung und der Entwicklung eines Kommunikationsleitfadens zur Verbesserung des Schülerverkehrs entwickelt der Kreis Mettmann Ansätze, um den vielfältigen Einflüssen des demographischen Wandels zu begegnen.

Als strategisches Instrument des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) dient dem Kreis Mettmann der Nahverkehrsplan. Die im Zusammenhang mit dem demographischen Wandel absehbaren Entwicklungen im Kreis Mettmann, wie unter anderem Veränderungen der Bevölkerungsstrukturen, Mobilitätsverhalten und -nachfrage, werden im Rahmen der aktuell laufenden Fortschreibung sorgfältig analysiert und bezüglich ihrer mittel- und langfristigen Auswirkungen bewertet. Die Bestandsaufnahme und Analyse erfolgt dabei nicht ausschließlich kreisbezogen, sondern vor dem Hintergrund der unterschiedlichen Lage der einzelnen kreisangehörigen Städte zueinander und vor allem zu den umliegenden Oberzentren auch stadtspezifisch.

Dabei werden zum Beispiel auch alle weiterführenden Schulen, Krankenhäuser und Seniorenheime bzw. Seniorenbegegnungsstätten als ÖPNV-relevante Ziele erfasst. Im Mittelpunkt steht somit die Einschätzung der nachfragebestimmenden Strukturen und Faktoren, unter Berücksichtigung demographischer Prozesse und deren Auswirkungen auf die Entwicklung der Verkehrsnachfrage im ÖPNV. Die Verknüpfung der Nahverkehrsplanung mit den Auswirkungen des demographischen Wandels nimmt im Kreis Mettmann einen wichtigen Stellenwert ein. Insbesondere für Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen ist eine durchgängig einheitliche Gestaltung der für sie relevanten Elemente in ihrer Reisekette von hoher Bedeutung. Daher definiert der Kreis Mettmann in enger Abstimmung mit seinen kreisangehörigen Städten und den Verkehrsunternehmen Qualitätsstandards zur Durchführung des straßengebundenen ÖPNV. Unter anderem werden für die Bereiche „Sicherheit“, „Service & Komfort“, „Information“ und „Barrierefreiheit“ konkrete Anforderungen an die Ausstattung der Busse sowie der Haltestellen festgelegt, um

den Menschen den Zugang zum ÖPNV zu erleichtern.

Für den Kreis Mettmann und seine kreisangehörigen Städte liegt bislang nur wenig aktuelles und belastbares Datenmaterial über das heutige und künftig zu erwartende Verkehrsverhalten und zur Verkehrsmittelwahl der Menschen, differenziert nach Alters- und Bevölkerungsgruppen, vor. Daher beteiligt er sich gemeinsam mit der Stadt Düsseldorf und dem Rhein-Kreis Neuss an der im Jahr 2013 geplanten bundesweiten Mobilitätsbefragung SrV (System repräsentativer Verkehrsbefragungen) der Technischen Universität Dresden. Gegenstand der Untersuchung ist im Wesentlichen das Mobilitätsverhalten der jeweiligen städtischen Bevölkerung (Personenverkehr der Einwohner). Durch eine schriftliche bzw. telefonische Befragung werden Haushalts-, Personen- und Wegedaten an vorgegebenen Stichtagen erfasst. Als Ergebnis der Befragungen können unter anderem Aussagen über die Verflechtungen der Städte untereinander, den Modal-Split (Verteilung der Verkehre auf die Verkehrsträger), die Anzahl von Wegen pro Einwohner, die PKW-Verfügbarkeit und den Anteil von Abotickets für den ÖPNV getroffen werden.

Da auch nach dem Lebensalter gefragt wird, ergeben sich auch Rückschlüsse auf das Verkehrsverhalten verschiedener Altersgruppen. Ziel der Erhebung ist es, eine aussagekräftige Datenbasis für künftige Verkehrsprojekte in der Region zu erhalten.

Im Kreis Mettmann existiert eine breite Palette verschiedener weiterführender Schulformen, die es den Schülern und ihren Eltern ermöglicht, die für sie individuell passende Bildungseinrichtung auszuwählen. Da nicht grundsätzlich der gewünschte Schultyp unmittelbar vor Ort verfügbar bzw. zu Fuß erreichbar ist, kommt der Mobilität von Schülern eine immer höhere Bedeutung zu. Dies beson-

ders vor dem Hintergrund, da es wegen rückläufiger Anmeldezahlen zukünftig vermehrt zu Konsolidierungsprozessen in der Schullandschaft (Schulschließungen oder Standortzusammenlegungen) kommen kann. Im Kreis Mettmann fuhren im Jahr 2008 insgesamt 82.000 Schüler mit dem Bus, davon 60 Prozent innerstädtisch. In Verbindung mit der Vorhaltung entsprechender Ticketangebote wie zum Beispiel das VRR-SchokoTicket stellt der Schülerverkehr im Kreisgebiet – trotz insgesamt sinkender Schülerzahlen – nach wie vor eine der wichtigsten Kundengruppen des ÖPNV dar.

Um die Marktanteile des ÖPNV am Gesamtverkehrsaufkommen auszubauen, mindestens jedoch zu halten gilt es, diese Kundengruppe auch nach Beendigung der Schulzeit dauerhaft an den ÖPNV zu binden.

Die Herausforderung besteht nun darin, die vielfältigen Mobilitätsbedürfnisse der Schüler mit dem bestehenden Regelangebot in Einklang zu bringen. Aktuell wird daher geprüft, ob im Schüler- und Ausbildungsverkehr des Kreises Mettmann Optimierungspotential existiert. Schwierigkeiten können vornehmlich durch den organisatorischen Ablauf und die Vielzahl der beteiligten Akteure begründet sein. Daher wurde zur Beurteilung der Gesamtsituation zunächst der Status Quo erhoben sowie Verbesserungsvorschläge bei allen weiterführenden Schulen als auch Berufskollegs im Kreisgebiet abgefragt. Auf Grundlage der Rückmeldungen soll ein Leitfaden entwickelt werden, um die Kommunikation zum Beispiel über geänderte Schulanfangs- und Endzeiten sowie Änderungen der Schülerzahlen dergestalt zu lenken, dass für die Beteiligten möglichst viele Synergien erreicht werden.

EILDienst LKT NRW
Nr. 12/Dezember 2012 36.16.03



Achim Overath

Erschließung neuer Fahrgastpotentiale

Von Lars Hesse, Verkehrsplaner mhv GmbH,
Bad Oeynhausen und Achim Overath,
Geschäftsführer mhv GmbH, Bad Oeynhausen

Die Auswirkungen des demografischen Wandels beschäftigt die Menschen in Ost-westfalen Lippe schon seit geraumer Zeit. Mit der Fortschreibung des Nahverkehrs-planes 2010 wurden die zu erwartenden Entwicklungen im ÖPNV anhand von Bundes- und Landesstatistiken sowie mit Hilfe einer Kommunenbefragung und den Kreisen Minden-Lübbecke und Herford neu eingeschätzt. Das Ergebnis zeigt eine alarmierende Entwicklung für den ländlichen Raum auf, die ohne eine grundlegende Neuorientierung in der Finanzierung und ohne neue Ideen zum Erreichen neuer Fahrgäste kaum zu bewältigen sein dürfte.

Die Fahrgastentwicklung des ÖPNV-Marktes im ländlichen Raum der Kreise Herford und Minden-Lübbecke ist bereits seit einigen Jahren leicht rückläufig. Bisher konnten aber die Verkehre in den Kreisen Minden-Lübbecke und Herford noch zu fast 100 Prozent kommerziell und ohne öffentliche Mittel der Kreise und Kommunen erbracht werden. Da der ÖPNV im ländlichen Raum überwiegend, das heißt zwischen 70 und 80 Prozent, durch den Schülerverkehr finanziert wird, hat der im nächsten Jahrzehnt stark Einfluss nehmende demografische Wandel eine große Bedeutung für die Marktentwicklung des ÖPNV im ländlichen Raum. So wird die Anzahl der Schüler im nächsten Jahrzehnt um durchschnittlich zwei Prozent pro Jahr abnehmen. Dieser voraussichtliche Kundenrückgang kann zumindest kurz- und mittelfristig nicht durch eine hinreichende Zunahme in den übrigen Fahrgastsegmenten ausgeglichen werden. Daher werden sich die ÖPNV-Einnahmen zur Finanzierung des Angebots im Takt- und im Schülerverkehr schleichend reduzieren.

In den Jahren 2013 und 2014 wird das Abitur nach zwölf Jahren (G8) auch den ÖPNV erreichen. In den beiden Jahren wird für den ÖPNV ein ganzer Schuljahrgang in den Gymnasien als Kunden wegfallen. Je nach Bedeutung der Gymnasien in einzelnen Kommunen, werden in diesen beiden Jahren jeweils bis zu fünf Prozent der Schüler als Fahrgäste für den ÖPNV entfallen. Das Standbein „Schülerverkehr im ÖPNV“ beginnt markant zu bröckeln. Hinzu kommen Einflüsse aus der Schulpolitik wie zum Beispiel einstündige Unterrichtseinheiten, „sichere“ oder „gleitende“ Schulanfangs- und Endzeiten sowie die Begleiterscheinungen des demografischen Wandels in Form von Schulstandortschließungen als auch Wandel der Anforderungen an den ÖPNV durch mehr ältere Kunden, die die Anforderungen an die zu erbringende ÖPNV-Leistung deutlich erhöhen und somit den ÖPNV verteuern – sprich den kommunalen Zuschussbedarf in die Höhe

treiben. Bei den übrigen Fahrgästen, den Nicht-Schüler, könnten sich zwar durchaus Nachfragesteigerungen ergeben, die aber bei Weitem nicht ausreichen werden, um die Einnahmenverluste im Schülerverkehr zu kompensieren. Dennoch ergeben sich aus dieser Feststellung Ansatzpunkte, neue Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen und die Einnahmenverluste in Grenzen zu halten. Die Entwicklung der Betriebskosten steht dem allerdings entgegen. Während in den letzten zehn Jahren die Kostenstrukturen im ÖPNV neu geordnet wurden und es zu einer Effizienzsteigerung, geringeren Betriebskosten und großen Einsparungen für die Aufgabenträger und Kommunen kam, sind diese Art der Optimierungspotentiale weitgehend auch in den Kreisen Minden-Lübbecke und Herford ausgeschöpft.

Die branchenspezifischen Betriebskosten werden in den nächsten zwei bis drei Jahren deutlich oberhalb des Lebenshaltungskostenindex ansteigen. Während bis 2009 im Mittel branchenspezifische Kostensteigerungen von circa zwei Prozent den Markt stabil gehalten haben, so werden insbesondere in NRW deutlich überdurchschnittliche Kostenzuwächse in der ÖPNV-Branche zu erwarten sein. Allein 2011 stiegen die branchenspezifischen Kosten bereits um knapp vier Prozent. Zum einen deutet vieles darauf hin, dass der Anstieg der Energiekosten weiter anhält, zum anderen wird das neue Tarifreue- und Vergabegesetz, das den TV-N einheitlichen Referenztarif für die Beschäftigten im ÖPNV vorsieht, in den Kreisen Minden-Lübbecke und Herford zu einer Verteuierung des ÖPNV führen. Bis zu sechs Millionen Euro können im schlechtesten Fall an zusätzlichen Kosten allein durch den TV-N als Referenztarif für zwei Kreise zu Schultern sein.

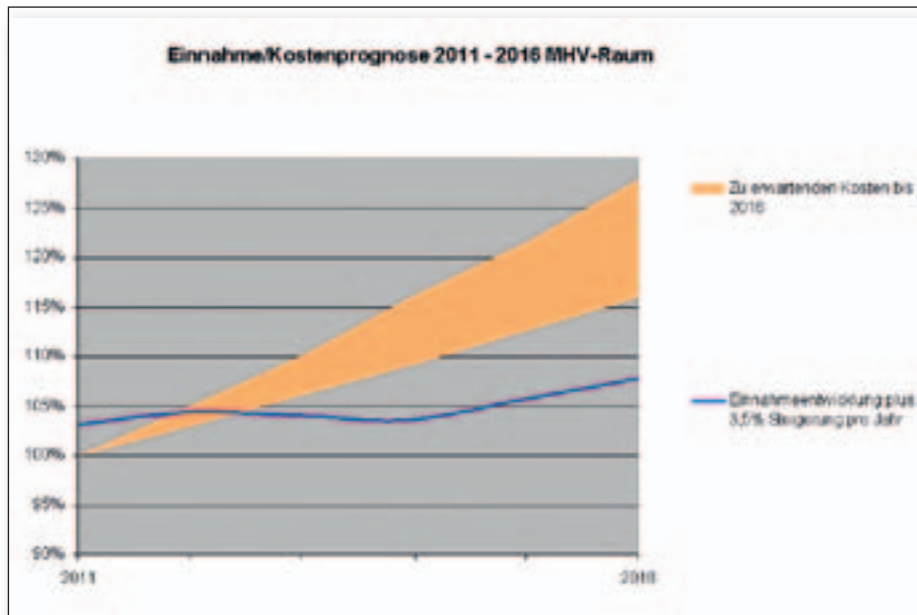
Man kann in der Region deshalb einen deutlichen Anstieg der Löhne bei vielen Konzessionären durch die Ankündigung des Referenztarifes und auch einen noch deutlicheren Preisschub bei Subunterneh-

mern erwarten, deren Tarifniveau derzeit noch deutlich unter dem der Konzessionäre liegt und die das Niveau des TVN noch längst nicht erreicht haben. Auch ein „Sterben“ der kleinen, mittelständischen Unternehmen, die für ein konstantes und stabiles Preisniveau gesorgt haben, ist aufgrund des neuen Gesetzes zu befürchten, denn durch die Gleichschaltung der Tariflöhne wird eine Selbsterbringung der Konzessionäre immer attraktiver. Ganz besonders aber werden vermutlich die Grenzregionen zu Niedersachsen von Tarifsteigerungen betroffen sein, da die ÖPNV-Lohn-tarifverträge privaten Omnibusgewerbe in Niedersachsen heute schon unterhalb des NRW-Niveaus (NWO-Tarif) liegen. Es ist fraglich, ob niedersächsische Unternehmen mit Wirksamwerden des neuen Tarifreuegesetzes unterhalb des NRW-Niveaus zum Einsatz kommen. Insgesamt spricht vieles für deutlich überproportional steigende Kosten im ÖPNV.

Diese Entwicklungen führen zu einer Scherenwirkung. Sinkende bzw. stagnierende Einnahmen bei gleichzeitig steigenden Kosten. Die realisierbaren und sozialverträglich möglichen Anpassungen der Beförderungstarife im Gemeinschaftstarif „Der Sechser“ sind nicht mehr in der Lage, die beschriebenen Marktentwicklungen auszugleichen. Angesichts der großen Bedeutung des Schülerverkehrs im ländlichen Raum, würden jährliche Fahrpreissteigerungen von fünf Prozent und mehr erforderlich werden, um diese Entwicklungen auszugleichen. Es liegt auf der Hand, dass derartige Preissteigerungen kaum in Frage kommen und jenseits der Marktfähigkeit liegen.

Der Gutachter der MHV ging bereits 2009 davon aus, dass alle, bis dato noch ohne Zuschüsse betriebenen, Linienbündel im MHV-Raum defizitär werden und der kommunale Finanzbedarf stark steigen wird.

Da kaum Einfluss auf die Kostenentwicklung genommen werden kann, müssen dringend neue Finanzierungsmöglichkeiten geschaffen werden und neue Kun-



Die Kosten-Einnahme-Schere zeigt die zu erwartenden Probleme im ÖPNV deutlich auf.

denpotentiale gewonnen werden. Bei der Gewinnung neuer Kunden und der damit in Verbindung stehenden ÖPNV-Angebote sollen die Stärken des ländlichen Raumes kreativ genutzt werden.

Noch vor einigen Jahren galt automobiler Mobilität unter Schülern und Auszubildenden als primäres Statussymbol. Diesbezüglich findet momentan ein steter Wertewandel in der aktuellen Generation der Schüler und Auszubildenden statt. Der Stellenwert des eigenen Fahrzeugs ist zwar noch immer sehr hoch, aber längst nicht mehr so uneingeschränkt verbreitet, wie noch vor einigen Jahren. Diese Erkenntnis macht es mehr denn je erforderlich, die junge Generation, den Schülern, Studenten und Auszubildenden ein ÖPNV-Angebot bereitzustellen, das stärker auf ihre Bedürfnisse eingeht. Besonders Fahrschüler, die lange mit dem Bus zur Schule fahren mussten, kehren mit Erwerb des Führerscheins dem ÖPNV den Rücken. Hier muss angesetzt werden, damit diese affinen Fahrgäste erhalten bleiben.

Drei wesentliche Ansätze werden in den Kreisen Herford und Minden-Lübbecke verfolgt, um diese Fahrgastgruppen in der Zukunft stärker als bisher an den ÖPNV zu binden. So startete am 2. Mai 2009 in den Kreisen Minden-Lübbecke und Herford das Pilotprojekt Nachtbus. Die ersten Genehmigungen für die einzelnen Linien wurden für ein Jahr erteilt, um im Sinne der Nachhaltigkeit und Sicherheit die Wirtschaftlichkeit des Nachtbussystems in den Kreisen Minden-Lübbecke und Herford zu testen. Diese Nachtbusse fuhren freitags, samstags und an Tagen vor Feiertagen. Im Oktober 2009 wurden drei weitere Nacht-

Angebote, die Discobusse, in das Nachtbussystem eingebunden, welche durch die D4 und D5 im Dezember 2009 komplimentiert worden sind.

Durch diese Discobusse sollte ein breiteres Publikum angesprochen werden, um so junge Fahrgäste langfristig an den ÖPNV zu binden. Im Rahmen einer Studie wurden das Nacht- und Discobussystem in einem Zeitraum von drei Monaten untersucht und bewertet. Diese Studie zeigte auf, dass die Nachtbusse in Minden, Herford, Porta Westfalica und Bad Oeynhausen eine Nachfrage von Null bis vier Fahrgästen je Fahrt generierten. Die maximale Nachfrage betrug 26 Fahrgäste an einem Betriebstag auf den Linien N1 bis N4 in Minden. Aufgrund dieser Zahlen und der damit verbundenen Unwirtschaftlichkeit wurden die Verkehre zum 31. Mai 2010 eingestellt. Die Untersuchung bei den Discobussen zeigte im Vergleich zu den Nachtbussen eine positivere Bilanz. Nur die Linie D3 (Bad Oeynhausen – Porta Westfalica) wurde zum 31. August 2011, aufgrund der zu geringen Nachfrage, nämlich drei Fahrgäste je Betriebstag, eingestellt. Auf den Discobussen D1, D2, D4, D5 und D6 hingegen fuhren 22 bis 87 Fahrgäste an einem Wochenende. Allerdings ergab die Studie, dass 77 Prozent des Fahrgastaufkommens an Freitagen generiert worden ist.

Eine Umfrage diesbezüglich hat ergeben, dass rund 92 Prozent der Befragten die Discobusse zur Disco und zurück nutzen. Die Fahrgäste der unter 18-Jährigen betrug hierbei circa 52 Prozent, allerdings nutzen rund 71 Prozent der unter 18-Jährigen den Bus nur an Freitagen. Als Grund

hierfür gaben gut 49 Prozent der Fahrgäste an, dass sie an Samstagen keinen Einfluss in die hiesigen Diskotheken hätten. Aufgrund dieser Umfrage und dem Aspekt die Discobusse nachhaltig betreiben zu können, wurden die Verkehre zum 3. Oktober 2010 auf einen reinen Freitagsverkehr umgestellt. Gegenwärtig ist eine Nachfrage von rund 75 Fahrgästen auf den Discobussen D1, D2, D3 (alt D6) zu verzeichnen. Das entspricht einem Fahrgastzuwachs von circa acht Prozent im Vergleich zum Jahr 2009. Auf den Linien D4 und D5 ist ein leichter Anstieg von ein bis zwei Prozent zu verzeichnen. Eine einmal eingerichtete Discobuslinie muss immer mal wieder überprüft werden, denn bei den Jugendlichen ändern sich angesagte Discos häufiger. Hierauf ist flexibel zu reagieren, um das Fahrgastpotential zu halten.

