



Aus dem Inhalt:

- Eckpunkte für ein Entlastungs- und Investitionspaket des Bundes für die Kommunen
- Wissenschaftliche Fortbildungsveranstaltung des Freiherr-vom-Stein-Instituts
- Schwerpunkt: Infrastruktur/Verkehr

Geheimoperation Notdienstplanung?

Anfang Februar sickerte es dann doch in die Medien durch: Die Absicht der Kassenärztlichen Vereinigung Nordrhein (KVNo), den ambulanten ärztlichen Bereitschaftsdienst in den rheinischen Kreisen und kreisfreien Städten neu zu ordnen. Wesentliches Ziel der Neuordnung war die Schließung von etwa der Hälfte der gut 80 Notfallpraxen im Rheinland. Diese stellen das Rückgrat der ambulanten ärztlichen Versorgung der Bevölkerung dar. Denn jenseits der Sprechstunden der ärztlichen Praxen in der Woche und vor allem ab Freitagmittags über das Wochenende bis zum Montagmorgen sowie an Feiertagen bilden die Notfallpraxen die Anlaufstelle für jegliche akute Erkrankung.

Der entsprechende Beschluss der Vertreterversammlung KVNo erfolgte dann bereits am 11.02.2015. Am 19.02.2015 erhielten die Hauptverwaltungsbeamten der Kommunen im Rheinland sowie die kommunalen Spitzenverbände schließlich ein Informationsschreiben der KVNo über die Details des Beschlusses. In den folgenden Tagen und Wochen kam es zu zahlreichen Berichten in den Medien und diversen Protestschreiben von betroffenen Bürgern, Medizinerinnen und kommunalpolitisch Verantwortlichen bis hin zu entsprechenden Vorlagen und Resolutionen in Kreistagen und Stadträten. Die Initiatoren dieser Aktionen befürchteten zu Recht, dass gerade im dünner besiedelten ländlichen Raum die zum Teil jetzt schon beträchtlichen Anfahrtswege zu Ärzten in Zeiten außerhalb der regulären Sprechstunden sich noch weiter verlängern und vor allem Kinder und ältere Menschen, jedenfalls generell akut Erkrankte sich gezwungen sehen, ohne hinreichende Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr weite Strecken bis zu den noch betriebenen Notfallpraxen zurücklegen zu müssen. Hinzu kommen deutlich verlängerte Wartezeiten infolge der Konzentration und Zusammenlegung der Notfallpraxen. Hilfsweise kann bei entsprechenden Distanzen nur in Betracht gezogen werden, die Notfallambulanzen der Krankenhäuser aufzusuchen oder gar den Rettungsdienst in Anspruch zu nehmen.

Die Erfahrungen um „Stuttgart 21“ sind mittlerweile häufig bemühtes Lehrbeispiel der politischen Wissenschaften, wenn es darum geht, den Verlauf politischer Entscheidungsprozesse, deren Ergebnis eine Vielzahl von Menschen betrifft, zu erklären. Allein die Schlussfolgerungen, die aus den vor einigen Jahren gemachten Erfahrungen gezogen werden, scheinen unterschiedlich zu sein. Kommunikations- und Politikberater jeglicher Art und Güte empfehlen politischen Entscheidungsträgern oder Unternehmen, die große Bauvorhaben beabsichtigen, die einschlägigen Planungsprozesse – jenseits der vorhandenen rechtlichen Vorgaben – von Anfang an offen und transparent zu gestalten und „die Menschen mitzunehmen“.

Ein herausragendes gutes Beispiel für entsprechende gelungene Kommunikation ist das Mediationsverfahren, das dem Bau der vierten Start- und Landebahn des Flughafens Frankfurt/Main vorangegangen ist und die potentiell stark eskalationsgefährdete Situation hervorragend entschärft hat. Andere Promotoren politischer Entscheidungsprozesse scheinen hingegen aus den Erfahrungen um „Stuttgart 21“ und ähnlichen Projekten die Schlussfolgerung gezogen zu haben, dass man Entscheidungsprozesse möglichst kurzfristig ansetzen und dann mit Stringenz „durchziehen“ muss, um letztlich das gewünschte Ergebnis herbeizuführen. Demnach wird versucht, möglichen Kritikern eines Vorhabens gar nicht erst die Gelegenheit zu geben, sich gegen dieses zu positionieren und Protest oder Widerstand zu organisieren. Vielmehr sollen Fakten geschaffen werden.

Im vorliegenden Fall lief das alles unter dem Siegel der „Selbstverwaltung“ der Kassenärzte. Selbstverwaltung heißt aber nicht, nur für sich selbst hinter verschlossenen Türen und ohne hinreichende Begründung für die Öffentlichkeit zu handeln, wenn – jedenfalls auch – wichtige öffentliche Belange betroffen sind. Eine solche Vorgehensweise wirft vielmehr Folgefragen grundsätzlicher Art auf.

Offenbar haben es die Entscheider bei der KVNo für nicht nötig befunden, die Öffentlichkeit und hier vor allem die kommunalpolitisch Verantwortlichen der durch ihre Planungen massiv betroffenen Menschen auch nur ansatzweise im Vorfeld einzubeziehen. Ob ein solches Vorgehen heute noch zeitgemäß ist, darf bezweifelt werden. Ob es rechtmäßig war, sollte die Rechtsaufsicht des Landes Nordrhein-Westfalen über die kassenärztliche Selbstverwaltung beschäftigen. Immerhin wurde angesichts der öffentlichen Protestwelle seitens der Entscheidungsträger der KVNo signalisiert, dass es noch Raum für Veränderungen der Grundsatzbeschlussfassung gibt. Es besteht nun die Chance, im Rahmen der Detailplanung vor Ort und im Zusammenwirken mit den betroffenen Kommunen eine angemessene und zumutbare Notfallversorgung mit flexiblen Regelungen sicherzustellen. Eng einzubinden sind dabei die Krankenhausträger, die ihrerseits gesetzlich dazu verpflichtet sind, eine Notfallambulanz vorzuhalten. Die KVNo kann also die Chance nutzen, nicht einseitig „Basta!“ gerufen zu haben, sondern mit Kommunen und Kliniken insbesondere für die Menschen außerhalb der Großstädte eine akzeptable Notfallstruktur zu gewährleisten. Die kommunalen Gesundheitskonferenzen, die auf Kreisebene eingerichtet sind, können dabei eine wichtige Kommunikations- und Koordinationsfunktion übernehmen.



Dr. Martin Klein
Hauptgeschäftsführer
des Landkreistages Nordrhein-Westfalen

EILDienst

3/2015



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

EILDienst – Monatszeitschrift
des Landkreistages
Nordrhein-Westfalen

Herausgeber:
Hauptgeschäftsführer
Dr. Martin Klein

Redaktion:
Erster Beigeordneter Dr. Marco Kuhn
Hauptreferent Dr. Markus Faber
Referentin Dorothee Heimann
Hauptreferent Dr. Christian v. Kraack
Oberregierungsrätin Susanne Müller
Referentin Kirsten Rügenbrink
Hauptreferent Dr. Kai Zentara

Quelle Titelbild:
Timo Förster

Redaktionsassistentz:
Heike Schützmann
Astrid Hälker
Monika Borgards

Herstellung:
ALBERSDRUCK GMBH & CO KG
Leichlinger Straße 11
40591 Düsseldorf

ISSN 1860-3319



Auf ein Wort 73

Thema aktuell

Eckpunkte für ein Entlastungs- und Investitionspaket
des Bundes für die Kommunen 77

Aus dem Landkreistag

Vorstand des LKT NRW am 24.02.2015 78

Schwerpunkt: Infrastruktur / Verkehr

Finanzierung der Infrastruktur vom Kopf auf die Füße 80

NRW muss mobil bleiben 81

Straßenunterhaltung im Kreis Borken –
langfristig und wirtschaftlich gedacht 83

Masterplan zum Erhalt der Kreisstraßen im Kreis Herford 85

Der Siegerland-Flughafen – Wichtiger und flexibler Partner
der regionalen Wirtschaft im Dreiländer-Eck 86

Beschleunigung von Straßenverkehrsprojekten in NRW 88

Thema

Wissenschaftliche Fortbildungsveranstaltung des Freiherr-vom-Stein-Instituts
am 4. März 2015 an der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster 89

Im Fokus

Hohes soziales Engagement des Schulträgers verbessert Berufs-
und Lebenschancen junger Menschen im Kreis Düren 91

Medien-Spektrum: Aktuelle Pressemitteilungen

Landkreistag fordert Erhalt der Notfallpraxen im ländlichen Raum 92

Mehr geeignete Räume für die Erstaufnahme von Flüchtlingen 92

Schnellere Entlastung und mehr Spielraum für kommunale Investitionen 92

Soli in „Deutschlandsoli“ umwandeln 92

EILDienst

3/2015

Kurznachrichten



Allgemeines

Jahrbuch des Kreises Unna – Feste & Feiern – Kirmes, Kino, Pannekauken	93
Rhein-Sieg-Kreis wächst weiter	93
40 Jahre Kreis Wesel – Bevölkerungsentwicklung seit 1975	94
NRW-Einwohnerzahl um 20.000 auf 17,6 Millionen gestiegen	94

Arbeit und Soziales

Bewerbungsbroschüre für Frauen im Kreis Wesel	94
Mehr Personal in NRW-Pflegeeinrichtungen beschäftigt	94
Jobcenter EN und Agentur für Arbeit dokumentieren Kooperation	95

Familie; Kinder und Jugend

Ausgaben für Kinder- und Jugendhilfe in NRW gestiegen	95
---	----

Gesundheit

Anzahl der pflegebedürftigen Menschen gestiegen	95
---	----

Kultur

Kunstaussstellung „Landna(h)me“ mit aktuellen europäischen Bezügen	96
Tag des offenen Denkmals 2015	96

Schule und Weiterbildung

Schülerzahl in NRW an allgemeinbildenden Schulen gesunken	96
IT.NRW legt neuen Bildungsreport NRW 2014 vor	96
Auszeichnung für HaLT-Projekt im Kreis Siegen-Wittgenstein	97
Schulen im Kreis Wesel für nachhaltige Bildung ausgezeichnet	97
Bundesweite Premiere: Rucksack-Schule wird mit dem Kreis Unna evaluiert	97

EILDienst

3/2015



Tourismus

Neue Radwanderkarte für den Rhein-Sieg-Kreis erhältlich	98
Bald geht's wieder raus! Wandern und Natur erleben im Kreis Siegen-Wittgenstein	98
Mehr als 85.000 Besucherinnen und Besucher besuchten im vergangenen Jahr die Wewelsburg	98
NRW-Tourismus 2014: Mehr Gäste und Übernachtungen als jemals zuvor	99
Märkte, Feste, Veranstaltungen 2015 im Ennepe-Ruhr-Kreis	99

Umwelt

Vom Artenschutz bis zum Naturdenkmal im Rhein-Sieg-Kreis	99
--	----

Wirtschaft und Verkehr

9,5 Millionen Menschen in NRW kaufen im Internet ein	100
Zahl der Unternehmensinsolvenzen auf den niedrigsten Stand seit 2001 gesunken	100
Gesunkene Gewerbeanmeldungen im Jahr 2014	100

Einbanddecken und Stichwortverzeichnis	100
--	-----

Hinweise auf Veröffentlichungen	101
---------------------------------	-----

Eckpunkte für ein Entlastungs- und Investitionspaket des Bundes für die Kommunen

Die Bundesminister der Finanzen, für Wirtschaft und Energie, für Verkehr und digitale Infrastruktur, der Chef des Bundeskanzleramts sowie die Spitzen der die Bundesregierung tragenden Bundestagsfraktionen von Union und SPD haben sich am 02.03.2015 auf Eckpunkte einer Investitionsinitiative des Bundes verständigt.

Der Bundesminister der Finanzen, Dr. Wolfgang Schäuble, der Bundesminister für Wirtschaft und Energie, Sigmar Gabriel, der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, der Chef des Bundeskanzleramts, Bundesminister Peter Altmaier, sowie die Spitzen der die Bundesregierung tragenden Bundestagsfraktionen, Volker Kauder, Thomas Oppermann und Gerda Hasselfeldt, haben sich am 02.03.2015 auf Eckpunkte der kommunalen Entlastung nach dem Koalitionsvertrag und Eckpunkte einer Investitionsinitiative des Bundes verständigt:

A. Kommunale Entlastung

Die im Koalitionsvertrag vereinbarte Entlastung der Kommunen im Rahmen des Bundesteilhabegesetzes wird so erfolgen, dass sie über die sog. „Übergangsmilliarde“ hinaus im Jahr 2017 auf insgesamt 2,5 Mrd. € steigt, um dann 2018 die vollen 5 Mrd. € p. a. zu erreichen. In den Jahren 2015 und 2016 bleibt es bei der bereits vereinbarten Entlastung von jeweils 1 Mrd. € pro Jahr.

B. Investitionsinitiative

Zusätzlich zu der Entlastung wird ein kommunaler Investitionsfonds von 3,5 Mrd. € für die Jahre 2015 bis 2018 geschaffen. Der Fonds wird speziell für finanzschwache Kommunen aufgelegt. Der kommunale Eigenanteil soll dabei lediglich 10 Prozent betragen.

Bei dem Treffen unterstrichen die Teilnehmer des Spitzengesprächs ihre Bereitschaft, die Überwindung des Nachholbedarfs im Bereich der kommunalen Infrastruktur mit zusätzlichen Bundesmitteln zu flankieren: Dazu soll der Bund noch in diesem Jahr ein Sondervermögen errichten, dessen Mittel der Förderung von Investitionen in finanzschwachen Gemeinden und Gemeindeverbände zugutekommen sollen.

Hiermit will der Bund einen weiteren Beitrag zum Ausgleich unterschiedlicher Wirtschaftskraft im Bundesgebiet leisten. Der Bund beabsichtigt, dieses Sondervermögen, das bis zum Jahr 2018 Leistungen gewähren soll, mit insgesamt 3,5 Mrd. € auszustatten.

Daneben wurde die endgültige Verteilung des von Bundesminister Dr. Schäuble vorgeschlagenen 10 Mrd. €-Investitionspaketes beschlossen. Demnach will der Bund in den Jahren 2016 bis 2018 insgesamt 7 Mrd. €

- für zusätzliche Investitionen in die öffentliche Verkehrsinfrastruktur,
- für Maßnahmen zur Erhöhung der Energieeffizienz,
- in die digitale Infrastruktur,
- in den Klimaschutz und
- in die Städtebauförderung einsetzen.

Dabei werden die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur und die digitale Infrastruktur um 4,35 Mrd. € erhöht. Hinzu kommen noch die Mittel aus der Frequenzversteigerung, die ebenfalls für den Breitbandausbau genutzt werden.

Die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Nationalen Aktionsplan Energieeffizienz wird in 2016 bis 2018 mit Investitionen in Höhe von bis zu 1,2 Mrd. € vorangetrieben. Investive Schwerpunkte sind eine Erhöhung des Fördervolumens für die Gebäudesanierung und weitere Effizienzmaßnahmen im Gebäudesektor.

Zusätzlich sind Investitionen in den Klima- und Hochwasserschutz vorgesehen. Zusammen mit dem Aufwuchs für nationale Projekte des Städtebaus, Modellvorhaben zum nachhaltigen Wohnen und die energetische Sanierung werden die Mittel für alle diese Maßnahmen auf über eine Mrd. Euro steigern. Darüber hinaus werden wir für weitere investive Maßnahmen insgesamt 400 Mio. € zur Verfügung stellen.

Zudem will der Bund im gleichen Zeitraum weitere rund 3 Mrd. € auf den Weg bringen, indem allen Fachressorts zusätzliche Mittel in Höhe ihrer bisherigen Anteile zur Gegenfinanzierung des Betreuungsgeldes zur Verfügung gestellt werden. Auch diese Mittel sollen für zukunftsorientierte Ausgaben eingesetzt werden.

Zwischen allen Beteiligten bestand Einvernehmen, dass das im Koalitionsvertrag vereinbarte Ziel eines ohne neue Schulden ausgeglichen Bundeshaushalts durch die Investitionsinitiative des Bundes nicht in Frage gestellt werden darf.

Der zur Umsetzung der Initiative notwendige Nachtragshaushalt 2015 sowie die weiteren erforderlichen Gesetzesänderungen werden dem Bundeskabi-

nett am 18.03.2015 gemeinsam mit den Haushaltseckwerten für die Jahre 2016 bis 2019 zur Beschlussfassung vorgelegt. Im Zusammenhang mit dem dazu geplanten Artikelgesetz soll auch die Verständigung von Bund und Ländern zu Finanzfragen in der Asylpolitik gesetzestechnisch umgesetzt werden.

C. Weitere Konkretisierung

Am 06.03.2015 haben Vertreter des Bundesministeriums der Finanzen den kommunalen Spitzenverbänden nähere Einzelheiten zu der Zusatzentlastung der Kommunen in 2017 um weitere 1,5 Mrd. € sowie das in einem Gesamtumfang von 3,5 Mrd. € geplante Sondervermögen zur Förderung von Investitionen in finanzschwachen Gemeinden und Gemeindeverbände mitgeteilt.

Hinsichtlich der Zusatzentlastung der Kommunen in 2017 soll an die bereits bei der Gewährung der Vor-Entlastung zum Zuge kommenden Kriterien (Bundesbeteiligung an den Kosten der Unterkunft und Gemeindeanteil an der Umsatzsteuer) angeknüpft werden. Eine endgültige Festlegung hinsichtlich des konkreten Aufteilungsverhältnisses zwischen beiden Kriterien ist noch nicht getroffen worden, wobei aber auch hier eine weitgehende Anknüpfung gesucht wird.

Beim Sondervermögen, aus dem im Zeitraum vom 30.6.2015 bis zum 31.12.2018 Investitionshilfen nach Art. 104b GG zum Ausgleich der unterschiedlichen Wirtschaftskraft im Bundesgebiet gewährt werden sollen, soll ein zweistufiges Verteilungsverfahren zum Zuge kommen. Zunächst sollen sich die Mittel nach einem Schlüssel auf die Länder verteilen, in den zu je einem Drittel folgende Elemente eingehen sollen:

- Anteil des Landes an der Einwohnerzahl jeweils zum 30.6. des Jahres auf Grundlage des Zensus 2011; Durchschnitt der Jahre 2011 bis 2013 (Quelle: Statistisches Bundesamt, Genesis-Datenbank),
- Anteil des Landes an den Kassenkreditbeständen der Länder und Kommunen zusammen; Durchschnitt der Jahre 2011 bis 2013 (Kernhaushalte; in Mio. €; Stand jeweils zum 31.12. des Jahres) (Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 14 Reihe 5 „Schulden der öffentlichen Haushalte“) und

- Anteil des Landes am Bestand an registrierten Arbeitslosen nach § 16 SGB III im Jahresdurchschnitt der Jahre 2011 bis 2013 (Quelle: Bundesagentur für Arbeit; Reihe „Arbeitsmarkt in Zahlen“, Titel: „Arbeitslosigkeit und Unterbeschäftigung“).

Die Konkretisierung der Verteilung der Mittel innerhalb des jeweiligen Landes nach Finanzschwäche obliegt den Ländern. Die Kriterien der ersten Verteilungsstufe sind dabei nicht maßgebend, so dass für die Länder ein weitgehender Handlungsspielraum besteht.

Hinsichtlich der Förderzwecke gilt wie beim Zukunftsinvestitionsprogramm die Limitierung der möglichen Förderzwecke durch die Gesetzgebungsbefugnisse des

Bundes. Anders als beim Zukunftsinvestitionsprogramm, das konjunkturell motiviert war, wird es kein Erfordernis der Zusätzlichkeit geben. Aus dem Sondervermögen sollen kommunale Investitionen bis zu 90 % gefördert werden können. Um einen breiteren Adressatenkreis innerhalb des Landes zu erreichen, könnte ein Land also auch eine geringere Höchstförderung pro Projekt festlegen.

Seitens des Bundesfinanzministeriums wurde berichtet, dass die Länder dieser Ausgestaltung weitgehend positiv gegenüberstehen. Die endgültige Ausgestaltung soll mit dem Gesetzentwurf zum 18.3.2015 stehen. Wie bei dem Zukunftsinvestitionsprogramm wird es eine weiter konkretisierende Verwaltungsvereinbarung geben.

Hinsichtlich des 10 Mrd. €-Investitionspaketes des Bundes zeichnet sich die folgende Verteilung ab

- zusätzliche Investitionen in die öffentliche Verkehrsinfrastruktur: 3,35 Mrd. €,
- Maßnahmen zur Erhöhung der Energieeffizienz: 1,2 Mrd. €,
- digitale Infrastruktur: 1 Mrd. €,
- in den Klimaschutz und Städtebauförderung: 1,4 Mrd. €.

Die weiteren 3 Mrd. € des 10 Mrd. €-Paketes sollen durch die Fachressorts definiert und werden durch den Entfall ihres bisherigen Anteils zur Gegenfinanzierung des Betreuungsgeldes finanziert.

EILDienst LKT NRW
Nr. 3/März 2015 20.30.19

Vorstand des LKT NRW am 24.02.2015

In seiner Sitzung am 24.02.2015, unter Vorsitz von Präsident Landrat Thomas Hendele, Kreis Mettmann, führte der Vorstand des Landkreistages NRW zunächst ein Gespräch mit dem seit Jahresbeginn 2015 amtierenden neuen Geschäftsführer des Verbandes für Flächenrecycling und Altlastensanierung (AAV), Dr. Roland Arnz. Dieser stellte die Arbeit des Verbandes vor und betonte, dass ein wichtiger Schwerpunkt die Wiedernutzbarmachung von gut gelegenen und angebotenen Flächen sei, etwa zur Wiederentwicklung von Industrie oder auch zu Wohnzwecken. Der AAV wolle Hemmnisse abbauen, so Arnz. Dazu könne auch der Altlastenfonds beigetragen, über den zurzeit rund 8,5 Millionen Euro jährlich zur Verfügung stünden. Die Vorstandsmitglieder bewerteten eine Zusammenarbeit der Kreise mit dem AAV als positiv und nützlich. Insbesondere im Hinblick auf die Zielrichtung der Landesregierung, den Flächenverbrauch zu begrenzen, sei die Kooperation mit dem AAV eine gute Chance, Flächen zu generieren, ohne den Flächenverbrauch auf der sogenannten „Grünen Wiese“ zu verstärken.

Im Anschluss an das Gespräch mit Dr. Arnz befasste sich der Vorstand intensiv mit der Frage, wie Straßenverkehrsprojekte in Nordrhein-Westfalen beschleunigt werden können. Das Problem: Die Instandsetzung verkehrlicher Infrastrukturen kann nicht nur durch bauliche Maßnahmen im Bestand umgesetzt werden. Vielfach sind auch umfangreiche Ersatzinvestitionen bis hin zum vollständigen Ersatzneubau verkehrlicher Infrastrukturen erforderlich, dies gilt insbesondere für Brückenbauwerke. In vielen Fällen wird für solche Ersatzneubau-



Der neue amtierende Geschäftsführer des Verbandes für Flächenrecycling und Altlastensanierung (AAV), Dr. Roland Arnz, stellte sich und seinen Verband im Rahmen der Vorstandssitzung des LKT NRW vor (v.l.n.r. Präsident Landrat Thomas Hendele, Dr. Roland Arnz, Vizepräsident Landrat Dr. Arnim Brux, Hauptgeschäftsführer Dr. Martin Klein).

ten eine Planfeststellung nach Bundesfernstraßengesetz erforderlich sein. Gegenwärtig wird sowohl auf Landes- als auch auf Bundesebene über Möglichkeiten der Beschleunigung des üblichen Verfahrens für die Planfeststellung und den möglichen Rechtsschutz gegen Planungsverfahren nachgedacht. Vor diesem Hintergrund sprach sich der Vorstand dafür aus, Planungsvorhaben im Bereich des Straßenver-

kehrs, die der Erhaltung oder der Ersatzinvestition baulich defizitärer Verkehrsinfrastrukturen insbesondere auf Bundesstraßen oder Bundesautobahnen dienen und für die Beseitigung von bereits bestehenden oder drohenden Verkehrsengpässen im Straßenverkehrsnetz erforderlich sind, unter Ausnutzung der entsprechenden planungsrechtlichen Möglichkeiten so weit wie im Einzelfall vertretbar zu

beschleunigen. Die Vorstandsmitglieder waren sich einig, dass eine Beschleunigung der Planung landeswichtiger Ver-

kehrsinfrastrukturprojekte in geeigneten Fällen insbesondere durch eine Aufnahme in die Liste von Straßenverkehrsprojekten

mit konzentriertem Rechtsschutz durch das Bundesverwaltungsgericht erfolgen sollte. Für bereits bestehende Defizite an verkehrlichen Infrastrukturen, die Verkehrsbeschränkungen notwendig machen, forderte der Vorstand ein gemeinsames Präventionskonzept unter Beteiligung des Landes, Straßen.NRW, den betroffenen Straßenbaulastträgern und der unmittelbar oder durch Ausweichverkehre betroffenen Kommunen (vgl. ausführlich EILDienst LKT NRW Nr 3 / März 2015, S. 88 ff in diesem Heft).

Erneut thematisiert wurde auch die vom Bund zugesagte Entlastung der Kommunen in Höhe von jährlich 5 Milliarden Euro. Hierzu stellte der Vorstand fest, dass die im Koalitionsvertrag von Union und SPD auf Bundesebene angekündigte Entlastung nicht auf eine „Zugabe“ des Bundes zu vorhandenen Einnahmen, sondern auf eine Entlastung im Verhältnis zu bestehenden Aufwendungslasten im Sozialbereich ziele. Eine Verteilung der Entlastung müsse daher wesentlich der Verteilung der bundesrechtlich veranlassenen Sozialaufwendungen folgen. Die Entlastung müsse

dabei quotall gestaltet sein, um die künftige Dynamik der Ausgabenentwicklung nachhaltig aufzugreifen und im Bundeshaushalt adäquat abzubilden.

Die Vorstandsmitglieder befassten sich des Weiteren mit den Vorschlägen des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz zur „Stärkung der gesamten Verbraucherschutzverwaltung NRW“. Zentrale Ansätze des kürzlich vorgelegten Papiers sind die Übertragung der Überwachung der Rückverfolgbarkeit von Lebensmitteln in die Landeszuständigkeit sowie die Einführung zweckgebundener Gebühren für die Durchführung regelmäßiger amtlicher Überwachungstätigkeiten und Probenahmen. Nach eingehender Beratung bekräftigte der Vorstand, seitens des Landes sei weiterhin nicht dargelegt, dass der kommunal organisierte gesundheitliche Verbraucherschutz und hier insbesondere die Lebensmittelüberwachung auf kommunaler Ebene ihren gesetzlichen Aufgaben nicht hinreichend nachkommen würden. Hinsichtlich der vom Land angestrebten Zuständigkeitsveränderung erwartet der Vorstand zunächst eine Substantiierung der Pläne des Landes. Die Einführung von Gebühren für den Bereich planmäßiger Probenahmen scheidet derzeit mangels eines landesweit einheitlich abgestimmten Probemanagements aus. Soweit sich das Land entschliesse, Gebühren für regelmäßige Kontrollen einzuführen, setze dies eine rechtssichere und praktikable gesetzliche Grundlage voraus, die weder zu Wettbewerbsverzerrungen noch zu einer strukturellen Benachteiligung kleinerer Betriebe führe.

Im Hinblick auf die stetig ansteigenden Flüchtlingszahlen forderte der Vorstand sowohl den Bund als auch das Land zum Handeln auf. Eine Beschleunigung der Asylverfahren sei dringend erforderlich, dazu müsse der Bund unter anderem die Personalkapazitäten beim Bundesamt für Migration und Flüchtlinge erhöhen. Weiterhin dringenden Handlungsbedarf sahen die Vorstandsmitglieder bei der Unterbringung der zahlreichen Zuwanderer und Asylbewerber in Nordrhein-Westfalen. Das Land müsse kurzfristig weitere Kapazitäten für die Erstaufnahmeeinrichtungen schaffen und während der gesamten Dauer der Asylverfahren eine angemessene Unterbringung in seinen Einrichtungen gewährleisten. Darüber hinaus sei eine gerechte Regionalverteilung herbeizuführen, da Westfalen bislang wesentlich mehr Flüchtlinge aufgenommen habe als das Rheinland.

EILDienst LKT NRW
Nr. 3/März 2015 00.10.10

Gesetzliche Grundlage

Die Hauptaufgabe des AAV ist daher die Projektträgerschaft bei folgenden Maßnahmen (Text des AAV-Gesetzes verkürzt wiedergegeben):

1. Sanierungsuntersuchung, -planung und Sanierung von Altlasten oder schädlichen Bodenveränderungen, nach Vorschriften des Bundes-Bodenschutzgesetzes einschließlich der im Zusammenhang damit auszuführenden Maßnahmen.
2. Flächenrecycling, um Brachflächen und Altlastengrundstücke für eine neue Nutzung zu reaktivieren und damit den Flächenverbrauch naturnaher und landwirtschaftlich genutzter Flächen zu reduzieren.
3. Entwicklung und Erprobung neuer Technologien und innovativer Verfahren zur Sanierung von Altlasten und schädlichen Bodenveränderungen und zur Förderung des Flächenrecyclings.



Verband für Flächenrecycling
und Altlastensanierung

Beratung der Mitglieder

Seit der Novellierung des AAVG im April 2013 wurde das Beratungsspektrum für seine Mitglieder um weitere Möglichkeiten erweitert. Er berät und unterstützt seine Mitglieder:

- Bei der Umsetzung der **europäischen Industrieemissions- und der Wasserrahmenrichtlinie**,
- bei der **Einführung und Anwendung neuer Techniken** zur Sanierung von Altlasten und schädlichen Bodenveränderungen,
- bei **Erbringung von Sicherheitsleistungen für Abfallentsorgungsanlagen**,
- durch **Moderation und Mediation** bei Altlasten und schädlichen Bodenveränderungen,
- in **Fragen der Sanierung von Altlasten und schädlichen Bodenveränderungen sowie des Flächenrecyclings**.
- Er kann unter bestimmten Voraussetzungen Garantien und Bürgschaften übernehmen, um befürchtete Restrisiken bereits sanierter Grundstücke begrenzt aufzufangen (**Altlastenrisikofonds**).
- Ferner kann er unter bestimmten Bedingungen bei **bergbaulichen Altlasten** tätig werden.



Verband für Flächenrecycling
und Altlastensanierung

Die Leistungsbilanz des AAV

- Seit über **25 Jahren** in NRW tätig
- Bisher **110 Projekte** mit rund **350 Einzelmaßnahmen**
(Sanierungsuntersuchungen, -planungen, -durchführungen sowie Sofortmaßnahmen u. a.)
- Bisheriger **Mitteleinsatz für Altlastensanierung**
ca. 150 Mio. €
- **Mittelrückfluss aus Wertausgleichsverfahren und Sonstigem** (z. B. Beteiligung von Ordnungspflichtigen) **ca. 6,3 Mio. €**



Verband für Flächenrecycling
und Altlastensanierung



Finanzierung der Infrastruktur vom Kopf auf die Füße

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

Für die Mobilität von Menschen und Gütern brauchen wir als exportstarkes Bundesland eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur als stabiles Rückgrat unseres gesellschaftlichen Wohlstandes. Immer häufiger aber gleichen Autobahnen, Bundes-, Landes- und kommunale Straßen, Schienenwege und Wasserstraßen eher einem klapprigen Skelett: Viele Brücken halten den Belastungen nicht mehr Stand. Wichtige Verkehrsknotenpunkte erweisen sich als Flaschenhalse. Niedrige Kanalbrücken und marode Schleusentore stoppen moderne Frachtschiffe. Die Folgen sind Stau, Umwege, Zeit- und Geldverlust. Die Bürgerinnen und Bürger leiden darunter genauso wie Unternehmen und die volkswirtschaftliche Dynamik. Um dauerhaft Abhilfe zu schaffen, brauchen wir eine intelligente und nachhaltige Investitionsoffensive unter dem Motto: Wir reparieren Deutschland.

Viele Brücken sind in die Jahre gekommen

Ein Blick auf den Zustand unserer Straßenbrücken macht das ganze Ausmaß der aktuellen Herausforderung deutlich. Viele der Bauwerke wurden in den 60er und 70er Jahren im Zuge des massiven Ausbaus der Verkehrsnetze errichtet. Die damaligen Verkehrsplaner gingen dabei von Belastungen aus, die heute längst überholt sind. Sowohl die Verkehrsdichte als auch das Gewicht der einzelnen Fahrzeuge liegen weit jenseits der damaligen Prognosen. Früher hatte ein Lastwagen maximal 24 Tonnen Gewicht, heute sind 40 bis 44 Tonnen die Regel.

Für die Straßenbauwerke sind die Folgen gravierend: Ein einziger 40-Tonner belastet die Infrastruktur rechnerisch so stark wie zigtausende Autos. Viele Brücken sind daher vier oder fünf Jahrzehnte nach dem Bau am Ende ihrer technischen Lebensdauer angekommen.

Gleichzeitig wachsen die Anforderungen weiter: Die Verkehrsprognose des Bundes zeigt unmissverständlich, dass vor allem der Güterverkehr bis 2030 noch deutlich zunehmen wird.

In Trägerschaft der Kommunen befinden sich bundesweit etwa 67.000 Straßenbrücken. Einer Studie des Deutschen Instituts für Urbanistik (DIfU) zufolge müssen bis 2030 rund 16 bis 17 Milliarden Euro in deren Sanierung oder Ersatz investiert werden. Auch bei den Straßen in Trägerschaft des Landes Nordrhein-Westfalen besteht dringender Handlungsbedarf.

Nach Schätzungen werden in den nächsten Jahren mindestens 670 Millionen Euro nur für den Erhalt der Brücken im Verlauf der Landesstraßen benötigt. Für die notwendige Erneuerung oder Ertüchtigung der Brücken auf den Bundesfernstraßen in NRW sind in den kommenden zehn Jahren mindestens 4,5 Milliarden Euro zu veranschlagen.

Mindestens 7,2 Milliarden Euro fehlen jährlich

Die Gesamtrechnung hat Ende 2012 eine Kommission unter Leitung des ehemaligen Verkehrsministers von Sachsen-Anhalt Karl-Heinz Daehre erstellt: In den nächsten 15 Jahren fehlen mindestens 7,2 Milliarden Euro jährlich, um den dauernden Substanzverlust von Straße, Schiene und Wasserstraße bei Bund, Ländern und Kommunen zu stoppen. Diese Diagnose ist in Forschung und Politik weitgehend unbestritten. Einfache Lösungen aber zeichnen sich nicht ab: Das Geld ist knapp, Bauingenieure werden händeringend gesucht, die Skepsis gegenüber Infrastrukturprojekten ist weit verbreitet. Der Zustand unserer Verkehrsinfrastruktur verlangt neue, intelligente Finanzierungsperspektiven und ein breites Bündnis für deren gesellschaftliche Akzeptanz.

Pkw-Maut ist ein Paradigmenwechsel

Die sogenannte „Ausländer-Maut“ wird keines von beidem leisten. Selbst wohlmeinende Schätzungen gehen davon aus, dass die Maut allenfalls Erträge von rund 200 Millionen Euro pro Jahr einbringen wird. Auch Bundesminister Dobrindt weiß, dass dies angesichts des gewaltigen Sanierungsstaus ein Tropfen auf den heißen Stein ist. Es stellt sich also die Frage, warum überhaupt der Aufwand für die Einführung der Ausländer-Maut betrieben wird? Wozu der politische Streit, die rechtliche Unsicherheit, die Verärgerung der europäischen Nachbarn? Ein Teil der Antwort ist sicher, dass sich mit den Mautplänen in Bayern Landtagswahlen gewinnen lassen. Die eigentlichen Gründe aber liegen tiefer. Ich bin der festen Überzeugung, dass wir in Wirklichkeit nicht die Einführung einer Ausländermaut erleben. Vollzogen wird hier nicht weniger als ein

Paradigmenwechsel in der bundesdeutschen Infrastrukturfinanzierung.

Denn tatsächlich sieht der Gesetzentwurf die Einführung einer allgemeinen Maut vor, die für Inländer genauso gilt wie für Ausländer. Das politische Versprechen lautet dabei nur, dass die Maut für in Deutschland gemeldete Pkw kostenlos bleibt. Mit Blick auf den oben skizzierten Zustand unserer Verkehrsinfrastruktur – der auch in Berlin bestens bekannt ist – drängt sich allerdings die Frage auf, wie lange diese Zusage wohl gelten wird: Eine Wahlperiode vielleicht? Oder doch eher zwei? Wir dürfen gespannt sein. Klar ist aber schon heute, dass der Bund mit der Ausländermaut einen ersten – vielleicht unumkehrbaren – Schritt macht, um die staatliche Verantwortung für den Unterhalt der Infrastruktur mittelfristig aufzugeben.

Infrastruktur gehört in staatliche Verantwortung

Von der Bundesebene sind inzwischen zahlreiche Vorstöße zu vernehmen, die darauf abzielen, verstärkt privates Kapital für die Zukunftsaufgabe Infrastruktur zu mobilisieren. Die gebeutelten Lebensversicherer etwa suchen in Zeiten der Niedrigzinsen dringend nach neuen Anlagemöglichkeiten mit verlässlicher Renditeerwartung. Mancherorts in Berlin scheinen sie dabei auf offene Ohren zu stoßen: Anscheinend bestehen innerhalb der Bundesregierung Überlegungen, Teilstücke des Bundesautobahnnetzes vollständig zu privatisieren oder wenigstens für einige Jahrzehnte zu verpachten.

Vorstellbar wäre eine Versteigerung von Betriebslizenzen an privatwirtschaftliche Unternehmen. Für die damit verbundenen Gewinnerwartungen der Unternehmen müssten dann die Autofahrer aufkommen. Dabei hat der Bundesrechnungshof erst vor wenigen Monaten in einem Gutachten festgestellt, dass sich der privat finanzierte

Autobahnbau nicht rechnet. Bislang wurden bundesweit sechs Projekte auf diese Weise realisiert; fünf davon wurden deutlich teurer – um insgesamt 1,9 Milliarden Euro.

Meine Haltung zu solchen Überlegungen ist daher eindeutig: Der Staat darf sich seine Verantwortung für die Infrastruktur nicht abkaufen lassen. Ich freue mich sehr, dass der Landtag NRW dies genauso sieht und sich eindeutig für alternative und vor allem intelligentere Lösungen für die künftige Finanzierung der Verkehrswege ausgesprochen hat (Drs.16/6670). Wie diese Lösungen aussehen können, hat die Bodewig-Kommission bereits Ende 2013 umrissen. Im Wesentlichen müssen wir zwei grundlegende Prinzipien verwirklichen, um die künftige Verkehrspolitik vom Kopf auf die Füße zu stellen: Erstens überjährige und zweitens verkehrsträgerübergreifende Finanzierung.

Überjährig und übergreifend finanzieren

Verkehrsinfrastrukturprojekte beschäftigen Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit in der Regel über viele Jahre, oft sogar Jahrzehnte. Sie gleichen gesellschaftlichen Marathonläufen, bei denen es gilt, das Ziel nicht aus den Augen zu verlieren und sich die Puste gut einzuteilen. Die Finanzierung dieser Projekte unterliegt aber nach wie vor maßgeblich der Kurzstrecken-Logik der Bundeshaushalte. Hier brauchen wir dringend die Möglichkeit, über das Jahr hinaus planen und wirtschaften zu können. Zu gewährleisten ist die Überjährigkeit über die Einrichtung eines Infrastrukturfonds für Schiene und Straße, der die Mittelausstattung vom kurzfristigen Turnus der Bundeshaushalte entkoppelt. Ein solches Sondervermögen ist gleichzeitig geeignet,

um das zweite wesentliche Prinzip umzusetzen: Die verkehrsträgerübergreifende Planung und Finanzierung. Die wachsenden Mobilitätsansprüche werden künftig nur durch eine optimierte Aufgabenteilung und das gekonnte Zusammenspiel der Verkehrsträger Straße, Schiene, Wasserstraße zu bewältigen sein. Grundlage dafür ist eine Infrastrukturplanung, die von vorneherein intermodal angelegt ist. In Nordrhein-Westfalen sind wir hier bereits große Schritte vorangekommen: Wir treiben den Ausbau der A3 auf dem Teilstück zwischen Köln-Mülheim und Leverkusen voran, bringen parallel dazu den Rhein-Ruhr-Express (RRX) auf die Schiene und loten das Potenzial von Radschnellwegen für die Pendlerströme aus. Solchen integrierten Planungsprozessen muss auch der Mittelfluss folgen: Wo vorhandenes Geld nicht in den Straßenbau umgesetzt werden kann, muss beispielsweise auch in die Schiene investiert werden können – und umgekehrt.

Lkw-Maut verbreitern und vertiefen

Diese Änderungen in der Finanzierungssystematik sind Grundvoraussetzungen für eine erfolgreiche Investitionsoffensive. Darüber hinaus stellt sich aber natürlich auch die Frage, wie mit der Knappheit der öffentlichen Haushalte umzugehen ist. Hier muss allem voran klar sein, dass die vorhandenen Mittel nicht mehr hauptsächlich in den Neubau fließen. So wünschenswert die eine oder andere neue Ortsumfahrung sein mag – im neuen Bundesverkehrswegeplan, den der Bund in diesem Jahr verabschieden will, muss eine ganz klare Priorität auf Erhaltungsmaßnahmen und vordringlichen Ausbaumaßnahmen überlasteter Autobahnen liegen.

Darüber hinaus setze ich mich für eine verursachergerechte Finanzierungslogik ein: Wer die Brücken beschädigt, zahlt sie auch. Polo und Porsche sind es aber gerade nicht, von denen diese Schäden ausgehen. Vor allem die Lastwagen bringen die Straßenbauwerke an ihre Belastungsgrenze und verkürzen ihre Lebensdauer erheblich. Eine verursachergerechte Infrastrukturfinanzierung heißt daher für mich insbesondere, die Lkw-Maut zu verbreitern und zu vertiefen.

Auch auf Landes-, Kreis- und Stadtstraßen muss künftig eine Nutzungsgebühr für Lastwagen erhoben werden und zwar bereits ab einem Gewicht von 7,5 Tonnen. Zu erwarten sind daraus zusätzliche Einnahmen von mindestens 2,3 Milliarden Euro jährlich – ein Vielfaches also von Dörndts „Infrastrukturabgabe“.

In Bildung und in Infrastruktur investieren

Der dauernde Verfall unserer Infrastruktur war auch vor zehn Jahren schon sichtbar. Zur Kenntnis genommen hat ihn damals aber kaum jemand. Im Zuge der PISA-Debatte hieß es lange: Investition in Bildung, statt in Beton. Spätestens mit der Teilspernung der Leverkusener Brücke auf der A1, einer der wichtigsten Verkehrsachsen der Republik, haben wir den PISA-Schock im Verkehr erlebt. Das deutsche Infrastruktur-Debakel ist endlich ins öffentliche Bewusstsein gerückt. Jetzt ist klar: Geld muss in Bildung und in Infrastruktur fließen. Dieses Zeitfenster müssen wir nutzen, um eine effiziente, gerechte und auskömmliche Infrastrukturfinanzierung auf den Weg zu bringen.

EILDienst LKT NRW
Nr. 3/März 2015 80.31.00



NRW muss mobil bleiben

Von Dr. Ralf Mittelstädt, Hauptgeschäftsführer, IHK NRW e.V.

IHK NRW ist der Zusammenschluss der 16 Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen. IHK NRW vertritt die Gesamtheit der IHKs in NRW gegenüber der Landesregierung, dem Landtag sowie den für die Kammerarbeit wichtigen Behörden und Organisationen.

Eine gute verkehrliche Erreichbarkeit, eine hohe Qualität der Verkehrswege und eine effiziente Vernetzung der Verkehrssysteme gehören seit jeher zu den wichtigsten Standortfaktoren für Unternehmen.

Dies war bereits im Zeitalter der Industrialisierung im 19. Jahrhundert so und hat sich

bis heute nicht geändert. Im Gegenteil: Gerade in Nordrhein-Westfalen, wo die Logistikwirtschaft, der Handel und auch der exportorientierte Mittelstand zu den tragenden wirtschaftlichen Säulen zählen, ist eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur mehr denn je Garant für Wachstum und Beschäftigung.

Dank der günstigen Transitslage im Zentrum Europas war und ist Nordrhein-Westfalen ein bevorzugter Wirtschaftsstandort und attraktiv für die Ansiedlung von Unternehmen aus aller Welt. Gestern wie heute zählt es daher zu einer der wichtigsten Aufgaben der Standort- und Wirtschaftspolitik, das in weiten Teilen zwar engmaschige,

aber häufig überlastete Verkehrsnetz in NRW an die wachsenden Anforderungen anzupassen und zu erhalten.

Der Ausfall der Leverkusener A1-Brücke für den Lkw-Verkehr führt die Bedeutung einer leistungsfähigen Infrastruktur nur allzu deutlich vor Augen. Durchschnittlich muss jeder Lkw einen Umweg von rund 35 Kilometer in Kauf nehmen. Für jeden der rund 20.000 Lkws pro Tag steigen damit die Kosten für Kraftstoff und Lkw-Maut, weiter verlängern sich die Lenkzeiten für die Fahrer. Die immer wieder auftretenden Überlastungen führen zu Staus auf den Alternativrouten und im innerstädtischen Verkehr des Großraums. Damit steigen auch die Emissionen und der Lärm in sensiblen Bereichen. Für die regionalen, nationalen und internationalen Logistikketten nehmen die Unwägbarkeiten zu. Dies führt zu einer Belastung für das Image des Wirtschaftsstandorts. Auch in anderen Teilen des Landes operiert das Verkehrssystem – egal ob Straße, Schiene oder Binnenwasserstraße – an der Kapazitätsgrenze. Stauanalysen belegen, dass Nordrhein-Westfalen seit Jahren Stauland Nr. 1 ist. In 2014 entfielen ein Drittel der bundesweit 475.000 gemeldeten Staus auf NRW. Diese summierten sich in NRW auf eine Länge von 279.000 Kilometer (30 Prozent der Staulänge bundesweit).

Auch im Schienennetz drohen an vielen Stellen Engpässe. Einem Gutachten der Universität Münster folgend wird die Zahl der Engpassstellen im Schienennetz bis 2025 um 40 Prozent auf rund 110 ansteigen. Viele Eisenbahnbrücken und auch zahlreiche Schleusenanlagen im westdeutschen Kanalnetz stecken genauso im Sanierungsstau wie zahlreiche unserer Autobahnbrücken.

Dem gegenüber steht ein weiteres Wachstum im Personen- und Güterverkehr. Die Bundesregierung erwartet bis 2030 einen Anstieg der Verkehrsleistung des Motorisierten Individualverkehrs um 13 Prozent und die des Straßengüterverkehrs um 38 Prozent. Das Güterverkehrsaufkommen auf der Schiene soll um 43 Prozent ansteigen. Nordrhein-Westfalen wird weiter im Zentrum des Verkehrswachstums stehen. Das Bundesverkehrsministerium schätzt, dass auch in Zukunft mehr als ein Fünftel des gesamten Güterverkehrs in Deutschland auf Nordrhein-Westfalen ausgerichtet sein wird. Aus wirtschaftlicher Sicht ist diese Entwicklung durchaus erfreulich; sie sollte für die Wirtschafts- und Verkehrspolitik aber gleichzeitig Mahnung und Verpflichtung sein, für ein Mitwachsen der Verkehrsinfrastruktur Sorge zu tragen.

Andernfalls kann die drohende Überlastung des Infrastrukturnetzes zu Kettenreaktionen mit erheblichen Folgen für die

verkehrliche Erreichbarkeit und damit für die Wettbewerbsfähigkeit von Standorten, ja ganzer Regionen führen. Im Sauer- und Siegerland laufen die Planungen für den Weiterbau der A 46 beziehungsweise den durchgängigen sechsstreifigen Ausbau der A 45 (inklusive der Erneuerung von 37 Großbrücken) bereits seit vielen Jahren. Seit der ersten Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan im Jahr 1970 sind mehr als 50 Varianten und Untervarianten für eine mögliche Trassierung der A 46 geprüft worden, ohne dass bis heute die Planung substanziell weiter gekommen wären. Auf der A 45 sind viele Brücken in die Jahre gekommen und müssen dringend saniert oder sogar ersetzt werden. Bereits heute droht die gesamte Region für den Schwerlastverkehr vom Fernstraßennetz abgehängt zu werden. Einzelne Unternehmen ziehen bereits heute die Konsequenz, stellen Investitionen zurück beziehungsweise suchen sich besser angebundene Standorte.

Kein Verkehrsträger, auch die Schiene, kann die Herausforderungen des Verkehrswachstums allein bewältigen. Es geht daher darum, im Sinne eines echten „comodalen“ Ansatzes die Leistungsfähigkeit von Schiene, Straße und Wasserstraße parallel zu steigern und sie besser zu vernetzen. Dies würde nicht nur die Erreichbarkeit und damit die Wettbewerbsfähigkeit der NRW-Wirtschaft verbessern; es wäre auch ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz.

Nordrhein-Westfalen entwickelt sich immer mehr zu der zentralen Logistik-Drehscheibe in Deutschland. Dies bedeutet, dass ein großer Teil der Waren- und Güterströme von Industrie und Handel aus ganz Deutschland ihren Weg von, nach oder über NRW nehmen. Eine Wiederherstellung der vollen Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur in NRW nutzt somit nicht nur der NRW-Wirtschaft. Dies belegt auch eine von der Ruhr-IHKs bereits 2012 beauftragte Vergleichsstudie: Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur in der Metropolregion Ruhr erzeugen einen deutlich größeren positiven Nutzen für die deutsche Volkswirtschaft als wenn diese Investition in einer anderen Metropolregion außerhalb NRW getätigt würde. Die deutsche Wirtschaft insgesamt muss daher ein erhebliches Interesse daran haben, dass die Logistikkreisläufe NRW ihre Funktion wieder möglichst störungsfrei wahrnehmen kann. Dies muss sich auch im neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2015) widerspiegeln. Die Beseitigung von Engpässen und die positiven Auswirkungen auf das Gesamtnetz müssen bei der Prioritätensetzung deutlich stärker berücksichtigt werden. Solange die Infrastrukturmittel knapp sind, müssen Investitionen zunächst

dort erfolgen, wo sie den größten gesamtwirtschaftlichen Nutzen stiften. Viele Verkehrsprojekte in NRW dürften dieses Kriterium eindeutig erfüllen.