Um den Schülern und Auszubildenden den ÖPNV wieder näher zu bringen, hat die MHV eine Diskussion zur Umorientierung bei der Finanzierung des ÖPNV bei den Kommunen und den Verkehrsunternehmen angeregt. Zentraler Diskussionspunkt ist hierbei die Einführung eines sogenannten Bildungstickets, dass den Schülern als Kunden des ÖPNV in Zukunft mehr Flexibilität einräumen soll, den Kommunen mehr Handlungsspielräume bei der Gestaltung und Erweiterung des Schülerverkehrs gibt, den Verkehrsunternehmen und Kommunen finanzielle Planungssicherheit in der Budgetplanung einräumt und die Vertriebskosten senken soll. Ziel ist es, eine Angebots-, Planungs- und Finanzierungssicherheit für die nächsten fünf Jahre zu schaffen, den ÖPNV bis 2016 im Bestand zu sichern und vor allem den stattfindenden Wertewandel in der jungen Generation zu nutzen und sie häufiger als bisher nach Vollendung ihres 18. Lebensjahres und nach dem Ende der Schulzeit an den ÖPNV als Kunden zu binden.

Die Nutzungsmöglichkeiten für den einzelnen Schüler sollen gegenüber der heutigen Situation – Gültigkeit der Schulwegtickets nur auf dem Weg zwischen Wohnort und Schule von 6 Uhr bis 18 Uhr – deutlich ausgeweitet werden. Dazu gehören die flächendeckende Gültigkeit des Tickets im gesamten Gebiet der MHV (Kreise Minden-Lübbecke und Herford plus Bad Salzungen), MHV-weite Gültigkeit an Wochenenden und in den Ferien als auch Nutzung der Discobuslinien.

Momentan ist ein dreimonatiges Pilotprojekt mit mehr als 1.000 Schülern in Zusammenarbeit mit der Olof-Palme-Gesamtschule in der Gemeinde Hiddenhausen (Kreis Herford) ins Leben gerufen worden. Der Pilot soll vor allem Erkenntnisse über die zukünftige Angebots-, Kapazitäts- und Preisgestaltung bringen und wichtige Fra-

gen einer zukünftigen Einnahmenaufteilung klären. Dazu werden die teilnehmenden Schüler, rund 700 Schüler, die schon bisher im Besitz des Schulwegtickets waren und 300 Schüler ohne bisherige Fahrberechtigung im ÖPNV, nach zwei Monaten Nutzung des Tickets über ihre Erfahrungen und eventuellen Verbesserungsvorschläge befragt. Die Ergebnisse liegen Anfang 2013 vor. Darüber hinaus wird geprüft, ob attraktive Paketlösungen in Form von Zusatzpaketen zu günstigen Preisen für bestimmte Bereiche angeboten werden können, wie zum Beispiel Verbundraumticketzuschlag. Zudem soll für bisher nicht fahrberechtigte Schüler die Einführung eines preiswerten Bildungstickets geprüft werden. Ein wichtiges Ziel ist dabei, die Kundenbindung der Schüler an den ÖPNV zu erhöhen und dadurch langfristig neue Einnahmenpotentiale zu erschließen.

Durch die Einrichtung neuer Studiengänge im Jahr 2011 der Fachhochschule Bielefeld am Standort Minden hat die Zahl der Studierenden deutlich zugenommen. Um den Studierenden, die mit dem Zug aus Richtung Hannover und Bielefeld anreisen, einen möglichst direkten Weg vom Bahnhof zur Fachhochschule zu bieten, verkehrt seit dem 7. November 2011 ein Bus zwischen Bahnhof und Campus Minden auf direktem Wege. Zur Betriebsaufnahme wurden je zwei Hin- und Rückfahrten angeboten, welche auf die Zugfahrpläne und Vorlesungszeiten abgestimmt waren. Die Nachfrage auf dieser Linie stieg hierbei so rasant an, dass bereits nach wenigen Wochen ein dringender Bedarf für eine weitere Verbindung morgens zwischen dem Bahnhof Minden und dem Campus der Fachhochschule zu verzeichnen war. Der Erfolg dieser Linie lässt sich anhand des Fahrgastaufkommens deutlich darstellen. Fuhren zur Betriebsaufnahme fünf bis acht Fahrgästen je Fahrt so stieg die Anzahl bis heute auf rund 100 Fahrgäste in der Spitze und circa 35 je Fahrt. Da gerade bei jungen Menschen der Motorisierungsgrad sinkt und der Statusgedanke des eigenen PKW in den Hintergrund tritt, ist es notwendig lukrative Angebote im ÖPNV zu schaffen. Gegenwärtig wird der CampusBus neu umgeplant. Ziel des neuen Konzeptes ist es, Minden als Hochschulstandort zu stärken, sowie ein nachhaltiges Angebot für Schüler und Studenten zu schaffen und diese auch langfristig stärker an den ÖPNV zu binden.

Die Bundesregierung hat sich das Ziel gesetzt bis zum Jahr 2020 eine Millionen Elektrofahrzeuge auf Deutschlands Straßen zu haben. Aus dieser Zielsetzung ist zu erkennen wie allgegenwärtig das Thema alternative, zukunfts-trächtige Antriebstechniken in Deutschland sind und wie

bedeutsam dieses für die zukünftige Ausrichtung im ÖPNV ist. Deshalb werden Projektideen, speziell für den Freizeitverkehr im ländlichen Raum entwickelt, die momentan mit den Beteiligten diskutiert und auf ihre Finanzierbarkeit geprüft werden.

Viele Kur- und Erholungsorte in den Kreisen Herford und Minden-Lübbecke bestechen durch ihre Architektur und zahlreiche Ausflugsmöglichkeiten wie etwa interessante Museen, die Aqua Magica, das Theater oder zahlreiche Shoppingmöglichkeiten, Kinos oder landschaftliche und kulturhistorische Highlights. Durch die Einführung von Elektrobussen in den Kur- und Erholungsorten könnte eine bessere innerörtliche und umweltfreundliche Erschließung erfolgen. Ziel ist es, mit den Elektro-Midibussen bestehende ÖPNV-Angebote zu ergänzen und dabei auch Einkaufsmöglichkeiten anzubinden, um so ein nachhaltiges umweltfreundliches Angebot für Kur- und Erholungsgäste mit der Einbindung touristischer Highlights zu schaffen. Die Fahrzeuge sollen den Fahrgästen dabei allen Komfort – speziell in der Barrierefreiheit wie Niederflureinstieg, Mehrzweckfläche für Kinderwagen und Rollstuhl – bieten. Durch den Einsatz von E-Midibussen wäre es auch möglich, in für den Verkehr gesperrten Gebieten eine Busverbindung anzubieten. So sind unter anderem neue Haltepunkte beispielsweise in bislang nur für Fußgänger erreichbaren Gebieten wie zum Beispiel Parks möglich. Auch könnten die Elektro-Midibusse Abschnitte von Fußgängerzonen und für den Individualverkehr gesperrte Bereiche

befahren, da sie durch ihre geräusch- und emissionsarme Fahrweise niemanden stören. Ein weiterer Gedanke ist es, umweltfreundliche Elektrofahrzeuge für den Bürgerbusbetrieb in Erholungs- und Kurorten einzusetzen. Durch den Bürgerbus soll das Bewusstsein, den ÖPNV als alternative zum Individualverkehr zu sehen, gestärkt werden, da sich Bürgerbusse als ÖPNV-Angebote tief in der Bevölkerung verankern und daher zumeist automatisch eine sehr hohe Akzeptanz haben.

Erst im Juni 2011 übernahm die BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH (DB-Gruppe) in den Kreisen Minden-Lübbecke und Herford. Nach dem Gewinn der Ausschreibung von zwei Linienbündeln hatte das Unternehmen nur vier Monate bis zur Betriebsaufnahme der rund 50 Linien Zeit. Gleichzeitig gab es unter den bisherigen Fahrgästen wegen einer Insolvenz des vorherigen Unternehmens und vielen damit verbundenen Linienausfällen eine große Verunsicherung und Zurückhaltung gegenüber dem Busverkehr. Bis zur Betriebsaufnahme durch BVO brachen die Fahrgastzahlen signifikant ein. Es bestand damit nicht nur die Aufgabe, für einen ordentlichen betrieblichen Ablauf zu sorgen, sondern auch das Vertrauen der Fahrgäste wieder zu gewinnen. Hierzu gehörte von Beginn an eine aktive Presse- und Öffentlichkeitsarbeit sowie ein kontinuierliches Marketing. Marketingaktionen zu besonderen Anlässen, wie zu Ostern und zum Muttertag führten schon schnell dazu, dass die Kunden wieder neues Vertrauen schöpften und die Fahrgastzahlen wieder begannen zuzunehmen.

Noch vor den Sommerferien wurde schließlich erfolgreich die „Testkunden-Aktion“ durchgeführt, die bereits die Stammfahrgäste im Visier hatte. Mit einer Presseinformation wurden die Leser aufgefordert, sich beim Verkehrsunternehmen als Testkunde zu bewerben. Unter den rund 20 Interessenten wurden neun Personen aus beiden Kreisgebieten ausgewählt.

Ihnen wurde ein Monatsticket für August kostenfrei zur Verfügung gestellt. Anfang September erhielten die Testkunden schließlich einen mehrseitigen Fragebogen. Insgesamt eine gelungene Aktion ohne allzu großen Aufwand, aus der Erkenntnisse zur Entwicklung des ÖPNV-Angebotes gezogen wurden. Das Ergebnis der Testkunden-Befragung floss auch in die große Abo-Aktion, die langfristig unter dem Arbeitstitel „Comeback Abo“ geplant war, ein.

Ziel dieser Kampagne sollte es sein, vor allem Fahrgäste, die früher bereits ein Abo hatten, anzusprechen. Die Vermarktung erfolgte über Traffic Board auf Bussen, über die Internetportale, über Radiospotschaltungen bei lokalen Radiosendern,



Anzeigenschaltungen und der Verteilung eines Flyers über die Busfahrer, über die Kommunen und über den örtlichen Einzel-

handel. Das Besondere am Flyer war die Möglichkeit, eine Feedback-Karte zurückzusenden, mit der das Interesse an einem Abo bekundet wurde und gleichzeitig ein ViererTicket kostenfrei abgerufen werden konnte. Start der Kampagne war Mitte September 2012, die Aktion endet am 31. Dezember 2012.

Bis Mitte Oktober 2012 gab es zahlreiche Interessenten, die entweder ein Abo neu abgeschlossen, sich die ViererTickets zuschicken ließen oder sich einfach nur erkundigt hatten.

In den örtlichen Zeitungen war die Berichterstattung breit und sehr positiv, und nach und nach zu einer „Erholung“ der Fahrgastnachfrage führt. Die Marketingaktivitäten werden auch im nächsten Jahr fortgesetzt.

Im Fokus für 2013 steht das Freizeitsegment. Kooperationspartner aus Kultur und Freizeit werden zurzeit gesucht.

EILDienst LKT NRW
Nr. 12/Dezember 2012 36.16.03

Kommunales Mobilitätsmanagement für Senioren im Kreis Euskirchen

Von Achim Blindert, Geschäftsbereichsleiter Planung, Umwelt und Verkehr und Mareike Keil, Verkehrsplanerin, Kreis Euskirchen

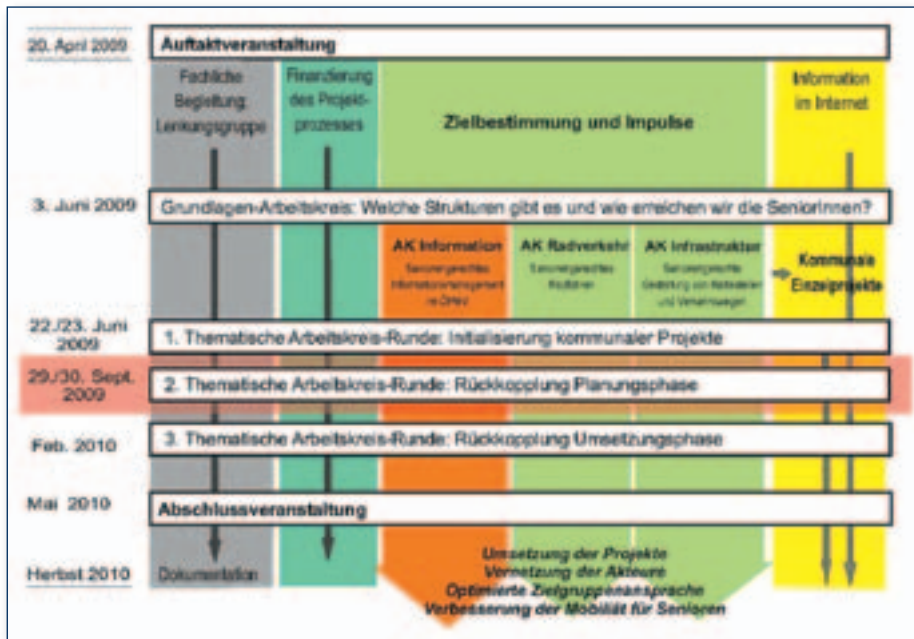
Mit dem Projekt „Kommunales Mobilitätsmanagement für Senioren im Kreis Euskirchen wurden verschiedene Projekte aus den Themenbereichen „ÖPNV-Information“, „Infrastruktur“ und „Radverkehr“ zusammen mit der Zielgruppe Senioren erarbeitet. Ziel aller Projekte war die Förderung bzw. der Erhalt der eigenständigen und sicheren Mobilität.

Der Kreis Euskirchen liegt im Städtedreieck Köln, Bonn und Aachen. Mit rund 1.250 Quadratkilometern ist er einer der größten Flächenkreise des Landes Nordrhein-Westfalen. Der südliche Teil des Kreises reicht bis in die Eifel hinein. Im Kreis Euskirchen leben 190.778 Einwohner. Die mit durchschnittlich 153 Einwohnern pro Quadratkilometer geringe Einwohnerdichte, die im südlichen Teil des Kreises noch erheblich niedriger ist, nämlich bis unter 44 Einwohner pro Quadratkilometer, stellt den Kreis als Aufgabenträger des ÖPNV vor eine wesentliche Herausforderung, ein nachfrageorientiertes und gleichzeitig wirtschaftlich vertretbares ÖPNV-Angebot anzubieten. Für den Kreis Euskirchen wird prognostiziert, dass bis zum Jahr 2030 circa 39 Prozent der Bevölkerung über 60 Jahre alt sein wird. Im Jahr 2008 lag der Anteil noch bei 24 Prozent. Gleichzeitig verringert sich der Anteil der Schüler von rund

20 Prozent im Jahr 2008 auf 16 Prozent im Jahr 2030. Bereits im Jahr 2002 wurde im Kreis Euskirchen der TaxiBus eingeführt. Dieser bedient insbesondere die ländlich geprägten Bereiche montags bis freitags zwischen 6 und 19 Uhr sowie samstags zwischen 6 und 14 Uhr annähernd im Stundentakt. Die TaxiBusfahrten haben einerseits schlecht besetzte Linienfahrten ersetzt. Zur Erreichung des Stundentaktes wurden andererseits TaxiBusfahrten als neues Angebot eingerichtet. Darüber hinaus stellt in acht der elf Kommunen das Anruf-Sammeltaxi (AST) ein Angebot in den Abendstunden und am Wochenende sicher. Durch diese flexiblen Angebotsformen hat der Kreis Euskirchen vor dem Hintergrund des Demografischen Wandels bereits ein gutes Angebot für alle Nutzergruppen geschaffen.

Um die Mobilität insbesondere der älteren Bevölkerung zu verbessern, hat sich der

Kreis Euskirchen im Jahr 2008 auf einen Wettbewerb der Koordinierungsstelle des Netzwerkes „Verkehrssichere Städte und Gemeinden im Rheinland“ beworben, in welchem zwei Modellkommunen zum Aufbau eines kommunalen Mobilitätsmanagements für Senioren gesucht wurden. Das Projekt wurde über die Eugen-Otto-Butz-Stiftung gefördert. Ziel der Förderung war die Entwicklung und die Umsetzung beispielhafter Ansätze zur Förderung der sicheren und eigenständigen Mobilität älterer Menschen. Die Arbeitskreise des Projektes setzten sich aus Vertretern der Städte und Gemeinden, Senioreneinrichtungen, Verkehrsunternehmen und weiteren Institutionen sowie den Senioren selbst zusammen. Insgesamt wurden die drei Arbeitskreise „Information – Seniorengerechtes Informationsmanagement im ÖPNV“, „Radverkehr – seniorengerechtes Radfahren“ und „Infrastruktur – seniorengerechtes



Der Projektablaufplan „Kommunales Mobilitätsmanagement für Senioren“ zeigt die genaue Vorgehensweise in den drei Arbeitskreisen. (Foto: VIA eG Köln)

gerechte Gestaltung von Haltestellen und Verkehrswegen“ gegründet. Im Rahmen des Projektes wurde deutlich, dass die Zielgruppe der Senioren kaum oder nur wenig Kenntnis über das bestehende ÖPNV-Angebot des Kreises Euskirchen hat. Insbesondere wussten die Senioren nicht, woher sie Informationen beziehen können bzw. wo und wie man die einzelnen Informationsbroschüren erhalten

kann. Um die Information der Zielgruppe zu verbessern, wurde die Informationsbroschüre „Mobil in...“ zur Nutzung von Bus und Bahn zusammen mit Senioren erarbeitet. Die Broschüre informiert über das bestehende ÖPNV-Angebot in Form von Bahn, Bus, TaxiBus und AST und gibt zudem Infos zu den Tickets sowie zu Ansprechpartnern. Um die lokalen Begebenheiten berücksichtigen zu können,

wurde die Broschüre spezifisch für die einzelnen kreisangehörigen Kommunen erarbeitet. Die Senioren gaben wichtige Hinweise zur Gestaltung der Broschüre. Beispielsweise sollte die Schrift groß und der Text einfach gehalten sein. Die Broschüre wurde an rund 60.000 Haushalte im Kreis Euskirchen verteilt.

Weiterhin wurde eine Konzeption zur Durchführung von Bustrainings für Senioren erarbeitet. Viele Senioren haben Hemmnisse den ÖPNV zu nutzen, da sie sich mit den Fahrplänen nicht auskennen oder sie sich die Nutzung der Busse und TaxiBusse nicht zutrauen. Ziel der entwickelten Bustrainings war daher der Abbau dieser Zugangshemmnisse. Die Trainings umfassen einen theoretischen Teil mit Informationen zu Fahrplanung, Ticketarten, ÖPNV-Angebot vor Ort und Hinweisen zur sicheren Fahrtgestaltung. Darüber hinaus werden durch ein gezieltes Praxistraining Hemmschwellen zur Nutzung gesenkt und Sicherheit vermittelt. Die Bustrainings werden in Kooperation mit den örtlichen Verkehrsunternehmen und der Polizei angeboten. Inzwischen wurden sechs Bustrainings durchgeführt. Der Kreis Euskirchen wird in den kommenden Jahren weiterhin regelmäßige Trainings anbieten. Das Feedback zu den Trainings von Seiten der Senioren war durchweg positiv. Mit den Trainings konnten vor allem Personen erreicht werden, die bisher selten oder gar nicht den ÖPNV genutzt haben.



Was ist der TaxiBus*?
Der TaxiBus fährt an Stelle der großen Linienbusse. Da er nur bei Bedarf fährt, muss er **mindestens 30 Minuten vor der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit telefonisch bestellt** werden. Natürlich können Sie auch schon früher anrufen oder gleich mehrere Fahrten bestellen.
Der TaxiBus fährt wie der Linienbus nach Fahrplan von Haltestelle zu Haltestelle. Je nachdem, wie viele Personen eine Fahrt bestellen, kommt ein Taxi, ein Kleinbus oder ein Bus zur Haltestelle.

Wo fahren die TaxiBusse?
Eine Übersicht gibt Ihnen der Liniennetzplan auf der Titelseite. Die Linien mit den Nummern 819, 821, 822, 824, und 828 fahren überwiegend als TaxiBusse. Die genauen Haltestellen können Sie im Fahrplan nachsehen. TaxiBus-Fahrten sind dort mit einem Telefonhörer gekennzeichnet.

TaxiBus - Das sollten Sie wissen

Was kostet der TaxiBus?
Zusätzlich zum normalen VRS-Ticket, mit dem Sie auch mit Bus und Bahn weiterfahren können, zahlen Sie einen Zuschlag von 1 Euro (Kinder von 6-14 Jahren 0,50 Euro). Den Zuschlag zahlen Sie beim Fahrpersonal. Schwerbehinderte zahlen den Zuschlag nicht.

Das Wichtigste im Überblick

- Bestellen Sie den TaxiBus mindestens 30 Minuten vor der Abfahrt (siehe gelber Kasten)
- Der TaxiBus fährt zu festen Zeiten
- Er fährt von Haltestelle zu Haltestelle
- Zusätzlich zum normalen Ticket zahlen Sie einen Zuschlag

Die Telefonnummer und die Servicezeiten der Buchungszentrale finden Sie unten im gelben Kasten.
*in den Fahrplänen als TaxiBusPlus bezeichnet

Die Buchungszentrale für AST und TaxiBus:

0 18 04 – 15 15 15

(20 Cent pro Anruf aus dem deutschen Festnetz; Mobilfunk max. 42 Cent pro Minute)

Sie erreichen die Buchungszentrale:
Mo.-Sa. 07:00-21:30 Uhr, So./Feiertag 09:30-19:00 Uhr
Achtung: Fahrten vor 8 Uhr, sonn- und feiertags vor 10:30 Uhr, müssen am Tag vorher angemeldet werden. Weisen Sie bitte bei der Buchung auf Besonderheiten wie z. B. großes Gepäck oder Rollator hin.