Mittelfristig darf es aber nicht bei einer Fortschreibung der Mängelverwaltung bleiben. Die Schere zwischen dem Infrastrukturfinanzierungsbedarf und den zur Verfügung gestellten Mitteln darf sich nicht nur nicht weiter öffnen; sie muss sich wieder schließen! Allein der Straßenverkehr spült dem Staat jährlich rund 50 Milliarden Euro in die öffentlichen Kassen. Von diesen Gesamteinnahmen investiert der Bund aber nur rund 10 Milliarden Euro oder rund 20 Prozent pro Jahr zurück in seine Bundesverkehrswege. Doch statt die vielleicht mühsame Debatte um eine nachhaltige Finanzierungsstruktur auf Basis der bestehenden Steuereinnahmen und Abgaben des Verkehrs zu führen, wird viel Energie in eine Pkw-Maut-Diskussion verschwendet, die die Finanzierungslücken in der Verkehrsinfrastruktur nicht annähernd wird schließen können. Die Wirtschaft steht daher einer Umstellung von der Steuer- auf eine Nutzerfinanzierung im Bereich der Bundesfernstraßen grundsätzlich aufgeschlossen gegenüber. Umstellung bedeutet jedoch in diesem Fall nicht, das eine zu tun, ohne das andere zu lassen. Insofern müssen bei einer vollständigen Umstellung auf eine Nutzerfinanzierung die bestehenden Belastungen im Bereich der Kfz- und Mineralölsteuer parallel reduziert, zumindest aber in verstärktem Maße der Schiene und der Wasserstraße zur Verfügung gestellt werden. Neben der Finanzierung entwickeln sich die immer komplexeren Planungsverfahren zur Bremse einer nachhaltigen Infrastrukturentwicklung. Der Rechtsstreit ist mittlerweile die Regel, nicht die Ausnahme. Das immer engmaschigere Netz von umwelt- und naturschutzrechtlichen Regelwerken sowie die umfangreichen Beteiligungsverfahren führen dazu, dass wichtige Lückenschlüsse und Ausbauvorhaben von der ersten Planung bis zur Fertigstellung oft eine Generation und mehr benötigen oder sogar an unüberwindbaren Widerständen scheitern. Verkehrsinfrastrukturpolitik muss jedoch auch weiterhin in erster Linie dem Gemeinwohl verpflichtet sein. Dies bedeutet im Gegenzug, dass Einschränkungen und Nachteile für den Einzelnen nicht immer zu vermeiden und im Sinne eines bestmöglichen Interessenausgleichs zu lösen sind.

Infrastrukturbedarfe sollten daher früher und intensiver erklärt und Beteiligungsprozesse vor Ort professionell moderiert werden, um Sorgen zu nehmen und berechnete Anforderungen Betroffener rechtzeitig in die Planung zu integrieren. Das Planungsrecht sieht hier eine umfassende

Berücksichtigung der Rechte von Betroffenen vor. Ist ein Planungsprozess aber einmal abgeschlossen und rechtskräftig, dann müssen sich Bevölkerung und Wirtschaft hierauf verlassen können.

Wie die Prognos AG in der Studie „Wirtschaftsstandort NRW 2030 Aktivieren – Stärken – Ausbauen“ (2014) dargelegt hat, wirkt sich die nur schleppende Sanierung und der verzögerte Ausbau der Verkehrsinfrastruktur direkt negativ auf die wirtschaftliche Entwicklung des Landes aus. Den Berechnungen der Prognos AG zufolge könnte eine Erhöhung der Infrastrukturinvestitionen um 1 Prozent eine langfristige Zunahme des realen Bruttoinlandsprodukts um 0,08 Prozent bis 0,1 Prozent auslösen. Mit zusätzlichen Investitionen in die Verkehrswege ließen sich also die demografisch bedingten Wachstums-einbußen teilweise kompensieren.

IHK-Umfragen unter Industrieunternehmen in NRW zeigen, dass auch im Bereich der Privatwirtschaft durch eine gezielte

Verbesserung von Investitionsrahmenbedingungen – etwa bei der Dauer und Komplexität von Genehmigungsverfahren (Investitionsanreiz für 56 Prozent der Industrieunternehmen) oder durch mehr Akzeptanz der Bevölkerung zu Großprojekten (Investitionsanreiz 50 Prozent) – die Investitionstätigkeit in der Industrie signifikant erhöht werden könnte (Quelle: Industriestandort NRW, IHK NRW 2014).

Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur zählen zu den wirksamsten Hebeln zur Sicherung der Unternehmen und Arbeitsplätze in Nordrhein-Westfalen. Für die Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen steht die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur seit jeher im Fokus ihrer Tätigkeit. In der täglichen Arbeit bringen wir uns vor Ort ein und suchen gemeinsam mit den Unternehmen und Institutionen nach Lösungen zur Sicherung der verkehrlichen Erreichbarkeit. Auf Landesebene hat IHK NRW zuletzt in einer umfassenden Positionierung die

Herausforderungen an die Verkehrspolitik NRWs zusammengetragen. Mit diesem politischen Pflichtenheft wollen wir einen Anstoß für die verkehrspolitische Diskussion im Land geben.

Angesichts der planerischen Vorläufe dürfen die aktuellen Herausforderungen nicht den Blick auf die Zukunft verstellen. Gerade in der Verkehrspolitik gilt es, vorausschauend zu agieren und heute die Grundlagen dafür zu legen, dass sich unsere Infrastruktur an die immer schneller wandelnden Anforderungen des modernen Wirtschaftslebens anpassen kann. Denn trotz aller Wachstumschancen durch die fortschreitende Digitalisierung der Wirtschaft wird die verkehrliche Erreichbarkeit eine der zentralen Voraussetzungen für die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen und den Wirtschaftsstandort Nordrhein-Westfalen bleiben.

EILDienst LKT NRW
Nr. 3/März 2015 80.31.00



Straßenunterhaltung im Kreis Borken – langfristig und wirtschaftlich gedacht

Von Peter Sonntag, Leiter des Betriebs für Straßen, Gebäudewirtschaft und Grünflächen und Ellen Schlütter, Pressereferentin, Kreis Borken



Die zunehmende Verkehrsbelastung hinterlässt ihre Spuren auf den Straßen. Mit der Zeit verschleißt die Asphaltdecke, es entstehen Risse und Löcher. Diese Löcher müssen ausgebessert werden – so sind die Straßenwärter der Betriebshöfe ständig mit Reparaturen befasst. Das ist ebenso teuer wie zeitaufwändig. Der Kreis Borken hat deswegen bereits vor rund 20 Jahren die Strategie der Straßenunterhaltung geändert: Weg von der kurzfristigen Ausbesserung der Schäden, hin zu einem langfristig geplanten, flächenhaftem Deckenbau.

Straßen sind allerorts einer hohen Belastung ausgesetzt, Tendenz steigend. Es bleibt nicht aus, dass der Asphalt leidet und über kurz oder lang ist der Straßenbelag brüchig. Sind die Risse und Löcher zu groß geworden, schaffen die Straßenwärter der Bauhöfe von Gemeinde, Kreis oder Land Abhilfe, reparieren die Schäden und füllen größere Löcher wieder auf. So geht das in schöner Regelmäßigkeit – und genauso verlief die Straßenunterhaltung auch im Kreis Borken, bis vor rund 20 Jahren der Kreis einen neuen Ansatz suchte. Das bisherige Vorgehen erschien zu personal- und zeitintensiv und somit dringend überarbeitungswürdig. Das bisherige bloße Reagieren auf entstandene Schäden schien nicht der passende Ansatz zu sein.

Flächenhafter Deckenbau

Die Fachleute im damaligen Tiefbauamt

entwickelten in der Folge eine langfristige Strategie für die Kreisstraßenunterhaltung: Die oberste Schicht einer Straße hält Verkehrsbelastung, Witterung und anderen äußeren Umständen bekanntermaßen nur eine gewisse Zeit stand. Eine rechtzeitige und flächendeckende Erneuerung der Deckschicht sollte nun dafür sorgen, dass die unteren Schichten der Straßen nicht beschädigt werden. So werden schwerwiegendere, grundsätzliche Schäden in Binder- und Tragschicht vermieden, die für überproportionalen Sanierungsaufwand und entsprechend höhere Kosten sorgen würden. Als einer der ersten Kreise setzte der Kreis Borken damals konsequent auf flächenhaften Deckenbau – und tut es bis heute.

In einer elektronischen Straßendatenbank wird seither das 460 Kilometer umfassende Kreisstraßennetz erfasst und verwaltet. Auf Grundlage der vorliegenden Daten zu Alter

und Aufbau der Straße, zur Verkehrsbelastung und der Bewertung der sichtbaren Schadensstruktur wird ein Sanierungsplan für die nächsten Jahre erstellt. Im Idealfall ist so immer bereits im Voraus absehbar, welche der Kreisstraßen in den folgenden Jahren an der Reihe sind. Die Erfahrung zeigt: In der Regel verhält sich die Straße auch so, wie der Techniker es errechnet und erwartet hat.

Diese Struktur ist jedoch flexibel: Sind etwa Pläne einer Kommune bekannt, Leitungen zu erneuern oder soll sowieso im kommenden Jahr ein Radweg entlang der Kreisstraße realisiert werden, ist es sinnvoll und wirtschaftlich, diese Vorhaben aufeinander abzustimmen und eine Maßnahme gegebenenfalls zu schieben oder vorzuziehen. Trotz aller computergestützten Planungen machen sich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Kreises Borken natürlich auch weiterhin selbst vor Ort ein Bild.

Der Streckenwagen kontrolliert innerhalb von zwei Wochen alle Kreisstraßen – sollte irgendwo ein größeres Schadensbild oder eine unerwartete Situation auffallen, wird das im Kreishaus gemeldet. Sorgen etwa langfristige Umleitungen oder zusätzlicher Lastverkehr (beispielsweise durch eine neue Kiesabgrabung) für unerwartete Belastungen und verschlechtert sich der Zustand der Straße, rutscht diese in der Unterhaltungsplanung weiter auf.



Deckenbau im Kreis Borken.

Im Schnitt werden so jährlich circa 15 Kilometer Kreisstraße und etwa acht Kilometer Radwege saniert. Die Deckensanierung der jeweiligen Kreisstraßen wird an Fremdfirmen vergeben. Ist die Deckschicht erneuert, hält die Fahrbahn durchschnittlich rund 25 Jahre lang, bis die Asphaltdecke erneut verschlissen ist. Da die Achslast in den vergangenen Jahren stetig gestiegen ist, wurde bei vielen Kreisstraßen im Rahmen der Sanierung gleich der Aufbau verstärkt, um der wachsenden Belastung besser Stand halten zu können. Seither gibt es flächendeckend auch mit frostbedingten Aufbrüchen im Winter deutlich weniger Probleme.

Eine flexible Haushaltsführung ermöglicht dem kreiseigenen Betrieb für Straßen, Gebäudewirtschaft und Grünflächen, bereits Ausschreibungen im Winter durchzuführen. Wegen des längeren Vorlaufs und der zu diesem Zeitpunkt noch größeren Kapazitäten in den Auftragsbüchern der Firmen ergeben sich vielfach Preisvorteile durch günstigere Angebote.

Weniger Personal, andere Strukturen

Die Veränderung der Straßenunterhaltung hat dazu geführt, dass das Bauhof-Personal des Kreises Borken sukzessive auf die Hälfte reduziert wurde. Statt anfangs 40

Straßenwärtler beschäftigt der Kreis Borken inzwischen nur noch 20. Ebenso verfügt der Kreisbetriebshof inzwischen über weniger Maschinen und Geräte. Denn durch die Einführung eines jahreszeitlichen Schichtbetriebs werden diese besser ausgelastet. Steht etwa im späten Frühjahr und Spätsommer die Mahd an, sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Bauhofs in zwei Schichten im Einsatz. So laufen die Maschinen in diesen drei bis vier Wochen zwischen 5:00 Uhr und 23:00 Uhr, der Schichtwechsel erfolgt direkt am Fahrzeug,

und Gemeinden des Kreises zu kooperieren: 17 Städte und Gemeinden mit eigenen Bauhöfen, zwei Bauhöfe des Kreises und zwei des Landesbetriebs NRW – muss das sein? So kristallisierte sich die Idee eines interkommunalen Bauhofes heraus, der im November 2008 letztlich gemeinsam mit der Stadt Gescher in Gescher den Betrieb aufnahm. Die Lage dort ist auch für den Kreisbetrieb besonders günstig, denn ins gesamte Kreisgebiet führen von dort die kürzesten Wege. Nicht zuletzt aus diesem Grund liegt dort auch die zentrale Werkstat, die gemeinsam mit der Entsorgungsgesellschaft Westmünsterland (EGW) betrieben wird.



Der Interkommunale Kreisbauhof des Kreises Borken und der Stadt Gescher nach der Erstellung.

um keine Ausfallzeiten durch einen Wechsel am Bauhof zu haben. Das erhöhte Stundenpensum während des Schichtdienstes zu den Mähphasen wird über Zeitkonten erfasst und kann dann über das Jahr in weniger arbeitsintensiven Phasen abgebaut werden.

Die Einführung des Schichtbetriebs zog generelle Überlegungen zu den Arbeitszeiten nach sich. Das Ergebnis ist ein verändertes Arbeitszeitmodell „9 in 10“: Die Beschäftigten des Bauhofes haben verlängerte Tagesarbeitszeiten und dafür – im Wechsel – jeden zweiten Freitag frei. Bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern hat sich diese Regelung als ausgesprochen beliebtes Modell herausgestellt.

Synergien im interkommunalen Bauhof

Weniger Personal an den seinerzeit zwei Bauhof-Standorten in Ahaus und Borken führte in der Folge auch räumlich zu einem Umdenken: 2003 wurde der Bauhof in Borken zentralisiert und der zweite Standort aufgegeben. Um weitere Synergieeffekte zu schaffen, gingen die Überlegungen dahingehend weiter, mit anderen Städten

Auf dem interkommunalen Bauhof arbeiten die kreisangehörigen und städtischen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter getrennt für ihren jeweiligen Bereich – jedoch unter gemeinsamer Führung. Der Leiter des Betriebshofes ist auch der Vorgesetzte der städtischen Beschäftigten. So können viele Abläufe und der Einsatz der Geräte optimiert werden. 1.700 Stunden soll ein Gerät planmäßig jährlich im Einsatz sein. Ein Ziel, das die Bauhofmitarbeiterinnen und -mitarbeiter auch erreichen.

Seit Jahren bewilligt der Kreistag für den Deckenbau jährlich knapp drei Millionen Euro. In der Summe kostet die Straßenunterhaltung den Kreis Borken nicht mehr und nicht weniger als vorher. Allerdings hat die Umstellung im Ergebnis dazu geführt, dass sich die Qualität der Kreisstraßen verbessert hat und der Kreis Borken über ein allgemein als gut anerkanntes Straßennetz verfügt, das insbesondere keinen Unterhaltungs- und Investitionsstau hat.



Masterplan zum Erhalt der Kreisstraßen im Kreis Herford

Von Bernd Flagmeier, Verkehrswege und Grünanlagen, Geschäftsbereich Straßenbau und Straßenverwaltung, Kreis Herford

Die Infrastruktur seiner 172 Kilometer Kreisstraßen wird beim Kreis Herford zukünftig mit Hilfe eines Masterplans erhalten. Zielsetzung ist, die Straßen nach objektiven Kriterien in einen guten Zustand zu bringen und zu erhalten. Die finanziellen Mittel sollen hierbei möglichst effizient eingesetzt werden. Die festgelegten Aufgaben wurden im Rahmen eines Projektes zum Erhalt der Infrastruktur des Kreises Herford bearbeitet. Aufgabenstellung war auch ein objektives, transparentes und systematisches Instrument für die Entscheidungen Kreistages bereitzustellen. Als Ergebnis sind unterschiedlichste Szenarien denkbar. Von einer Durchführung, nur der unabwendbaren Mindestmaßnahmen zum Erhalt der Verkehrssicherungspflicht, bis hin zu einer umfassenden Sanierung aller betreffenden Straßenabschnitte innerhalb eines festgelegten Zeitabschnittes. Ein Masterplan mit einem nachvollziehbar begründetem Szenario und Kostenbudget ist nach den bisherigen Erfahrungen gut geeignet, Sicherheit und Planbarkeit im Bereich der Straßenerhaltung zu schaffen.

Zur Einordnung der Begriffe „systematisches Erhaltungsmanagement“ und „Masterplan Straßeninfrastruktur“ wird auf eine aktuelle Studie der Rechtsanwälte Rödl & Partner, Nürnberg, hingewiesen. Hierbei wurde das Meinungsbild der Leiter von 152 kommunalen Tiefbauämtern ausgewertet. Die Bausteine eines „Masterplans Straßeninfrastruktur“ sind demnach: Organisation & Personal, Finanzmittelsituation, Straßenzustand und Folgen sowie ein systematisches Erhaltungsmanagement.

Die Art der Datenerfassung und Dokumentation bei den Kommunen, wie zum Beispiel: „Gibt es ein Knoten-Kantensystem der Straßen, Querschnittsdaten, Aufbaudaten, Erhaltungsaufwand der letzten Jahre sowie Verkehrsdaten?“, wurde ausgewertet. Ebenso die Nutzung der Informationen nach dem dortigen System wie zum Beispiel: „Gibt es eine Ableitung von Mängelklassen, Erstellung eines Bauprogramms, Ermittlung des Investitionsbedarfs für einzelne Maßnahmen sowie ein Maßnahmen-Controlling?“.

Die entsprechenden Daten und Informationen sind bei vielen Straßenbauverwaltungen in guter Qualität vorhanden. Es stellt sich allerdings die Frage einer zukunftsorientierten und dauerhaften Nutzung der Daten für ein Erhaltungsmanagement der Straßeninfrastruktur. Grundsätzlich besteht auch die Möglichkeit sich externer Dienstleister und Unternehmen zu bedienen. Auf dem Markt sind entsprechende fachlich fundierte Systemlösungen erhältlich, die Kommunen in die Lage versetzen sollen, die Erhaltung aller Verkehrsflächen objektiv und systematisch zu planen. Beim Kreis Herford wurde bereits im Vorfeld entschieden, eine entsprechende Lösung auf Grundlage der vorhandenen eigenen Daten und Kenntnisse im Rahmen des Projektes mit eigenen Mitteln zu erarbeiten.

Nach dem Projektstart im November 2013 erfolgte gemeinsam mit den Oberwärttern des Kreisbauhofes eine gemeinsame Abklärung von örtlichen Besonderheiten, des Zustandes und der Einschätzung der Verkehrsbedeutung aller Kreisstraßen. Da nicht für alle Kreisstraßenabschnitte Verkehrsdaten vorhanden waren, wurden anschließend Verkehrszählungen durchgeführt. Wichtigste Grundlage war die Auswertung der vorhandenen Daten aus der Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) 2012, ein bewährtes Verfahren mit schnellfahrenden Messfahrzeugen und Überführung der Daten in ein Notensystem von 1,0 = guter Zustand bis 5,0 = schlechter Zustand. Die verschiedenen Zustandswerte für Ebenheit, Griffbarkeit und für die Substanzmerkmale (Risse und Flickstellen) der Fahrbahn wurden schließlich zu einem Gesamtwert für jeden Messabschnitt zusammengefasst. Hieraus wurde ein Durchschnittswert der Fahrbahnzustände für jeden Kreisstraßenabschnitt errechnet. Nach Durchführung von Verkehrszählungen durch den Kreisbauhof erfolgte eine Auswertung für den Kfz-Verkehr und, da dieser durch die hohen Achslasten ein Grund für Entstehung der Fahrbahnschäden ist, getrennt für den Schwerlastverkehr. Neben der Verkehrsbelastung wurde der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) und als Verbindungsfunktion von Nutzerschwerpunkten die Häufigkeit von Schulen, Supermärkten und Gewerbegebieten ausgewertet. Aus diesen Daten wurde mit verschiedenen Gewichtungen ein Gesamtwert für die Verkehrsbedeutung für jeden Kreisstraßenabschnitt errechnet. Das Gesamtergebnis wurde mit einer Zusammenführung von Entscheidungskriterien „Zustand der Fahrbahn“ und „Verkehrsbedeutung“ gebildet. Für das Ziel einer ressourcenoptimierten Maßnahmenplanung sind insbesondere Kreis-

straßenabschnitte zu betrachten, die sich an der Schwelle zu einer Schädigung ihrer Bausubstanz befinden oder die bereits deutliche Schäden aufweisen. Abschnitte mit einem Zustandswert von größer als 3,5 liegen in der zweitschlechtesten (gelben) Zustandskategorie.

Hier ist zumindest ein Warnwert überschritten. Aufgrund der Mittelwertbildung für die gesamten Kreisstraßenabschnitte wurden für die weiteren Untersuchungen auch die Kreisstraßenabschnitte mit einem Zustandswert von größer als 3,0 berücksichtigt. Die Auswertung ergab auf objektiver Datengrundlage eine Liste mit Rangfolge der Kreisstraßenabschnitte nach Dringlichkeit der Erneuerungsmaßnahmen unter Berücksichtigung der Verkehrsbedeutung. Mit Unterstützung des hauseigenen Kataster- und Vermessungsamtes konnten die in Listen vorhandenen Daten und Ergebnisse auch visualisiert und in Form von Plänen und Diagrammen übersichtlich dargestellt werden.

Im zweiten Schritt erfolgte jeweils eine Maßnahmenbildung für die ermittelten Kreisstraßenabschnitte mit Auswahl der jeweils wirtschaftlichsten und nachhaltigsten Bauweise sowie eine Kostenermittlung. An den Straßen entstehen aufgrund von Alterungsprozessen, Witterungseinflüssen und den Belastung durch den Schwerlastverkehr unvermeidliche Fahrbahnschäden. Ermüdungs- und Verschleißprozesse führen letztlich zu Zerstörung der Bausubstanz. Um den Gebrauchs- und Substanzwert der Straßen langfristig zu sichern, sind vorbeugende Maßnahmen zur baulichen Erhaltung notwendig. Für das Ziel eines Masterplanes mit einer ressourcenoptimierten Maßnahmenplanung ist die Auswahl einer für den betreffenden Fahrbahnabschnitt wirtschaftlichen und nachhaltigen Erhaltungsmaßnahme und Bauweise sowie der Durchführungs-

zeitpunkt in Bezug auf die Nutzungsdauer der Straße von hoher Bedeutung. Je länger erforderliche Erhaltungsmaßnahmen aufgeschoben werden, desto teurer sind die notwendigen Baumaßnahmen, bis hin zur vollständigen Erneuerung. Für die Planung der notwendigen Maßnahmen wurden Bauabschnitte entsprechend dem Zustand, den Schadensbildern und den örtlichen Gegebenheiten gebildet. Neben den vorhandenen Daten und Erfahrungswerten wurden auch die Ergebnisse einer extern beauftragten Tragfähigkeitsmessung berücksichtigt. Nach einem standardisierten Verfahren wurden Baukosten ermittelt beziehungsweise geschätzt. Für den Zustand und die Priorisierung notwendiger Erneuerungsmaßnahmen an Radwegen gelten gesonderte Kriterien. Sofern möglich werden die Erneuerungsmaßnahmen der Radwege zusammen

mit den Maßnahmen an den Fahrbahnen geplant und durchgeführt. Die Darstellung der finanziellen Auswirkungen der Kosten- und Ausführungsvarianten wurde in Abstimmung und mit Unterstützung des Finanzmanagements des Kreises Herford entwickelt. Als Ergebnis wurde im September 2014 ein Masterplan für Fahrbahnerneuerungsmaßnahmen mit fünf möglichen Kostenszenarien vorgestellt. Je nach zur Verfügung gestelltem Budget können in der ermittelten Dringlichkeitsrangfolge zunehmend viele Maßnahmen im Zeitraum von 2015 bis 2019 durchgeführt werden. Je nach Szenario ist eine nachhaltigere Präventivstrategie mit einer größeren Schadensvorbeugung möglich. Das definierte Ziel ist, zumindest alle Kreisstraßenabschnitte mit einem durchschnittlichen Zustandswert größer als 4,5 (schlechteste „rote“ Zustandsklasse) sowie

Abschnitte mit einem Zustandswert von größer als 4,0 (Teil der zweitschlechtesten „gelben“ Zustandsklasse) die gleichzeitig eine hohe Verkehrsbedeutung aufweisen zu erneuern und in einen guten Zustand zu versetzen. Es wurde daher empfohlen, ein Bauprogramm nach den mittleren Szenarien II oder III durchzuführen.

Fazit: Zwischenzeitlich wurde beschlossen, ein Bauprogramm nach Szenario III durchzuführen. In den nächsten fünf Jahren steht somit ein entsprechendes finanzielles Budget für die ermittelten Straßenerhaltungsmaßnahmen zur Verfügung. Die Kreisstraßen können somit zukünftig systematisch nach den festgelegten Kriterien und Zielen erhalten und in einen guten Zustand gebracht werden.

EILDienst LKT NRW
Nr. 3/März 2015 80.31.00



Der Siegerland-Flughafen - Wichtiger und flexibler Partner der regionalen Wirtschaft im Dreiländer-Eck

Von Hennig Schneider, Geschäftsführer Siegerland Flughafen und Torsten Manges, Pressereferent, Kreis Siegen-Wittgenstein



Egal, ob ein dringender Geschäftstermin im Ausland ansteht, ob ein Ersatzteil möglichst schnell zum Kunden gebracht werden oder eine schnelle Erreichbarkeit gewährleistet sein muss: Der Siegerland-Flughafen ist für viele Unternehmen, aber auch Privatreisende zu einem wichtigen Dienstleister und Logistikpartner geworden.

Der Siegerland-Flughafen wurde 1967 vom nordrhein-westfälischen Ministerpräsidenten Heinz Kühn eröffnet. Auf dem Gelände befand sich seit den 1930er Jahren ein Landeplatz. Betreiber des Flughafens ist die Siegerland-Flughafen GmbH. Die Betriebs- und Beteiligungsgesellschaft des Kreises Siegen-Wittgenstein mbH ist zu 85,4 Prozent an dieser Gesellschaft beteiligt. Für die Infrastruktur und die Wirtschaft der Region ist der Flughafen ein wesentlicher Faktor. In den vergangenen Jahrzehnten haben sich auf dem Flughafengelände ganz unterschiedliche Luftfahrtunternehmen angesiedelt, wie zum Beispiel Charterunternehmen, Flugzeugwerften, Flugschulen für Flächenflugzeuge und Helikopter, aber auch Vertriebshändler für Flugzeuge vom Gulfstream-Jet bis zum kleinen einmotorigen Propellerflugzeug. Insgesamt sind dadurch über 200 Personen direkt auf dem Flughafen beschäftigt. Der von einer idyllischen Landschaft umgebene Siegerland-Flughafen liegt genau inmitten des Dreiländer-Ecks Nordrhein-

Westfalen, Rheinland-Pfalz und Hessen etwa „auf halber Strecke“ zwischen Köln und Frankfurt. Er ist über die A45 und die B54 sehr gut erreichbar.

Der Flughafen wurde in der Vergangenheit immer wieder den wachsenden Anforderungen angepasst. Zum einen wurde das Flughafengelände selbst stetig ausgebaut

und weiterentwickelt. Zum anderen wurden aber auch die für den Betrieb des Flughafens notwendigen technischen und organisatorischen Voraussetzungen regelmäßig angepasst. So wurde zum Beispiel die Start- und Landebahn vor einigen Jahren auf insgesamt 1.620 Meter verlängert und ein modernes Instrumenten-Landesystem der Kategorie I in Betrieb genom-

men, um es Betreibern größerer Flugzeuge zu ermöglichen, den Siegerland-Flughafen wirtschaftlich sinnvoll zu nutzen, und zwar auch bei schlechten Sichtbedingungen, die Flüge nach Sichtflugregeln unmöglich machen würden.

entstanden. Hinzu kommt ein Lidl-Logistikzentrum mit 250 Beschäftigten. Da die Flächen des Gewerbegebietes Rübgarten I sehr schnell komplett in Anspruch genommen wurden, entsteht aktuell mit Rübgarten II ein weiteres Gewerbegebiet mit



In den letzten Jahren hat sich der Siegerland-Flughafen darüber hinaus auch zu einem wichtigen Standortfaktor für Gewerbeansiedlungen entwickelt. In Zusammenarbeit mit Rheinland-Pfalz wurde das interregionale Gewerbegebiet Siegerland-Flughafen erschlossen, auf dem sich zwei

einer Fläche von circa 31 Hektar, wobei die Erschließung des ersten Teilabschnitts mit circa 12 Hektar demnächst abgeschlossen wird.

In Siegen-Wittgenstein und ganz Südwestfalen sind viele weltweit agierende Unternehmen zuhause, viele Weltmarktführer in ihren Branchen. Etliche davon schätzen das flexible „just in time“-Angebot per Flugzeug jederzeit schnell zu Kunden, Geschäftspartnern oder Zweigwerken zu kommen. „Wir sehen uns in erster Linie als Partner der regionalen Wirtschaft und bieten Direktverbindungen von beziehungsweise zu über 1.000 Flugplätzen in ganz Europa, größtmögliche Flexibilität bei Start- und Lan-



Über 20.000 Flugbewegungen werden auf dem Siegerland Flughafen pro Jahr registriert, und davon mindestens 70 Prozent aus geschäftlichen Gründen.

denzeitlich immer mehr Unternehmen angesiedelt haben. Darüber hinaus sind zwei weitere Gewerbegebiete (Rübgarten I und II) entstanden, die unmittelbar an den Flughafen angrenzen. So sind im Umfeld des Flughafens rund 650 Arbeitsplätze

dezeiten sowie sonstigen, individuellen Anforderungen. Ziel ist es, dadurch für unsere Partner Erreichbarkeit, Marktnähe und schnelle Reaktionszeiten zu gewährleisten“, unterstreicht Flughafen-Geschäftsführer Henning Schneider die Pluspunkte

des Siegerland-Flughafens. Für die Kunden ist gerade die Flexibilität ein ganz wesentlicher Faktor, den Siegerland-Flughafen zu nutzen. Es kommt immer wieder vor, dass firmeninterne Reisetellen positiv überrascht sind, wenn sie neben normalen Linienflugangeboten von Köln, Düsseldorf oder Frankfurt erstmals auch ein Angebot eines Charterunternehmens für einen Flug ab dem Siegerland-Flughafen direkt vor der Haustüre einholen. So hatte ein Unternehmen, das kurzfristig mit vier Personen einen Geschäftstermin in Edinburgh wahrnehmen musste, durch das Chartern einer passenden Maschine ab dem Siegerland-Flughafen, unter dem Strich eine Zeitersparnis von über 20 Stunden gegenüber der günstigsten Linienverbindung und zwar zu einem Preis von 1.550 Euro pro Person. Ein weiteres Standbein für den Regionalflughafen ist die Abwicklung von Luftfracht. Zwar kann in diesem Segment nur auf die sogenannten ad hoc-Einzelfrachten abgestellt werden, da das Geschäft mit der „Massenluftfracht“ sich auf den großen internationalen Drehkreuzen abspielt und die kleinen Regionalflughäfen mit ganz wenigen Ausnahmen hier keine Rolle spielen. Aber gerade in Fällen, in denen Einzelfrachten möglichst schnell von A nach B transportiert werden müssen, wo also die Zeit der prägende Kostenfaktor ist, hat der Siegerland-Flughafen seine Marktchancen.

Als durch das Luftfahrtbundesamt (LBA) zugelassener Reglementierter Beauftragter betreibt der Siegerland-Flughafen seit Herbst 2014 eine eigene Luftfrachtkontrollstelle genau für diese Einzelfrachten. Im Ergebnis können also auch Unternehmen, die nicht regelmäßig Luftfracht haben, und die daher in der Regel auch keine vom LBA zugelassenen bekannten Versender sind, ihre Fracht auf dem Siegerland-Flughafen durch die vorgeschriebene Kontrolle sicher machen und direkt in das bereitstehende Flugzeug verladen lassen. Dieser Prozess läuft nach vorheriger Abstimmung quasi ohne zeitliche Verzögerung und führt zu einer erheblichen Zeit- und damit auch Kosteneinsparung für den Kunden.

Ein Regionalflughafen mit Flugbewegungen in einer Größenordnung wie sie auf dem Siegerland-Flughafen abgewickelt werden, ist nicht kostendeckend zu betreiben – das ist eine bundes-, ja europaweite Erkenntnis. Dafür sind allein die Fixkosten viel zu hoch. Deshalb kommt der Kreis Siegen-Wittgenstein über seine Betriebs- und Beteiligungsgesellschaft für die Defizite auf. Vor diesem Hintergrund haben der Kreistag und seine Ausschüsse die Entwicklung des Siegerland-Flughafens immer konstruktiv, aber auch kritisch begleitet. In seiner jüngsten Sitzung hat der Kreistag

deshalb die Verwaltung beauftragt, noch einmal alle in der Vergangenheit erstellten Untersuchungen und Gutachten sowie die dabei gewonnenen Erkenntnisse beziehungsweise die abgegebenen Empfehlungen zusammenzustellen und aufzubereiten. Der Kreistag hat dann die Möglichkeit im Laufe des Jahres darüber zu beraten und zu entscheiden, ob und gegebenenfalls welche Untersuchungen und Gutachten den Gremien des Siegerland-Flughafens zur Aktualisierung oder Neuerstellung

empfohlen werden sollen. In der Vergangenheit gab es aber immer einen breiten Konsens, dass der Siegerland-Flughafen ein unverzichtbarer Bestandteil der regionalen Verkehrsinfrastruktur ist. Diese Sicht teilt auch die heimische Wirtschaft. So hat die IHK-Vollversammlung vor einiger Zeit darauf hingewiesen, dass betriebswirtschaftliche Defizite nicht das einzige Kriterium für die Beurteilung der regionalwirtschaftlichen Bedeutung des Siegerland-Flughafens sein dürfe. Für den Flughafenbetreiber

ist es wichtig, auch künftig seine Angebote im Personen- wie im Frachtflugverkehr mit Blick auf die Kundenzufriedenheit weiterzuentwickeln. Daher wird in diesem Jahr die Durchführung einer Umfrage geplant, um zusätzliche Erkenntnisse über Kundenwünsche zu bekommen, aber auch, um generell mit Kunden und Interessierten ins Gespräch zu kommen.

EILDienst LKT NRW
Nr. 3/März 2015 80.31.00

Beschleunigung von Straßenverkehrsprojekten in NRW

Das Thema des baulichen Zustands und möglicher baulicher Defizite an Verkehrsinfrastrukturen war schon mehrfach Gegenstand der Beratung in den Gremien des Landkreistages NRW.

Zuletzt hatte sich der Vorstand des LKT NRW am 19.01.2015 in einer Diskussion mit Minister Michael Groschek, Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW, mit der Thematik auseinandergesetzt. Dabei wurde aus den Reihen der Vorstandsmitglieder insbesondere die Dringlichkeit einer verlässlichen und nachhaltigen Finanzierung verkehrlicher Infrastrukturen in NRW betont. Funktionsfähige und leistungsfähige verkehrliche Infrastrukturen sind vor allem im kreisangehörigen Raum das Rückgrat der Wirtschaft.

Vor dem Hintergrund des an vielen Stellen defizitären baulichen Zustands von Straßeninfrastrukturen im Lande NRW zeigt sich jedoch gegenwärtig ein weiteres drängendes Problem. So kann an vielen Stellen die Instandsetzung verkehrlicher Infrastrukturen nicht nur durch bauliche Maßnahmen im Bestand umgesetzt werden, sondern es sind vielfach umfangreiche Ersatzinvestitionen bis hin zum vollständigen Ersatzneubau verkehrlicher Infrastrukturen erforderlich. Letzteres bezieht sich insbesondere auf Brückenbauwerke. Aktuelles Beispiel dafür ist, dass die Rheinbrücke der A 1 zwischen Köln-Niehl und dem Autobahnkreuz Leverkusen durch einen Ersatzbau erneuert werden muss. Ähnliches ist zum Beispiel für die Rheinquerung der A 40 in Duisburg sowie bei einem Großteil der Brücken auf der A 45 zwischen Hagen und der Landesgrenze zwischen NRW und Hessen zu erwarten. In vielen Fällen wird für solche Ersatzneubauten eine Planfeststellung nach Maßgabe des § 17 Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) erforderlich sein, denn zumeist wird eine angemessene Erweiterung der bestehenden verkehrlichen Infrastrukturen (z. B. Spurerweite-

rung) oder eine Änderung des baulichen Verlaufs der jeweiligen Strecke (bei Brückenbauwerken) notwendig werden.

Da es sich hierbei typischerweise um verkehrliche Infrastrukturprojekte handelt, die bestehende, in der Regel bereits baulich defizitäre Verkehrsinfrastrukturen ersetzen, und sich diese baulich defizitären Verkehrsinfrastrukturen häufig an für das Bundesfernstraßennetz in NRW wichtigen Stellen befinden, wird gegenwärtig sowohl auf Landes- als auch auf Bundesebene über Möglichkeiten der Beschleunigung des üblichen Verfahrens für die Planfeststellung und den möglichen Rechtsschutz gegen Planungsverfahren nachgedacht. Dies bezieht sich insbesondere auf die Leverkusener Rheinbrücke der A1, kann aber auch künftig für andere neuralgische Verkehrsinfrastrukturen im Bundesfernstraßennetz des Landes NRW relevant werden.

Vor dem genannten Hintergrund sollten nach Einschätzung der Geschäftsstelle sowohl das Land NRW als auch der Bund aufgefordert werden, Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben, die in erster Linie dem notwendigen Ersatz für bestehende Infrastrukturen dienen und für das Bundesfernstraßennetz im Lande NRW von erheblicher Bedeutung sind, möglichst umfanglich zu beschleunigen. Hierzu sollten, soweit dies im Einzelfall vertretbar ist, die Beschleunigungsmöglichkeiten nach dem Gesetz zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben vom 09.12.2006 soweit wie möglich genutzt werden. Dabei geht es insbesondere um die Möglichkeit, im Einzelfall von der Durchführung einer gesonderten Erörterung gem. § 17a Nr. 5 FStrG abzusehen, den Rechtsschutz gegen den Plan-

feststellungsbeschluss gem. § 17e Abs. 1 Nr. 6 FStrG auf das Bundesverwaltungsgericht als erste abschließende Instanz zu konzentrieren sowie die Feststellung nach dem Fernstraßenbaugesetz, dass für solche Projekte ein vordringlicher Bedarf mit der Folge festgestellt wird, dass gem. § 17e Abs. 2 FStrG eine Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluss keine aufschiebende Wirkung hat.

Die angeführten Maßnahmen zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben erscheinen – auch unter dem Gesichtspunkt der Bürgerbeteiligung – insofern vertretbar, als es hier nicht um eine wesentliche Beschränkung der materiellen Beteiligungsrechte der Bürgerinnen und Bürger und Träger öffentlicher Belange sowie die Berücksichtigung ihrer Belange im Abwägungsprozess geht, sondern in erster Linie um eine Konzentration und Beschleunigung des Rechtsschutzes gegen Planfeststellungsbeschlüsse. In diesem Zusammenhang ist zu berücksichtigen, dass in den neuen Bundesländern, wo das Verfahren der Konzentration des Rechtsschutzes gegen Planfeststellungsbeschlüsse erstmals zur Anwendung gekommen ist, gute Erfahrungen mit diesen Beschleunigungsinstrumenten gewonnen wurden. Zudem sollte gerade im Bereich der Ersatzinvestitionen bzw. des Ersatzneubaus von baulich defizitären Infrastrukturen berücksichtigt werden, dass hierbei eine bestehende verkehrliche Infrastruktur gegen eine neue verkehrliche Infrastruktur, gegebenenfalls mit gewissen Abweichungen, im Wesentlichen an derselben Stelle ersetzt werden soll; bei einer solchen Maßnahme mit einer bestehenden Vorexistenz (vergleichbar dem Vorbelastungsgrundsatz im Planungsrecht) erscheint eine Beeinträch-

tigung des Rechtsschutzinteresses durch Konzentration des Rechtsschutzes auf eine Instanz eher vertretbar als bei vollständigen Neubauprojekten „auf der grünen Wiese“. Im Zusammenhang mit baulichen Defiziten an Verkehrsinfrastrukturen und insbesondere im Rahmen von Erneuerungs- und Neubaumaßnahmen wird es voraussichtlich in größerem Maße zu verkehrlichen Beschränkungen auf den entsprechenden Verkehrswegen – einschließlich der betroffenen Bundesautobahnen – kommen. Dies betrifft zum Beispiel Geschwindigkeitsbeschränkungen, Gewichtsbeschränkungen (insbesondere bei bereits vorgeschädigten verkehrlichen Infrastrukturen wie Brückenbauwerken) sowie im Einzelfall auch vollständige Durchfahrtsverbote. Dies hat zum einen zur Folge, dass entsprechende straßenverkehrsrechtliche Be-

schränkungen auch überwacht und Verstöße gegebenenfalls geahndet werden müssen. Und zum anderen ist zu beachten, dass mögliche Umleitungsrouten einschließlich nicht beabsichtigter Umgehungsverkehre für anliegende Städte, Kreise und Gemeinden zu erwarten sind. Vor entsprechender Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen wie etwa Durchfahrts-, Geschwindigkeits- oder Gewichtsbeschränkungen sollte deshalb ein umfassendes Präventionskonzept unter Beteiligung von Straßen.NRW, den Autobahnpolizeien, den unmittelbar betroffenen Kommunen sowie den Kommunen, die möglicherweise von Ausweichverhalten betroffen sein könnten, erstellt werden. Hierdurch werden betroffene Kommunen in die Lage versetzt, möglichst frühzeitig auf drohende Beschränkungen

zu reagieren und zusammen mit den anderen Beteiligten möglichst früh zu vertraglichen Lösungen, insbesondere bei der Definition von Ausweichrouten, zu kommen. Ein solches gemeinsames Konzept kann auch Maßnahmen zur Überwachung und gegebenenfalls Ahndung von Verstößen gegen Durchfahrts-, Geschwindigkeits- oder Gewichtsbeschränkungen enthalten. Eine Verpflichtung, Überwachungsmaßnahmen und Ahndungsmaßnahmen gegen Verstöße von Durchfahrts-, Gewichts- oder Geschwindigkeitsbeschränkungen gegenüber den kommunalen Ordnungsbehörden (einschließlich der Kreisordnungsbehörden) anzuordnen, darf es dabei jedoch nicht geben.

EILDienst LKT NRW
Nr. 3/März 2015 80.31.00



Wissenschaftliche Fortbildungsveranstaltung des Freiherr-vom-Stein-Instituts am 4. März 2015 an der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster

Von Benedikt Huhn, Wissenschaftlicher Mitarbeiter des Freiherr-vom-Stein-Instituts, Münster

Zum zweiten Mal hat das Freiherr-vom-Stein Institut am 4. März 2015 an der Universität Münster eine eintägige Wissenschaftliche Fortbildungsveranstaltung organisiert, die sich an juristisch vorgebildete Angehörige der Kommunalverwaltungen in den Kreisen richtete. Ziel der Veranstaltung war es, den Teilnehmern aktuelle wissenschaftliche Forschungsergebnisse mit Relevanz für die kommunale Praxis vorzustellen und ihnen die Möglichkeit zu geben, mit den Vortragenden und auch untereinander rechtliche und praktische Fragestellungen zu erörtern.

Nach einer kurzen Begrüßung durch Professor Dr. Janbernd Oebbecke, Geschäftsführender Direktor des Freiherr-vom-Stein Instituts, hielt Professor Dr. Hinnerk Wißmann, Inhaber des Lehrstuhls für Öffentliches Recht, insbesondere Verwaltungswissenschaften, Kultur- und Religionsverfassungsrecht an der Universität Münster, einen Vortrag über „Die Zukunft des Streikverbots für Beamte“. Im Mittelpunkt des Vortrags stand das aktuelle Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zum Streikverbot verbeamteter Lehrer (BVerwG, Urteil vom 27.2.2014, 2 C 1.13). Inhalt der Entscheidung war insbesondere die Vereinbarkeit des aus Art. 33 Abs. 5 GG folgenden statusbezogenen Streikverbots für Beamte mit der völkerrechtlichen Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs für Menschenrechte (EGMR) zu Art. 11 der Europäischen Menschenrechtskonvention (EMRK). Professor Wißmann nahm

zunächst eine Bewertung der aktuellen Judikatur vor und stellte dabei die Plausibilität der Rechtsprechung des BVerwG infrage. Anschließend ging es um die möglichen Auswirkungen der aktuellen Rechtsprechung, die dann auch Gegenstand der sich anschließenden Diskussion waren. Insbesondere über den zu erwartenden Ausgang weiterer Gerichtsverfahren



Prof. Dr. Jan Bernd Oebbecke (l.) begrüßt Prof. Dr. Hinnerk Wißmann auf der Vortragsveranstaltung am 04.03.2015 im Freiherr-vom-Stein-Institut in Münster.

vor dem BVerfG sowie möglicherweise vor dem EGMR wurde intensiv beraten. Gegenstand der angeregten Diskussion war ebenfalls die Frage, ob die Beamten überhaupt ein eigenes Streikrecht bräuchten. Zudem wurde die generelle Notwendigkeit des Beamtenstatus für Lehrer infrage gestellt.

Im Anschluss referierte Juliane Wessels, Wissenschaftliche Mitarbeiterin am Freiherr-vom-Stein Institut Münster, über ihr aktuelles Forschungsvorhaben. In ihrem Vortrag über „Die Steuerung kommunaler Aufgabenwahrnehmung durch das Land“ zeigte sie einleitend die drei unterschiedlichen Aufgabentypen in Nordrhein-Westfalen und die damit einhergehenden unterschiedlichen Einwirkungs- und Steuerungsmöglichkeiten der Aufsichtsbehörden auf, bevor sie sich anschließend dem Bereich der Pflichtaufgaben zur Erfüllung nach Weisung widmete. Hier stellte sie zunächst anhand einiger ausgewählter Normen gesetzlich vorgegebene Steuerungsmittel dar. Kern ihres Vortrags war zum einen die Darstellung der Steuerungspraxis im Bereich der Lebensmittelüberwachung und der Veterinärverwaltung, zum anderen im Bereich der Heimaufsicht. Neben den gesetzlichen Aufsichtsinstrumenten (Unterrichtungsrecht/Weisungsrecht) lag der Fokus ihrer Ausführungen auf der informellen Steuerungspraxis. Aufgrund vieler Praxisgespräche wusste sie über die Möglichkeiten von Telefonkonferenzen, Fachbesprechungen, Pilotprojekten und auch gerichtlichen Musterverfahren zur Klärung von Rechtsfragen zu berichten. Sowohl Gegenstand des Vortrags als auch der anschließenden Diskussion war die Frage nach der Rechtsverbindlichkeit von Besprechungsprotokollen, welche von den Aufsichtsbehörden nicht als Weisung bezeichnet werden. Daneben wusste ein großer Teilnehmerkreis über praktische Erfahrungen im Zusammenhang mit Weisungen vor allem aus Sicht der Weisungsempfänger zu berichten, so dass sich eine rege Diskussion über die tatsächliche Wahrnehmung der Steuerung durch die Aufsichtsbehörden in verschiedenen Bereichen entwickelte. Insbesondere über die Verbindlichkeit der Feuerwehr-Dienstvorschriften (FwDV) und der damit unter anderem verbundenen Einhaltung von Hilfszeiten der Feuerwehr wurde rege diskutiert. Ministerialdirigent Johannes Winkel (Ministerium für Inneres und Kommunales NRW) brach hier eine Lanze für die Protokolle. Diese seien aufgrund der großen Flexibilität und Anpassungsmöglichkeiten an Umstände des Einzelfalls in der Praxis für eine effektive Wahrnehmung der Aufsichtsmöglichkeiten von besonderer Bedeutung.

Im Anschluss daran folgte der Vortrag von Rechtsanwalt Dr. Jörg Wacker aus Düsseldorf. Dieser referierte über die „Persönliche Haftung im kommunalen Gesellschaftsrecht“. Einleitend warf er die Frage auf, weshalb im kommunalen Gesellschaftsrecht häufig eine persönliche Inanspruchnahme der verantwortlichen Beteiligten unterbleibe und Fehler in der Regel zulasten des Steuerzahlers gingen. Beispielhaft nannte er die Großprojekte der Elbphilharmonie in Hamburg sowie den Hauptstadtflughafen BER in Berlin, welche von einer städtischen Eigengesellschaft realisiert werden. Eine Inanspruchnahme unterbleibe in der Regel häufig aufgrund der persönlichen Verflechtungen zwischen Aufsichtsrat, Vorstand und Gemeinde, woraus eine gegenseitige Rücksichtnahme resultiere.

Anschließend berichtete Herr Dr. Wacker anhand eines Praxisfalls (Museumsbau Küppersmühle in Duisburg), dass eine Inanspruchnahme der Verantwortlichen realisierbar und in der Praxis erfolgreich durchsetzbar sei, wenn die Rechtsverfolgung der Verantwortlichen effektiv betrieben werde.

Anhand dieses Beispiels zeigte er die tatsächlichen Verflechtungen der Beteiligten auf und erklärte anhand der Normen aus dem Gesellschafts- und Kommunalrecht die einschlägigen Haftungsgrundlagen für die Beteiligten (Vorstand/Aufsichtsrat/Gemeinderat/Bürgermeister). Er erläuterte die Unterschiede der Haftung in einer AG und einer GmbH und ging auf die Haftungs erleichterung für Beamte und sonstige Vertreter der Gemeinde in den Gesellschaftsorganen ein. In der anschließenden Diskussion ging es ebenfalls um die Vor- und Nachteile der Rechtsformwahl und der damit verbundenen Weisungsmöglichkeiten der Gemeinde gegenüber der städtischen Eigengesellschaft. Gegenstand war sodann die Frage, inwiefern aus der Ausübung beziehungsweise Unterlassung einer Weisung durch den Rat eine Haftung der Ratsmitglieder begründet werden könne. Angeregt diskutiert wurde auch über die Reichweite und Bedeutung einer D&O-Versicherung für die Beteiligten einer kommunalen Gesellschaft. Aufgrund der hohen Haftungssumme wurde der Abschluss einer solchen Versicherung als durchweg notwendig bezeichnet. Über die Frage, ob eine Haftungsbeschränkung für den Vorstand einer Anstalt des öffentlichen Rechts in Betracht komme, konnte zwischen den Anwesenden keine Einigkeit erzielt werden.

Zum Abschluss der Veranstaltung hielt der Abteilungsleiter Kommunales im Ministerium für Inneres und Kommunales NRW (MIK NRW), Ministerialdirigent Johannes

Winkel, einen Vortrag zum Thema „Stärkungspakt Stadtfinanzen – Stand und Perspektiven“. Zunächst stellte er die finanzielle Situation der kommunalen Haushalte nach der Finanzkrise in den Jahren 2008 bis 2010 dar. Er begründete die Notwendigkeit des „Aktionsplans Kommunalfinanzen“ und stellte die drei Bausteine des Aktionsplans (Kommunaler Finanzausgleich, Flexibilisierung des Haushaltsrechts sowie den Stärkungspakt Stadtfinanzen) vor, bevor er sich Letzterem intensiv widmete.

Herr Winkel berichtete zunächst über die Entstehung des Stärkungspakts und zog anschließend eine ausführliche Zwischenbilanz zum bisherigen Erreichen der Ziele. Dabei gab er interessante Einblicke in die Art des Umgangs mit den betroffenen Kommunen. In seinen Ausführungen stellte er nicht nur den bisherigen Erfolg heraus, sondern ging auch auf die bestehenden Schwächen und Risiken des Stärkungspakts ein. An den Vortrag schloss sich eine sehr lebendige Diskussion an, in der die Möglichkeiten der Verbesserung der Kommunalfinanzen intensiv erörtert wurden. Es ging zunächst um die mögliche Ausgestaltung eines Stärkungspakts III und die Frage, inwiefern dieser an die ersten beiden Stufen des Stärkungspakts und somit insbesondere an die Überschuldung der Kommunen anknüpfe. Herr Winkel betonte, dass insofern noch alles möglich wäre, nach seiner Auffassung aber eine große Parallelität zu den ersten beiden Stufen wünschenswert sei.