Mit genauen Informationen sollen die Angebote des ÖPNV den Bürgern, insbesondere den Senioren, näher gebracht werden. (Foto: Kreis Euskirchen)



Das Bustraining für Senioren erfreute sich großer Nachfrage.

(Foto: Netzwerk „Verkehrssichere Städte und Gemeinden im Rheinland“)

Das Erreichen der Zielgruppe der Senioren erwies sich aufgrund der Heterogenität der Gruppe als sehr schwierig. Die eingeführte „Großelternbefragung“ hatte daher zum Ziel, über eine Befragung durch die Enkelkinder, Informationen zum Mobilitätsverhalten von Senioren sowie deren Kenntnis über den ÖPNV zu erhalten. Sie konnten

weiterhin den ÖPNV vor Ort bewerten. Die Befragung der Großeltern wurde über die Schüler des dritten Schuljahres durchgeführt. Für den Kreis Euskirchen ergaben sich aus den Befragungsergebnissen mehrere Handlungsaufträge. Dazu gehörten mehr Informationsangebote für Senioren schaffen, das Überarbeiten der Fahrpläne und Aushänge bezüglich Lesbarkeit, das Zusammenstellen der Informationsmöglichkeiten zum ÖPNV sowie Überprüfung und Verbesserung der Ausstattung an den Haltestellen. Diese Handlungsaufträge wurden im Rahmen des Projektes aufgegriffen.

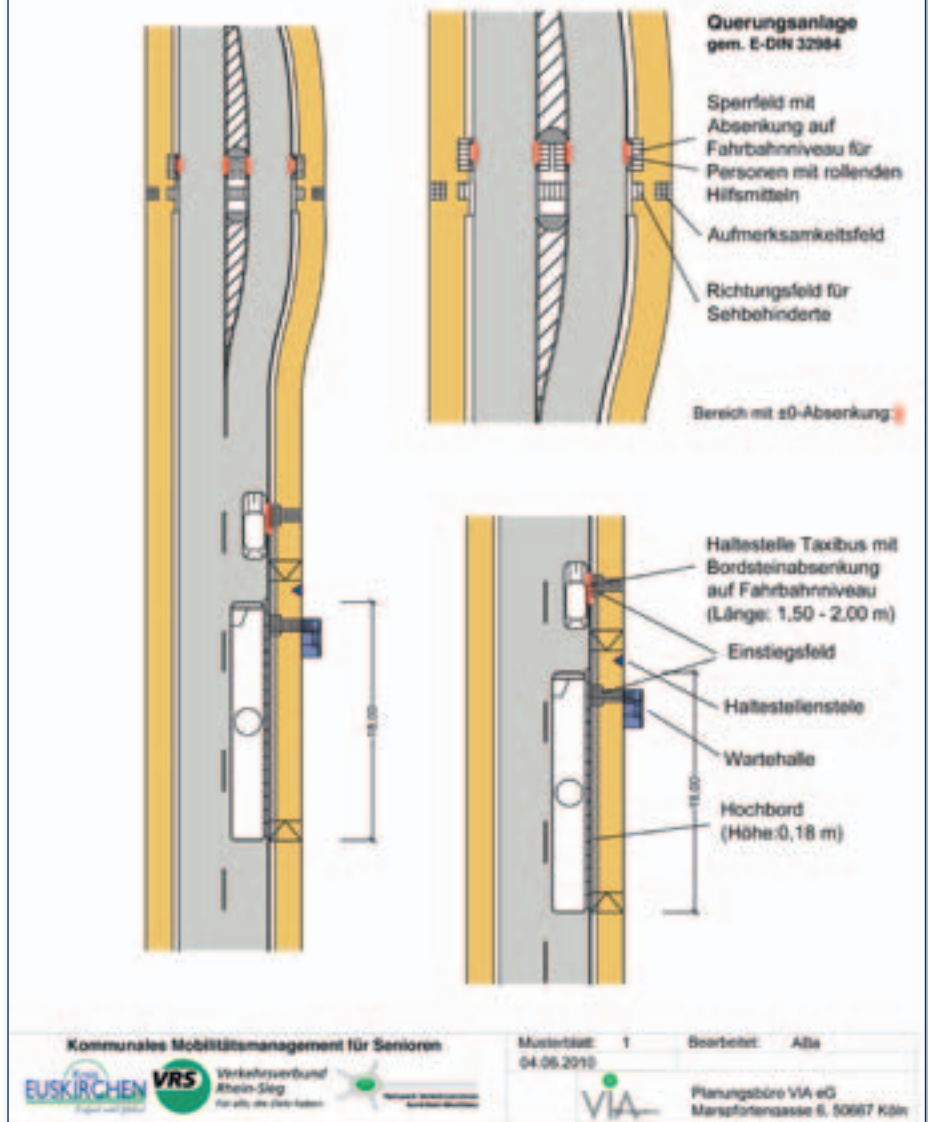
Auch das Thema Radverkehr stand im Fokus des Projektes. Ziel war es, im Rahmen einer Pilotroute von Euskirchen nach Züllich, Kriterien für einen senioren-gerechten, barrierearmen Radweg zu entwickeln. Unter Beteiligung der verschiedenen Akteure, wurde eine Befahrung des Radwegs zwischen Euskirchen und Züllich durchgeführt, bei der Senioren gezielt eingebunden wurden, um ihr Wissen als Alltagsexperten nutzen zu können. Exemplarisch für diesen Radweg wurden Anforderungen in Form eines Kriterienkatalogs zusammengestellt, die ein barrierearmer Radweg haben soll. Hierzu gehören unter anderem der Abbau von Hindernissen bzw. das Sichtbarmachen von Hindernissen, das Verdeutlichen der Verkehrsregeln sowie der Verkehrsführung durch Markierung. Des Weiteren gehörten gut lesbare und verständliche Informationen, die Sicherung der Fahrbahnquerung, die Schaffung ebener und zugleich griffiger Oberflächen sowie die Vermeidung überflüssiger Steigungen zu den Kriterien. Als gewünscht stellte sich auch die Anlage von Radwegen heraus, die Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern vermeidet. Rastplätze als auch ergänzende Infrastruktur schaffen gehörten ebenfalls zu den erarbeiteten Punkten.

„Rauf auf's Rad helfen“ – sicheres Radfahren im Alltag hieß ein weiterer Baustein.



Ein gut angenommenes Angebot, die Pedelec-Schulung mittels einer größeren Fahrradtour.
(Foto: Kreis Euskirchen)

Musterlösung Bus/Taxibus-Haltestelle Fahrbahnrand (innerorts)



Ausgeklügelte Systeme für Haltestellen machen den ÖPNV gerade für Senioren attraktiver und leichter zugänglich.
(Foto: VIA eG Köln)

Das Projekt sah dabei die Konzeption von Veranstaltungen vor, auf denen Senioren Unsicherheiten und Ängste beim Fahrradfahren genommen werden sollen. In Zusammenarbeit mit den verschiedenen Akteuren wie dem Kreis Euskirchen, der Polizei und dem ADAC, wurden mehrere Bausteine erarbeitet, die bei einer Veranstaltung angeboten werden können. Das gehören Informationen über Fahrradsicherheit (StVO) und sichere Kleidung aber auch Verhaltenstraining (Parcours, Alltagsverkehr), eine Ausstellung zu senioren-gerechten Fahrrädern und Spezialfahrrädern, ein Fahrradsicherheitscheck sowie eine Exkursion mit den Senioren. In diesem

Jahre fanden so erstmals Pedelec-Schulungen für Senioren statt. Diese Schulungen richteten sich vor allem an Senioren, die über die Anschaffung eines Pedelecs nachdenken. Unter realen Bedingungen konnten die Senioren ein zur Verfügung gestelltes Pedelec nach einer Sicherheitseinweisung ausführlich testen. Je Schulung wurde eine geführte Tour von rund 30 Kilometer Länge durch landschaftlich reizvolle Gebiete über verkehrsarme Straßen und Wege angeboten. Die Schulungen wurden rege angenommen und von den Senioren sehr gut bewertet.

Der Zugang zum ÖPNV ist für viele Senioren, insbesondere im ländlichen Raum,

sehr schwierig zu bewältigen, da oftmals sowohl die Zuwegung als auch die Haltestellen nicht barrierefrei gestaltet sind. Ziel des Projektes „Sichere und barrierefreie Gestaltung von Bushaltestellen“ war es so, beispielhaft anhand einer Buslinie, die Bushaltestellen sicher und barrierefrei zu gestalten. Dazu wurde unter Beteiligung von Senioren, Polizei, Gemeindevertretern, Kreis Euskirchen und Landesbetrieb Straßen NRW ein Muster-Erhebungsbogen und ein Kriterienkatalog für Haltestellenstandards entwickelt. Darüber hinaus hat das Planungsbüro VIA, das das Gesamtprojekt intensiv betreut hat, Haltestellenstandards und Musterlösungen erarbeitet, die zukünftig kreisweit angewendet werden können. Hierbei wurde erstmals ein gesonderter Bereich für den Halt von Taxi-Bussen an der Haltestelle vorgesehen, bei dem der Bordstein komplett abgesenkt ist, um den Einstieg zu vereinfachen. Für die Senioren gestaltete sich der Einstieg in den TaxiBus, der mit normalen Taxifahrzeugen durchgeführt wird, gerade an den erhöhten Bordsteinen im Bereich der Haltestellen als schwierig.

Das Projekt „Wege zum ÖPNV“ hatte zum Ziel, aus Sicht von mobilitätseingeschränkten Senioren, Defizite der Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenraum zu erkennen und nach Möglichkeit systema-



Bei der Seniorenbegehung entdeckt: Eine Situation, in denen der Bürger auf die Straße ausweichen muss, ist nicht akzeptabel.

(Foto: VIA eG Köln)

tisch aufzubereiten, um den Kommunen Handlungsempfehlungen geben zu können. Neben der Beteiligung von Senioren war es darüber hinaus Ziel, die kreisangehörigen Gemeinden für das Thema Seniorenmobilität zu sensibilisieren und aktiv in den Prozess einzubeziehen.

Im Ergebnis wurde für die Ortsbegehungen festgestellt: In ländlichen Orten ist Barrierefreiheit bislang noch zu wenig beachtet worden. Es bestehen zum Teil erhebliche Mobilitätshindernisse für zum Beispiel Rollatornutzer. Die Barrierefreiheit ist teilweise auch bei relativ neuer Infrastruktur nicht

unbedingt gewährleistet. Die Verantwortlichen vor Ort wurden durch die Begehungen sensibilisiert und erste Maßnahmen umgesetzt.

Das Netzwerk, das im Rahmen des Projektes mit den unterschiedlichen Akteuren aufgebaut werden konnte, wird weiterhin für die Planungen im Kreis Euskirchen genutzt. Darüber hinaus werden derzeit der Nahverkehrsplan sowie das Integrierte Gesamtverkehrskonzept des Kreises Euskirchen fortgeschrieben, bei denen die Aspekte des Demographischen Wandels ebenfalls berücksichtigt werden. Unter anderem soll untersucht werden, ob anstelle der getrennten Systeme TaxiBus und AST nicht nur eine alternative Bedienungsform eingesetzt werden kann, da die Trennung für die Bevölkerung sehr schwer verständlich ist. Darüber hinaus sollen im Rahmen des Gesamtverkehrskonzeptes auch neue kombinierte Verkehre betrachtet werden, wie zum Beispiel Verknüpfung Pedelec – ÖPNV. Weiterhin werden die Bustrainings für Senioren fortgeführt, um die Zielgruppe der Senioren mobil zu halten und weitere Fahrgäste für den ÖPNV zu akquirieren.

EILDienst LKT NRW

Nr. 12/Dezember 2012 36.16.03



Mit dem Night-Mover 2.0 unterwegs

Von Landrat Wolfgang Spreen, Kreis Kleve

Den Verantwortlichen im Kreis Kleve ist es ein wichtiges Anliegen, dass Jugendliche im Anschluss an eine Feier am Wochenende sicher nach Hause kommen. Besorgniserregende Unfallzahlen waren ausschlaggebend für die Einrichtung des Night-Movers. Im Jahr 2000 hat der Kreistag das Projekt auf den Weg gebracht und nach erfolgreicher Probephase im Jahr 2002 in den Dauerbetrieb überführt. Für 2012 wurde die Konzeption grundlegend erneuert.

Seit zwölf Jahren fahren im Kreis Kleve die Night-Mover. Jugendliche und junge Erwachsene wurden in den ersten Jahren der Konzeptrealisierung mit Hilfe von Taxen von den zwei Großdiskotheken sicher bis nach Hause gefahren. Den Fahrschein kauften die Mitfahrerinnen und Mitfahrer für fünf Euro direkt in den Diskotheken. In dieser ersten Zeit wurde nach Ausschreibung ein Taxiunternehmen mit der Durchführung des Night-Mover-Projektes beauftragt. Im Jahr 2011 entwickelte der Kreis Kleve eine völlig neue Konzeption. Das geänderte Ausgehverhalten der Jugendlichen spielte dabei eine ebenso große Rolle wie der Anspruch an die technische Realisierung über ein Online-Modul im Internet. Die von den Jugendorganisationen der Parteien formulierten Gedanken

zum neuen Night-Mover wurden im Verlauf der Planungen soweit wie möglich in die Konzeption einbezogen. Eine der Rahmenbedingungen, die sich der Kreis Kleve im Rahmen der Neukonzeption selbst gesetzt hat, war, eine anwenderfreundliche und flexible Realisierung zu schaffen. Außerdem musste sich die Lösung im Interesse der über das Umlagesystem finanzierenden kreisangehörigen Kommunen im bisherigen Rahmen halten. Dieser Rahmen ermöglicht ein Angebot des Night-Movers bis zur Höhe von 185.000 Euro Aufwand jährlich.

Der Night-Mover heißt heute Night-Mover 2.0 und er hält, was sein Name verspricht. Auf der Internetseite des Kreises Kleve unter www.kreis-kleve.de oder www.night-mover.de können die Jugend-



Taxi mit Night-Mover-Schild: Für Landrat Wolfgang Spreen ist das eine runde Sache.



Das Infoheft liegt an allen bekannten „Party-Adressen“ zur kostenlosen Mitnahme aus.

lichen ein Ticket anfordern, wenige Minuten später direkt ausdrucken und nachts dann im Taxi abgeben. Dieses Night-Mover Ticket ermäßigt eine Heimfahrt im

Taxi oder Mietwagen eines teilnehmenden Unternehmens pro Nacht und Person um 3,50 Euro. Dabei gilt: „Gemeinsam fahren = gemeinsam sparen“. Fahren mehrere Jugendliche zusammen, kann jeder seine 3,50 Euro Preisreduzierung einsetzen, so dass sich der Fahrpreis deutlich verringert, bzw. sogar ganz entfällt. Der Night-Mover 2.0 kann, anders als im Vorgängerprojekt, von allen Veranstaltungen, privaten Feiern, Kino- und Diskothekenbesuchen aus genutzt werden. Von freitags auf samstags, samstags auf sonntags, vor gesetzlichen Feiertagen und an Karneval fährt der Night-Mover zwischen 22 Uhr und 6 Uhr. Neu ist heute auch, dass der Ausgangspunkt der Fahrt nach Hause auch außerhalb des Kreises Kleve liegen kann. Der Wohnort muss allerdings im Kreis Kleve liegen. Mehrere Fahrgäste mit gültigem Ticket können an einer Wohnadresse aussteigen. Hier hat der Kreis Kleve berücksichtigt, dass Jugendliche nicht immer direkt nach Hause gebracht werden möchten, sondern auch mal bei ihren Bekannten übernachten. Die zeitlich großzügigere und flächendeckende Nutzbarkeit auch über das Kreisgebiet hinaus trägt dem geänderten Freizeitverhalten in besonderer Weise Rechnung.

Das Mindestalter zur Nutzung des Night-Movers beträgt 16 Jahre, das Höchstalter 26 Jahre. Zur stichprobenartigen Kontrolle müssen die Jugendlichen den Personalausweis bereithalten. Anders als früher, nehmen heute viele Taxi- und Mietwagenunternehmen am Night-Mover Projekt teil. Die Jugendlichen bestellen ein Taxi oder

einen Mietwagen, müssen ggf. Wartezeit einplanen, geben das Night-Mover 2.0-Ticket ab und sind Fahrgäste, wie alle anderen Nutzer auch. Die teilnehmenden Taxi- und Mietwagenunternehmen haben in ihren Autos ein Night-Mover 2.0 – Erkennungsschild an der Windschutzscheibe. Reißfeste Heftchen im Taschenformat enthalten die wichtigsten Informationen für interessierte Jugendliche. Sie wurden Anfang des Jahres allen Diskotheken, Kneipen und anderen Einrichtungen, die Jugendliche am Wochenende gerne besuchen, zugesandt und dort zur Mitnahme ausgelegt. Über Pressemitteilungen wurde das neue Konzept beworben, einige Medien haben auch selbst, zum Beispiel durch veröffentlichte Interviews mit Night-Mover-Nutzerinnen und -Nutzern für eine große Bekanntheit des Night-Mover 2.0 gesorgt. In der Silvesternacht 2011/2012 fuhr der neue Night-Mover erstmalig im Kreis Kleve. Für diese Nacht wurden mehr als 300 Tickets angefordert. Je Wochenende liegt der Ticketausdruck inzwischen bei 400 bis 500 Tickets. Vor allem Jugendliche zwischen 17 und 20 Jahren nutzen den Night-Mover 2.0. Das Projekt Night-Mover 2.0 ist zunächst bis zum 31. Dezember 2012 befristet. Eine aktuelle Evaluation hat zu einer positiven Bewertung geführt. Die Verwaltung beabsichtigt, den politischen Gremien die Weiterführung des Night-Mover 2.0 Projektes zu empfehlen.

EILDienst LKT NRW
Nr. 12/Dezember 2012 36.16.03



Gewerbeflächenpolitik in NRW: Die notwendige Flexibilität für den Industriestandort Kreis

Von Dr. Markus Faber,
Referent beim Landkreistag NRW

Politische Ausgangslage

Ausweislich sowohl des alten als auch des neuen Koalitionsvertrages von SPD und Bündnis 90/Die Grünen ist es Ziel der Landesregierung, im Einklang mit der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie den Flächenverbrauch bis zum Jahre 2020 bundesweit bis auf 30 Hektar pro Tag zu senken, d. h. für NRW den Flächenverbrauch auf 5 Hektar pro Tag zu senken. Längerfristig wird sogar das Ziel eines Netto-Null-Flächenverbrauchs angestrebt. Dies soll explizit im Landesplanungsgesetz verankert werden.

Von der Staatskanzlei NRW als federführende Stelle für die Landesplanung ist ein Gutachten beim Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr der RWTH Aachen in Auftrag gegeben worden. Im Rahmen dieses Gutachtenprozesses wird insbesondere eine geänderte Berechnungsmethode für die notwendigen Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiche (GIB) in den Regionalplänen vorgeschlagen. Gegenwärtig laufen noch Konsultationen zu diesem Gutachten.

Im Rahmen dieses neuen Modells soll stärker die Beschäftigtenzahl als Nachfragebildender Faktor für den Bedarf an Gewer-

beflächen zugrunde gelegt werden. Dabei werden als Modellparameter für verschiedene Gewebetypen abstrakt bestimmte Flächenkennziffern in Quadratmetern pro Beschäftigten zugewiesen. Entwicklungen bei der Zahl der Beschäftigten für die einzelnen Gewebetypen werden in einem bestimmten Umfang mit berücksichtigt. Das Gutachten würde ausweislich der vorliegenden Beispielberechnungen im Ergebnis dazu führen, dass in fast allen Kreisen und kreisfreien Städten ein deutlicher und niedrigerer Bedarf an Wirtschaftsflächen im Vergleich zum heutigen Ist-Bestand ausgewiesener Flächen festgelegt würde.

Im neuen Koalitionsvertrag wird sogar angeregt, dass bei der Finanzmittelzuteilung nach dem Gemeindefinanzierungsgesetz (im Rahmen des kommunalen Finanzausgleichs) zukünftig der sparsame Umgang mit Flächen berücksichtigt werden soll. Dies wäre insoweit eine Verschärfung des Problems, als damit gerade Nothauskommunen schon aus fiskalischen Gründen gezwungen sein könnten, weniger Gewerbeflächen auszuweisen oder sogar bereits bestehende Ausweisungen in größerem Umfang zurückzunehmen.

Die Dimensionen des Problems für die Kreise als Wirtschaftsstandort

Mittlerweile befinden sich fast 70 Prozent der Industriearbeitsplätze in NRW im kreisangehörigen Raum, zwei der drei industriestärksten Gebietskörperschaften sind Kreise. Bereits im Eildienstheft Oktober (dort S. 346 ff.) wurde die Entwicklung der Kreise zum eigentlichen industriellen Raum in NRW umfänglich dargestellt. Diese Prozess hat viele Ursachen: Eine wichtige Ursache war sicherlich die relativ günstige Verfügbarkeit von Flächen im kreisangehörigen Raum – sowohl für Neuansiedlungen als auch für Standorterweiterungen. Die günstige Verfügbarkeit hat insbesondere den Markteinstieg vieler kleinerer Unternehmen im produzierenden Sektor deutlich erleichtert. Den umgekehrten Effekt kann man in Teilen des Ruhrgebiets sehen, wo relativ hohe Kosten für die Baureifmachung und Erschließung ehemaliger (groß-)industrieller Flächen eine niedrigschwellige Ansiedlungsoption für kleine und mittelständische Unternehmen erschwert haben.

Vor dem Hintergrund der skizzierten Entwicklung darf man nicht die Augen davor verschließen, dass NRW stets ein Wirtschaftsstandort des produzierenden Gewerbes war und heute noch ist. Das erfordert es aber auch, die Rahmenbedingungen so zu setzen, dass sich Industrie – wo eine entsprechende Nachfrage besteht – weiter entfalten kann.

Deshalb ist es trotz des Flächensparzieles notwendig, Unternehmen, insbesondere des produzierenden Gewerbes, unter Beachtung der Aspekte des Flächen- und Ressourcenschutzes, ausreichende räumliche Potenziale anzubieten. Und zu der in diesem Heft skizzierten Entwicklung des Wandels des ländlichen Raums zur „Werkbank“ des Landes NRW gehört es auch, einmal kritisch zu hinterfragen, ob der Anspruch raumplanerischer Vorhersagen der wirtschaftlichen Entwicklung wirklich sinnvoll sind: Vor zwanzig Jahren hätte

nämlich niemand eine solche Entwicklung prognostiziert, sondern eher ein wirtschaftliches Ausbluten der Fläche in NRW bei noch vieler stärkerer Dienstleistungsorientierung der Städte vorhergesagt. Dies zeigt aber auch, dass man wirtschaftliche Entwicklungen nur begrenzt prognostizieren kann und sollte.

Bewertung aus Sicht der kreislichen Wirtschaftspolitik

Das Ziel, den Flächenverbrauch im Lande NRW möglichst zu minimieren, ist durchaus zu begrüßen. In Anbetracht der bereits stark verdichteten Siedlungsstrukturen in NRW ist das grundsätzliche Ziel, zusätzliche Versiegelungen möglichst zu verhindern, als sinnvoll zu betrachten. Hinzu kommt, dass auch aus städtebaulichen und regionalplanerischen Gründen heraus die Nutzung bestehender Flächen vorrangig sein sollte. Das umfasst auch eine möglichst vorrangige Entwicklung von Innenflächen im Bestand vor der Neuentwicklung im Außenbereich.

Zudem ist es grundsätzlich sinnvoll, zunächst zu versuchen, Brachflächen durch geeignete Entwicklungsmaßnahmen im regionalen Kontext einer sinnvollen Nutzung zuzuführen. Denkbare Instrumente hierfür sind die verstärkte Nutzung von überörtlichen Gewerbeflächenkatastern, eine regionales Gewerbeflächenpooling sowie interkommunale Zusammenarbeit in verschiedenen Formen.

Es muss jedoch konstatiert werden, dass es auch zukünftig Fälle geben wird, in denen – wenn kooperative Lösung oder Nutzungsintensivierungen im Bestand nicht zur Verfügbarkeit einer ausreichenden Zahl von Gewerbeflächen führen – auch eine Ausweisung neuer Gewerbeflächen möglich bleiben muss.

Die Gründe hierfür können vielfältig sein:

- So kann die jeweilige Flächengröße für potentielle Investoren nicht geeignet sein,
- die Lage einer entsprechenden Gewerbefläche ist für die wirtschaftlich in Betracht kommenden Nutzungen untauglich,
- es bestehen bau- und bodentechnische Vorbelastungen oder
- der jeweilige Eigentümer ist nicht verfügbungsbereit.

Zudem sind zunehmend Gewerbebetriebe auf bisher bestehenden Brachflächen rechtlichen und tatsächlichen Nutzungskonflikten mit der Wohn- und Gewerbebebauung der näheren Nachbarschaft ausgesetzt. Die Akzeptanz möglicher Belastungen durch produzierende Gewerbebetriebe hat in den letzten Jahren allgemein deutlich abgenommen – leider zune-

hend auch in kreisangehörigen Regionen. Darüber hinaus kann eine Entwicklung von Innenflächen, insbesondere wenn sie mit einer umfänglichen Baureifmachung (z. B. Abbruch bestehender Gebäude) oder gar mit Altlastendekontamination verbunden ist, in vielen Fällen durch die hohen Kosten beschränkt oder gar verhindert werden. Gerade für kleine und mittelständische Unternehmen ist eine relativ niedrigschwellige Verfügbarkeit von geeigneten Flächen zur Neuansiedlung oder für Betriebserweiterungen existenziell wichtig. Auch kooperative Instrumente können an ihre Grenzen stoßen.

Viele Mittelständler sind stark auf ihre originäre Gemeinde und ihren heimatlichen Kreis fixiert. Gerade mittelständische Unternehmen, die durch Erweiterungen oder neu expandieren möchten, sind in fast 80 % aller Fälle auf einem regionalen Aktivitätsradius von ca. 20 bis max. 30 Kilometern fokussiert. Solchen Unternehmen nutzt es wenig, ihnen entsprechende Flächen in weit entfernten Landesteilen anzubieten.

Hinzu kommt auch ein juristisches Argument. Die kommunale Planungshoheit ist wesentlicher Bestandteil des verfassungsrechtlich geschützten Rechtes der kommunalen Selbstverwaltung. Dies umfasst das Recht, im eigenen Gemeindegebiet im Rahmen der Gesetze umfassend entscheiden zu können, wie, in welchem Umfang und in welcher Art Flächen genutzt werden dürfen. Eine Landesvorgabe, die die kommunale Ebene zu einer bloß noch ausführenden Vollzugsebene der Landesplanung ohne eigene Spielräume machen würde, wäre ein Verstoß gegen das Recht der kommunalen Selbstverwaltung.

Politische Forderungen

Zusammenfassend lassen sich aus dem vorherigen Befund einige grundsätzliche politische Forderungen ableiten.

a) Optimierung der Nutzung im Bestand und interkommunale Zusammenarbeit

Vorrangiges Ziel auch aus Sicht der kommunalen Wirtschaftsförderer muss es sein, bestehende Brachflächen, insbesondere im Innenbereich, einer nachhaltigen wirtschaftlichen Nutzung zuzuführen. Dies sollte das Land NRW instrumentell, gesetzlich und im Rahmen von städtebaulichen Fördermöglichkeiten soweit wie möglich stärken und fördern. Ein denkbare Instrument hierzu ist eine stärkere finanzielle Förderung für die Revitalisierung und Bereitstellung bestehender Brachflächen für die gewerbliche Nutzung (Bereitstellung, Baureifmachung, Entsorgung von Altlasten

etc.). Andere Instrumente hierzu wären die Förderung und Stärkung interkommunaler Lösungsansätze, Flächenaustausche oder überregionale Gewerkekataster. Auch hier kann das Land bei der Koordination wichtige Unterstützungsarbeit leisten.

b) Monitoring der tatsächlich-wirtschaftlich nutzbaren Flächen

Grundsätzlich sollte in allen Regierungsbezirken in NRW eine faire Bestandsaufnahme der zur Verfügung stehenden Gewerbeflächen vorgenommen werden. Dies setzt voraus, dass nicht nur auf die abstrakte planungsrechtliche/baurechtliche Verfügbarkeit einer Gewerbefläche abgestellt wird, sondern auf die tatsächlich-wirtschaftliche respektive qualitative Nutzbarkeit einer Gewerbefläche.

In Zukunft sollte grundsätzlich angestrebt werden, bei Erfassungen von tatsächlich nutzbaren Flächen für gewerbliche Nutzungen planungsregionsübergreifend insbesondere folgendes bei einem Monitoring zu berücksichtigen (tatsächlich-wirtschaftliche Nutzbarkeit):

- tatsächliche Verfügungsbereitschaft des Eigentümers;
- tatsächliche Verfügbarkeit für wirtschaftliche Nutzungen aufgrund der konkreten Größe und topographischen Gestalt eines Grundstückes;

- tatsächliche Verfügbarkeit für wirtschaftliche Nutzungen aufgrund der konkreten Lage eines Grundstückes;
- Ausschluss einer wirtschaftlich angemessenen Nutzbarkeit aufgrund bestimmter Vorbelastungen, insbesondere bestehenden nicht nutzbarer Gebäude oder Altlasten;
- Eingeschränkte Nutzbarkeit aufgrund zu erwartender rechtlicher oder tatsächlicher Nutzungskonflikte mit der Nachbarschaft der näheren Umgebung.

Um diese auf den jeweiligen Einzelfall bezogenen Attribute zu ermitteln, sollte hinsichtlich einer konkreten Fläche auf eine Bewertung durch die jeweilige Kommune abgestellt werden.

Ziel des Ganzen sollte sein, zum Schluss eine verlässliche Bestandsaufnahme nicht nur der verfügbaren Flächen unter planungs- und baurechtlichen Gesichtspunkten zu erhalten, sondern eine Übersicht über die tatsächlich-wirtschaftliche Nutzbarkeit von Flächen. Letztlich sollten bezüglich der regionalplanerischen Vorgaben nur noch die tatsächlich-wirtschaftlich verfügbaren Flächen berücksichtigt werden, ggf. kann bei bestimmten Einschränkungen der tatsächlich-wirtschaftlichen Verfügbarkeit auch eine Fläche mit einem bestimmten Abschlagsfaktor in die Berechnung des Ist-Bestands an Gewerbeflächen einfließen.

c) Flexibilisierungsanteil in den planerischen Vorgaben

Kritisch ist ebenfalls zu sehen, dass bei dem Gutachtenprozess von der prognostizierten Beschäftigtenzahl in einem bestimmten Gewerbetyp pro Kommune (bearbeitendes Gewerbe, Bau, Großhandel, Einzelhandel, Verkehr/Logistik usw.) durch Multiplikation mit einer gewissen Flächenkennziffer in Quadratmeter pro Beschäftigten auf einen zukünftigen Bedarf geschlossen wird. Diese Vorgehensweise ist aus der Perspektive der kreislichen Wirtschaftspolitik zu statistisch und lässt keine Spielräume für zukünftige wirtschaftliche Impulse, die ex ante nicht prognostiziert werden können, zu. Aus diesem Grunde ist zu fordern, dass es einen Flexibilisierungsanteil bei den jeweiligen GIB-Bedarfen geben muss, der solche Entwicklungen erfasst. In jedem Fall muss dafür Sorge getragen werden, dass aus der Wirtschaft selbst herausgehende Wachstumsimpulse auch zukünftig bei der Berechnung des Bedarfs an Gewerbeflächen hinreichend berücksichtigt werden können. Das schließt auch mit ein, dass Prognosewerte bei Veränderungen der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen angepasst werden können.

EILDienst LKT NRW
Nr. 12/Dezember 2012 61.12.00

Stellungnahme zum Referentenentwurf zur Novellierung des Rettungsgesetzes NRW

A. Allgemein

Der vorliegende Referentenentwurf nimmt die nach Auffassung des Landkreistages Nordrhein-Westfalen an eine Novellierung des RettG NRW zu stellenden Anforderungen in wesentlichen Teilen auf. Keine unmittelbare Berücksichtigung erfahren die folgenden drei Anforderungen:

1. Vereinheitlichung der Trägerschaft der Rettungswachen;
2. Aufschaltung des Notrufs 112 auf die Leitstellen der Kreise;
3. Sicherung der Notarztgestaltung.

Allein mit Blick auf die beiden letztgenannten Anforderungen wird das vom Vorstand des Landkreistages Nordrhein-Westfalen am 20.09.2011 beschlossene Forderungspapier nochmals übersandt (Anlage). Zum erstgenannten Punkt jedoch enthält der vorliegende Referentenentwurf mit dem Komplex der vorgeschlagenen Neuregelungen der §§ 7, 12, 13 und 16 RettG NRW Vorschläge, die einen Ausgleich des kreislichen Interesses an einem effizienten

und mit dem Katastrophenschutz verzahnten Rettungsdienst im kreisangehörigen Raum mit dem gemeindlichen an der Vorkhaltung einer eigenen und selbst betriebenen Rettungswache herbeiführen können. Der Entwurf schlägt damit Regelungen vor, die die aus Kreissicht durch die auseinanderfallende Wachenträgerstruktur im kreisangehörigen Raum bestehenden Problemlagen einer neuen Bewertung zuführen können. Ob diese Regelungen den erhofften Ausgleich erfüllen, wird in späteren Jahren zu prüfen sein. Ihr Vorschlag jedoch ist aus Sicht des Landkreistages Nordrhein-Westfalen zu unterstützen.

Gleiches gilt, wenn auch – wie nachstehend ausgeführt – noch Änderungen insbesondere beim vorgeschlagenen neuen § 13 RettG NRW erfolgen müssen, für die übrigen Teile des vorliegenden Entwurfes abgesehen von der mit Art. 1 Nr. 13 lit. b vorgeschlagenen Regelung eines neuen § 14 Abs. 4 Satz 2 RettG NRW (Nichtabrechnungbarkeit von Fehleinsätzen):

Diese Regelung ist gesellschaftlich nicht geboten, würde nach einer ersten Einschätzung in jedem Kreis und jeder kreisfreien Stadt zum Ausschluss von Beträgen in Höhe von durchschnittlich zwischen 100.000 und 500.000 € jährlich von der Abrechenbarkeit führen und erhebliche Abgrenzungsschwierigkeiten in der Rechtsprechung verursachen (Frage der „Missbräuchlichkeit“). Sie sollte daher in jedem Falle unterbleiben.

Vorsorglich wird schon an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass wir in einem vollständigen Ausschluss auch nicht missbräuchlicher Fehleinsätze von der Abrechenbarkeit – also in einem Ausschluss von der Abrechnung sowohl gegenüber dem Verursacher als auch vom Einfließen in die Gebührenkalkulation – die Einführung der neuen Aufgabe eines unentgeltlichen notfallmedizinischen Hintergrunddienstes durch das Land und dessen Zuordnung als Pflichtaufgabe zur Erfüllung nach Weisung an die mit Selbstverwaltungsrechten ausgestatteten Träger rettungsdienstlicher

Aufgaben sehen. Da die Einführung dieser neuen Aufgabe des unentgeltlichen notfallmedizinischen Hintergrunddienstes nach Art. 78 Abs. 3 Verf NRW belastungsausgleichspflichtig wäre, wäre – sofern ein in den Landtag einzubringender Regierungsentwurf eine solche Regelung enthalten sollte – zuvor ein Kostenfolgeabschätzungsverfahren nach § 3 KonnexAG NRW durchzuführen. Auf die Verfahrensvorschriften der § 6 ff. KonnexAG NRW wird ausdrücklich hingewiesen.

B. Zu den vorgeschlagenen Änderungen

Zu Art. 1 Nr. 3 (§ 2 RettG NRW n. F.)

Es ist nachdrücklich zu begrüßen, dass die Versorgung einer größeren Anzahl Verletzter oder Kranker bei außergewöhnlichen Schadensereignissen nun ausdrücklich dem Leistungsumfang des Rettungsdienstes zugeordnet wird. Dies erleichtert es den Rettungsdienststrägern, bei der Ausschreibung von Rettungsdienstleistungen das Kriterium „Sonderbedarf für die Bereitstellung von personellen und materiellen Ressourcen bei Großschadenslagen“ durchzusetzen. Die Formulierung „unter Berücksichtigung der im Gesetz über den Feuerschutz und die Hilfeleistung [...] enthaltenen Regelungen“ ist entsprechend weit. Damit bleibt jedoch die Fragestellung offen, ob der öffentliche Rettungsdienst bei Massenanfällen von Verletzten oder Erkrankten den Vorschriften des FSHG NRW unterzuordnen bzw. zu integrieren ist oder ob der Rettungsdienst bei solchen Ereignissen neben dem FSHG NRW auf alleiniger Grundlage des RettG NRW existiert, so dass hierfür eigene Führungsstrukturen aufzubauen sind und auf Einheiten des Katastrophenschutzes nicht zurückgegriffen werden kann.

Auch die stärkere Akzentuierung einer Zusammenarbeit zwischen Rettungsdienst und Feuer- und Katastrophenschutz, Krankenhäusern und Öffentlichem Gesundheitsdienst sowie die Einbeziehung des Transports von Arzneimitteln, Blutkonserven und Organen in den Rettungsdienst werden ausdrücklich unterstützt.

Zu Art. 1 Nr. 4 (§ 3 RettG NRW n. F.)

Die Regelung sieht die Einführung von Krankenkraftwagen für intensivmedizinische Transporte, von Fahrzeugen für Neugeborenentransporte sowie von Fahrzeugen zum Transport adipöser und kontagiöser Patienten in den Katalog der Rettungsdienstmittel vor und bestimmt, dass hierfür Trägergemeinschaften gebildet werden sollen. Die Regelung erscheint sinnvoll und gibt der Vorhaltung von Son-

derfahrzeugen eine Rechtsgrundlage. Die Bildung von Trägergemeinschaften ist aus dem Bereich Luftrettung bekannt und hat sich dort bewährt.

In der Praxis wird sich jedoch die Frage stellen, wie mit den bisher erteilten Genehmigungen an Dritte zu verfahren ist bzw. ob – wie im Vorschlag zu § 19 RettG NRW vorgesehen – eine bisher erteilte Genehmigung im Rahmen eines Verfahrens zur Wiedererteilung zukünftig unter Berufung auf die neue Regelung gemäß § 19 Abs. 4 RettG NRW verweigert werden kann.

Zu Art. 1 Nr. 7 (§ 7 RettG NRW n. F.)

Der Vorschlag sieht die gesetzliche Einführung eines Ärztlichen Leiter Rettungsdienst (ÄLRD) sowie Berücksichtigung eines fakultativen Organisatorischen Leiters Rettungsdienst (OrgL) vor.

Zum neuen Abs. 3 (ÄLRD)

Die Aufnahme der Funktion des ÄLRD wird ausdrücklich begrüßt. Die Ausgestaltung der Aufgaben und Befugnisse wird jedoch nur grob skizziert. Die genutzten Formulierungen können dabei leicht das Missverständnis aufkommen lassen, dem ÄLRD werde eine Leitungsfunktion im Rettungsdienst zugewiesen. Im Regelfall ist der Rettungsdienst bei den Kreisen jedoch dem Fachbereich Sicherheit und Ordnung zugeordnet. Der ÄLRD ist innerhalb dieser Behördenstruktur angesiedelt. Ihm kommen dabei vor allem unterstützende und beratende Funktionen in medizinischen Angelegenheiten zu. Gegen eine Zuordnung der Leitung des Rettungsdienstes an den ÄLRD sprechen dabei folgende zwei Gesichtspunkte:

- a) Grundlegende führungsmäßige und organisatorische Grundsätze: Der Rettungsdienst ist ein medizinisch-ordnungsrechtlicher Komplex. Durch die vorgesehene Regelung würde bei unveränderter Formulierung die Leitungsbefugnis des Trägers des Rettungsdienstes eingeschränkt. Das schüfe unklare organisatorische Strukturen in einem großen Bereich des Rettungsdienstes.
- b) Aufgabenstellung und Finanzierung der Aufgabe würden auseinanderfallen. Dies wäre organisatorisch falsch, da der ÄLRD kostenträchtige Investitionen betreiben könnte, während der Träger die dafür notwendige Finanzierung sicherzustellen hätte. Die Verweisung auf § 12 Abs. 1 Satz 1 SGB V reichte nicht aus, die Folgen einer solchen Situation zu vermeiden.

Einem solchen Verständnis der Regelung sollte im Gesetzestext dadurch Rechnung getragen werden, dass die Worte „zu leiten und“ aus der Formulierung des vor-

geschlagenen neuen Absatzes 3 des § 7 RettG NRW gestrichen werden.

Zu Art. 1 Nr. 11 (§ 12 RettG NRW n. F.)