Intensiv wurden zudem die von außen kommenden Fremdbelastungen für die Kommunen diskutiert. Aus Sicht einiger Vertreter der Kommunen setzten Bund und Land zu viele gesetzliche Aufgaben und Standards für die Kommunen fest, stünden jedoch für die dadurch entstehenden Kosten nicht in dem erforderlichen Umfang ein. Nach dem Eindruck in den Kommunen würden die bisherigen Bemühungen mitsamt Stärkungspakt nicht ausreichen, um die Probleme bei den Kommunalfinanzen in den Griff zu bekommen. Die Belastung durch Fremdeinwirkungen sei trotz Stärkungspakts noch immer zu groß. Man müsse an die Standardsetzer (Land und Bund) herantreten, um die Fremdbelastungen senken zu können. Dem wurde von anderer Seite begegnet, dass die Schuld nicht allein bei Dritten zu suchen sei. Es gäbe genügend Bürgermeister, die eigenhändig hohe kostenträchtige Standards für die Kommunen festsetzten. Unabhängig davon wurde die enorme Bedeutung des Stärkungspakts hervorgehoben. Dieser sei zwar kein Allheilmittel, der von sich heraus bis 2021 zu einer umfassenden Lösung führen könne. Er sei

aber trotzdem alternativlos. Zudem sei er ein wichtiger und richtiger Schritt, um die Probleme im Bereich der Kommunal Finanzen anzugehen.

Auch die Zeit nach dem Stärkungspakt wurde bereits in Augenschein genommen. Nach Berichten einiger Teilnehmer fehle vielen Kommunen derzeit die Perspektive für die Zeit nach dem Stärkungspakt. Hier wurde die Forderung nach einer Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen laut. Insbesondere wurde die Möglichkeit

diskutiert, ob nicht die Kreise eigene Steuern erheben können sollten. Dies berge jedoch einige Hürden, da in diesem Fall zum einen eine andere Ebene auf Steuern verzichten müsste, wengleich damit eine geringere Belastung durch die Kreisumlage einhergehe. Zum anderen sei die dafür notwendige Änderung des Bundesrechts mit nicht unerheblichen Schwierigkeiten verbunden, da in anderen Bundesländern die kommunale Landschaft und vor allem die kommunale Finanzlage durchaus

anders ausgestaltet sei und ein bundesweites Bedürfnis für eine solch grundlegende Änderung schwerlich festzustellen sei.

Insgesamt stießen die Vortragsthemen der Referenten bei der Zuhörerschaft auf großes Interesse, was insbesondere durch Nachfragen, Einwände und intensive Diskussionen im Anschluss an die jeweiligen Vorträge zum Ausdruck kam.

EILDienst LKT NRW
Nr. 3/März 2015 00.20.04



Hohes soziales Engagement des Schulträgers verbessert Berufs- und Lebenschancen junger Menschen im Kreis Düren

Von Heike Schwarzbauer, Leiterin am Berufskolleg Jülich, Kreis Düren

Es ist doch recht ungewöhnlich für einen Schulträger, wenn er sich neben seiner Verantwortung für die schulische Infrastruktur und die Schulmitarbeiterinnen und -mitarbeiter auch ganz konkret für die Bildungs- und Berufschancen der Schülerinnen und Schüler seiner Berufskollegs einsetzt. Deshalb lohnt es sich, ein Beispiel eines solchen Engagements zu zeigen.

Die Zusatzqualifikation Schwesternhelferin/Pflegedienstleister am Berufskolleg Jülich, Berufsbildende Schulen des Kreises Düren

Mit der Einführung der Pflegeversicherung im Jahr 1994 wurde mit der Schwerpunktbildung Häusliche Familien- und Altenpflege in der Berufsfachschule für Ernährung und Hauswirtschaft am Berufskolleg Jülich die Zusatzqualifizierung zur Schwesternhelferin/zum Pflegedienstleister eingeführt.

Damit reagierte die Schulleitung auf die Entwicklung des Gesundheitssystems und den demografischen Wandel innerhalb der Gesellschaft. Letzterer führte dazu, dass nicht nur im häuslichen, sondern auch im ambulanten und stationären Bereich zunehmend die Nachfrage nach Pflegehilfskräften, die in der Grundpflege und in der Versorgung eingesetzt werden konnten, stieg. Daraus resultierte der Umkehrschluss, interessierten Schülerinnen und Schülern die Möglichkeit zu geben, sich neben dem Berufsfeld Ernährung und Hauswirtschaft auch im Berufsfeld Gesundheit zu orientieren und ihre Chancen für eine Bewerbung auf eine Ausbildung im Pflegebereich zu erhöhen.

Der Schwesternhelferinnen-/Pflegedienstleisterkurs stellt eine Basisqualifikation in der ambulanten und stationären Pflege

kranker beziehungsweise alter Menschen dar. Er umfasst ein vielseitiges Programm mit anspruchsvollen Themen wie zum Beispiel Pflegeleitbild, Wahrnehmen und Beobachten, Körperpflege, Überprüfen von Körperfunktionen, Lagerung und Mobilisation, Prophylaxe von Folgeerkrankungen und so weiter.

Die Schülerinnen und Schüler lernen, zum Teil zum ersten Mal, die Welt der Pflegebedürftigen näher kennen, machen sich mit deren Bedürfnissen und Ansprüchen vertraut, erfahren, wie sie Verantwortung tragen können und dass ihnen diese soziale Dienstleistung Freude und Bestätigung geben kann. So ist dieser Kurs, den mittlerweile fast zweihundert Schülerinnen und Schüler des Berufskollegs Jülich bestanden haben, für viele zum Sprungbrett in die Berufswelt der Pflege und Medizin geworden. Nicht selten gab es im Lehrer- und Ausbilderkreis zu berichten, dass ehemalige Kursabsolventinnen und -absolventen als Fachkräfte in Krankenhäusern und Pflegeeinrichtungen angefragt wurden.

Mit finanzieller Unterstützung des Schulträgers, dem Kreis Düren, werden dieser Kurs sowie die abschließende mündliche, schriftliche und praktische Prüfung von Fachkräften aus der Praxis durchgeführt, unter anderem vom Deutschen Roten Kreuz, dem Malteser Hilfsdienst oder Pflegediensten.

Die Unterrichtsinhalte der bildungsgangbezogenen Fächer Ernährungslehre, Hygiene und Altenpflege ergänzen und vertiefen den 120-Stunden-umfassenden Lehrgang der Pflegeassistenz, zu dem ein 82,5-stündiges Pflegepraktikum gehört. Damit die Schülerinnen und Schüler, die diesen Kurs freiwillig neben dem üblichen Schulalltag belegen, zumindest zeitlich nicht über Gebühr beansprucht werden, wird der Stundenplan stets so arrangiert, dass die Unterrichtung durch die externen Fachdozenten innerhalb der normalen Unterrichtszeit stattfinden kann.

Da das Berufskolleg über einen speziell eingerichteten Alten-/Krankenpflegeraum mit einem Pflegebett, zwei Pflegepuppen, mehreren Blutdruckmessgeräten, diversen Anschauungsmaterialien, wichtigen Pflegehilfsmitteln, unterschiedlichen Lagerungskissen et cetera verfügt, können die praktischen Übungen ebenso wie die Abschlussprüfungen in der Schule abgehalten werden.

So erhalten die Schülerinnen und Schüler nach dem erfolgreichen Abschluss der Berufsfachschule neben der beruflichen Grundbildung die Berechtigung, jederzeit als Pflegeassistentin beziehungsweise als Pflegeassistent in Pflegeinstitutionen zu arbeiten.

EILDienst LKT NRW
Nr. 3/März 2015 40.10.46

Medien-Spektrum: Aktuelle Pressemitteilungen

Landkreistag fordert Erhalt der Notfallpraxen im ländlichen Raum

Presseerklärung vom 4. Februar 2015

Zu heute veröffentlichten Medienberichten, wonach die Kassenärztliche Vereinigung Nordrhein beabsichtigt, fast die Hälfte der 84 Notdienstpraxen in ihrem Mitgliedsbereich zu schließen, erklärt der Hauptgeschäftsführer des Landkreistages Nordrhein-Westfalen, Dr. Martin Klein: „Im ländlichen Raum muss ein angemessen ortsnah geknüpftes Netz von Notdienstpraxen erhalten bleiben. Wir fordern die Kassenärztliche Vereinigung Nordrhein auf, ihre Pläne zum Abbau der Notdienstpraxen zurückzuziehen.“ Für die Versorgung der Menschen im ländlichen Raum ist der Erhalt eines umfassenden Angebotes an ärztlichen Dienstleistungen unverzichtbar. Insbesondere im Notfall nachts und am Wochenende müssen die Menschen in zumutbaren Entfernungen Ärzte erreichen können.

Der Landkreistag Nordrhein-Westfalen weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die Sicherstellungsverantwortung für die ärztliche Versorgung bei der Kassenärztlichen Vereinigung liegt. Dr. Martin Klein unterstreicht: „Wir bestehen darauf, dass die gesetzlichen Vorgaben zur Versorgung der Menschen beachtet werden.“ Insofern sei die seit längerem vom Landkreistag erhobene Forderung zu bekräftigen, in die kassenärztliche Bedarfsplanung in allen Bereichen aktiv eingebunden zu werden.

Mehr geeignete Räume für die Erstaufnahme von Flüchtlingen – LKT NRW fordert Beschleunigung der Asylverfahren

Presseerklärung vom 25. Februar 2015

Angesichts der stetig ansteigenden Flüchtlingszahlen hat der Vorstand des Landkreistages NRW im Rahmen seiner jüngsten Sitzung den Bund und das Land zum Handeln aufgefordert.

Deutschland verzeichnet seit Beginn des Jahres einen erheblichen Zuwachs an Flüchtlingen und Asylbewerbern – Tendenz weiterhin steigend. Um dieser Entwicklung begegnen zu können, fordert der Landkreistag NRW unter anderem eine Beschleunigung der Asylverfahren. Landrat Thomas Hendeke, Präsident des

Landkreistages NRW, unterstreicht: „Es handelt sich um eine gesamtstaatliche Herausforderung, die die Kommunen allein nicht schultern können. Der Bund muss dafür sorgen, dass Asylverfahren zügig durchgeführt werden können und die dazu erforderlichen Voraussetzungen schaffen.“

Handlungsbedarf besteht weiterhin auch bei der Unterbringung der zahlreichen Zuwanderer, die täglich in Nordrhein-Westfalen eintreffen. Notwendig ist insbesondere eine geordnete Erstunterbringung in den Aufnahmeeinrichtungen des Landes. Präsident Thomas Hendeke betont: „Das Land muss kurzfristig weitere Kapazitäten für die Erstaufnahmeeinrichtungen schaffen und während der gesamten Dauer der Asylverfahren eine angemessene Unterbringung in seinen Einrichtungen gewährleisten.“

Schnellere Entlastung und mehr Spielraum für kommunale Investitionen – Landkreistag NRW begrüßt Einsicht des Bundes

Presseerklärung vom 4. März 2015

Die Bundesregierung zieht die geplante finanzielle Entlastung der Kommunen vor. Der zwischen CDU, CSU und SPD geschlossene Koalitionsvertrag sieht eine kommunale Entlastung von jährlich 5 Milliarden Euro vor. Um dieses Ziel zu erreichen, wird seit diesem Jahr zunächst eine sog. Übergangsmilliarde ausgezahlt. Beabsichtigt war zunächst, dass erst 2018 die vollen 5 Milliarden Euro pro Jahr erreicht werden.

Die weitere Entlastung kommt nun aber früher als zwischenzeitlich angekündigt: Der Bund stellt den Kommunen damit schon 2017 zusätzlich zur Übergangsmilliarde weitere 1,5 Milliarden Euro zur Verfügung. Hinzu kommt ein Investitionspaket in Höhe von 10 Milliarden Euro in den Jahren 2016 bis 2018. Darüber hinaus wird ein kommunaler Investitionsfonds in Höhe von 3,5 Milliarden Euro für die Jahre 2015 bis 2018 geschaffen, der speziell finanzschwachen Kommunen zugutekommen soll.

Hauptgeschäftsführer Dr. Martin Klein unterstreicht: „Wir begrüßen die aktuellen Entscheidungen, da der Bund die Kommunen in der Vergangenheit gerade über Sozialleistungen – vor allem durch die Eingliederungshilfe für Menschen mit Behin-

derungen – immer mehr belastet hat.“ Zugleich seien damit kaum noch Mittel für die kommunale Investitionsfähigkeit verblieben. Mit dem rasanten Kostenaufwuchs für kommunal zu erbringende, bundesrechtlich geregelte soziale Leistungen sei indirekt der Verfall der kommunalen Infrastruktur begünstigt worden.

Nun gilt es, möglichst schnell die konkrete Ausgestaltung der beschlossenen Maßnahmen zu klären. Sowohl der Bund als auch das Land, das über den Bundesrat am Gesetzgebungsverfahren beteiligt ist, müssen hierzu Gespräche mit den kommunalen Spitzenverbänden führen. Hauptgeschäftsführer Dr. Martin Klein betont: „Es geht dabei vor allem um den Verteilungsmodus: Es muss sichergestellt werden, dass das Geld in ganz NRW ankommt und nicht allein in den Haushaltssicherungs- und Stärkungspaktkommunen. Angesichts der aktuellen Finanzsituation sind alle Kommunen in NRW hilfebedürftig.“

Soli in „Deutschlandsoli“ umwandeln – Landkreistag NRW: Überlegungen zur Soli-Abschaffung verantwortungslos

Presseerklärung vom 5. März 2015

Der Landkreistag NRW tritt Überlegungen aus der Union strikt entgegen, den Solidarbeitrag ab dem Jahr 2020 mittelfristig abzuschmelzen und komplett abzuschaffen.

Hauptgeschäftsführer Dr. Martin Klein: „Die öffentliche Hand insgesamt und vor allem die kommunale Ebene kann kein Minus an Steuermitteln verkraften. Der Bund, der das Aufkommen aus dem Solidaritätszuschlag von derzeit 15 Mrd. € jährlich allein vereinnahmt, meint offensichtlich, diese Mittel nicht mehr zu benötigen, da der „Aufbau Ost“ nach 25 Jahren abgeschlossen ist.

Um diesen „Aufbau Ost“ zu finanzieren, hat der Bund die Kommunen ebenso lange über die erhöhte Gewerbesteuerumlage beteiligt. Zudem sind die bundesrechtlich veranlassenden, kommunal zu erbringenden Sozialaufwendungen immer mehr angestiegen. Mit der Vollübernahme der Kosten der Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung 2014 hat der Bund die Kommunen in NRW sicherlich beachtlich um 1,5 Mrd. € entlastet. Jedoch sind die Nettoaufwendungen der Kommunen

für alle anderen sozialen Leistungen von 2007 bis 2014 allein in NRW um 4,2 Mrd. € gestiegen" (vgl. nachstehende Abbildung).



Außerdem muss die kommunale Ebene noch jährlich 1,5 Mrd. Euro an Gewerbesteuerumlage zahlen. Hauptgeschäftsführer Dr. Martin Klein erläutert: „Dies hat vor allem zu der riesigen Summe von Kassenkrediten der NRW-Kommunen von über 25 Milliarden Euro und zu dem Sanierungsstau in der kommunalen Infrastruktur in NRW von etwa 30 Mrd. Euro geführt“ (Basis: Erhebung der KfW 2014). „Aus dem „Soli Ost“ muss daher ein „Deutschland-soli“ werden, der insbesondere den

Kommunen bei der Bewältigung ihrer immer weiter steigenden bundesveranlassten Sozialaufwendungen und der Bewältigung ihres Investitionsstaus unter die Arme greift“, so Dr. Martin Klein weiter. Die vor wenigen Tagen von der Bundesregierung beschlossenen Finanz- und Investitionshilfen zugunsten der Kommunen in den kommenden Jahren ändern nichts Grundlegendes: Vorbehaltlich der noch nicht abschließend geklärten Verteilungsmodalitäten würde in diesem Jahr mit voraussichtlich etwa 300 Mio. Euro nur ein Prozent des kommunalen Investitionsbedarfs bei den NRW-Kommunen ankommen.

„Was wir brauchen, ist ein direkter Anteil der Kommunen bundesweit an einem umgewandelten Deutschlandsoli. Alles andere wäre verantwortungslos und kurz-sichtig“, so Klein abschließend.

EILDienst LKT NRW
Nr. 3/März 2015 00.10.03.2

Kurznachrichten

Allgemeines

Jahrbuch des Kreises Unna – Feste & Feiern – Kirmes, Kino, Pannekauken

Feste und Feiern gibt es viele im Kreis Unna – zum Teil mit einer Jahrhunderte alten Tradition. Das aktuelle Jahrbuch Kreis Unna stellt eine ganze Reihe von ihnen vor.

Die Autoren berichten in ihren Beiträgen über die Anfänge der großen und kleinen Feste, werfen aber ebenso einen Blick auf die Gegenwart. Denn viele Feste haben sich auf bemerkenswerte Weise bis heute entwickelt. Sie sind längst zu einem Aushängeschild für die Kommunen geworden, die Menschen aus der ganzen Region in den Kreis Unna locken.

„Feste und Feiern begleiten unser Leben. Sie sind alle etwas ganz Besonderes, sie heben sich aus dem Alltag hervor, sie gliedern die Zeit in Zyklen, geben dem Jahr Struktur“, so Landrat Michael Makiolla in einem Vorwort zum Jahrbuch Kreis Unna 2015. Und: „Sie bereichern das Leben der Menschen, festigen den Zusammenhalt, sind wunderbare Orte der Begegnung.“ Das Jahrbuch Kreis Unna bietet über das Schwerpunktthema hinaus auch wieder Beiträge zu Kunst und Kultur, Menschen und Geschichte im Kreis Unna. Der Kamener Gelehrte Johann Buxtorf

ist ebenso Gegenstand eines Beitrags wie der Bönener Bergarbeiter und Schriftsteller Jochen Meier oder der Selmer Theologe Walter Gerhard.

Das Jahrbuch Kreis Unna ist im Buchhandel zum Preis von 9,80 Euro erhältlich. ISBN: 978-3-944430-02-7.

EILDienst LKT NRW
Nr. 3/März 2015 13.60.10

Rhein-Sieg-Kreis wächst weiter

Nach der Volkszählung "Zensus 2011" mussten im Rhein-Sieg-Kreis, wie fast überall in Deutschland, die Einwohnerzahlen deutlich nach unten korrigiert werden. Danach lebten im Kreis am Stichtag 9. Mai 2011 anstelle der bisher in der amtlichen Statistik ausgewiesenen rund 600.000 "nur" 578.252 Menschen, also 3,6 Prozent weniger.

Jetzt ist eine erfreuliche Entwicklung im Rhein-Sieg-Kreis zu verzeichnen, denn die Anzahl der im Rhein-Sieg-Kreis lebenden Menschen hat weiter zugenommen. Gemäß Fortschreibung der Zensus-Ergebnisse lebten im Kreisgebiet am 30. Juni 2014 insgesamt 583.772 Einwohner, das sind 5.520 beziehungsweise rund 0,9 Prozent mehr als drei Jahre zuvor. Der Rhein-Sieg-Kreis gehört damit weiterhin zu den überdurchschnittlich wachsenden

Regionen im Land Nordrhein-Westfalen. Laut Kreiswirtschaftsförderer Dr. Hermann Tengler ist die Bevölkerungszunahme ausschließlich auf Zuwanderungsgewinne zurückzuführen: „Seit dem Jahr 2005 gibt es auch im Rhein-Sieg-Kreis mehr Sterbefälle als Geburten. Da aber gleichzeitig deutlich mehr Menschen zuziehen, ist die Einwohnerentwicklung nach wie vor positiv.“

„Letztlich ist es die Wirtschaftsentwicklung, die darüber bestimmt, ob es zu einer Bevölkerungszunahme oder zu einem Rückgang kommt. Wenn, wie im Rhein-Sieg-Kreis, neue Arbeitsplätze entstehen, ziehen vornehmlich jüngere Erwerbspersonen in die Region; zusammen mit ihren Familien leistet dieser Personenkreis zugleich einen wertvollen Beitrag zur Verjüngung der Bevölkerungsstruktur“, so Dr. Tengler. Der enge Zusammenhang zwischen Arbeitsplatz- und Bevölkerungsentwicklung erklärt auch, warum die wirtschaftsstarke rechtsrheinische Ballungsrandzone und nahezu das gesamte linksrheinische Kreisgebiet ein so hohes Einwohnerwachstum verzeichnen.

Allerdings weisen von den 19 kreisangehörigen Städten und Gemeinden auch vier eine negative Bevölkerungsentwicklung auf. Während im linksrheinischen Kreisgebiet nur in der Gemeinde Swisttal (-56) die Einwohnerzahlen sinken, nimmt die Bevölkerung im ländlichen östlichen

Rhein-Sieg-Kreis ab (Eitorf, Windeck, Neunkirchen-Seelscheid) beziehungsweise sie stagniert (Much, Ruppichteroth).

EILDienst LKT NRW
Nr. 3/März 2015 13.60.10

40 Jahre Kreis Wesel – Bevölkerungsentwicklung seit 1975

Am 1. Januar 1975 ist der Kreis Wesel durch den Zusammenschluss von 13 Städten und Gemeinden der ehemaligen Kreise Dinslaken, Moers und Rees mit einer Gesamtfläche von 1.042 Quadratkilometern und einer Einwohnerzahl von damals etwa 387.000 Personen entstanden. Nach der Einwohnerzahl war er damit der fünftgrößte der 31 Kreise in Nordrhein-Westfalen. Seitdem hat sich an der Fläche nichts, an der Bevölkerungszusammensetzung aber vieles verändert.

Ganz Deutschland und damit auch der Kreis Wesel befindet sich im demografischen Wandel. Zwei Faktoren sind dafür maßgeblich: wir werden älter und weniger. Durch Wohlstand und medizinischen Fortschritt nimmt die Lebenserwartung der Menschen zu und es kommen weniger junge Menschen nach. Die Geburtenrate ist gesunken. Immer mehr Frauen bleiben kinderlos. Weil jedes Jahr mehr Menschen sterben, als Kinder geboren werden, sinkt die Bevölkerungszahl. Zuzüge aus dem Ausland reichen nicht aus, um diese Entwicklung im Inland zu kompensieren.

„Über die für die demografische Entwicklung maßgebliche Frage, ob und wie viele Kinder geboren werden, entscheiden die Menschen selbst. Für diese Entscheidung sind viele Faktoren maßgeblich, die wir als Kommunen grundsätzlich nicht beeinflussen können, da es sich um gesamtgesellschaftliche Themen handelt“, so Landrat Dr. Ansgar Müller.

Dennoch muss man sich für eine Analyse der Situation Zeit nehmen und insbesondere auf die Gestaltungspotenziale schauen, die der Kreis Wesel im Einvernehmen mit den 13 Städten und Gemeinden hat. „Als kommunale Familie obliegt es uns an vielen Stellen, den Rahmen dafür zu gestalten, dass Menschen gern im Kreis Wesel leben. Familienfreundlichkeit, die Schaffung und der Erhalt von Arbeitsplätzen, Bildung und Integration sowie die Wahrung unserer niederrheinischen Natur und Kulturlandschaft stellen die Handlungsfelder dar, die wir weiterhin positiv gestalten müssen und werden“, so der Landrat weiter.

Ausgehend von einer Einwohnerzahl von 387.000 Personen am 1. Januar 1975

veränderte sich diese Zahl auf einen Spitzenwert von 477.900 im Jahr 2002. Seitdem ist die Entwicklung wieder rückläufig. Eine vom Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen durchgeführte Gemeindemodellrechnung ergab für das Jahr 2030 eine erwartete Zahl von 435.000 Personen, die dann im Kreis Wesel leben werden.

EILDienst LKT NRW
Nr. 3/März 2015 13.60.10

NRW-Einwohnerzahl um 20.000 auf 17,6 Millionen gestiegen

Ende Juni 2014 lebten in Nordrhein-Westfalen 17.591.450 Menschen; davon waren 51,2 Prozent weiblich. Laut Angaben des statistischen Landesamtes war die Bevölkerungszahl um 19.594 Einwohner (+0,1 Prozent) höher als am 31. Dezember 2013. Der Anstieg resultierte aus einem positiven Saldo bei den Wanderungsbewegungen: Es zogen 39.064 Personen mehr nach Nordrhein-Westfalen als im selben Zeitraum das Land verließen. Bei der sogenannten natürlichen Bevölkerungsbewegung fiel die Bilanz hingegen negativ aus: Im ersten Halbjahr 2014 starben mit 92.678 mehr Menschen als von Januar bis Juni Kinder geboren wurden (69.042). Da der „Wanderungsgewinn“ fast doppelt so hoch war wie der „Sterbefallüberschuss“ (-23.636), ist die Einwohnerzahl angestiegen.

Die größte Stadt in Nordrhein-Westfalen und viertgrößte Stadt Deutschlands ist weiterhin Köln (1.039.488 Einwohner). Auf Platz zwei folgt die Stadt Düsseldorf (601.074), die im April 2014 erstmals seit 1978 wieder die Grenze von 600.000 Einwohnern überschritten hat. Die Plätze drei und vier belegen Dortmund (578.236) und Essen (570.827). Kleinste Gemeinde bleibt Dahlem im Kreis Euskirchen mit 4.175 Einwohnern.

Wie die Statistiker mitteilen, beruhen die genannten Daten auf der Fortschreibung des Bevölkerungsstandes, der im Rahmen des Zensus 2011 zum Stichtag 9. Mai 2011 ermittelt wurde.

EILDienst LKT NRW
Nr. 3/März 2015 13.60.10

Arbeit und Soziales

Bewerbungsbroschüre für Frauen im Kreis Wesel

Die Fachstelle Frau und Beruf Kreis Wesel steht ratsuchenden Frauen in allen beruf-

lichen Lebenslagen zur Seite. Zunehmend Bewerbungsstrategien stehen im Fokus der Beratung. Die Bewerbungsbroschüre für Frauen „Bewerben, aber richtig! – Marketing in eigener Sache“ bietet einen Überblick und gibt Hilfestellungen.

Auf 16 Seiten werden neben den Formalien der Bewerbungsunterlagen, wie Anschreiben und Lebenslauf, auch Tipps und Tricks zur erfolgreichen Recherche von Stellenangeboten, zur Vorbereitung von Initiativbewerbungen und zur professionellen Präsentation im Vorstellungsgespräch vorgestellt. Dazu gehören auch Informationen zu einem Profil-Check der eigenen Potenziale mit Blick auf Chancen und Risiken am Arbeitsmarkt sowie nützliche Hinweise für Arbeitszeugnisse und Onlinebewerbungen.