Der Regelungsvorschlag beinhaltet die Verpflichtung der Rettungsdienstträger, im Rahmen der Bedarfsplanung auch MANV-Fälle zu berücksichtigen, dabei auch die Kapazitäten von Unternehmen mit einer Genehmigung nach § 17 RettG NRW zu berücksichtigen, sowie gleichzeitig die Verlängerung des Bedarfsplanungszeitraums auf fünf Jahre bei Einräumung eines Anforderungsrechts zur Änderung der Bedarfsplanung an die Krankenkassen.

Die Verlängerung der Bedarfsplanungslaufzeit schafft grundsätzlich längere Planungszeiträume und damit ein höheres Maß an Planungssicherheit. Diese wird jedoch durch das stärkere Mitspracherecht der Krankenkassen relativiert. Hinsichtlich des vorgesehenen Aufforderungsrechts der Verbände der Krankenkassen gegenüber den Kreisen und kreisfreien Städten bleibt unklar, inwiefern dieses ein Prüfungserfordernis des Planungsträgers und ggf. die nachfolgende Einleitung eines Planungsverfahrens auslöst.

Die vorgesehene Einbindung von Unternehmen mit Genehmigungen nach § 17 RettG NRW ist dabei nur dann sinnvoll, wenn diese zur Mitarbeit auch verpflichtet werden können. Ansonsten bestünde für den Rettungsdienstträger keine Planungssicherheit.

Zu Art. 1 Nr. 12 (§ 13 RettG NRW n. F.)

Zur Vergabepflichtigkeit bei Übertragung an Dritte (§ 13 Abs. 1 Satz 1 des Entwurfes)

Der Entwurf sieht in § 13 Abs. 1 Satz 1 eine Vergabepflichtigkeit bei Übertragung der Durchführung des Rettungsdienstes auf einen Dritten (Hilfsorganisation oder anderer Leistungserbringer) vor.

Die kontinuierliche Entwicklung der letzten Jahre in Richtung auf eine Vergabepflichtigkeit rettungsdienstlicher Aufträge führt jedoch insbesondere im kreisangehörigen Raum zu erheblichen Schwierigkeiten: Grund ist, dass bei Vergabeverfahren unter Anlegung allein rettungsdienstbezogener Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkte die Möglichkeit besteht, dass die anerkannten freiwilligen Hilfsorganisationen (HiOrg) die Einbindung in den Rettungsdienst verlieren, obwohl sie für die Kreise als untere Katastrophenschutzbehörde vitale Funktionen im Katastrophenschutz und im erweiterten Rettungsdienst erfüllen (Zum Stand der Einbindung der HiOrg in den Rettungsdienst in Nordrhein-Westfalen wird auf die LT-Vorlage 16/349 verwiesen.). Die Verzahnung der Aufgaben des Rettungsdienstes und des Katastrophenschutzes ist

dabei sehr eng. Zuständig sind für beide Bereiche jeweils die einheitlichen Leitstellen der Kreise für den Rettungsdienst und den Feuerschutz. Der Rettungsdienst stellt zudem ein unentbehrliches Element im Rahmen der Katastrophenschutzvorsorgeplanung dar. Einheiten des Katastrophenschutzes werden in der Regel unter Einplanung von Mitteln (Personal und Ausrüstung) des Rettungsdienstes gebildet. Dabei besteht in Nordrhein-Westfalen ein ausgefeiltes System von Einsatzeinheiten (EE) des Katastrophenschutzes, von denen jeder Kreis/jede kreisfreie Stadt vier zu stellen hat (vgl. dazu den geltenden Erlass des MIK NRW zur Struktur und Verteilung der Einsatzeinheiten vom 07.09.2009, Az. 74 – 52.03.02). Die personelle und sächliche Ausstattung dieser Einsatzeinheiten ist jeweils vorgeschrieben und kann nur durch Einbeziehung der HiOrg sichergestellt werden. Auf die Inhalte der durch diese Einsatzeinheiten umzusetzenden, umfassenden und detaillierten Katastrophenschutzkonzepte Nordrhein-Westfalens, die über die über die Internet-Präsentation des Instituts der Feuerwehr (IdF NRW) abrufbar sind (dort unter http://www.idf.nrw.de/service/downloads/downloads_katastrophenschutz.php [Stand: 16.11.2012]), wird Bezug genommen. Wird die Rolle der HiOrg zurückgedrängt, sinkt deren Einsatzfähigkeit im Bereich des Katastrophenschutzes. Die Aufgabenerfüllung der unteren Katastrophenschutzbehörde kann so deutlich beeinträchtigt werden. Eine Ausschreibung auch des Katastrophenschutzes ist zumindest keine wirtschaftliche Option. Diese Entwicklung – die damit einen zentralen Aspekt des vorliegenden Referentenentwurfs betrifft – könnte im Interesse des Landes und der Kreise durch Schaffung einer Ausnahmeregelung im EU-Recht (Ausnahme des Rettungsdienstes von der Vergabepflichtigkeit) eingedämmt werden. Eine solche Ausnahme – für die sich auch der Bundesrat ausgesprochen hat (Ziff. 10 des Beschlusses vom 02.03.2012 zum Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Konzessionsvergabe, KOM(2011) 897, BR-Drs. 874/11), da davon alle deutschen Flächenländer profitieren würden – erscheint grundsätzlich denkbar, da dadurch die Wettbewerbssituation in den übrigen EU-Mitgliedstaaten nicht beeinträchtigt würde: Bis auf Deutschland und Österreich wird die Notfallrettung – sogar im Vereinigten Königreich – staatlich betrieben. Die Regelung diene daher nur einer Sicherung des status quo in Deutschland und Österreich sowie deren faktischer Gleichbehandlung mit den übrigen EU-Mitgliedstaaten. Eine entsprechende Ausnahmeregelung (katalogartiger Ausnahmetatbestand)

müsste über Änderungsanträge in die zur Ersetzung der Richtlinien 2004/17/EG und 2004/18/EG vorgeschlagene „Richtlinie über die öffentliche Auftragsvergabe“ (KOM(2011) 896; 2011/0438 (COD)) und die geplante „Richtlinie über die Konzessionsvergabe“ (KOM(2011) 897; 2011/0437 (COD)) Eingang finden. Eine solche Änderung wäre zeitlich möglich und inhaltlich realistisch: Die Kommissionsvorschläge zu beiden Richtlinien datieren vom 20.12.2011, das Verfahren unterliegt jeweils der Mitentscheidung des Europäischen Parlaments (EP), das eine Entscheidung über seinen „Standpunkt“ in erster Lesung voraussichtlich in der Plenarsitzung am 04.02.2013 treffen wird. Entsprechende Änderungsanträge – die unter anderem durch die Abg. Heide Rühle (MdEP, Grüne/EFA) und Abg. Dr. Andreas Schwab (MdEP, EVP) eingebracht wurden – liegen dem federführenden Ausschuss für Binnenmarkt und Verbraucherschutz des EP vor. Würden diese Änderungsanträge zunächst durch den federführenden Ausschuss für Binnenmarkt und Verbraucherschutz des EP befürwortet und sodann durch das EP als Gemeinsamer Standpunkt am 04.02.2012 beschlossen, würden – wenn der Rat die Änderungen nicht übernimmt – höchst wahrscheinlich Verhandlungen zwischen dem EP und dem Rat unter Teilnahme der EU-Kommission erforderlich werden (sog. Trilog nach Art. 294 Abs. 10 und 11 AEUV). Dabei könnte eine solche Position im Abgleich zwischen EP und Rat durchdringen, auch wenn die EU-Kommission sie nicht befürwortet. Sie könnte innerhalb Deutschlands unmittelbar durch die Länder in die Rettungsgesetzgebung übernommen werden. Eine bundesgesetzliche Änderung des GWB wäre nicht erforderlich, da den Ländern die alleinige Gesetzgebungskompetenz im Bereich des Rettungswesens zukommt. Vor diesem Hintergrund sollte vor Behandlung des nunmehr vorgeschlagenen neuen § 13 Abs. 1 Satz 1 RettG NRW im Gesetzgebungsverfahren begleitend klargestellt werden, dass die Landesregierung für den Fall der Schaffung einer EU-rechtlichen Bereichsausnahme des Rettungsdienstes von der Vergabepflichtigkeit während des laufenden Gesetzgebungsverfahrens beabsichtigt, darauf hinzuwirken, dass die vorgesehenen Worte „nach Maßgabe des Vergaberechts“ gestrichen werden.

Zum Umfang der Übertragbarkeit (§ 13 Abs. 1 und Abs. 2 des Entwurfes)

Der Entwurf sieht die Mitwirkung der HiOrg und anderer Leistungserbringer im Rettungsdienst vor. Im vorgeschlagenen § 13 Abs. 1 Satz 1 des Entwurfes wird dabei bestimmt, dass der Träger die „Durchfüh-

rung des Rettungsdienstes“ durch Vertrag auf Hilfsorganisationen oder andere Unternehmer übertragen kann. Im Abs. 2 derselben Bestimmung ist von „Verträgen zur Aufgabenübertragung“ die Rede.

Dabei ist es ein Unterschied, ob die Durchführung einer Aufgabe übertragen oder die Aufgabe selbst übertragen wird. Wird jemandem die Durchführung des Rettungsdienstes übertragen, ist dieser i.d.R. Verwaltungshelfer. Die Übertragung einer Aufgabe stellt nach allgemeinem Verwaltungssprachegebrauch eine Beileihung dar. Sie könnte auch gebraucht werden, wenn das Konzessionsmodell in Nordrhein-Westfalen eingeführt werden sollte. Jedenfalls impliziert ein „Vertrag zur Aufgabenübertragung“, dass der Träger die Zuständigkeit für die Aufgabe verliert. Das kann aus unserer Sicht nicht beabsichtigt sein. § 13 Abs. 2 Satz 1 sollte daher lauten:

„Verträge nach Absatz 1 Satz 1 bedürfen der Schriftform.“

Zur Laufzeit der Beauftragung (§ 13 Abs. 2 Satz 2 RettG NRW)

Die Laufzeit der Beauftragung sollte aus Trägersicht stets dynamisiert an die Laufzeit der Bedarfspläne koppelbar sein. Bei einer statischen fünfjährigen Laufzeit – wie im Referentenentwurf vorgesehen – wäre dies nicht gewährleistet. Denn schon wenn die Krankenkassen vorzeitig eine Bedarfsplanänderung herbeiführten (vgl. Art. 1 Nr. 11 [vorgeschlagener neuer § 12 Abs. 5 Satz 2 des Entwurfs]), fielen die Laufzeiten auseinander. Die vorgesehene zwingende fünfjährige Laufzeit der Übertragung der Durchführung stellte ohnehin einen Eingriff in die auch bei Pflichtaufgaben zur Erfüllung nach Weisung bestehenden Selbstverwaltungsrechte der Kreise und kreisfreien Städte als Träger des Rettungsdienstes dar, für den kein sachlicher Grund ersichtlich ist. Die in der Begründung des Referentenentwurfs diesbezüglich angeführte Anlehnung an die Überprüfungsfrist der Bedarfspläne stellt keinen solchen Grund dar. Es wird damit ausgeschlossen, dass der Rettungsdienststräger als Auftraggeber andere für ihn wichtige Aspekte hinsichtlich der Laufzeit der Übertragung berücksichtigen kann. Die Regelung des § 13 Abs. 2 Satz 2 sollte daher lauten:

„Ihre Laufzeit ist auf die Dauer von höchstens fünf Jahren, im Falle der Übertragung der Durchführung von Leistungen der Luftrettung auf höchstens zehn Jahre zu begrenzen.“

Zur vorgesehenen Beteiligung der Verbände der Krankenkassen (§ 13 Abs. 1 Satz 2 und 3 des Entwurfes)

In § 13 Abs. 1 Satz 2 und 3 des Entwurfes ist ein Verfahren zur Beteiligung der Verbän-

de der Krankenkassen vor Einleitung eines Vergabeverfahrens vorgesehen. Ein Nutzen dieses Verfahrens lässt sich weder aus der vorgeschlagenen Norm noch aus der dazu ausgeführten Begründung erschließen. Es würde zudem einen nicht unerheblichen Verwaltungsaufwand verursachen. Dabei ist anzumerken, dass die Krankenkassen bereits in das Verfahren hinsichtlich der Aufstellung und der Änderung der Rettungsdienstbedarfspläne (vgl. § 12 RettG NRW) umfassend eingebunden sind. In den Bedarfsplänen werden die wesentlichen Parameter für den Rettungsdienst bezogen auf den jeweiligen Rettungsdienstbereich festgelegt. Da der Rettungsdienststräger sich bei der Ausschreibung auch an die im Bedarfsplan festgelegten Parameter halten muss, bedarf die in dem dadurch gesteckten planerischen Rahmen erfolgende Übertragung der Durchführung auf Dritte keiner nochmaligen Beteiligung der Krankenkassen.

Zu Art. 1 Nr. 13 (§ 14 RettG NRW n. F.)

Der vorgesehene Ausschluss nichtmissbräuchlicher Fehleinsätze von der Abrechenbarkeit (§ 14 Abs. 4 des Entwurfs) ist untragbar. Er beruht bereits auf einem Fehlverständnis rettungsdienstlicher Leistungen, denn bestimmendes Kriterium der Notfallrettung ist die rettungsdienstliche und notfallmedizinische Versorgung der Bevölkerung und nicht ihre Beförderung. Daran ändert es nichts, dass die Krankenkassen ihre Leistungen auf der Grundlage der Vorschrift des § 60 des Fünften Buches Sozialgesetzbuch (SGB V) erbringen, wonach nur dann eine Kostenersatzungsverpflichtung der Krankenkassen besteht, wenn ein Transport des Patienten stattgefunden hat. Dabei ist bereits nach derzeitigem Stand eine weitgehende Verständigung zwischen den Trägern rettungsdienstlicher Aufgaben und den Krankenkassen dergestalt festzustellen, dass Kosten von den Krankenkassen auch ohne abschließenden Transport anerkannt werden, wenn nachweislich rettungsdienstliche oder notärztliche Leistungen erbracht worden sind. Durch die vorgesehene neue Formulierung des § 14 Abs. 4 würde die damit in der Praxis auch im Sinne der Patienten gelöste Problematik in unnötiger Weise erneut aufgeworfen. Die Krankenkassen werden die Neufassung zum Anlass nehmen, Kosten von Einsätzen dann nicht mehr anzuerkennen, wenn es an einer Transportleistung fehlt.

Völlig unklar ist nach dem Entwurf nämlich, ob und wie solche Fahrten zukünftig in die Gebührenkalkulation einfließen können. Wegen der zuvor bestehenden Unklarheiten war im Jahre 1999 extra der derzeitige § 15 Abs. 1 Satz 2 RettG NRW

eingeführt worden, nach dem Fehleinsätze in die Gebührensatzungen als ansatzfähige Kosten aufgenommen werden können. Die vorgeschlagene Ausschlussvorschrift spricht lediglich davon, dass „vom Verursacher“ kein Kostenersatz mehr verlangt werden könne. Der bisherige § 15 RettG NRW dagegen soll vollständig aufgehoben werden.

Dabei fallen in jedem der nordrhein-westfälischen Kreise durchschnittlich mehrere Hundert der vom vorgesehenen Ausschluss der Abrechenbarkeit betroffenen Einsätze der Notfallrettung an, die ohne anschließende Transportleistung abgeschlossen werden. Der Ausschluss der Abrechenbarkeit – sollte er als vollständiger Ausschluss auch vom Einfließen in die Gebührenkalkulation zu verstehen sein – würde damit jeden der nordrhein-westfälischen Kreise im Durchschnitt um etwa 100.000 bis 500.000 € jährlich schädigen.

Das dem vorgeschlagenen Abrechenbarkeitsausschluss zugrundeliegende Bild des „Mitleids mit den bedauernswerten Opfern kommunaler Abrechnungswillkür“ lässt jeden Bezug zur Realität der Notfallrettung in Nordrhein-Westfalen vermissen. Ausweislich der Besprechung zu einer möglichen Novellierung des RettG NRW zwischen dem Ministerium und den kommunalen Spitzenverbänden vom 06.02.2012 – in der dieser Punkt seitens des Ministeriums zum ersten Mal thematisiert wurde – schwebt dem Ministerium bei seinem Vorschlag das Bild einer Person zugrunde, die – durch die Messung erhöhter Blutdruckwerte mit eigenem Messgerät beunruhigt – versucht, den kassenärztlichen Notdienst zu erreichen, dort scheitert und daraufhin einen „Notruf“ absetzt. Die Besetzung des vorschriftsgemäß angerückten Rettungswagens untersucht den Notrufenden, kommt unmittelbar zum Ergebnis, dass eine Fehlmessung mit dem heimischen Blutdruckmessgerät vorgelegen haben muss, und setzt dieses instand. Daraufhin erklärt der Notrufende den Einsatz „für erledigt“ und „bestellt“ den Rettungswagen wieder „ab“. Gegen die ihm satzungsgemäß übersandte Rechnung geht er im Gerichtswege mit der Begründung vor, er habe keine Leistung in Anspruch genommen.

Schon dieser Beispielfall, der Ursache der ministeriellen Erwägung des Abrechenbarkeitsausschlusses sein soll, zeigt eindrucksvoll, dass landesseitig mit dem Vorschlag nichts anderes beabsichtigt ist, als den kommunalen Rettungsdienst in Änderung seiner Aufgabe zu einem allgemeinen, durch kommunale Einnahmen – Steuern, allgemeine Zuweisungen und angesichts der chronischen Unterfinanzierung der Kommunen durch das Land in

Höhe von kassal etwa 2,85 Mrd. € pro Jahr: zumeist Schulden – auszugleichenden „Wohlfühl-Hintergrund“ für den kassenärztlichen Notdienst umzubauen. Dabei ist seit geraumer Zeit die Inanspruchnahme des Rettungsdienstes für „minderschwere“ Erkrankungen auffällig, die dadurch entsteht, dass der ärztliche Bereitschaftsdienst der kassenärztlichen Vereinigung oft schlecht zu erreichen ist und eine Reaktionszeit angibt, die dem Betroffenen nicht angemessen erscheint.

Wenn künftig für Alarmierungen, die nicht missbräuchlich erfolgen, keine Kosten mehr an die Bürgerinnen und Bürger weitergegeben werden sollen, wird verstärkt statt des ärztlichen Bereitschaftsdienstes der öffentliche Rettungsdienst in Anspruch genommen, da hierdurch keine individuellen Kosten (auch keine Arztgebühren) zu erwarten sind. Die „übertriebene Selbsteinschätzung“ eines Gesundheitszustands – wie in dem dem Ministerium vorschwebenden Beispiel – kann dabei im Zweifel nicht als „missbräuchlich“ bewiesen werden. Dennoch werden hierdurch die ohnehin nicht übermäßig vorhandenen Rettungsdienstmittel gebunden und stehen somit nicht mehr für „echte“ Notfälle zur Verfügung.

In der Praxis gibt es häufige Fälle in denen der Rettungsdiensteinsatz erforderlich ist (ggfs. auch aus gutem Glauben des Betroffenen heraus), ein Transport aber entbehrlich ist oder – obwohl er geboten wäre – vom Notrufenden oder seinen Angehörigen verweigert wird. Das würde bedeuten, dass zukünftig diese nicht unerheblichen Kosten beim Träger des Rettungsdienstes verbleiben. Denn „nicht (klar) missbräuchliche“ Alarmierungen des Rettungsdienstes sind – wie ausgeführt häufig: Standardfall sind rettungsdienstliche Maßnahmen zur Stabilisierung eines Kreislaufsystems/ Gesundheitszustandes in Anwesenheit und bei Tätigkeit eines Notarztes.

Vorsorglich wird daher schon an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass wir in einem vollständigen Ausschluss auch nicht missbräuchlicher Fehleinsätze von der Abrechenbarkeit – also in einem Ausschluss von der Abrechnung sowohl gegenüber dem Verursacher als auch vom Einfließen in die Gebührenkalkulation – die Einführung der neuen Aufgabe eines unentgeltlichen notfallmedizinischen Hintergrunddienstes durch das Land und dessen Zuordnung als Pflichtaufgabe zur Erfüllung nach Weisung an die mit Selbstverwaltungsrechten ausgestatteten Träger rettungsdienstlicher Aufgaben sehen. Da die Einführung dieser neuen Aufgabe des unentgeltlichen notfallmedizinischen Hintergrunddienstes nach Art. 78 Abs. 3 Verf NRW belastungsausgleichspflichtig wäre,

wäre – sofern ein in den Landtag einzubringender Regierungsentwurf eine solche Regelung enthalten sollte – zuvor ein Kostenfolgeabschätzungsverfahren nach § 3 KonnexAG NRW durchzuführen. Auf die Verfahrensvorschriften der § 6 ff. KonnexAG NRW wird ausdrücklich hingewiesen.

Zu Art. 1 Nr. 16 (§ 17 RettG NRW n. F.)

Die Einräumung eines Aufsichts- und Weisungsrechts zur Sicherung der gleichmäßigen Durchführung der Aufgaben innerhalb eines Geltungsbereiches eines Bedarfsplans an die unteren Aufsichtsbehörden zur Herstellung der Einheitlichkeit der Qualitätsstrukturen, der Gerätebeschaffung, der Fortbildung im ärztlichen und nicht-ärztlichen Bereich stellt eine notwendige Voraussetzung der Verantwortbarkeit der Fortführung der auseinanderfallenden Wachenträgerstruktur im kreisangehörigen Raum dar.

Denn nach dem vorliegenden Referentenentwurf ist unverändert vorgesehen, dass die Großen kreisangehörigen Städte neben den Kreisen im kreisangehörigen Raum Trägerinnen von Rettungswachen sind. Darüber hinaus sind Mittlere kreisangehörige Städte Trägerinnen von Rettungswachen, soweit sie aufgrund des Bedarfsplanes Aufgaben gemäß § 9 Abs. 1 RettG NRW wahrnehmen (§ 6 Abs. 2). Diese neben dem Grundsatz der einheitlichen Trägerschaft des Kreises als Ausnahmenvorschrift konzipierte Klausel hat systemimmanent zu einer Vielzahl von Wachen in Trägerschaft kreisangehöriger Gemeinden geführt. Von den etwa 300 Wachen im kreisangehörigen Raum befindet sich in etwa die eine Hälfte in Trägerschaft der Kreise, die andere Hälfte in der Trägerschaft kreisangehöriger Gemeinden. Dies stellt die Wahrung der notwendigen medizinisch-technischen und organisatorischen

Einheitlichkeit, die innerhalb des Bereiches eines Bedarfsplans geboten ist, um die – in der Begründung des Referentenentwurfs zutreffend beschriebene – verzahnte Einsetzbarkeit der Rettungsmittel und des im Rettungsdienst tätigen Personals zu gewährleisten, vor neue Anforderungen. Eine solche verzahnte und gegenseitige Einsetzbarkeit ist auch unterhalb der Schwelle eines Massenanfalls an Verletzten (MANV) geboten, da eine gemeinsame und effiziente Bewältigung großer Ereignisse nur möglich ist, wenn bereits im Kleinen die medizinisch-technischen, organisatorischen und aus- und fortbildungsmäßigen Voraussetzungen geschaffen werden. Eine flächendeckende Optimierung der Berücksichtigung von Spitzen- und Sonderbedarfen ist nur möglich, wenn etwa die notwendige Harmonisierung der Qualitätsstrukturen, der Gerätebeschaffung (bspw. gewählte Defibrillatoren, Gestaltung und Bestückung des Notarztkoffers etc.), der Notarztfortbildung sowie der Fortbildung des nichtärztlichen Personals gelingt. Jede im Rettungsdienst und Katastrophenschutz eines Bedarfsplanbereichs tätige Person muss – ohne den geringsten Zeitverzug und ohne erhöhtes Fehlerrisiko – jederzeit jedes im Bedarfsplan eingesetzte Gerät bedienen und mit jeder anderen in diesem Bereich tätigen Person im Rahmen standardisierter Verfahrensabläufe zusammenarbeiten können.

Die diesbezüglich nach geltender Rechtslage grundsätzlich möglichen Einzelweisungen der obersten Landesbehörde konnten an dieser Stelle keine abschließende Lösung darstellen, da die verzahnte und gegenseitige Einsetzbarkeit vorrangig in den Räumen herzustellen ist, die auch im Fall von größeren Lagen gemeinsam zum Einsatz kommen. Dies ist – entsprechend dem kaskadierenden Aufbau der Struktur des

Bevölkerungsschutzes – der Raum der im Geltungsbereich eines Bedarfsplans Tätigen. Den mit dem Referentenentwurf vorliegenden Vorschlag, ein entsprechendes besonderes Weisungsrecht auf der Ebene der unteren Aufsichtsbehörden vorzusehen, das jeweils auf den Zweck der Sicherung der gleichmäßigen Durchführung der Aufgaben innerhalb des Geltungsbereiches eines Bedarfsplans begrenzt ist, halten wir daher für einen nachdrücklich richtigen Schritt, der einen Ausgleich des kreislichen Interesses an einem effizienten und mit dem Katastrophenschutz verzahnten Rettungsdienst im kreisangehörigen Raum mit dem gemeindlichen an der Vorhaltung einer eigenen und selbst betriebenen Rettungswache herbeiführen kann.

Zu Art. 1 Nr. 19 (Streichung des § 19 Abs. 6 RettG NRW a. F.)

Die Streichung des bisherigen § 19 Abs. 6 RettG NRW bewirkt, dass Genehmigungen an private Leistungserbringer künftig zur versagen sind, wenn durch die Wiedergenehmigung zu erwarten ist, dass das öffentliche Interesse an einem funktionsfähigen Rettungsdienst beeinträchtigt wird, wird unterstützt. Die Prüfung bei den Anträgen auf Wiedererteilung würde sich somit – wie bei der Ersterteilung auch – zusätzlich auf die mögliche Beeinträchtigung des öffentlichen Rettungsdienstes erstrecken.

Zu Art. 1 Nr. 21 (§ 29 RettG NRW n.F.)

Die Befristung aller bisher vorliegenden Genehmigungen an private Leistungserbringer ist mit Blick auf deren Berücksichtigung im Bedarfsplan sinnvoll und geboten.

EILDienst LKT NRW
Nr. 12/Dezember 2012 38.71.01

Stellungnahme der Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände zur 3. Verordnung zur Änderung der Zuständigkeitsverordnung Umweltschutz (ZustVU)

A. Allgemeines

Wie wir bereits im Rahmen der Evaluation zur ZustVU vorgebracht hatten, ist die Begrenzung der Zuständigkeit der staatlichen Behörden auf den Kernbestand staatlicher Verantwortung unseres Erachtens der richtige Ansatz. Nach den bisherigen Erfahrungen der Kreise und kreisfreien Städte mit der Reform der Umweltverwaltung ist die Kommunalisierung, insbeson-

dere in Anbetracht der verbesserten Ortsnähe, der Bürgerfreundlichkeit und der Transparenz uneingeschränkt als Erfolg zu bezeichnen.

Die bislang noch teilweise bestehenden Probleme beziehen sich zum einen auf noch immer bestehende Unklarheiten der Zuständigkeitsregelungen sowie Auslegungsprobleme. Aus unserer Sicht ist diesen Auslegungsproblemen am ehesten durch eine gezielte Erweiterung der

Zuständigkeiten des kommunalen Bereichs zu begegnen.

Das wesentliche Problem im Zusammenhang mit den übertragenen Zuständigkeiten besteht jedoch in der durchweg mangelhaften Finanzierung dieser Aufgaben. Die Gesamtanzahl der auf die kreisfreien Städte und Kreise vom Land übertragenen Stellen für den Aufbau einer effektiven unteren Umweltschutzbehörde in den Kreisen und kreisfreien Städten war nicht

ausreichend. Dieser Umstand, der durch die stetige Erweiterung der Umweltinspektionsaufgaben aktuell noch verschärft wird, führte bislang dazu, dass die bereits seit vielen Jahren bestehenden und im Rahmen der Kommunalisierung durch die Kreise und kreisfreien Städte übernommenen Vollzugsdefizite nicht aufgearbeitet werden können. Im Rahmen der vorgeschlagenen 3. Verordnung zur Änderung der ZustVU ist daher grundsätzlich anzumerken, dass auch bei sinnvollen Aufgabenübertragungen unbedingt ein personeller/finanzieller Ausgleich erfolgen muss. In diesem Zusammenhang erinnern wir auch daran, dass die im Rahmen der Evaluation des Belastungsausgleichs 2010 für ab 2012 zugesagten 16,6 Stellen Mehrbedarf, die bereits im Zusammenhang mit dem Evaluationsbericht zur ZustVU angemeldet wurden, noch immer ausstehen. Diese waren als Ergebnis der Evaluation des Belastungsausgleichs für den Fall in Aussicht gestellt, dass die Evaluation der ZustVU den Aufgabenumfang der kommunalen Behörden im Wesentlichen unverändert lässt. Darüber hinaus weisen wir nochmals darauf hin, dass zwischenzeitlich der Personalbedarf der unteren Umweltschutzbehörden aufgrund der steigenden Anforderungen, z. B. die Umsetzung der Anforderungen aus der IED, weiter gestiegen ist. Für eine ordnungsgemäße Umweltüberwachung ist somit die Frage der Personalbemessung von elementarer Wichtigkeit.

B. Zu den einzelnen Bestimmungen

1. Zu Ziffer 1

Die Streichung des § 3 ZustVU wird begrüßt. Für die Vorschrift ist eine sachliche Rechtfertigung nicht gegeben. Die Streichung wird zu einer Zuständigkeitsverlagerung auf die unteren Umweltschutzbehörden führen, die einen entsprechenden zu berücksichtigenden Personalmehrbedarf zur Folge hat. In § 4 (neu) ist eine Einfügung vorgesehen für die Fälle, in denen für Anlagen mit engem räumlichen oder Anlagen mit betriebstechnischem und organisatorischem Zusammenhang die örtliche und sachliche Zuständigkeit mehrerer Behörden begründet ist. Dieser Regelung stimmen wir unter der Voraussetzung zu, dass die Oberste Umweltschutzbehörde nur im Einvernehmen mit allen Behörden eine Zuständigkeit im Einzelfall festlegen kann. Darüber hinaus geben wir jedoch zu bedenken, dass die vorgesehene Regelung deutlich macht, dass es dem Verordnungsgeber nicht gelungen ist, hinreichend

bestimmte Zuständigkeitsregelungen zu treffen. Für betroffene Unternehmen wäre in diesen Fällen außerdem zunächst nicht erkennbar, welche Behörde für die angestrebten Amtshandlungen zuständig ist; die Praxistauglichkeit der vorgeschlagenen Verfahrensweise erscheint daher zweifelhaft.

2. Zu Ziffer 5

Vorgesehen ist, Ziffer 8.12 aus dem Anhang der ZustVU zu streichen. Diese Anlagen würden danach auf die unteren Umweltschutzbehörden übergehen. Diese Aufgabenübertragung wird begrüßt. Die Anzahl der damit betroffenen Anlagen kann derzeit nur grob auf ca. 450 Anlagen in NRW geschätzt werden. Mit der Übertragung dieser Zuständigkeiten ist somit unbedingt der entstehende Personalmehrbedarf zu erheben, und durch entsprechende finanzielle Ausstattung sicherzustellen, dass die unteren Umweltschutzbehörden zur Aufgabenerledigung in der Lage sind. Darüber hinaus ist die Möglichkeit einer Erweiterung der kommunalen Zuständigkeiten auf die Anlagen nach Nr. 8.14 bzw. Nr. 8.11 zu prüfen. Eine Genehmigung von Anlagen nach 8.14 wird immer dann erteilt, wenn die Lagerung ein Jahr überschreitet. Eine einheitliche Zuständigkeit würde Rechtsklarheit schaffen und eine unnötige Zuständigkeitsverlagerung verhindern. Die Zuständigkeit für Anlagen nach 8.11 ist heute schon geteilt. Die Anlagen nach 8.11 Spalte 2 b) bb zur Behandlung von nicht gefährlichen Abfällen liegt bei den unteren Umweltschutzbehörden, die für gefährliche Abfälle bei den Oberen Umweltschutzbehörden. Hierfür ist keine sachliche Notwendigkeit erkennbar. Die Anlagen sind in Aufbau, Struktur und Umweltauswirkungen teilweise identisch. Häufig geht die Behandlung von gefährlichen Abfällen auch mit deren Lagerung, also einer Anlage nach 8.12, einher. Auch Anlagen nach 8.9 a) behandeln gefährliche Abfälle und liegen in der Zuständigkeit der unteren Umweltschutzbehörden. Eine weitergehende Regelung würde somit zu klareren Zuständigkeiten führen und wäre auch aus fachlicher Sicht sinnvoll. Ziffer 5 d sieht vor, Deponien der Klasse I wieder in die Zuständigkeit des Landes zurückzuführen. Diese Zuständigkeitsverlagerung wird auf Grund des häufig überregionalen Charakters dieser Deponien jedenfalls für vertretbar gehalten. Aus unserer Sicht sollte jedoch einer Kommune die Möglichkeit verbleiben, die Zuständigkeit zumindest für die Nachsorge, ggf. auch bereits für die Stilllegungsphase, freiwillig und im Einzelfall zu übernehmen. Dies kann sinnvoll sein, wenn seitens einer Kommune eine spezifische Folgelösung für

die betroffene Fläche geplant ist. Zur Rückübertragung der Deponien der Klasse I ist jedoch zu ergänzen, dass im Rahmen der Evaluation sowie im vorherigen Gesetzgebungsverfahren der Bereich Abfallwirtschaft bei allen Personalbemessungen nicht berücksichtigt wurde. Eine eventuelle Rückführung von personellen Kapazitäten an die Bezirksregierungen kann daher in diesem Zusammenhang nicht in Frage kommen, da bereits bisher den unteren Umweltschutzbehörden keine entsprechenden Kapazitäten zur Verfügung gestellt worden waren.

3. Zu Ziffer 7

Der Entwurf sieht an dieser Stelle mit Einführung der Zuständigkeiten für die Umsetzung der Oberflächengewässerverordnung einen wesentlichen Zuwachs von Aufgaben bei den unteren Wasserbehörden vor. Entsprechend der Systematik des LWG soll nun hier die Zuständigkeit auch für Maßnahmen, die als Aufgaben der Grundlagenermittlung nach § 19 Abs. 1 LWG anzusehen sind, auf die unteren Wasserbehörden übertragen werden. Dies betrifft beispielsweise die Einstufung des ökologischen Zustandes, des chemischen Zustandes an den sonstigen Gewässern mit einem Einzugsgebiet von mehr als 10 km², aber auch die Überwachung der Einhaltung der Umweltqualitätsnormen und die Darstellung des Zustandes der Gewässer sowie die Ermittlung langfristiger Trends. Zunächst fragt sich, ob eine Abgrenzung nicht eher auf der Grundlage der Gewässerkategorien klarer ist (Gewässer 1. Ordnung, 2. Ordnung und sonstiger Gewässer). Unabhängig davon würde durch die Zuständigkeit der unteren Wasserbehörden ein nicht unerheblicher zusätzlicher Bedarf an entsprechend qualifiziertem Personal entstehen, der bislang noch nicht abgeschätzt werden kann. Dieser Bedarf wäre durch das Land finanziell auszugleichen. Zu Bedenken ist darüber hinaus, dass für die Tätigkeiten der Grundlagenermittlung das vorhandene Personal bislang fachlich nicht qualifiziert ist, da insbesondere Chemiker und Laborpersonal benötigt werden; auch sind insbesondere die nötigen labortechnischen Einrichtungen bei den unteren Wasserbehörden bislang nicht vorhanden. Der entstehende Aufwand zur Einrichtung wäre unverhältnismäßig hoch. Zwar wird unsererseits die Notwendigkeit der Einbindung der unteren Wasserbehörden gesehen; diese Einbindung könnte dadurch erfolgen, dass das LANUV im Einvernehmen mit den unteren Wasserbehörden die Grundlagenerarbeitung durchführt. Aus Sicht der unteren Wasserbehörden hat das LANUV in diesem Bereich seine

originären Aufgaben als Fachamt. Auch zur Sicherstellung einer einheitlichen Vorgehensweise in NRW bei der Erledigung der genannten Aufgaben wäre es hilfreich, weiterhin das LANUV mit diesen Aufgaben zu betrauen. Sinnvoll wäre daher lediglich eine Übertragung der Aufgaben im Zusammenhang mit der Normenanwendung im einzelnen Genehmigungs- und Erlaubnisverfahren. Eine solche Verantwortungsübertragung wäre jedoch nur denkbar, sofern für die Bereiche der Grundlagenermittlung und Festlegung des Gewässerzustandes auf das LANUV zurückgegriffen werden könnte.

Eine weitere sinnvolle Möglichkeit wäre ein „Beauftragungsmodell“ im Sinne der alten Landschaftsplanung NRW, wonach den unteren Behörden die Zuständigkeit übertragen würde, und diese jeweils das LANUV mit der Grundlagenermittlung beauftragen würden. Der Aufwand könnte entweder direkt beim LANUV etatisiert oder den Kommunen pauschal zur Verfügung gestellt werden.

Anlässlich der vorgesehenen Ansiedlung der Zuständigkeit für Deichschau an Gewässern 2. Ordnung bei den Bezirksregierungen (Ziffer 22.67.6 neu) ist anzumerken, dass die Zuständigkeiten für verschiedene wasserwirtschaftliche Aufgaben für Gewässer 2. Ordnung derzeit zwischen oberer und unterer Wasserbehörde aufgeteilt sind, was den Vollzug erschwert und übermäßigen Verwaltungsaufwand verursacht. So ist beispielsweise für die Planfeststellung oder Genehmigung eines UVP-pflichtigen Gewässerausbaus bei einem Gewässer 2. Ordnung die Bezirksregierung zuständig, für den nicht-UVP-pflichtigen Gewässerausbau dagegen die untere

Wasserbehörde. Während für Anlagen im und am Gewässer, wie z. B. Brücken, die Bezirksregierung zuständig ist, ist für Anlagen im Überschwemmungsgebiet die untere Wasserbehörde zuständig, was für die Fälle, in denen beides zutrifft, jeweils eine Abstimmung im Einzelfall erfordert. Sinnvoll wäre hier eine Konzentration der gesamten Zuständigkeiten für Gewässer 2. Ordnung bei den unteren Wasserbehörden, wie sie auch schon vor 2007 bestand. Hinsichtlich der Nr. 7 f in Verbindung Nr. 5c wird der Streichung der öffentlichen Kanalisationsnetze für Schmutz- und Mischabwasser von mehr als 2000 EW aus Anhang I und der Neuregelung in Anhang II unter der Maßgabe zugestimmt, dass seitens des Landes eine Klarstellung bezüglich der Überwachungszuständigkeiten erfolgt.

4. Zu Ziffer 8

Hinsichtlich der Zuständigkeiten zur Bearbeitung von Anzeigen nach §§ 18 und 53 Kreislaufwirtschaftsgesetz weisen wir darauf hin, dass die bisherigen Regelungen der ZustVU zwar grundsätzlich eine Zuständigkeit der unteren Abfallwirtschaftsbehörden vorsehen, jedoch in bestimmten einzelnen Fällen nach der bisherigen Regelung der ZustVU eine Durchbrechung dieser Zuständigkeit eintreten kann. Zwar ist auch hier grundsätzlich gemäß § 1 Abs. 3 ZustVU die untere Umweltschutzbehörde sachlich zuständig; dieser Grundsatz kann jedoch nach derzeitiger Rechtslage durchbrochen sein, wenn es sich um einen Sammler handelt, der eine Anlage im Sinne von § 2 Abs. 1 ZustVU betreibt, für die die Zuständigkeit der oberen Umweltschutzbehörde gegeben ist und der ein Holsystem durch eigenes Personal betreibt. Eine solche

Durchbrechung der Grundzuständigkeit ist jedoch in Zusammenhang mit den Anzeigeverfahren nach KrWG nicht nur nicht sinnvoll, sondern sogar schädlich, unter anderem da insbesondere für die Bearbeitung der Anzeigen nach § 18 KrWG unbedingt erforderlich ist, dass eine zuverlässige Einschätzung der gesamten Antragsituation im betroffenen Gebiet getroffen werden kann. Hier ist unseres Erachtens eine Ergänzung der bisherigen Regelungen erforderlich, um sicherzustellen, dass ausschließlich die unteren Abfallwirtschaftsbehörden die Anzeigen nach § 18 und § 53 KrWG bearbeiten.

5. Zu Ziffer 10

Unter Ziffer 10 b ist vorgesehen, dass Sanierungspläne gemäß § 13 Bundesbodenschutzgesetz, sofern sie von den kreisfreien Städten und Kreisen selbst aufgestellt wurden, von der übergeordneten oberen Bodenschutzbehörde geprüft und für verbindlich erklärt werden.

Diese Regelung stellt einerseits eine nicht notwendige Neuregelung dar, und widerspricht andererseits auch dem Gedanken hinter der vorgesehenen Streichung des § 3, der bislang eine weitergehende grundsätzliche Regelung vorsah. Es ist weder fachlich notwendig noch angesichts des erheblichen zusätzlichen Aufwandes angebracht, die von den Kreisen und kreisfreien Städten aufgestellten Sanierungspläne noch einmal zu überprüfen. Dieser Neuregelung kann daher nicht zugestimmt werden.