Die Broschüre ist kostenfrei in der Fachstelle Frau und Beruf erhältlich und kann telefonisch bestellt werden.

Weitere Informationen finden Sie unter www.kreis-wesel.de.

EILDienst LKT NRW
Nr. 3/März 2015 13.60.10

Mehr Personal in NRW-Pflegeeinrichtungen beschäftigt

Ende 2013 waren in Nordrhein Westfalen 158.336 Personen in 2.458 Pflegeheimen (stationären Pflegeeinrichtungen) und 67.018 Personen bei 2.377 ambulanten Pflegediensten tätig. Wie das statistische Landesamt mitteilt, stieg die Gesamtzahl der Beschäftigten im Pflegebereich seit 2011 um 5,1 Prozent auf 225.354.

Maßgeblichen Anteil an dieser Entwicklung hatten die ambulanten Pflegedienste, die ihre Beschäftigtenzahl um 12,3 Prozent steigern konnten; in Pflegeheimen lag der Anstieg bei 2,2 Prozent. Wie 2011 war etwa die Hälfte des gesamten Personals teilzeitbeschäftigt (111.626). Weitere 60.302 Vollzeitkräfte (-2,2 Prozent) und 35.259 sogenannte „Mini-Jobber“ (+1,3 Prozent) wurden in den Einrichtungen eingesetzt.

Außerdem lernten 14.888 Auszubildende oder (Um-)Schüler in den nordrhein-westfälischen Pflegebetrieben und 1.127 Personen leisteten einen Bundesfreiwilligendienst ab. Die übrigen 2.152 Beschäftigten absolvierten entweder ein Praktikum außerhalb einer Ausbildung oder ein freiwilliges soziales Jahr.

Mit 4.835 gab es Ende 2013 in Nordrhein-Westfalen 4,3 Prozent mehr Pflegeeinrichtungen als zwei Jahre zuvor. Etwa jede zweite Einrichtung befand sich in freigemeinnütziger (2 360) oder privater (2 344) Trägerschaft; 131 Einrichtungen

wurden von der „öffentlichen Hand“ betrieben.

Durchschnittlich waren in jeder der 2.458 stationären Pflegeeinrichtungen 64 Personen tätig, gut die Hälfte (54,2 Prozent) der Arbeitskräfte verfügte über eine abgeschlossene Berufsausbildung im pflegerischen, therapeutischen, pädagogischen oder hauswirtschaftlichen Bereich. 22,1 Prozent der Beschäftigten hatten einen anderen, weitere 23,7 Prozent keinen Berufsabschluss oder befanden sich noch in Ausbildung beziehungsweise Umschulung.

Die 2.377 ambulanten Pflegeeinrichtungen beschäftigten im Schnitt 28 Personen. Dort verfügten 2013 gut zwei Drittel (69,3 Prozent) des Pflegepersonals über eine fachspezifische Ausbildung, weitere 20 Prozent besaßen einen anderen Abschluss.

EILDienst LKT NRW
Nr. 3/März 2015 13.60.10

Jobcenter EN und Agentur für Arbeit dokumentieren Kooperation

„Auf den ersten Blick sind unsere Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten getrennt. Wenn es aber beispielsweise um die Betreuung von Jugendlichen, um den Übergang von Arbeitslosenversicherung in die Grundsicherung (Hartz IV) oder um die Chancengleichheit von Frauen und Männern am Arbeitsmarkt geht, dann gibt es durchaus Überschneidungen und gemeinsame Baustellen. Auf diesen sind wir im Sinne der Betroffenen längst zusammen aktiv. Heute dokumentieren wir dies nachdrücklich.“ Landrat Dr. Arnim Brux, Heiner Dürwald, Leiter des Jobcenters EN und Thomas Helm, Vorsitzender der Geschäftsführung der Agentur für Arbeit Hagen, besiegelten im Schwelmer Kreishaus eine umfassende Kooperationsvereinbarung.

Die Jugendlichen im Übergang von der Schule in den Beruf optimal zu unterstützen, dies ist das Thema einer Vereinbarung. Betont wird das Miteinander statt Nebeneinander von Agentur für Arbeit und Jobcenter EN.

Der Ansatz an sich ist nicht neu, neu sind aber die schriftlich fixierten Regeln für die Zusammenarbeit. Ziel ist es, erwerbsfähige Jugendliche unter 25 Jahren intensiv und individuell zu betreuen und zu fördern, ihnen einen schnellen Berufseinstieg zu ermöglichen und damit die Jugendarbeitslosigkeit weiter zu verringern. Im Fokus sind dabei unter anderem Austausch und Abstimmung über Projekte und Aktivitäten und das Verhindern

von Parallelstrukturen, das Schließen von Betreuungslücken und ein Einzelfallmanagement für komplexe, rechtskreisübergreifende Fälle.

„Nur gemeinsam wird es uns gelingen, möglichst vielen Jugendlichen die Unterstützung zu bieten, die erforderlich ist. Wenn es darum geht, sie bestmöglich auf das Berufsleben vorzubereiten, sind fast immer individuelle Beratung und Angebote angezeigt. Je koordinierter und abgestimmter dies erfolgt, desto besser“, so die Unterzeichner. Sie setzen dabei auch auf die bewährte Zusammenarbeit mit Unternehmen, Städten sowie dem Bildungsbüro des Ennepe-Ruhr-Kreises.

Eine zweite Vereinbarung soll sicherstellen, dass ein Rechtskreiswechsel für die Betroffenen nicht zu einer Unterbrechung der Vermittlungs- und Integrationsbemühungen führt. Hier stehen die Menschen im Fokus, deren Anspruch auf Arbeitslosengeld I ausläuft. Sie sollen zukünftig regelmäßig und umfassend über das Arbeitslosengeld II/Hartz IV informiert werden. Diesem Zweck dienen Veranstaltungen, die zweimal pro Monat in Gevelsberg und Witten angeboten werden sollen. Zielgruppe sind diejenigen, deren Bezug von Arbeitslosengeld I in gut drei Monaten endet.

Eine Vermittlungsfachkraft der Agentur für Arbeit sowie ein Integrationscoach des Jobcenter EN sollen erläutern, welche Möglichkeiten zur Unterstützung sie den Betroffenen machen können und welche Voraussetzungen dafür erfüllt sein müssen. Diesem Gruppenangebot folgen innerhalb von vier Wochen Einzelberatungen. Kommt es tatsächlich zum Wechsel, stimmen die Agentur für Arbeit und das Jobcenter EN dies sehr zeitnah ab. Der umgehende Austausch von Unterlagen soll dazu beitragen, die Bemühungen um Integration in den Arbeitsmarkt möglichst schnell und kontinuierlich fortzusetzen.

„Mit den Kooperationsvereinbarungen bauen wir auf unsere bisherige gute Zusammenarbeit auf und entwickeln unser gemeinsames Handeln weiter. Wir dokumentieren unsere gemeinsame Verantwortung und bieten den Menschen, die unsere Unterstützung benötigen, vieles von dem, was ihnen helfen kann, beruflich wieder Fuß zu fassen“, zeigen sich Brux, Dürwald und Helm überzeugt. „Unsere Gespräche werden fortgesetzt, weil es weitere gemeinsame Bereiche und Schnittstellen gibt. Mit der heute unterzeichneten Vereinbarung ist ein gutes Fundament gelegt.“

EILDienst LKT NRW
Nr. 3/März 2015 13.60.10

Familie, Kinder und Jugend

Ausgaben für Kinder- und Jugendhilfe in NRW gestiegen

Im Jahr 2013 wurden in Nordrhein-Westfalen 7,7 Milliarden Euro für Leistungen und Aufgaben der öffentlichen Kinder- und Jugendhilfe ausgegeben. Nach Mitteilung des statistischen Landesamtes waren das 525 Millionen Euro beziehungsweise 7,4 Prozent mehr als ein Jahr zuvor. Nach Abzug von Einnahmen (Gebühren, Teilnahmebeiträge und ähnlichem) in Höhe von 562 Millionen Euro beliefen sich die Nettoausgaben auf 7,1 Milliarden Euro. Die bereitgestellten Mittel flossen in Einrichtungen der Jugendhilfe sowie der Einzel- und Gruppenhilfen (inklusive Personalkosten für die Jugendhilfeverwaltung).

Von den Gesamtausgaben in Höhe von 7,7 Milliarden Euro entfielen 4,5 Milliarden Euro auf die Einrichtungen der Jugendhilfe; das waren 8,6 Prozent mehr als im Jahr 2012. Weitere 3,2 Milliarden Euro flossen in die Einzel- und Gruppenhilfe (+5,6 Prozent).

Der überwiegende Teil (53,5 Prozent) der Ausgaben in der Kinder- und Jugendhilfe in Nordrhein-Westfalen wurde für den Bereich der Tageseinrichtungen für Kinder aufgewendet. Die Ausgaben im Jahr 2013 lagen hier bei 4,1 Milliarden Euro (+9,0 Prozent); ein Jahr zuvor hatte dieser Betrag noch bei 3,8 Milliarden Euro gelegen. Den Schwerpunkt im Bereich der Einzel- und Gruppenhilfen bildeten die Hilfen zur Erziehung, die Eingliederungshilfe für seelisch behinderte Kinder und Jugendliche, die Hilfen für junge Volljährige sowie die vorläufigen Schutzmaßnahmen. 2013 beliefen sich die Ausgaben in diesem Leistungsbereich auf 2,3 Milliarden Euro; das waren 84 Millionen Euro (+3,8 Prozent) mehr als im Jahr 2012.

EILDienst LKT NRW
Nr. 3/März 2015 13.60.10

Gesundheit

Anzahl der pflegebedürftigen Menschen gestiegen

Im Dezember 2013 gab es in Nordrhein-Westfalen 581.500 pflegebedürftige Menschen im Sinne des Pflegeversicherungsgesetzes (Elftes Buch Sozialgesetzbuch). Nach Informationen des statistischen Landesamtes waren das 6,1 Prozent mehr als zwei Jahre zuvor (Ende 2011:

547.800). 64,8 Prozent der Leistungsempfänger waren Frauen.

421.200 (72,4 Prozent) Pflegebedürftige in Nordrhein-Westfalen wurden zu Hause versorgt. Davon erhielten gut 289.700 Pflegebedürftige ausschließlich Pflegegeld, um damit die Pflege durch selbst organisierte Pflegehilfen sicherzustellen. Die anderen rund 131.400 Personen (einschließlich Empfänger von Geld- und Sachleistungen) wurden durch ambulante Dienste zu Hause betreut. 9.700 Personen bezogen neben Pflegegeld oder ambulanten auch teilstationäre Leistungen. In Pflegeheimen waren mehr als 160.300 Personen in vollstationärer Dauer- oder Kurzzeitpflege untergebracht.

Unabhängig von der Versorgungsform war mehr als jeder zweite (57,2 Prozent) Pflegebedürftige in Pflegestufe I, nahezu jeder dritte (31,3 Prozent) in Pflegestufe II und etwa jeder neunte (11,5 Prozent) in Pflegestufe III eingestuft. 2.064 (0,4 Prozent) Leistungsempfänger waren noch keiner Pflegestufe zugeordnet. 2013 nahmen im Schnitt 3,3 Prozent der Einwohner Nordrhein-Westfalens Leistungen im Sinne des Pflegeversicherungsgesetzes in Anspruch – zwei Jahre zuvor hatte die Quote noch bei 3,1 Prozent gelegen.

EILDienst LKT NRW
Nr. 3/März 2015 13.60.10

Kultur

Kunstausstellung „Landna(h)me“ mit aktuellen europäischen Bezügen

Über hundert Kulturinteressierte, Künstler, Delegationen aus den Partnerkreisen des Märkischen Kreises sowie Vertreter aus Politik und Verwaltung gaben sich bei der Eröffnung der Kunstausstellung „Landna(h)me“ in der Städtischen Galerie in Lüdenscheid ein Stelldichein.

Für Landrat Thomas Gemke ist die Ausstellung, die nach zwei Jahren Wanderschaft nun auch im Märkischen Kreis zu sehen ist, ein Zeichen gelebter Partnerschaft. Sie resultiert aus einem Partnerschaftsprojekt anlässlich der Ersten Brandenburgischen Landesausstellung, die sich mit der oft schwierigen preußisch-sächsischen Nachbarschaft beschäftigte. 18 Künstlerinnen und Künstler aus dem brandenburgischen Elbe-Elster-Kreis, den polnischen Kreisen Ratibor und Nakielski (Partnerkreis des Elbe-Elster-Kreises), des walisischen Wrexham County Borough und des Märkischen Kreises folgten vor zwei Jahren dem Aufruf und setzten sich

ganz individuell mit dem mehrdeutigen Thema „Landna(h)me“ auseinander.

Herausgekommen sind dabei Kunstwerke aus unterschiedlichen Kunstrichtungen, Materialien und Techniken die eine große Bandbreite von Interpretationen liefern und miteinander im Dialog stehen. Nach zwei Jahren Wanderschaft ist die Sammlung jetzt im Märkischen Kreis angekommen.

Dank einer gezielten Werkauswahl und einer durchdachten Präsentation, ist es Museumsleiterin Dr. Susanne Conzen gelungen, den einzelnen Künstlern viel Raum zur Entfaltung zu geben und damit die Wirkung einzelner Kunstwerke zu erhöhen.

Die Ausstellung ist bis zum 24. Mai in der Städtischen Galerie Lüdenscheid, Sauerfelder Straße 14, 58511 Lüdenscheid zu sehen. Geöffnet ist die Galerie jeweils mittwochs bis sonntags von 11.00 bis 18.00 Uhr. Zudem sollen sonntags Führungen durch die Ausstellung im zweiwöchentlichen Rhythmus angeboten werden.

EILDienst LKT NRW
Nr. 3/März 2015 13.60.10

Tag des offenen Denkmals 2015

Wenn am 13. September 2015 sonst nicht zugängliche Denkmale ihre Türen öffnen, findet der Denkmaltag bereits zum 23. Mal bundesweit statt. Der enorme Erfolg des Denkmaltags beruht einzig auf dem großen Engagement und der Begeisterung aller Planungspartner auf allen Planungsebenen für die Themen Denkmalschutz und Denkmalpflege.

Das diesjährige Motto lautet „Handwerk, Technik, Industrie“. Damit beteiligt sich der deutsche Tag des offenen Denkmals – wie viele andere europäische Länder – an der europaweiten Kampagne „European Industrial and Technical Heritage Year 2015“. Das Thema ermöglicht es, konkrete technische Zusammenhänge verständlich vorzustellen oder sich mit Bezug auf das Thema ganz der Bau- und Technikgeschichte zu widmen.

Für alle Erschaffenszeiten und Denmkategorien lassen sich Verbindungen zum Motto herstellen: Neben Nahliegendem – wie Fabrikgebäuden, Mühlen oder etwa Brückenanlagen – kann bei Sakralbauten oder historischen Bauern- und Bürgerhäusern auf das technische Know-how der traditionellen Handwerksbetriebe eingegangen werden. Die Gewerke und Denkmalfachleute vor Ort haben die Gelegenheit, ihre Arbeitsmethoden zu präsentieren.

Anmeldeschluss ist der 31. Mai 2015. Alle zum Denkmaltag angemeldeten Denkmale werden ab Anfang August 2015 im bundesweiten kartenbasierten Programm veröffentlicht, das unter www.tag-des-offenen-denkmals.de auch als druckbares PDF und mobile App verfügbar sein wird. Im Internet finden sich alle wichtigen Informationen rund um die Aktion.

EILDienst LKT NRW
Nr. 3/März 2015 13.60.10

Schule und Weiterbildung

Schülerzahl in NRW an allgemeinbildenden Schulen gesunken

1.946.208 Schülerinnen und Schüler besuchen im laufenden Schuljahr eine allgemeinbildende Schule (ohne Weiterbildungskollegs) in Nordrhein-Westfalen. Laut Mitteilung des statistischen Landesamtes sind das 26.284 (-1,3 Prozent) weniger als im Schuljahr 2013/14.

Knapp ein Drittel (32,1 Prozent) aller Schülerinnen und Schüler Nordrhein-Westfalens besuchte eine Grundschule. Von den weiterführenden Schulen hatten die Gymnasien die meisten Schüler (538.862), gefolgt von den Gesamtschulen (266.102). Die Sekundarschulen, die zu Beginn des Schuljahres 2012/13 an den Start gegangen waren, werden von 29.192 Schülern besucht (+83,0 Prozent geg. 2013/14). An den fünf PRIMUS-Schulen werden derzeit 668 Schüler unterrichtet. Diese Schulform, in der Schüler in den Klassen eins bis zehn gemeinsam lernen sollen, war im Schuljahr 2013/14 als Schulversuch neu hinzugekommen. Den höchsten Rückgang der Schülerzahl verzeichneten auch im aktuellen Schuljahr die nordrhein-westfälischen Hauptschulen, die von 118.958 Schülern besucht werden (-14,6 Prozent).

EILDienst LKT NRW
Nr. 3/März 2015 13.60.10

IT.NRW legt neuen Bildungsreport NRW 2014 vor

Mit dem soeben erschienenen Bildungsreport NRW 2014 stellt der Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen bereits zum siebten Mal umfangreiche Informationen zur Bildungslandschaft in Nordrhein-Westfalen bereit. Das Themenspektrum reicht von der Kindertagesbetreuung der unter Dreijäh-

rigen sowie der schulischen Betreuungsangebote und Inklusion über die Verteilung der Abiturnoten bis hin zur Berufsausbildung und zum Hochschulstudium. Die Daten zur Struktur und Entwicklung werden für das Land, zum Teil auch für die kreisfreien Städte und Kreise beziehungsweise die Gemeinden dargestellt. Nachfolgend finden Sie einige Beispiele:

- Im März 2014 wurden 23,8 Prozent der unter Dreijährigen in einer Kindertageseinrichtung oder in der öffentlich geförderten Kindertagespflege betreut.
- Knapp 30 Prozent der Schüler mit sonderpädagogischem Förderbedarf wurden im Schuljahr 2013/14 inklusiv, das heißt an einer Regelschule, unterrichtet.
- Im Schuljahr 2013/14 wurden 47,4 Prozent der Grundschüler über den regulären Unterricht hinaus in der Schule betreut.
- Im Sommer 2013 wechselten weniger Grundschüler auf die Haupt- und Realschulen, aber mehr auf die Gesamt- und Sekundarschulen als ein Jahr zuvor.
- Die Durchschnittsnote aller erfolgreichen Abiturientinnen und Abiturienten lag im Abschlussjahr 2013 bei 2,46.
- Im Sommer 2013 haben an den nordrhein-westfälischen Gymnasien durch den doppelten Abiturjahrgang mit 102.620 Absolventen 63,7 Prozent mehr ihre Schullaufbahn mit der Hochschulreife abgeschlossen als ein Jahr zuvor. Dadurch stieg die Zahl der Studierenden im Wintersemester 2013/14 in NRW auf den Rekordwert von 686 569 Studierenden an.

Der Bildungsreport Nordrhein-Westfalen 2014 steht unter <https://webshop.it.nrw.de/details.php?id=19473> zum kostenlosen Download zur Verfügung.

EILDienst LKT NRW
Nr. 3/März 2015 13.60.10

Auszeichnung für HaLT-Projekt im Kreis Siegen-Wittgenstein

Große Anerkennung – das Konzept „Senior-Berater/Innen“ des HaLT-Projektes im Kreis Siegen-Wittgenstein wurde bei einer Feierstunde im Ministerium für Familie, Kinder, Jugend, Kultur und Sport des Landes Nordrhein-Westfalen in Düsseldorf ausgezeichnet. Staatssekretär Bernd Neuendorf würdigte im Rahmen der Zeremonie insgesamt zwölf Ehrenamtsprojekte aus ganz NRW für ihr bürgerschaftliches Engagement.

Im Jahr 2010 ins Leben gerufen, kümmert sich das HaLT-Projekt seither um junge Menschen, die aufgrund einer Alkohol-

vergiftung komatös in die DRK-Kinderklinik in Siegen eingeliefert werden. Das Konzept zielt darauf ab, die Kinder und Jugendlichen vor weiteren Notfällen zu schützen und sie für die Gefahren übermäßigen Alkoholkonsums zu sensibilisieren. Die Betroffenen können nach der medizinischen Behandlung selbst entscheiden, ob noch im Krankenhaus Gespräche stattfinden sollen, um die Situation zu klären, mögliche Probleme zu besprechen und Lösungen zu erarbeiten.

Diese Arbeit findet in vielen Städten und Regionen in NRW statt. Das Besondere am Siegener Konzept ist die Zusammenarbeit mit ehemaligen Beratungslehrkräften, die schon pensioniert sind, aber ihre Zeit und ihre Kompetenzen für das Projekt zur Verfügung stellen.

Mit dem Engagement der Senior-Berater/innen ist eine in NRW einmalige intergenerative Zusammenarbeit entstanden, bei der alle Seiten voneinander profitieren. An 52 Wochenenden und den meisten Feiertagen steht das Senior-Beratungsteam bereit, um im Bedarfsfall schnell und noch im Krankenhaus reagieren zu können. Über 50 Prozent der vom Pflegepersonal und den Ärzten der Kinderklinik angesprochenen Kinder und Jugendlichen nehmen das Angebot wahr und lassen sich beraten und unterstützen.

EILDienst LKT NRW
Nr. 3/März 2015 13.60.10

Schulen im Kreis Wesel für nachhaltige Bildung ausgezeichnet

20 Schulen aus dem Kreis Wesel erhielten am 6. März 2015 das Zertifikat „Schule der Zukunft“. Sie wurden ausgezeichnet für ihre erfolgreiche Teilnahme an der Landeskampagne „Schule der Zukunft – Bildung für Nachhaltigkeit“ und erhielten im Rahmen einer festlichen Auszeichnungsfeier vom Staatssekretär im Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen (MKULNV) Peter Knitsch, Landrat Dr. Ansgar Müller und Bürgermeister Dr. Michael Heidinge Urkunde, Hausschild und Fahne über die erreichte Zertifizierung.

Damit können sich die Schulen künftig in der Öffentlichkeit mit dem Gütesiegel „Schule der Zukunft“ präsentieren.

Das Engagement erhält so öffentliche Anerkennung, der Austausch untereinander wird gefördert und das Profil gestärkt. Ebenfalls ausgezeichnet wurden die beiden Netzwerke „Schule der Zukunft im Kreis Wesel“ und „Bildung für nachhaltige Entwicklung Dinslaken“.

Die 20 Schulen und die beiden Netzwerke haben in den vergangenen drei Jahren Projekte im Sinne einer Bildung für nachhaltige Entwicklung entwickelt und in Unterricht und Schulalltag umgesetzt. Die Ergebnisse wurden im Rahmen des Marktes der Möglichkeiten bei der Feier vorgestellt.

Die Landeskampagne „Schule der Zukunft – Bildung für Nachhaltigkeit“ ist eines der fünf Leitprojekte der nordrhein-westfälischen Landesregierung zur Umsetzung der UN-Dekade „Bildung für nachhaltige Entwicklung 2005-2014“, die die Prinzipien nachhaltiger Entwicklung weltweit in die nationalen Bildungssysteme integrieren möchte. Sie wurde 2013 als offizielle UN-Dekade-Maßnahme ausgezeichnet. Die Landeskampagne ist der Beitrag von NRW zur Umsetzung der UN-Dekade. Sie wird vom Umwelt- und Schulministerium unterstützt und seit vielen Jahren durch die Natur- und Umweltschutz-Akademie Nordrhein-Westfalen (NUA NRW) koordiniert und durchgeführt. Die NUA koordiniert hierzu landesweit die Aktivitäten der Schulen, Kindertagesstätten und Netzwerke und unterstützt, wenn es darum geht, geeignete Kooperationspartner zu finden oder Netzwerke zu bilden. Vor Ort kooperieren die Schulen mit Schülern, Agenda-Büros, Vereinen, Firmen und anderen Organisationen.

EILDienst LKT NRW
Nr. 3/März 2015 13.60.10

Bundesweite Premiere: Rucksack Schule wird mit dem Kreis Unna evaluiert

Das Kommunale Integrationszentrum Kreis Unna leistet landesweit beispielhafte Integrationsarbeit. Ein Baustein, das „Rucksack“-Programm Schule, rückt nun bundesweit wegen der von der Uni Hamburg und dem Kreis erstmals durchgeführten Evaluationsstudie in den Blick. Ausgewählt für die wissenschaftliche Untersuchung wurde der Kreis, weil das von Anne Nikbin koordinierte Programm „Rucksack“ Schule hier am längsten, am konsequentesten und mit inzwischen komplett überarbeiteten Materialien umgesetzt wird. „Der Kreis leistet echte Pionierarbeit“, unterstreicht Prof. Dr. Drorit Lengyel von der Universität Hamburg, die die Studie leitet.

Wie selbstverständlich die Übernahme einer Vorbildfunktion für den Kreis ist, macht Landrat Michael Makiolla deutlich. „Wir wollen, dass unsere Kinder gut qualifiziert sind, damit sie später ihren Weg machen. Wer als kleines Kind bereits zwei Sprachen spricht und in der Schule noch

ein bis zwei lernt, hat einfach viele Möglichkeiten.“

Beteiligt an der Studie sind neben der Universität und dem Kommunalen Integrationszentrum (KI) vier Schulen aus Bergkamen (Gerhart-Hauptmann-Schule), Lünen (Wittekindschule, Viktoriaschule) und Schwerte (Friedrich-Kayser-Schule) mit insgesamt 40 türkischen Erstklässlern und ihren Eltern.

Festgestellt werden soll die Wirksamkeit der über „Rucksack“ erfolgenden und unter aktiver Einbeziehung der Mütter stattfindenden Sprachförderung bei Kindern aus Zuwandererfamilien. Angelegt ist die Studie auf ein Jahr. „Wir können natürlich nur messen, wenn wir Vergleichsmöglichkeiten haben. Deshalb ist die vorgesehene Kontrollgruppe für die Aussagekraft der Studie von zentraler Bedeutung“, betont Prof. Dr. Drorit Lengyel. Diese Kontrollgruppe besteht aus 40 türkischen Erstklässlern der Overbergschule, der Osterfeldschule, der Elisabethschule und der Schule am Heikenberg (alle Lünen).