EILDienst LKT NRW
Nr. 12/Dezember 2012 61.60.20



Ein Lotse für die Bürger

Von Landrat Cay Süberkrüb und
Sabine Fischer, Fachdienst 12,
Kreis Recklinghausen

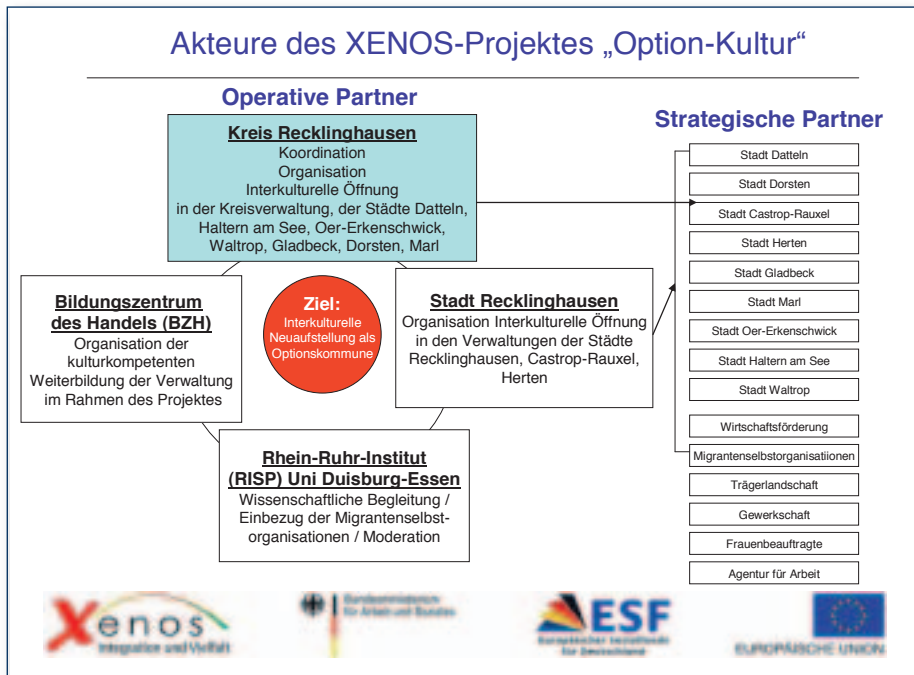
Der Kreis Recklinghausen ist seit Januar 2012 zugelassener kommunaler Träger nach dem SGB II. Die verschiedenen kommunalen Leistungen des Kreises und der Städte werden unter einem Dach im „Haus der sozialen Leistungen“ zusammengefasst und sind wohnortnah für die Bürger erreichbar.



Dieses „Haus der sozialen Leistungen“, das in jeder der zehn kreisangehörigen Städte eingerichtet wurde, ist die Kerninnovation der Option des Kreises Recklinghausen. Zentrale Figur ist der Lotse. Er steht künftig als erster Ansprechpartner für die hilfesuchenden Bürger bereit. Der

Lotse soll die vielfältigen Problemlagen der Hilfesuchenden erkennen, klärt eventuelle Ansprüche, weist den Kunden darauf hin, welche Unterlagen nötig sind, hilft dabei einen Termin bei den richtigen Ansprechpartnern zu vereinbaren und gibt zeitnah die notwendigen Informationen an die

einzelnen Fachleute innerhalb des „Hauses der Sozialen Leistungen“ weiter. Die Neugestaltung der sozialen Dienstleistungen im Kreis Recklinghausen ist Ausgangspunkt für das vom BMAS und der EU geförderte XENOS-Projekt „Option Kultur“. Ein wichtiger Bestandteil der Integrationsarbeit ist

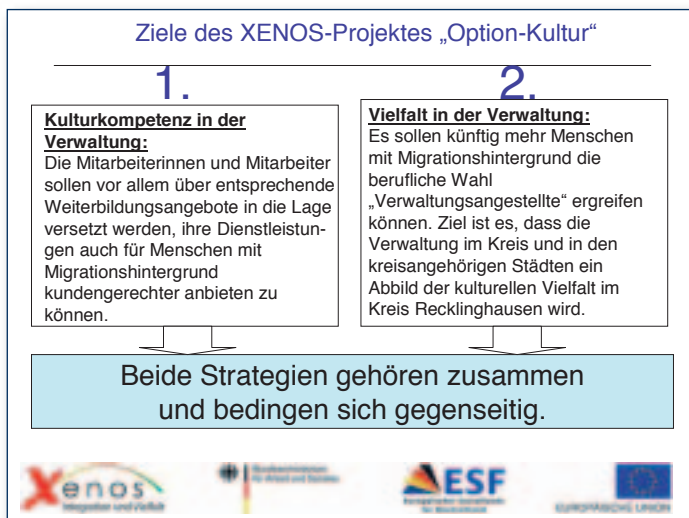


Die Abbildung zeigt die Akteure des Xenos-Projektes „Option-Kultur“.

jekt es erfolgt in einem Projektverbund mit der Stadt Recklinghausen, dem Bildungszentrum des Handels und dem Rhein-Ruhr Institut für Sozialforschung und Politikberatung an der Uni Duisburg Essen, wobei der Kreis Antragsteller und Koordinator des Verbundprojektes ist. Die anderen kreisangehörigen Städte sind strategische Partner und beteiligen sich an dem Projekt.

In enger Zusammenarbeit dieser Kooperationspartner soll über das Förderprogramm bis Ende 2014 einiges realisiert werden. So sind spezifische Weiterbildungen im Jobcenter, der Kreisverwaltung und den zehn Stadtverwaltungen geplant. Es soll Führungskräfte Schulungen und –coachings geben. Dazu kommen die Nachwuchs-Rekrutierung nach Diversity-Gesichtspunkten und die nachhaltige Anerkennung von Vielfalt und von Kulturkompetenz in der Verwaltung.

Die Neuaufstellung im SGB II-Bereich und die damit einhergehende Neuorganisation der gesamten Sozialleistungen in den „Häusern der sozialen Leistungen“ werden durch das Projekt „Option-Kultur“



Die Ziele des Xenos-Projektes „Option-Kultur“.



Die Zielgruppen des Xenos-Projektes „Option-Kultur“.

die interkulturelle Öffnung der Verwaltung und die Entwicklung einer Anerkennungskultur und Willkommenskultur, die sich auf alle kommunalen Einrichtungen ausdehnt. Denn, Ausgrenzung beginnt oft unbewusst. Manchmal schon da, wo Menschen mit ganz unterschiedlichen persönlichen, sprachlichen und kulturellen Voraussetzungen keinen Zugang zu einem Angebot finden können. Die Gründe dafür liegen meist im Ungesagten und nicht Verstandenen. Dieses Hindernis soll im Rahmen des Projektes minimiert werden. Darum werden in der nächsten Zeit Mitarbeiter der Kreisverwaltung, des Jobcenters und der

Stadtverwaltungen aller zehn kreisangehörigen Städte gezielt weitergebildet. Der Kreis Recklinghausen wurde mit seinem Projektantrag „Der Kreis Recklinghausen wird Optionskommune – und will sich interkulturell öffnen – Option-Kultur“ im Rahmen des XENOS-Förderprogramms unter 590 Projektvorschlägen für eine Förderung ausgewählt. In den Jahren 2012, 2013, 2014 erhält der Kreis Bundesmittel und ESF-Mittel für die interkulturelle Öffnung und Sensibilisierung zum Thema kulturelle Vielfalt – ‘Diversity’ – in der öffentlichen Verwaltung im Kreis und in den zehn Städten. Die Durchführung des Pro-

kultur- und gendersensibel mitgestaltet. Die Mitarbeiter – vor allem, aber nicht nur im SGB II-Bereich – werden künftig über eine erfolgreiche Durchführung verschiedener Aktivitäten in der Weiterbildung kultursensibler und damit kundenfreundlicher agieren.

Über Gespräche mit den Stadtverwaltungen, Interviews mit den Mitarbeitern in den Verwaltungen, den Führungskräften und Migrantenselbstorganisationen werden Schwerpunkte für die Arbeit im Projekt festgelegt und umgesetzt. Die Schwerpunkte in den Verwaltungen sind unterschiedlich. Aktuell liegen sie in den Aufga-

benbereichen interkulturelle Öffnung der „Häuser der sozialen Leistungen“, des SGB II Bereichs, der Lebensmittelüberwachung, der Hilfe zur Pflege, der Kitas, der Feuerwehr, des Ordnungswesens, des Straßenverkehrsamtes, der Personalrekrutierung und Personalentwicklung. Den Mitarbei-

tern in diesen Bereichen werden spezielle Fortbildungen und ein Mitwirken in Arbeitskreisen des Projektes angeboten. Die Städte selbst legen die Schwerpunkte für ihre Verwaltungen fest. Daneben werden im Rahmen des Projektes Entwicklungswerkstätten vorbereitet, moderiert

und weiter begleitet, um zum Beispiel auch die interkulturelle Öffnung der Schuldner- und Suchtberatungen und anderer Angebote zu bearbeiten.

EILDienst LKT NRW
Nr. 12/Dezember 2012 50.50.00

Medien-Spektrum: Aktuelle Pressemitteilungen

Landkreistag NRW fordert: Kleine Förderschulen erhalten – echte Elternwahlfreiheit gewährleisten!

Presseerklärung vom 05. Dezember 2012

Der Vorstand des Landkreistages Nordrhein-Westfalen hat die Landesregierung im Rahmen seiner jüngsten Sitzung aufgefordert, kleine Förderschulen zu erhalten. „Das Land muss den Entwurf einer Verordnung über die Größen von Förderschulen zurückziehen und grundlegend überarbeiten“, sagte der Präsident des Landkreistages Nordrhein-Westfalen, Landrat Thomas Hendele, Kreis Mettmann, am Rande der Vorstandssitzung und führte weiter aus: „Nur wenn es in der Fläche weiterhin eine hinreichende

Anzahl an Förderschulstandorten gibt, haben die Eltern auch nach Umsetzung der Inklusion ein wirkliches Wahlrecht, ob sie ihre Kinder in die Regel- oder Förderschule schicken“.

Zusammen mit dem Entwurf eines 9. Schulrechtsänderungsgesetzes zur Einführung der Inklusion im Schulbereich hat das NRW-Schulministerium auch den Entwurf einer „Verordnung über die Schulgrößen der Förderschulen und der Schulen für Kranke“ vorgelegt. Diese sieht neue Mindestgrößen für Förderschulen vor (z. B. Förderschwerpunkt Lernen: 144 Schüler; Förderschwerpunkt geistige Entwicklung: 50 Schüler; Förderschwerpunkt Hören und Kommunikation, Sehen oder körperlich und motorische Entwicklung: 110 Schüler). Da heute bereits viele För-

derschulen gerade im ländlichen Bereich diese Quoten bei weitem unterschreiten, müssten sie zeitnah (Stichtag laut Verordnungsentwurf: 01.08.2014) abgebaut werden. Die Folge wäre eine massive Ausdünnung des Förderschulangebotes im ländlichen Raum. Die vermeintlich vom Land gewährte Wahlfreiheit für die Eltern, sich für oder gegen die Förderschule zu entscheiden, ist damit tatsächlich in Kürze nicht mehr vorhanden.

„Die Eltern werden ab dem Jahr 2014 nur noch die Möglichkeit haben, ihre Kinder mit Behinderungen entweder in eine Regelschule zu schicken oder ihnen häufig sehr weite Fahrwege zur nächsten Förderschule zuzumuten. Dann kann von echter Wahlfreiheit keine Rede mehr sein“, kritisierte Präsident Hendele.

EILDienst LKT NRW
Nr. 12/Dezember 2012 00.10.03.2

Kurznachrichten

Allgemeines

Demografieforum Oberberg

In der jüngsten Ausgabe „Jung, kreativ, sozial engagiert“ der Beiträge zur Kreisentwicklung des Oberbergischen Kreises wurden über die Ergebnisse des Wettbewerbs „Zukunftspreis Demografie 2012“ präsentiert. Bereits zum dritten Mal führten der Oberbergische Kreis und die Volksbank Oberberg diesen Wettbewerb im Rahmen des Demografieforums Oberberg durch.

Der Zukunftspreis Demografie soll:

- die besten Ideen im Oberbergischen Kreis sammeln und fördern
- durch die Präsentation guter Ideen Beispiele für die Zukunftsgestaltung der Region geben
- einen Beitrag leisten, damit eine breite Mehrheit der Bevölkerung den demografischen Wandel mitträgt und gestaltet

- soziales Engagement junger Leute fördern und für die Zukunft erhalten
- junge Leute unterstützen, ihre eigenen Ideen zum gesellschaftlichen Miteinander zu verwirklichen.

Eine PDF-Version zum kostenlosen Download dieser Ausgabe finden Sie auch auf der Internetseite des Demografieforums Oberberg unter www.demografie-oberberg.de.

EILDienst LKT NRW
Nr. 12/Dezember 2012 13.60.10

Studentenboom als Chance für den ländlichen Raum

Immer mehr Studenten suchen bezahlbaren Wohnraum im Kreis Paderborn. Gleichzeitig stehen in einigen Dörfern die Häuser leer.

„Was liegt da näher, als Angebot und Nachfrage zusammen zu bringen“, sagte

Landrat Manfred Müller bei der Dorfentwicklungskonferenz in Herbram. Laut Medienberichten prognostiziert das Bonner Sozialforschungsinstitut „Empirica“ einen Studentenboom am Uni-Standort Paderborn.

Bis zu 24.000 Studenten könnten in den nächsten fünf Jahren an den insgesamt vier Hochschulen eingeschrieben sein. 1.700 Wohnungen würden dann fehlen. Als eine Riesenchance für die Dörfer im Umland von Paderborn bezeichnet Müller dies. Wenn frei stehende Häuser oder Wohnungen entsprechend den Wünschen der heutigen Studenten und unter energetischen Gesichtspunkten um- und ausgebaut würden, reduziere das nicht nur den Wohnungsmangel.

„Wenn die Fachkräfte von morgen die Vorzüge des ländlichen Lebens mit Nähe zur Großstadt entdecken und bleiben, ist das Standortförderung pur und ein Beitrag zur Zukunftssicherung unserer Region“, zeigt sich der Landrat überzeugt.

Experten sprechen in diesem Zusammenhang von einem Kleebeeft.

EILDienst LKT NRW

Nr. 12/Dezember 2012 13.60.10

Ein Rundgang durch die Kunst- und Museumslandschaft

Das aktuelle Jahrbuch des Rhein-Sieg-Kreises 2013 liegt vor. Im Fokus des diesjährigen Jahrbuches steht die vielfältige und reichhaltige Kunst- und Museumslandschaft im Rhein-Sieg-Kreis. Unter dem Titel „Ein Rundgang durch die Kunst- und Museumslandschaft“ zieht sich das Spektrum von kleinen, auf privater Initiative gegründeten Sammlungen bis hin zu Spezialmuseen mit internationalem Renomé. Auf 214 Seiten werden 33 Museen und Sammlungen im Rhein-Sieg-Kreis und in den angrenzenden Bereichen in reich bebilderten, informativen Texten vorgestellt. 28 Autorinnen und Autoren zeichnen darüber hinaus ein lebendiges Bild der regionalen Kunstszene mit ihren Kunstvereinen und -initiativen. Die diesjährige Ausgabe, erneut unter der redaktionellen Verantwortung von Kreiskulturamtsleiter Rainer Land erschienen und vom Grafiker Reinhard Zado und Kollegin Martina Schiefen gestaltet, ist in einer Auflage von 5.500 Exemplaren erschienen und ab sofort für 13,50 Euro im Buchhandel erhältlich.

EILDienst LKT NRW

Nr. 12/Dezember 2012 13.60.10

Modellrechnung zur Entwicklung der Bevölkerung

In 71 der 373 kreisangehörigen Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen wird die Einwohnerzahl bis zum Jahr 2030 steigen, während in den übrigen Gemeinden Rückgänge zu erwarten sind. Demnach wird die Gesamtbevölkerung des Landes bis zum Jahr 2030 um 3,7 Prozent auf rund 17,19 Millionen zurückgehen. Die demografische Entwicklung verläuft in den einzelnen Städten und Gemeinden unterschiedlich. Innerhalb der Kreise sind zum Teil erhebliche Unterschiede zwischen den Gemeinden festzustellen. So liegen Gemeinden mit erwartetem Bevölkerungswachstum neben Gemeinden mit sinkender Einwohnerzahl. Ein weiteres Ergebnis ist, dass sich die Altersstruktur in den Gemeinden unterschiedlich verändern wird.

EILDienst LKT NRW

Nr. 12/Dezember 2012 13.60.10

Bauen und Planen

Mehr Häuser genehmigt

In den ersten neun Monaten des Jahres 2012 wurden von den nordrhein-westfälischen Bauämtern insgesamt 27.321 Wohnungen zum Bau freigegeben. Das waren 0,3 Prozent mehr als ein Jahr zuvor. Von Januar bis September 2011 lag die Zahl bei 27.232 Wohnungen. 24.318 Wohnungen, ein Minus von ein Prozent, sollten in neuen Wohngebäuden und 2.520, ein Plus von 8,9 Prozent, durch Baumaßnahmen an bestehenden Wohn- und Nichtwohngebäuden wie zum Beispiel Ausbau von Dachgeschossen entstehen. In neuen Nichtwohngebäuden, gemischt genutzte Gebäude, die überwiegend nicht Wohnzwecken dienen, waren weitere 483 (ein Plus von 33,1 Prozent) Wohnungen geplant. Während die Zahl der genehmigten Wohnungen in Einfamilienhäusern von Januar bis September 2012 mit 10.702 um sieben Prozent zurückging, wurden von den Bauämtern in Mehrfamilien- (11.418 Wohnungen, ein Plus von 4,5 Prozent) und Zweifamilienhäusern (2.198 Wohnungen, ein Plus von 3,6 Prozent) mehr Wohnungen genehmigt als im gleichen Zeitraum des vergangenen Jahres. 33 Prozent der Bauanträge wurden in den ersten neun Monaten des Jahres 2012 in den kreisfreien Städten genehmigt. 67 Prozent entfielen auf die Kreise. In den kreisfreien Städten wurden 4,7 Prozent weniger Wohnungen genehmigt als von Januar bis September 2011, während bei den Kreisen ein Zuwachs von drei Prozent verzeichnet werden konnte.

EILDienst LKT NRW

Nr. 12/Dezember 2012 13.60.10

Sonderpreise für Dreiborn und Grund

Das Dorf Schleiden-Dreiborn im Kreis Euskirchen wurde im Rahmen des Wettbewerbs „Unser Dorf hat Zukunft“ mit dem Sonderpreis Tourismus des Tourismus NRW ausgezeichnet. Die von der Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen eingesetzte Bewertungskommission überzeugte vor allem die Auseinandersetzung mit den touristischen Potenzialen des Dorfes und das vielversprechende Tourismuskonzept. Ein weiterer Sonderpreis ging an das Dorf Grund im Kreis Siegen-Wittgenstein. Grund überzeugte ebenfalls mit einem guten Tourismuskonzept. Insbesondere fielen der Jung-Stiligrundweg sowie die auf den Tagestourismus des Dorfes abgestimmten saisonalen

Veranstaltungen positiv auf. Die von Tourismus NRW gestifteten Sonderpreise sind jeweils mit 1.500 Euro dotiert.

EILDienst LKT NRW

Nr. 12/Dezember 2012 13.60.10

Goldmedaillen für Dörfer

Oberveischede und Heid im Kreis Olpe und Füchtorf im Kreis Warendorf als auch Thier im Oberbergischen Kreis sowie Vossenack im Kreis Düren haben die Goldmedaillen im Wettbewerb „Unser Dorf hat Zukunft erhalten“ und dürfen sich nun offiziell Golddorf nennen. Außerdem erhielten fünfzehn Dörfer aus Westfalen-Lippe die Auszeichnung in Silber und zehn in Bronze, zusätzlich wurden zwölf Sonderpreise vergeben. Auch zwölf weitere Dörfer aus dem Rheinland erhielten die Auszeichnung in Silber und acht in Bronze. Dazu kamen dreizehn Sonderpreise. Aus dem Landesteil Westfalen-Lippe nahmen 496 Dörfer an den Kreiswettbewerben teil, davon qualifizierten sich 28 für den Landeswettbewerb. Aus dem Landesteil Rheinland hatten 380 Dörfer an den Kreiswettbewerben teilgenommen. 22 qualifizierten sich hier für den Landeswettbewerb. Sie alle bekamen neben Ehrentafeln und Urkunden auch Geldpreise überreicht. 1500 Euro für die Golddörfer, 750 Euro für die Silbergewinner und je 500 Euro für die Bronzedörfer. Die Golddörfer werden zudem das Land Nordrhein-Westfalen im nächsten Jahr beim Bundeswettbewerb vertreten.

EILDienst LKT NRW

Nr. 12/Dezember 2012 13.60.10

Erste Qualitäts-Stadt in NRW

Als erste Stadt in Nordrhein-Westfalen wurde Ibbenbüren im Münsterland vom Tourismus NRW als Qualitäts-Stadt der Initiative „ServiceQualität Deutschland in Nordrhein-Westfalen“ ausgezeichnet. 27 Unternehmen der Stadt haben sich seit Anfang des Jahres um Verbesserungen im Service besonders verdient gemacht. Neben der Stadtmarketing Ibbenbüren GmbH haben Hotels und ein Reisebüro sowie Kreissparkassen, die Stadtbücherei und eine Fahrschule die erste Stufe des Qualitätsmanagementsystems der Initiative erfolgreich umgesetzt. Die Betriebe haben sich gemeinsam auf Qualitätsstandards geeinigt und jeweils einen oder mehrere Mitarbeiter zu Qualitäts-Coaches ausbilden lassen.

EILDienst LKT NRW

Nr. 12/Dezember 2012 13.60.10

Gesundheit

Tod durch Diabetes

Im Jahr 2011 starben in Nordrhein-Westfalen insgesamt 2.924 Personen an den Folgen einer Diabeteserkrankung (Diabetes mellitus). Das waren 3,8 Prozent mehr als im Jahr 2010. Damit waren Diabeteserkrankungen ursächlich für gut 1,5 Prozent aller Todesfälle in NRW. Der Frauenanteil bei den an Diabetes Verstorbenen lag 2011 bei 56,9 Prozent. 94 Prozent der Verstorbenen waren 60 Jahre oder älter. 58,6 Prozent sogar mindestens 80 Jahre alt. Sieben Verstorbene, das entspricht 0,2 Prozent, waren jünger als 30 Jahre. Den höchsten Anteil dieser Verstorbenen verzeichneten die Statistiker vergangenes Jahr im Kreis Höxter. Es waren 31 Fälle pro 100.000 Einwohner. Den niedrigsten Anteil hatte Münster mit sieben Fällen je 100.000 Einwohner. Im Landesmittel verstarben 2011 – wie auch im Jahr zuvor – 16 von jeweils 100.000 Einwohnern an den Folgen von Diabetes. Diabetes mellitus zählt zu den häufigsten Stoffwechselerkrankungen in Industrienationen. Für die Zunahme der Diabetesfälle werden insbesondere die steigende Zahl älterer Menschen sowie die Zunahme von Risikofaktoren wie Bewegungsmangel und Übergewicht verantwortlich gemacht.

EILDienst LKT NRW

Nr. 12/Dezember 2012 13.60.10

136 Menschen starben an HIV

2011 starben in Nordrhein-Westfalen 136 Menschen an den Folgen der HIV-Krankheit. Acht von Zehn der Verstorbenen waren Männer. Im vergangenen Jahr wurden damit 34 Fälle mehr registriert als im Jahr 2010. Das durchschnittliche Sterbealter der infolge einer HIV-Krankheit Verstorbenen lag 2011 bei 51,7 Jahren (Männer: 51,5; Frauen: 52,7 Jahre). Im Jahr 2000 hatte das durchschnittliche Sterbealter der AIDS-Toten noch bei 44,4 Jahren gelegen.

EILDienst LKT NRW

Nr. 12/Dezember 2012 13.60.10

Schule und Weiterbildung

Fächer des Gesundheitswesens sind gefragt

Im Wintersemester 2011/12 waren in Nordrhein-Westfalen 24.905 Studieren-

de in einem Studienfach der Fächergruppe Humanmedizin/Gesundheitswissenschaften eingeschrieben. Das entspricht 4,2 Prozent aller 590.300 Studierenden im Land. Der allgemeine Trend steigender Studentenzahlen trifft auch für diese Fächergruppe zu.

Im Vergleich zum Wintersemester 2010/11 ist hier die Zahl um 10,9 Prozent gestiegen. Die Zuwachsraten im Bereich Gesundheitswesen lagen in den letzten fünf Jahren jedoch leicht unter den durchschnittlichen Steigerungen bei der Gesamtzahl der Studierenden. 66,1 Prozent der in der Fächergruppe Humanmedizin/Gesundheitswissenschaften eingeschriebenen haben sich für ein Studium der Medizin entschieden. 21,9 Prozent für ein Fach im Studienbereich Gesundheitswissenschaften und zwölf Prozent für Zahnmedizin. Mit einem Anteil von 64,6 Prozent sind Frauen bei den medizinischen beziehungsweise gesundheitswissenschaftlichen Studienfächern überrepräsentiert.

EILDienst LKT NRW

Nr. 12/Dezember 2012 13.60.10

Weniger Studienanfänger im Wintersemester

Im aktuellen Wintersemester ist die Zahl der Studienanfänger um rund 2.900 auf 101.200 Personen zurückgegangen. Das entspricht einem Minus von 2,8 Prozent. Damit ist die Zahl erstmals seit sechs Jahren wieder rückläufig. Die Zahl der Studierenden insgesamt ist aber dennoch weiter angestiegen. 635.800 Studierende waren nach ersten Ergebnissen an den nordrhein-westfälischen Hochschulen für das Wintersemester 2012/13 eingeschrieben, das sind 7,7 Prozent mehr als im Wintersemester 2011/12.

EILDienst

LKT NRW

Nr. 12/Dezember

2012 13.60.10

Broschüre „Hochschulen in NRW“ liegt vor

Die Umstellung auf die zweistufige Studienstruktur gemäß der Bologna-Reform schreitet weiter voran. Knapp 69 Prozent der Studierenden, die 2011 einen

neuen Studiengang begonnen hatten, haben für einen Bachelor- und weitere 15,5 Prozent für einen Masterabschluss entschieden. Diese und weitere Informationen zum Hochschulwesen sind der Broschüre „Hochschulen in NRW: Statistik kompakt“ zu entnehmen. In kurzer und anschaulicher Form bietet die Publikation einen informativen Überblick über das Hochschulwesen des Landes, wie die allgemeine Entwicklung der Studierenden- und Absolventenzahlen sowie die Personal- und Finanzausstattung an den Hochschulen. Dargestellt werden die Daten überwiegend auf Ebene des Landes, zum Teil aber auch nach Hochschularten und einzelnen Hochschulen. Die Broschüre steht unter <https://webshop.it.nrw.de/details.php?id=18046Hochschulen> zum kostenlosen Download bereit.

EILDienst LKT NRW

Nr. 12/Dezember 2012 13.60.10

Umwelt

Oberbergischer Kreis erhält „European Energy Award“

Unter 24 nordrhein-westfälischen Kommunen und Kreisen ist der Oberbergische Kreis mit dem „European Energy Award“ ausgezeichnet worden. Die Auszeichnung würdigt Klimaschutzstrategien, umgesetzte Projekte, Förderprogramme, Informationskampagnen, minimierten Energieverbrauch sowie den Einsatz regenerativer Energien. Der „European Energy Award“ ist ein Managementsystem, eingebunden in ein Verfahren, das ermöglicht, die Qualität der Energieerzeugung und -nutzung in einer Kommune oder in einem Kreis zu bewerten und regelmäßig



Klimaschutzminister Johannes Rammel (2.v.l.) überreichte den „European Energy Award“ für den Oberbergischen Kreis an Landrat Hagen Jobi (2.v.r.).

(Foto: EnergieAgentur.NRW)

zu überprüfen. Potenziale zur Steigerung der Energieeffizienz sollen so erkannt und gefördert werden. Im LVR-Industriemuseum in Oberhausen nahm Klimaschutzminister Johannes Remmel die Ehrung vor. Der Minister würdigte in seiner Laudatio, dass sich der Oberbergische Kreis durch vielfältige Klimaschutzaktivitäten auszeichne. Die Freude bei Landrat Hagen Jobi war groß und auch Uwe Stranz, der leitende Kreisbaudirektor, strahlte. „Es ist das Ergebnis eines zweijährigen intensiven Entwicklungsprozesses, um den Klimaschutz hier im Oberbergischen Kreis weiter wirkungsvoll voranzutreiben“, betonte Jobi.

EILDienst LKT NRW

Nr. 12/Dezember 2012 13.60.10

Leichte Erholung beim Wald

Der Waldzustandsbericht 2012 zeigt, dass sich der Zustand des Waldes in NRW in diesem Jahr wieder etwas erholt hat. Im Zehn-Jahresvergleich waren die Werte nur im Jahr 2009 besser. Der Anteil der Bäume ohne Schäden liegt aktuell bei 34 Prozent, das sind zehn Prozentpunkte mehr im Vergleich zum Vorjahr. Besonders die deutlich geschädigten Bäume sind im Durchschnitt um acht Prozent auf 25 Prozent gesunken. Die schwachen Schäden haben sich kaum verändert und bilden weiterhin die größte Gruppe mit 41 Prozent. Zum Vergleich: Bei der ersten Waldzustandserhebung 1984 waren noch 59 Prozent ohne Schäden und nur zehn Prozent in der höchsten Schadensklasse. Die Eiche hat von den relativ günstigen Rahmenbedingungen des Jahres 2012 nicht profitieren können. Sie ist die einzige Hauptbaumart, deren Zustand sich weiter verschlechtert hat. Die Eiche bleibt damit das Sorgenkind im NRW-Wald. Ihr Zustand ist der schlechteste seit Beginn der Waldzustandserhebung vor fast 30 Jahren.

EILDienst LKT NRW

Nr. 12/Dezember 2012 13.60.10

Die Energiewende läuft

20 nordrhein-westfälische Kommunen und vier Kreise wurden jetzt für ihre ganzheitlichen Klimaschutzstrategien und -projekte, kommunalen Förderprogramme und für den Einsatz regenerativer Energien sowie die Energieeinsparung mit dem European Energy Award geehrt. Rund 120 Verwaltungen aus NRW nehmen derzeit an diesem Energiemanagement- und -zertifizierungsverfahren teil.

In Nordrhein-Westfalen wurden in den vergangenen Jahren bereits 92 Kreise, Städte und Gemeinden mit dem begehrten Preis ausgezeichnet, den die Energie-Agentur.NRW für Nordrhein-Westfalen betreut.

In diesem Jahr waren Altenberge, Anröchte, Rosendahl, Wenden, Kreis Coesfeld, Kreis Lippe, Oberbergischer Kreis, Rheinisch-Bergischer Kreis, Bad Salzuffen, Bergheim, Castrop-Rauxel, Detmold, Emsdetten, Ennepetal, Hamm, Hörstel, Hürth, Lengerich, Marl, Oberhausen, Soest, Vreden, Witten und Drensteinfurt dabei. Die Projekte, die eine Auszeichnung erhielten waren vielfältiger Natur. Altenberge im Kreis Steinfurt verbraucht so seit 2010 nur noch selbst produzierten Strom, unter anderem aus 25 Windrädern. Der Kreis Coesfeld forciert die energetischen Sanierungen kreiseigener Gebäude und organisiert Informationskampagnen und Aktionen zur Schaffung eines Energiebewusstseins in der Bevölkerung.

Der Kreis Lippe legt den lippischen Energieatlas vor oder bietet Klimaunterricht an lippischen Grundschulen. Das Projekt metabolon, die Neuausrichtung des einstigen Entsorgungszentrums in einen Lern- und Innovationsort, sorgt für Punkte beim Oberbergischen Kreis. Punkten konnte beim European Energy Award auch der Rheinisch-Bergische Kreis mit Projekten wie der „RadRegionRheinland“ oder dem „Freizeitwegenetz“. Die Stadt Vreden im Kreis Borken hat ein komplexes Wärmenutzungskonzept. In Soest hat man sich indes der energetischen Gebäudesanierung gewidmet und so genannte energetische Mustersanierungen vorgenommen.

EILDienst LKT NRW

Nr. 12/Dezember 2012 13.60.10

Anteil der erneuerbaren Energieträger stieg

Der Primärenergieverbrauch in Nordrhein-Westfalen ist im Jahr 2010 gegenüber dem Vorjahr um fünf Prozent auf 4.412 Petajoule, das entspricht 1.226 Milliarden Kilowattstunden, gestiegen. Der Verbrauch an erneuerbaren Energieträgern aus Wind- und Wasserkraft, Solarenergie, Biomasse sowie Klär- und Deponiegas stieg dabei um 9,6 Prozent auf 183 Petajoule (50,8 Milliarden Kilowattstunden).

Im Vergleich zum „Kyoto-Jahr“ 1990 hat sich der Anteil erneuerbarer Energien in Nordrhein-Westfalen auf 4,2 Prozent des Primärenergieverbrauchs verzehnfacht. Maßgeblichen Anteil an dieser Steige-

rung hat der stetig gewachsene Einsatz von Biomasse (Biogas, feste und flüssige biogene Stoffe, biogene Kraftstoffe, Klärschlamm sowie der biogene Anteil des Abfalls) in den drei Sektoren Strom-, Wärme- und Kraftstoffbereitstellung sowie der Windkraft.

EILDienst LKT NRW

Nr. 12/Dezember 2012 13.60.10

Wirtschaft und Verkehr

Investitionen der NRW-Industrie stiegen

Die nordrhein-westfälischen Industriebetriebe (Verarbeitendes Gewerbe sowie Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden) investierten im Jahr 2011 rund 9,4 Milliarden Euro. Das waren 1,4 Milliarden Euro bzw. 17,5 Prozent mehr als im Jahr 2010. Der weitaus größte Teil der Investitionen entfiel mit rund 8,5 Milliarden Euro (Plus 17,7 Prozent) auf Maschinen und maschinelle Anlagen. Positiv entwickelten sich auch die Investitionen in Immobilien. In bebaute Grundstücke wurden 802 Millionen Euro (Plus 12,7 Prozent) und in unbebaute Grundstücke 71 Millionen Euro (Plus 89,1 Prozent) investiert. Zusätzlich zu diesen Investitionen erhöhte sich der Wert der gemieteten und gepachteten Sachanlagen auf 742 Millionen Euro (Plus 26,8 Prozent). Investitionsstärkste Branche war 2011 die chemische Industrie mit 1,5 Milliarden Euro (Plus 17,8 Prozent). Knapp 1,1 Milliarden Euro wurden von Betrieben der Metallerzeugung investiert (Plus 31,8 Prozent), während das Investitionsvolumen im Maschinenbau knapp unter einer Milliarde Euro (Plus 6,7 Prozent) blieb.

EILDienst LKT NRW

Nr. 12/Dezember 2012 13.60.10

Jeder zweite Erwerbstätige pendelt

In Nordrhein-Westfalen pendelten 2011 von den insgesamt 8,4 Millionen Erwerbstätigen täglich 50,1 Prozent von ihrem Wohnort über die Gemeindegrenze zur Arbeit.

Damit war die Zahl der Berufspendler um 2,3 Prozent höher als im Jahr 2010. Allein nach Köln (295.000 Personen) und Düsseldorf (282.000 Personen) pendeln zusammen täglich weit mehr als eine halbe Million Erwerbstätige. Die Landeshauptstadt Düsseldorf deckt ihren Bedarf an Arbeitskräften überwiegend aus dem

Umland. 58,3 Prozent aller in Düsseldorf beschäftigten Erwerbstätigen sind Einpendler.

Die Stadt Neuss weist mit 59,1 Prozent die höchste Einpendlerquote aller Großstädte (ab 100.000 Einwohner) im Lande auf. Moers ist die Großstadt mit der höchsten Auspendlerquote (60,9 Prozent) in Nordrhein-Westfalen. Täglich verlassen etwa 29.000 der insgesamt 47.000 Erwerbstätigen die Stadt, um in einer anderen Gemeinde zu arbeiten. Auf den Plätzen zwei und drei folgen die Städte Recklinghausen (Auspendlerquote: 56,9 Prozent) und Bergisch-Gladbach, wo 56,8 Prozent aller dort registrierten

Erwerbstätigen den Wohnort täglich berufsbedingt verlassen.

EILDienst LKT NRW
Nr. 12/Dezember 2012 13.60.10

Eine durchschnittliche Kartoffelernte

Die diesjährige Kartoffelernte ist in Nordrhein-Westfalen mit 1,33 Millionen Tonnen um 17,8 Prozent niedriger ausgefallen als im Vorjahr. Damit liegt die Erntemenge auch um 9,9 Prozent unter dem Durchschnitt der Jahre 2006 bis 2011. Die diesjährigen Vegetationsbedingungen lie-

ßen den Hektarertrag gegenüber dem sehr guten Vorjahresergebnis zwar um 2,3 Prozent sinken, jedoch erzielten die Landwirte an Rhein und Ruhr mit 48,54 Tonnen pro Hektar nach 2008 und 2011 den dritthöchsten Hektarertrag, der jemals für Kartoffeln in Nordrhein-Westfalen erzielt wurde. Ausschlaggebend für den Erntemengenrückgang war in erster Linie die Reduzierung der Kartoffelanbaufläche um 15,9 Prozent. Mit insgesamt 27.413 Hektar wurde für Kartoffeln die kleinste Anbaufläche seit 1994 festgestellt.

EILDienst LKT NRW
Nr. 12/Dezember 2012 13.60.10

Hinweise auf Veröffentlichungen

Schütz/Maiwald, Beamtenrecht des Bundes und der Länder, Kommentar, Gesamtausgabe B 06/12, 345. Aktualisierung, Stand: Juni 2012, € 70,95, Bestellnr.: 7685 5470 345, Verlagsgruppe Hüthig Jehle Rehm GmbH, Hultschiner Straße 8, 81677 München

Diese Aktualisierung bietet Kommentierungen u. a. zu folgenden Paragraphen:
Teil B §§ 23, 25, 42
Teil C §§ 35, 109

Tadday/Rescher **Beamtenrecht NRW**, 136. Ergänzungslieferung, Stand Juni 2012, 414 Seiten, € 86,50, Loseblattausgabe, Grundwerk ca. 3.280 Seiten, DIN A 5, in drei Ordnern, ISBN-Nr. 978-3-7922-0150-3, € 139,00 bei Fortsetzungsbezug (€ 198,00 bei Einzelbezug), Verlag Reckinger, Luisenstr. 100-102, 53721 Siegburg

Mit der 136. Ergänzungslieferung wird der Kommentarteil insbesondere durch Einarbeitung der neuen Rechtsprechung aktualisiert. Im Bereich der Rechtsvorschriften (Teil C) und der Verwaltungsvorschriften (Teil D) werden zahlreiche Normen auf den neuesten Stand gebracht. Im Teil C werden diverse Ausbildungsverordnungen in das Werk eingefügt, der Teil D wird unter anderem durch die Runderlasse des Ministeriums für Inneres und Kommunales vom 15. November 2011 zur Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der Polizei und vom 16. Dezember 2011 zum Personalentwicklungskonzept für den höheren Polizeivollzugsdienst erweitert.

Praxis der Kommunalverwaltung Landesausgabe Nordrhein-Westfalen, Herausgeber: Dr. Jürgen Busse, Prof. Dr. Hans-Günter Henneke, 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, 450. Nachlieferung, Stand: Mai 2012, Preis 66,90 €, Kommunal- und Schul-Verlag, Konrad-Adenauer-Ring 13, 65187 Wiesbaden.

Die 450. (nicht einzeln erhältliche) Nachlieferung enthält Überarbeitungen in folgenden Bereichen:

F 3 NW – Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen – Landesbauordnung – (BauO NRW)
H 5 – Die Sozialversicherung
K 23 NW – Gesetz über den Rettungsdienst sowie die Notfallrettung und den Krankentransport durch Unternehmen (Rettungsgesetz NRW – RettG NRW)

DEUTSCHES AUSSCHREIBUNGSBLATT



Vergabeservice für NRW
Vergabelösungen für ausschreibende Stellen aus Nordrhein-Westfalen

Vergabeworkflow für große und kleine Verwaltungen:

- ▶ integrierte Vordrucke, Bieterdatenbank, Statistiken, uvm.
- ▶ inkl. NRW-Besonderheiten
- ▶ Vergabeakte von Bedarfsmeldung bis Zuschlag
- ▶ optionale eVergabe

Online- und Print-Bekanntmachung:

- ▶ großes Bieterpotential
- ▶ Weiterleitung an Dritte

Kostenloser Vergabeunterlagen-Service:

- ▶ elektronisch und Papierversand

Erfahrung im Vergabewesen seit 1954

Jetzt testen!
0211/88 27 38-23

Partner von **Vergabe24** - Das Vergabeportal für Deutschland

Deutsches Ausschreibungsblatt GmbH
Tel: 0211 – 37 08 48-49 • Fax: 0211 – 38 16 07
Internet: www.deutsches-ausschreibungsblatt.de
E-Mail: service@deutsches-ausschreibungsblatt.de