Vorgesehen sind zwei zeitliche Messstellen. Ermittelt werden dabei die Sprachkompetenz der geförderten Kinder, es gibt eine Elternbefragung und außerdem Interviews mit den Lehrkräften.

Mit viel Interesse verfolgt die Landesweite Koordinierungsstelle der Kommunalen Integrationszentren (LaKI) die Studie. Dort waren die Materialien überarbeitet worden. „Deshalb haben wir natürlich ein großes Interesse zu sehen, wie passgenau sie tatsächlich sind“, so Andrea Hofer von LaKI.

EILDienst LKT NRW
Nr. 3/März 2015 13.60.10

Tourismus

Neue Radwanderkarte für den Rhein-Sieg-Kreis erhältlich

In den letzten Jahren hat sich im Radverkehr viel getan. So sind im Kreisgebiet viele neue Radrouten sowie zusätzlich das Knotenpunktsystem der RadRegion-Rheinland beschildert worden. Diese Neuerungen hat der Rhein-Sieg-Kreis zum Anlass genommen, die beliebte Radwanderkarte einschließlich des Begleitheftes aus dem Jahr 2009 komplett zu überarbeiten.

Aufgrund der vielen neuen Radverbindungen wurde in der neuen Radwanderkarte erstmals eine Unterteilung für die unterschiedlichen Wegeinteressen der

Fahrradnutzer vorgenommen. So sind touristische Radverbindungen, Radrouten für den Alltagsverkehr sowie lokale Streckenempfehlungen unterschiedlich farbig dargestellt. „Ob nun der kürzeste Weg zur Arbeit oder eine schöne Route für eine Radtour – die unterschiedliche Streckenkennzeichnung ist eine gute Hilfe für die Tourenplanung“, erläutert Kreisplanungsdezernent Michael Jaeger.

Ein dazugehöriges Begleitheft enthält außerdem ein Kurzporträt der sehr unterschiedlichen Landschaften im Rhein-Sieg-Kreis, Steckbriefe der wichtigsten Themenrouten, wie dem Siegtalradweg oder der Wasserburgenroute sowie einen umfangreichen Serviceteil, wo zum Beispiel die Ladestationen der E-Bike Region Bergisch hoch 4 aufgelistet sind.

Die Radwanderkarte und das Begleitheft kosten 8,95 Euro. Sie ist im Kreishaus in Siegburg und im Buchhandel ab sofort erhältlich.

EILDienst LKT NRW
Nr. 3/März 2015 13.60.10

Bald geht's wieder raus! Wandern und Natur erleben im Kreis Siegen-Wittgenstein

Die Biologische Station in Siegen-Wittgenstein und ihre Kooperationspartner haben wieder zwei neue bunt illustrierte Veranstaltungsprogramme im pocket-Format erstellt und laden Erwachsene, Familien sowie Kinder und Jugendliche ein, in den kommenden Monaten das Kreisgebiet Siegen-Wittgenstein aus ganz verschiedenen Blickwinkeln zu erleben.

Mit einer Vielzahl von Kooperationspartnern, darunter wieder Natur-, Umweltschutz- und Heimatvereine, Landwirte, Kreisvolkshochschule, Waldland Hohenroth sowie weiteren ehrenamtlich Aktiven, erwarten Interessierte mehr als 80 Aktivitäten in der Natur, im Garten, beim Wandern und Erleben, also ein rundes Erwachsenen- beziehungsweise Familienprogramm übers ganze Jahr. Morgendliche Vogelkonzerte, Gartenbesichtigungen, Fledermaus- oder Heidewanderungen, pilzkundliche Seminare oder Obstbaum-Schnittkurse, Obstsaft-Pressen, Bauernmarkt, Staudentausch und Hofführungen stehen auf dem Programm und sogar der Umgang mit einer Sense kann erlernt werden. Gezeigt wird die Schönheit der Natur bei Wanderungen in ausgewählten Naturschutzgebieten und zu blühenden Orchideenwiesen und Heideflächen, die manchen Stadtpark in der richtigen Jahreszeit sicher in den Schatten stellen.

Zusätzlich bietet die Biologische Station erneut ein um weitere Veranstaltungen

angewachsenes, abwechslungsreiches Kinder- und Jugendprogramm mit Natur-Erlebnis-Angeboten für Kinder ab sechs Jahren an. Mit viel Spaß können Kinder und Jugendliche auf ganz unterschiedliche Weise die Natur erkunden, sei es als „Räuber“, „Sherlock Holmes“ oder als „Naturdetektiv“. Fische, Spinnen, Schmetterlinge, Fledermäuse und vieles mehr warten darauf, entdeckt zu werden. Das Veranstaltungsprogramm kann bei der Biologischen Station (Telefon 02732 7677340 oder per Email an s.portig@biostation-siwi.de) angefordert oder unter www.biologische-station-siegen-wittgenstein.de eingesehen werden.

Außerdem sind die Programme bei den Tourist-Informationen der Städte und Gemeinden sowie des Kreises und direkt bei der Biologischen Station im Haus der Land- und Forstwirtschaft in Kreuztal erhältlich.

EILDienst LKT NRW
Nr. 3/März 2015 13.60.10

Mehr als 85.000 Besucherinnen und Besucher besuchten im vergangenen Jahr die Wewelsburg

Ein beliebtes Ausflugsziel im Kreis Paderborn ist und bleibt die Wewelsburg. Das ehemalige Schloss der Fürstbischöfe von Paderborn ist Wahrzeichen des Paderborner Landes. Insgesamt 85.259 große und kleine Besucherinnen und Besucher unternahmen im vergangenen Jahr hinter den historischen Mauern eine Reise in die vergangenen Jahrhunderte. Die auffällige Burg mit ihrer charakteristischen Dreiecksform beherbergt das Kreismuseum mit insgesamt zwei Abteilungen. Die Geschichte der Burg und der Region macht das Historische Museum des Hochstifts Paderborn erlebbar. I

m ehemaligen SS-Wachgebäude am Burgvorplatz befindet sich die Erinnerungs- und Gedenkstätte Wewelsburg 1933 – 1945. Hier wird die Dauerausstellung „Ideologie und Terror der SS“ gezeigt. Die historische Abteilung ist seit dem 3. November 2014 aufgrund von Modernisierungsarbeiten geschlossen. „Ohne diese Schließung hätten wir vielleicht sogar die 90.000 geknackt“, bilanziert Museumsleiterin Kirsten John-Stucke. Was noch nicht ist, kann vielleicht in diesem Jubiläumsjahr werden: Das Kreismuseum feiert nicht nur seinen 90. Geburtstag sondern auch die Wiederöffnung des Historischen Museums mit einem Museumsfest am 23. August 2015. Die Wewelsburg versteht sich als Bildungsort für nachfolgende Generationen

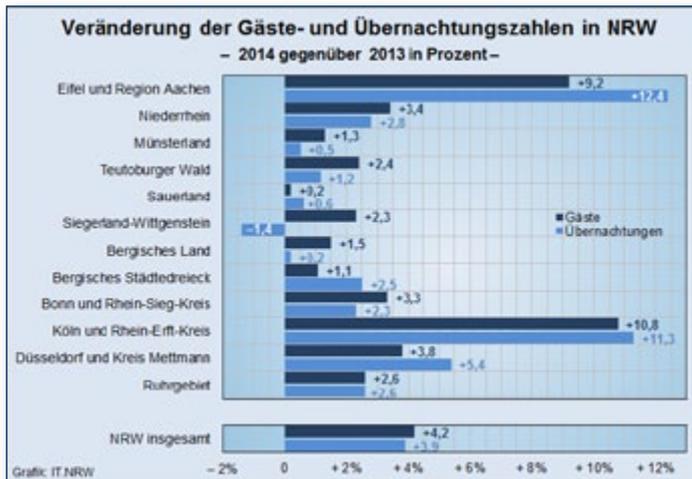
und spricht deshalb auch gezielt Familien, Kindergärten und Schulklassen an. In der Gedenkstätte erhöhte sich die Zahl der Buchungen eines Bildungsangebotes um 10,81 Prozent.

Bekannt ist die Wewelsburg auch für ihre Kindergeburtstagsprogramme für 5-14-Jährige. 234 Kinder feierten im vergangenen Jahr ihren Geburtstag auf der Wewelsburg. Alle Infos und Veranstaltungen unter www.wewelsburg.de.

EILDienst LKT NRW
Nr. 3/März 2015 13.60.10

NRW-Tourismus 2014: Mehr Gäste und Übernachtungen als jemals zuvor

Im Jahr 2014 besuchten 21,2 Millionen Gäste die 5.200 nordrhein-westfälischen Beherbergungsbetriebe (mit mindestens zehn Gästebetten und auf Campingplätzen); sie verbuchten insgesamt 47,9 Millionen Übernachtungen. Laut Mitteilung des statistischen Landesamtes wurde damit das bisherige Rekordergebnis aus dem Jahr 2013 nochmals übertroffen: Die Besucherzahl war um 4,2 Prozent, die Zahl der Übernachtungen um 3,9 Prozent höher als 2013. Der Anstieg der Zahl der Auslandsgäste (4,7 Millionen; +4,4 Prozent) und deren Übernachtungszahlen (10,0 Millionen; +5,5 Prozent) war dabei höher als derjenige der Gäste aus dem Inland (16,5 Millionen; +4,2 Prozent) und deren Übernachtungszahlen (37,9 Millionen; +3,4 Prozent).



Wie die Grafik zeigt, war das Gäste- und Übernachtungsaufkommen im Jahr 2014 in nahezu allen Regionen NRW höher als im Vorjahr. Lediglich im Reisegebiet „Siegerland-Wittgenstein“ mussten Rückgänge beim Übernachtungsaufkommen hin genommen werden. Weitere Einzelheiten

für die Reisegebiete NRWs finden Sie unter http://www.it.nrw.de/presse/pressemittelungen/2015/pdf/38_15tab.pdf.

EILDienst LKT NRW
Nr. 3/März 2015 13.60.10

Märkte, Feste, Veranstaltungen 2015 im Ennepe-Ruhr-Kreis

Auch 2015 laden zahlreiche Veranstaltungen die Menschen aus dem Kreis und aus der Region zu einem Besuch an Ennepe und Ruhr ein. Welche das sind und was im Ennepe-Ruhr-Kreis geplant ist, darüber informiert der von der EN-Agentur herausgegebene Veranstaltungskalender. „Märkte, Feste, Veranstaltungen“ verrät, wann und wo sich ein Besuch in einer der neun kreisangehörigen Städte besonders lohnt. Berücksichtigt wurden regional bedeutsame Stadtfeste und Kulturveranstaltungen, Sportereignisse sowie Bauern-, Jahr- und Trödelmärkte.

„Aufgenommen haben wir auch wieder ausgewählte Kirmestermine und Angebote, die es in 2015 wiederholt und mehrfach geben wird. Dazu zählen Fahrten mit der Ruhrtalbahn und dem Cabriobus, Thementouren durch verschiedene Städte sowie Veranstaltungen der LWL-Industriemuseen und der Kluterthöhle“, sagt Birgit Tüselmann von der EN-Agentur. Alles gute Gründe, um vor der Freizeitplanung einen Blick in die 76-seitige dicke Broschüre zu werfen.

Schon zu Beginn des Jahres haben die Macher des Kalenders zudem an sein Ende gedacht: Damit die Suche nach dem passenden Weihnachtsgeschenk erfolgreich verläuft, werden Daten und Orte von elf Weihnachtsmärkten im Kreisgebiet genannt.

„Märkte, Feste, Veranstaltungen“ bleibt in 2015 seiner Linie treu: Alles wird in chronologischer Reihenfolge präsentiert, neben Angaben zu Ort und Termin finden sich kurze und knappe Informationen über die Veranstaltung selbst. Der Veranstaltungskalender liegt in den Rathäusern sowie den Tourist Infos und Bürgerbüros im Ennepe-Ruhr-Kreis aus. Weitere Einzelheiten über die touristischen Angebote in der Region Ennepe-

Ruhr finden Interessierte im Internet unter www.ennepe-ruhr-tourismus.de.

EILDienst LKT NRW
Nr. 3/März 2015 13.60.10

Umwelt

Vom Artenschutz bis zum Naturdenkmal im Rhein-Sieg-Kreis

Rund 418.000 Euro hat der Rhein-Sieg-Kreis im vergangenen Jahr in die Hand genommen, um Biotope zu pflegen und zu entwickeln. Etwa 15 Prozent des Kreisgebietes stehen unter Naturschutz, mehr als die Hälfte aller Flächen an Rhein und Sieg unter Landschaftsschutz, da gibt es jede Menge für Umwelt und Natur zu tun. So wurden Fledermausstollen und Lebensräume für seltene Arten wie den Schmetterling Bläuling optimiert, Teichanlagen umgestaltet, Obstwiesen und Naturdenkmale gepflegt, Gehölze zurückgeschnitten und vieles mehr. Das Land NRW bezuschusste die Maßnahmen mit circa 252.000 Euro.

Eine der seltenen Arten, die im vergangenen Jahr ebenfalls besondere Pflegemaßnahmen genoss, ist die Wildtulpe. Im Rhein-Sieg-Kreis ist sie zu einem Exot geworden: Nur noch an einer Stelle im Siebengebirge findet sich die „Tulipa sylvestris“. Damit ihr letzter Lebensraum erhalten bleibt, sorgt der Rhein-Sieg-Kreis regelmäßig dafür, dass es an ihrem Standort stets genug Licht gibt – sie also zum Beispiel keine Bäume permanent „in den Schatten stellen“. Außerdem gilt es natürlich zu verhindern, dass die aus Südeuropa stammende Pflanze durch konkurrierende Arten gefährdet wird.

Aber nicht nur für die Flora, auch für die Fauna sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Amtes für Natur- und Landschaftsschutz regelmäßig im Einsatz. Davon profitiert zum Beispiel die Zauneidechse. Im Rhein-Sieg-Kreis findet man sie unter anderem an der ehemalige Kiesgrube Weilerhofer See in Niederkassel. Das Reptil mit dem Fachnamen „Lacerta agilis“ besiedelt typischerweise sonnenexponierte Standorte und fühlt sich in trockenwarmen Biotopen besonders wohl. Damit die erhalten bleiben und es der Zauneidechse nicht zu ungemütlich wird, muss der „Verbuschung“ – also der Ausbreitung von zum Beispiel Sträuchern – regelmäßig der Kampf angesagt werden. „Wer sich im Rhein-Sieg-Kreis auf die Spur der Natur begibt, findet auf den mehr als 1.150 Quadratkilometern Fläche viele verborgene Naturschätze. Ich

lade Sie herzlich ein, sie zu entdecken“, ermuntert Umweltdezernent Christoph Schwarz die Bürgerinnen und Bürger im Rhein-Sieg-Kreis und appelliert zugleich: „Bitte gehen Sie bei Ihren Entdeckungstouren behutsam vor und nehmen Sie Naturschutzmaßnahmen wie zum Beispiel Betretungsverbote ernst. Andernfalls könnten die Tage seltener Pflanzen und Tiere auch bei uns schnell gezählt sein.“

EILDienst LKT NRW
Nr. 3/März 2015 13.60.10

Wirtschaft und Verkehr

9,5 Millionen Menschen in NRW kaufen im Internet ein

Etwa 9,5 Millionen Bürgerinnen und Bürger Nordrhein-Westfalens haben mindestens einmal Waren und Dienstleistungen für private Zwecke über das Internet bestellt beziehungsweise gekauft. Wie das statistische Landesamt anhand jetzt vorliegender Ergebnisse einer im Jahr 2014 durchgeführten Haushaltsbefragung mitteilt, waren das nahezu drei Viertel (73 Prozent) aller 12,9 Millionen Onlinenutzer/-innen an Rhein und Ruhr. Besonders aktiv beim Onlinekauf waren 25 bis 44-Jährige: 92 Prozent der Internetnutzer in diesem Alter gaben 2014 an, Waren und Dienstleistungen im Internet bestellt zu haben. Bei den 16 bis 24-Jährigen und bei den 45 bis 64-jährigen waren es jeweils über 74 Prozent und bei den über 65-Jährigen 49 Prozent der User.

Mehr als zwei Drittel (67 Prozent) der Internetnutzer in Nordrhein-Westfalen haben Kleidung oder Sportartikel über das Internet bestellt beziehungsweise gekauft. An zweiter Stelle standen bei den Onlinekäufern mit 53 Prozent Gebrauchsgüter wie zum Beispiel Spielzeug, Geschirr oder Möbel. Zu den am häufigsten von den Nutzern getätigten Käufen im Internet gehörten mit jeweils 50 Prozent Bücher, Zeitschriften und Zeitungen beziehungsweise die Buchung von Urlaubsunterkünften.

Die Ergebnisse wurden im Rahmen einer EU-weit durchgeführten, freiwilligen Befragung zur Nutzung von Informations- und Kommunikationstechnologien in privaten Haushalten ermittelt. Diese Erhebung wird jährlich jeweils im zweiten Quartal durchgeführt.

In NRW wurden 2014 mehr als 5.200 Personen in über 2.500 Haushalten ab einem Alter von zehn Jahren befragt. Die Angaben der Befragten zur Internetnutzung und zu Onlinekäufen beziehen sich

jeweils auf die letzten zwölf Monate vor der Befragung.

EILDienst LKT NRW
Nr. 3/März 2015 13.60.10

Zahl der Unternehmensinsolvenzen auf den niedrigsten Stand seit 2001 gesunken

Im Jahr 2014 stellten 7.823 Unternehmen bei den nordrhein-westfälischen Amtsgerichten einen Antrag auf Eröffnung eines Insolvenzverfahrens; das war der niedrigste Stand seit dem Jahr 2001. Laut Informationen des statistischen Landesamtes waren das 11,1 Prozent weniger als 2013 (8.799 Unternehmensinsolvenzen). In 6.031 Fällen wurde ein Insolvenzverfahren eröffnet; in 1.792 Fällen musste die Eröffnung mangels Masse abgewiesen werden. Zum Zeitpunkt der Antragstellung waren von den Unternehmensinsolvenzen 40.234 Beschäftigte betroffen. Neben den Unternehmen beantragten im vergangenen Jahr 25.700 weitere Schuldner die Eröffnung eines Insolvenzverfahrens. Dabei handelte es sich in 22.485 Fällen um Verbraucherinsolvenzen; das waren 5,1 Prozent weniger als 2013 (23.704). Die übrigen 3.215 Fälle betrafen Nachlässe und andere Privatpersonen, wie beispielsweise ehemals selbstständig tätige Personen. Die Gesamtzahl der Insolvenzen in Nordrhein-Westfalen war im vergangenen Jahr mit 33.523 um 5,1 Prozent niedriger als 2013 (damals: 35.332). Die hieraus resultierenden Forderungen summieren sich auf voraussichtlich 6,8 Milliarden Euro (2013: 10,2 Milliarden Euro). Die Statistiker weisen darauf hin, dass bei den Insolvenzverfahren auch Fälle erfasst werden, bei denen der Unternehmenssitz außerhalb von Nordrhein-Westfalen liegt, die Insolvenzabwicklung jedoch an einem nordrhein-westfälischen Amtsgericht erfolgt. Bei solchen im Jahr 2014 betroffenen 84 Unternehmen waren 556 Personen beschäftigt; die Gläubigerforderungen summieren sich hier auf 357 Millionen Euro.

EILDienst LKT NRW
Nr. 3/März 2015 13.60.10

Gesunkene Gewerbeanmeldungen im Jahr 2014

Im Jahr 2014 wurden bei den nordrhein-westfälischen Gewerbeämtern insgesamt 154.497 Gewerbe angemeldet. Nach Auskunft des statistischen Landesamtes waren das 2,8 Prozent weniger Anmeldungen als im Jahr 2013. Die Zahl der Gewerbeabmeldungen war im vergan-

genen Jahr mit 151.245 um 0,4 Prozent höher als ein Jahr zuvor.

Die meisten Anmeldungen waren Neuerichtungen (129.648). Dabei handelte es sich in 24.934 Fällen um Betriebsgründungen, bei denen aufgrund der voraussichtlichen Beschäftigtenzahl oder der Rechtsform eine größere wirtschaftliche Substanz vermutet werden kann. Bei 804 Gewerbeanzeigen handelte es sich um Umwandlungen. Von den übrigen 103.910 Neugründungen wurden 52.918 im Nebenerwerb angemeldet; weitere Anmeldungen wurden für Zuzüge aus anderen Meldebezirken (15.032) sowie für Übernahmen (9.817) bereits bestehender Betriebe abgegeben.

Bevorzugte Rechtsform war im Jahr 2014 mit 123.699 Gewerbeabmeldungen das Einzelunternehmen. In 10.660 Fällen wurde eine Personengesellschaft und in 18.935 Fällen eine GmbH angemeldet. Darunter waren 3.878 haftungsbeschränkte Sonderformen der Unternehmungsgesellschaft, bei denen sich Unternehmer bereits mit einem Euro Stammkapital selbstständig machen können.

Den größten Anteil an der Gesamtzahl der Gewerbeabmeldungen hatte in Nordrhein-Westfalen der Bereich „Handel; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen“ mit 37.339 Gewerbeabmeldungen (24,2 Prozent), gefolgt vom Baugewerbe mit 22.737 Anmeldungen (14,7 Prozent). Bei der Interpretation der Zahlen ist zu beachten, dass es sich bei den Gewerbeabmeldungen um Absichtserklärungen handelt. Den Statistikern liegen keine Informationen darüber vor, ob das an- bzw. abgemeldete Gewerbe auch tatsächlich ausgeübt wird bzw. wurde.

EILDienst LKT NRW
Nr. 3/März 2015 13.60.10

Einbanddecken und Stichwortverzeichnis 2014

Die Knipping Druckerei und Verlag GmbH, Postfach 10 32 39, 40023 Düsseldorf, hält Einbanddecken für den EILDienst des Jahres 2014 bereit. Sie können zum Preis von 7,90 Euro plus Mehrwertsteuer zuzüglich 4,40 Euro Versandkosten unmittelbar bei der Druckerei bestellt werden.

knippingmedia@gmail.com

Das Stichwortverzeichnis für das Jahr 2014 lag dem Heft 2/2015 bei.

EILDienst LKT NRW
Nr. 3/März 2015 00.10.04

Hinweise auf Veröffentlichungen

Schütz/Maiwald, Beamtenrecht des Bundes und der Länder, Kommentar, Gesamtausgabe B 10/14-2, 380. Aktualisierung, Stand: Dezember 2014, € 74,99, Bestellnr.: 7685 5470 380, Verlagsgruppe Hüthig Jehle Rehm GmbH, Hultschiner Straße 8, 81677 München.

Diese Aktualisierung bietet neue Entscheidungen mit Schwerpunkt Besoldungsrecht.

Mohr, Karl-Heinz, Beihilfenrecht Nordrhein-Westfalen, Unterstützungsggrundsätze, Vorschussrichtlinien, 98. Ergänzungslieferung, Stand September 2014, 322 Seiten, 81,00 €, ISBN 978-3-7922-0153-4, Verlag W. Reckinger, Siegburg, Luisenstraße 100-102, 53721 Siegburg.

Mit der 98. Ergänzungslieferung (Stand September 2014) werden im Teil A die neuen, umfassenden Verwaltungsvorschriften vom 15. September 2014 zur Ausführung der Beihilfenverordnung veröffentlicht.

Die eingehende Kommentierung der Neuregelungen erfolgt in der nächsten Nachlieferung.

Darüber hinaus enthält diese Lieferung den Rest des Fallpauschalenkatalogs 2014.

Abfallgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen, Kommentar, 5. Nachlieferung, Dezember 2014, 294 Seiten, € 39,70, Gesamtwerk 720 Seiten, € 69,00, Kommunal- und Schulverlag GmbH & Co. KG, Konrad-Adenauer-Ring 13, 65187 Wiesbaden.

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

Engel, Andreas, IT-Governance in Staat und Kommune, Vernetzung, Zusammenarbeit und die Steuerung von Veränderungsprozessen in der öffentlichen Informationstechnik, 237 Seiten, ISBN 978-3-89404-846-4, 17,90 €, edition sigma e.Kfm., Leuschnerdamm 13, 10999 Berlin.

E-Government führt zu gesteigerten Erwartungen an eine effektive Planung und Steuerung der IT-Ressourcen im öffentlichen Sektor. Vor allem die Vernetzung der öffentlichen Aufgabenträger und die informationelle Öffnung von Staat und Verwaltung schaffen neue Aufgaben für die IT-Steuerung. Dieser Sammelband beleuchtet aus wissenschaftlicher wie aus praktischer Perspektive die Veränderungen, die sich daraus für die IT-Governance und die Rolle des Chief Information Officer (CIO) in der Verwaltung ergeben: Neben der betrieblichen Steuerung geht es um

das Gestalten von Veränderungsprozessen, und die bislang herrschende organisatorische Binnensicht muss erweitert werden zur Gestaltung von Kooperationen. 15 Beiträge befassen sich in den vier Teilen des Bandes mit der Funktion des CIO, mit der Zusammenarbeit von Bund, Ländern und Kommunen sowie der Einbindung der Kommunen in die sich herausbildende föderale IT-Governance, mit Kooperationsformen der IT-Dienstleister sowie der Steuerung des organisatorischen Wandels – vor allem im Hinblick auf Bedingungen, die im Verwaltungsrahmen geschaffen werden müssen.

Pflegereform 2015 – Das neue SGB XI, PflegeZG und PfPZG

Vergleichende Gegenüberstellung/Synopse, Gesetzesmaterialien und Erläuterungen, 184 Seiten, 19,95 €, ISBN 978-3-8029-7323-9, WALHALLA Fachverlag, 93042 Regensburg.

Die Reformgesetze (das neue SGB XI, Pflegezeitgesetz und Familienpflegezeitgesetz) kennen und anwenden. Pflegebedürftige, Demenzzranke und ihre Angehörigen profitieren von den zahlreichen Leistungserweiterungen, neuen Ansprüchen und Zuschüssen, ergänzenden Angeboten und flexibleren Kombinationsmöglichkeiten der Pflegereform:

- Erhöhung der Leistungsbeträge in der Pflege
- Flexiblere Kombinationsmöglichkeiten bei Verhinderungs- und Kurzzeitpflege
- Keine Anrechnung mehr der Leistungen für Tages- und Nachtpflege auf Pflegegeld und Pflegesachleistungen
- Anspruch auf Tages- und Nachtpflege, Kurzzeitpflege und Unterstützung neuer Wohnformen auch für Versicherte der Pflegestufe 0
- Erweiterung niedrigschwelliger Betreuungs- und Entlastungsangebote durch Alltagsbegleiter, Pflegebegleiter und haushaltsnahe Dienstleistungen
- Erhöhung der Zuschüsse für Umbaumaßnahmen und Pflegehilfsmittel
- Erhöhung der Anschubfinanzierung für ambulante Wohngruppen sowie des Wohngruppenzuschlags
- Ergänzende Betreuungsangebote in teil- und vollstationären Einrichtungen für Versicherte aller Pflegestufen
- Rechtsanspruch auf Familienpflegezeit, zinsloses Darlehen während der Pflegezeit
- Bezahlte zehntägige Freistellung durch das neue Pflegeunterstützungsgeld

Die neue Arbeitshilfe bietet schnelle Orientierung nach der Pflegereform. Erläuterungen und Übersichten beschreiben das neue Leistungspaket. Absatzgenau wird der Wortlaut des alten dem neuen XI. Buch Sozialgesetzbuch und des Pflegezeitgesetzes gegenübergestellt. Optische Hervorhebungen verdeutlichen, was künftig gilt. Umsetzungshinweise liefern die Gesetzesbegründungen der Paragraphen.

Fiebig/Gallner/Mestwerdt/Nägele (Hrsg.), Kündigungsschutzrecht, 4. Auflage 2012, 1920 Seiten, ISBN 978-3-8329-4226-7, Preis 118,- €, Nomos Verlag, Waldsee-straße 3-5, 76530 Baden-Baden.

Die 4. Auflage zum Handkommentar zum Kündigungsschutzrecht, insbesondere das Kündigungsschutzgesetz, stellt einen kompakten Zugriff auf diese arbeitsrechtlich hoch relevante Materie dar. Es werden insbesondere die Normen des Kündigungsschutzgesetzes, aber auch die einschlägigen Normen des AGG, des BGB, des Betriebsverfassungsgesetzes sowie des Teilzeit- und Befristungsgesetzes umfassend kommentiert. Aufgrund des umfassenden Fußnotenapparats eignet sich dieses Werk auch für einen wissenschaftlich vertieften Zugriff auf die Materie des Kündigungsschutzgesetzes einschließlich der damit in Verbindung stehenden Rechtsmaterien.

Der Kommentar zielt insbesondere auf Juristinnen und Juristen, die regelmäßig mit arbeitsrechtlichen Fragestellungen befasst sind, insbesondere hier zu nennen Personalverwaltungen großer Kommunen oder Personalverwaltungen in sonstigen kommunalen Einrichtungen sowie Unternehmen. Auch für diejenigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die regelmäßig in anderer Form mit arbeitsrechtlichen Fragestellungen in Verbänden, Organisationen oder Ministerien befasst sind, ist diese Kommentierung von Relevanz.

Kleinschneider, Heiner, Grundlagen und Praxis der kommunalen Wirtschaftsförderung, Praxishandbuch, 2014, 78 Seiten, ISBN 978-3-931334-23-9, Preis 19,80 €, neomediaVerlag, Industriestraße 23, 48653 Coesfeld.

Das vorliegende Praxishandbuch gibt einen kompakten und informativen Überblick über die Grundlagen und die praktische Umsetzung der kommunalen Wirtschaftsförderung. Es werden die verschiedenen Strategien und Kernthemen einer erfolgreichen kommunalen Wirtschaftsförderung aufgezeigt. Das Handbuch unterstreicht die Bedeutung der kommunalen Wirtschaftsförderung als unverzichtbare Kernaufgabe der kommunalen Selbstverwaltung.

Das Buch kann als Ratgeber für die im Aufgabenfeld der Wirtschaftsförderung tätigen Praktiker nützliche Dienste erfüllen. Schließlich wird Wirtschaftsförderung in allen 402 Kreisen und kreisfreien Städten in Deutschland in einer eigenen, jeweils kommunal individuellen Weise praktiziert.

Darüber hinaus gibt dieses Buch einen Überblick über die externen und internen Strukturen der kommunalen Wirtschaftsförderung und schließt mit einem kompakten und zugleich praxisrelevanten Empfehlungskatalog. Trotzdem will dieses Buch keine allgemein verbindlichen Handlungsprogramme formulieren, sondern Instrumente an die Hand geben, um eigenverantwortlich und unter Berücksichtigung der

besonderen örtlichen Gegebenheiten solche Handlungsoptionen und Handlungsziele zu definieren. Nur in Kenntnis der Situation vor Ort kann angemessen entschieden werden, welche Aufgabenfelder wie zu bearbeiten sind und welche Prioritäten dabei zu setzen sind. Das Buch soll einen Beitrag dazu bieten, die Qualität der kommunalen Wirtschaftsförderung in Deutschland und in NRW zu stärken. Der Autor ist seit über 30 Jahren in verantwortlicher Funktion in der kommunalen Wirtschaftsförderung tätig und leitet seit 1990 eine kreisliche Wirtschaftsförderungsgesellschaft in NRW. Er kann dabei auf umfangreiche Praxiserfahrung zurückgreifen und ist ein ausgewiesener Kenner der Materie, auch in so innovativen Themenfeldern wie der Erstellung einer zukunftsweisenden Breitbandinfrastruktur für kreisangehörige Räume.

Engelhardt / App / Schlatmann (Hrsg.), **Verwaltungsvollstreckungsgesetz / Verwaltungszustellungsgesetz**, 10. Auflage, 2014, 590 Seiten, ISBN 978-3-406-64794-9, Preis 75,- €, Verlag C.H.Beck oHG, Wilhelmstraße 9, 80801 München.

Der Handkommentar von Engelhardt/App/Schlatmann zum Verwaltungsvollstreckungsgesetz und zum Verwaltungszustellungsgesetz sind die vielleicht bewährtesten Kommentare zur Umsetzung des Verwaltungsrechts auf der Vollstreckungsebene. Sie kommentieren dieses Rechtsgebiet umfassend und praxisnah. Dabei werden auch Bezüge zu den entsprechenden Gesetzen der Bundesländer einbezogen.

Die Neuauflage berücksichtigt insbesondere die Änderungen des § 10 Verwaltungszustellungsgesetz auf Bundesebene sowie entsprechend den § 284 der Abgabenordnung. Zudem werden Anwendungsverfahren im Hinblick auf die Neuregelung des § 5a des Verwaltungszustellungsgesetzes (De-Mail-Dienste) berücksichtigt. Der Kommentar eignet sich für Praktikerinnen und Praktiker, insbesondere Juristen im Bereich des Verwaltungsrechts, ist aber auch für mit Verwaltungsvollstreckungsfragen betrauten Beamten und Angestellten der kommunalen Verwaltungen von Interesse.

Prechtel, Ulf/Terwiesche, Michael/Prote, Karsten (Hrsg.), **Handbuch für öffentliche Auftraggeber**, 1. Aufl., 2014, 222 Seiten, Preis 59,- €, ISBN 978-3829310246, Kommunal- und Schulverlag, Wiesbaden.

Das vorliegende Handbuch stellt eine kompakte und übersichtliche Zusammenfassung der wichtigsten rechtlichen Regelungen im Bereich der öffentlichen Auftragsvergabe aus Sicht der Auftraggeber dar. Das Werk will die bestehenden Unsicherheiten in der Beschaffungspraxis verringern helfen und zugleich präzise Antworten auf die wichtigsten Anforderungen im Bereich des GWB, der VOL/A, der VOL/O, der VOF und der SektVO geben. Dabei will dieses Handbuch, anders als die zahlreichen auf dem Markt befindlichen Kommentare, eben keine umfangliche Erörterung einzelner Paragraphen und der darin belegenen Probleme behandeln, sondern eine praxisorientierte Übersicht über

die Problemstellungen des Vergaberechts bieten. In diesem Zusammenhang werden auch grundsätzliche, praxisrelevante Fragestellungen wie Inhouse-Vergabe, interkommunale Zusammenarbeit, Abgrenzungsfragen zwischen Auftrag und Konzession sowie Fragestellungen zum sozialrechtlichen Dreiecksverhältnis erörtern. Das Werk wendet sich vorwiegend an Praktikerinnen und Praktiker aus den öffentlichen Verwaltungen, die mit öffentlichen Auftragsvergaben betraut sind, aber auch an andere, mit der Bewältigung vergaberechtlicher Fragen befassten Personengruppen.

Ruhland, Bettina, **Die Dienstleistungskonzession**, Dissertation, 2006, 311 Seiten, Preis 68,- €, ISBN 978-3832920920, Nomos Verlag, Baden-Baden.

Die vorliegende, als Monografie erschiene Dissertation ist eines der umfanglichsten Werke zur Rechtsfigur der Dienstleistungskonzession. Das Werk behandelt sowohl die abstrakte Terminologie der Dienstleistungskonzession als auch ihre wichtigsten, praktischen Anwendungsfälle. Dabei setzt sich das vorliegende Werk insbesondere auch damit auseinander, wie sich eine Dienstleistungskonzession zu den Entwicklungen der verschiedenen Formen der Privatisierung verhält. Besondere Relevanz gewinnt dieses Werk in Anbetracht der Tatsache, dass die Dienstleistungskonzession nunmehr durch das 2014 in Kraft getretene Vergabepaket der Europäischen Union eine eigene, sekundärrechtliche Regelung auf Unionsrechtsebene gefunden hat, wobei diese Dissertation naturgemäß die Konzessionsvergaberichtlinie nicht berücksichtigen konnte. Das Werk richtet sich an alle Personen, die vertieft in die Materie des Vergaberechts und insbesondere des Vergaberechts bezüglich der Dienstleistungskonzessionen einsteigen wollen.

Hofmann/Hoffmann (Hrsg.), **Ausländerrecht**, 1. Auflage 2008, 2376 Seiten, ISBN 978-3-8329-1171-3, Preis 128,- €, Nomos Verlag, Waldseestraße 3-5, 76530 Baden-Baden.

Der Handkommentar von Hofmann/Hoffmann bietet ein zuverlässiges Hilfsmittel bei der Anwendung des einschlägigen Ausländerrechts, insbesondere des Aufenthaltsgesetzes, Freizügigkeitsgesetzes/EU, des Asylverfahrensgesetzes sowie des Staatsangehörigkeitsgesetzes. Der Kommentar bietet dabei eine Orientierung in einem komplexen Rechtsgebiet.

Zusätzlich enthält der Kommentar Praxishinweise zu behördlichen und gerichtlichen Entscheidungen sowie vertiefende Erläuterungen zum Rechtsschutz und zu Fragestellungen betreffend der Kosten und Gebühren. Einschlägige Muster für Merkblätter und Arbeitshilfen bieten zudem eine Unterstützung. Gesetzesänderungen und neuere Rechtsprechung konnten allerdings seit dem Zeitraum von 2008 nicht mehr berücksichtigt werden.

Haag, Oliver / Löffler, Joachim (Hrsg.), **Handelsgesetzbuch**, Kommentar, 2. Auflage, 2013, 2500 Seiten, ISBN 978-

3896557032, Preis 128 €, ZAP Verlag, Köln.

Das vorliegende Werk ist ein vollumfänglicher Praxiskommentar zur Materie des Handelsrechts. Die Vorzüge liegen insbesondere auf der strikt praxisorientierten Kommentierung sämtlicher Bereiche des Handelsrechts einschließlich der auch für die öffentliche Hand relevanten Bereiche des Gesellschaftsrechts und insbesondere auch des Bilanzrechts. Letzteres betrifft insbesondere die Bereiche der Betätigung öffentlich beherrschter Unternehmen in privatrechtlichen Rechtsformen. Das Besondere an diesem Kommentar ist, dass regelmäßig Beispiele und Praxistipps zu einzelnen Paragraphenkommentierungen gegeben werden, die den Anwender, auch wenn dieser nicht mit allen Einzelheiten der Materie betraut ist, einen guten Einstieg und ein gutes Problembewusstsein geben. Positiv ist weiter zu bemerken, dass die Kommentierung alle wesentlichen Gesetzesänderungen bis zum Jahre 2013 abbildet. Das Autorenteam stammt sowohl aus der anwaltlichen Praxis als auch aus dem Bereich der Unternehmen und von verschiedenen Verbänden.

Friauf (Hrsg.), **Kommentar zur Gewerbeordnung**, Grundwerk in 3 Ordnern, 279. Ergänzungslieferung, Stand: Juli 2014, 5420 Seiten, ISBN 978-3-472-10570-1, Preis 148,- €, Verlag Luchterhand, Köln.

Die Kommentierung von Friauf zur Gewerbeordnung ist die vielleicht umfassendste Erörterung der Materie des Gewerberechts. Dabei werden die einschlägigen ordnungsrechtlich und gewerberechtlich relevanten Fragestellungen der Gewerbeordnung umfassend und unter Bezugnahme auf entsprechende Verweise und Referenzen kommentiert. Sowohl im Hinblick auf die „Gewerberechtliche Generalklausel“ des § 35 GewO als auch im Hinblick auf die Materien mit einem gewerberechtlichen präventiven Erlaubnisvorbehalt enthält die Kommentierung zahlreiche vertiefende Informationen sowie Bezugnahmen auf weiterführende Literatur und Urteile. Insbesondere für die Verwaltungsanwenderinnen und -Anwender, die häufig mit Spezialproblemen aus der Materie des Gewerberechts befasst sind, eignet sich diese einschlägige und umfassende Kommentierung der Materie des Gewerberechts. Auch sind in dieser dreibändigen Ausgabe viele Normen mit Bezug zu den entsprechenden europarechtlichen Hintergründen kommentiert worden. Die Bezüge zu den Vorschriften über genehmigungsbedürftige und überwachungsbedürftige Anlagen sowie Vorschriften über besondere Gewerbearten (insb. Gaststättengesetz, Handwerksordnung, Schornsteinfegergesetz) werden bei den einschlägigen Normen hergestellt. Die Kommentierung richtet sich in erster Linie an Rechtsanwenderinnen und Rechtsanwender, die häufig vertieft in Einzelfragen des Gewerberechts einsteigen müssen, allen voran im Bereich der Anwaltschaft, der Verwaltungsgerichte, aber auch in Gewerbebehörden größerer Kommunen oder bei den Aufsichtsbehörden. Darüber hinaus eignet sich dieses Werk aufgrund des großen Verweisungsapparats auch für wissenschaftlich interessierte Juristinnen und Juristen.

Praxis der Kommunalverwaltung Landesausgabe Nordrhein-Westfalen, Jörg Bülow, Dr. Jürgen Busse, Dr. Jürgen Dieter, Werner Haßenkamp, Prof. Dr. Hans-Günter Henneke, Dr. Klaus Klang, Prof. Dr. Hubert Meyer, Prof. Dr. Utz Schliesky, Prof. Dr. Gunnar Schwarting, Prof. Dr. Christian O. Steger, Hubert Stubenrauch, Prof. Dr. Wolf-Uwe Sponer, Johannes Winkel und Uwe Zimmermann, 488. Nachlieferung (Doppellieferung), Dezember 2014, Preis € 139,80, Kommunal- und Schul-Verlag, Konrad-Adenauer-Ring 13, 65187 Wiesbaden.

Die vorliegende (nicht einzeln erhältliche) Lieferung enthält:

A 15 – Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG)

Von Henning Jäde, Ltd. Ministerialrat a. D.

Mit dieser Überarbeitung wurden die Änderungen der §§ 3 a (Elektronische Kommunikation), 20 (Ausgeschlossene Personen), 25 (Beratung, Auskunft, Öffentlichkeitsbeteiligung), 27 a (Öffentliche Bekanntmachung im Internet), 33 (Beglaubigung von Dokumenten), 37 (Bestimmung und Form des Verwaltungsaktes, Rechtsbehelfsbelehrung)), 73 (Anhörungsverfahren), 74 (Planfeststellungsbeschluss, Plangenehmigung), 75 (Rechtswirkungen der Planfeststellung) in der Kommentierung berücksichtigt.

A 17 – Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO)

Begründet von Dr. Ernst Oestreicher, Verwaltungsgerichtspräsident a.D., fortgeführt von Dr. Andreas Decker, Vors. Richter am Bayerischen Verwaltungsgerichtshof und Lehrbeauftragtem an der LMU München und Christian Konrad, Regierungsdirektor als Landesanwalt bei der Regierung von Oberbayern

Diese Überarbeitung beinhaltet die Aktualisierungen der Kommentierungen zu den §§ 43 (Feststellungsklage), 44 (Objektive Klagehäufung) und 44 a (Gleichzeitige Geltendmachung von Rechtsbehelfen).

C 23 NW – Reisekosten, Umzugskosten und Trennungsgeld in Nordrhein-Westfalen

Die Inhalte der Vorschriftensammlung (Landesreisekosten- und Landesumzugskostengesetz, Trennungsschadensverordnung) wurden auf den aktuellen Stand gebracht

E 1a – Der europäische Fiskalpakt und seine Umsetzung in Deutschland

Von Prof. Dr. jur. Hans-Günter Henneke, Geschäftsführendes Präsidialmitglied des Deutschen Landkreistages, Vizepräsident des Deutschen Sparkassen- und Giroverbandes, Honorarprofessor an der Universität Osnabrück

Der neue Beitrag befasst sich mit dem Fiskalpakt, dessen innerstaatlichen Umsetzung und Auswirkungen auf die Schuldenbegrenzung im GG und den Landesverfassungen.

E 10 – Beteiligung der Kommune am Insolvenzverfahren

Begründet von Dr. Hubert Lentz, Rechtsanwalt, fortgeführt von Rechtsanwalt Steuerberater Prof. Dr. Jens M. Schmittmann

Der Beitrag wurde komplett überarbeitet und dem aktuellen Insolvenzrecht angepasst.

F 1 – Baugesetzbuch (BauGB)

Von Johannes Schaezell, Ministerialrat a. D., Dr. Jürgen Busse, Geschäftsführendes Präsidialmitglied des Bayerischen Gemeindetages und Dr. Franz Dirnberger, Direktor beim Bayerischen Gemeindetag

Die Lieferung beinhaltet die Änderungen der Kommentierungen zu den §§ 1 (Aufgabe, Begriff und Grundsätze der Bauleitplanung), 1 a (Ergänzende Vorschriften zum Umweltschutz), 26 (Ausschluss des Vorkaufsrechts), 27 (Abwendung des Vorkaufsrechts), wobei vor allem neue Entscheidungen Berücksichtigung fanden.

K 4a – Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

Strategische Umweltprüfung (SUP)

Bearbeitung umweltrechtlicher Praxisfälle

Von Dr. Wolfgang Sinner, Prof. Dr. Ulrich M. Gassner, Mag. rer. publ., M. Jur. (Oxon.) und Dr. Joachim Hartlik

Diese Lieferung beinhaltet die Aktualisierung des Anhangs mit den einschlägigen Vorschriften.

K 31b – Sprengstoffrecht

Von Kurt Meixner, Ltd. Ministerialrat a. D.

Die sich durch die Aktualisierungen des Sprengstoffgesetzes ergebenden Änderungen wurden eingefügt.

L 16 – Soziale Medien in der öffentlichen Verwaltung

Von Dr. Sönke E. Schulz, Geschäftsführender wissenschaftlicher Mitarbeiter am Lorenz-von-Stein-Institut für Verwaltungswissenschaften an der Christian-Albrechts-Universität Kiel und Dr. Christian Hoffmann, Rechtsanwalt

Der neue Beitrag befasst sich mit „Social media“ in der öffentlichen Verwaltung und behandelt die Arten, die Zulässigkeit, den rechtlichen Rahmen und Handlungsleitfäden.

Kreislaufwirtschaftsrecht, Abfallrecht und Bodenschutzrecht, Kommentar, 119. Aktualisierung, Juni 2014, Verlagsgruppe Hühthig Jehle Rehm, Hultschiner Straße 8, 81677 München.

Diese Aktualisierung enthält die überarbeitete Kommentierung des §§ 33 KrWG Abfallvermeidungsprogramme und der §§ 13, 14 und 15 NachwV.



DA DEUTSCHES
AUSSCHREIBUNGSBLATT

Das Auftragsportal.

Vergabeservice

eVergabe so einfach wie ein Handschlag

- ✓ Veröffentlichung von Bekanntmachungen und Vergabeunterlagen
- ✓ Digitale Angebotsabgabe
- ✓ Eigene Bieterdatenbank mit Gewerkeverschlüsselung und Nachweismanagement
- ✓ Webbasierend - einfach und sicher
- ✓ Erweiterbar durch das Modul Vergabemanagement
- ✓ Lizenzkostenfrei
- ✓ Erfüllt die EU-Vergaberechtl. 2016

JETZT KOSTENLOS REGISTRIEREN!

➤ www.deutsches-ausschreibungsblatt.de

Schriftenreihe des Freiherr-vom-Stein-Instituts

Wissenschaftliche Forschungsstelle des Landkreistages Nordrhein-Westfalen
an der Universität Münster

- Band 36 – Faber, **Gesellschaftliche Selbstregulierungssysteme im Umweltrecht – unter besonderer Berücksichtigung der Selbstverpflichtungen**, 2001
- Band 37 – Schulenburg, **Die Kommunalpolitik in den Kreisen Nordrhein-Westfalens: Eine empirische Bestandsaufnahme**, 2001
- Band 38 – Oebbecke/Ehlers/Schink/Pünder (Hrsg.), **Kommunal финанzen**, 2001
- Band 39 – Oebbecke/Ehlers/Schink/Pünder (Hrsg.), **Die nordrhein-westfälische Gemeindeprüfung in der Diskussion**, 2001
- Band 40 – Lüttmann, **Aufgaben und Zusammensetzung der Verwaltungsräte der kommunalen Sparkassen**, 2002
- Band 41 – Oebbecke/Ehlers/Schink/Pünder (Hrsg.), **Aktuelle Fragen der Sparkassenpolitik**, 2002
- Band 42 – Hörster, **Die Wahrnehmung der Sozialhilfeargaben im kreisangehörigen Raum in Nordrhein-Westfalen**, 2002
- Band 43 – Pünder, **Haushaltsrecht im Umbruch – eine Untersuchung der Erfordernisse einer sowohl demokratisch legitimierten als auch effektiven und effizienten Haushaltswirtschaft am Beispiel der Kommunalverwaltung**, 2003
- Band 44 – Harks, **Kommunale Arbeitsmarktpolitik – Rechtliche Vorgaben und Grenzen**, 2003
- Band 45 – Schepers, **Internet-Banking und sparkassenrechtliches Regionalprinzip**, 2003
- Band 46 – Kulosa, **Die Steuerung wirtschaftlicher Aktivitäten von Kommunen – Eine betriebswirtschaftliche Analyse**, 2003
- Band 47 – Placke, **Interkommunale Produktvergleiche als Basis für den kommunalen Finanzausgleich**, 2004
- Band 48 – Wittmann, **Der Sparkassenverbund**, 2004
- Band 49 – Lübbecke, **Das Kommunalunternehmen – neue Organisationsform im kommunalen Wirtschaftsrecht von Nordrhein-Westfalen**, 2004
- Band 50 – Hoffmann, **Gewässerschutzrecht Nordrhein-Westfalen – eine systematische Darstellung unter besonderer Berücksichtigung der europarechtlichen und bundesrechtlichen Vorgaben**, 2004
- Band 51 – Oebbecke/Ehlers/Schink/Diemert (Hrsg.), **Kommunalverwaltung in der Reform**, 2004
- Band 52 – Lühmann, **Die Zusammenführung von Arbeitslosen- und Sozialhilfe im Sozialgesetzbuch II (SGB II)**, 2005
- Band 53 – Niggemeyer, **Zulässigkeit und Grenzen von Sparkassenfusionen – eine Untersuchung am Beispiel von Zusammenschlüssen nordrhein-westfälischer Sparkassen**, 2005
- Band 54 – Diemert, **Das Haushaltssicherungskonzept – Verfassungs- und haushaltsrechtliche Grundlagen in NRW unter Berücksichtigung des Neuen Kommunalen Finanzmanagements**, 2005
- Band 55 – Becker, **Die Entwicklung des Personalvertretungsrechts in Nordrhein-Westfalen – Eine Untersuchung der wesentlichen Einflussfaktoren auf die Gesetzgebung am Beispiel des LPVG NRW**, 2006
- Band 56 – Oebbecke/Ehlers/Klein/Theurl/Diemert (Hrsg.), **Perspektiven für Sparkassen und Genossenschaftsbanken**, 2006
- Band 57 – Pehla, **Der Haftungsverbund der Sparkassen-Finanzgruppe – eine Untersuchung der Institutssicherung der Sparkassen und Landesbanken unter besonderer Berücksichtigung des Einlagensicherungs- und Anlegerentschädigungsgesetzes**, 2006
- Band 58 – Oebbecke/Ehlers/Klein/Diemert (Hrsg.), **Zwischen kommunaler Kooperation und Verwaltungsreform, Fachtagung aus Anlass des 25-jährigen Bestehens des Freiherr-vom-Stein-Instituts**, 2006
- Band 59 – Schütte-Leifels, **Die Grundsätze der Sozialhilfe nach der Reform**, 2007
- Band 60 – Thiemann, **Rechtsprobleme der Marke Sparkasse**, 2008
- Band 61 – Tepe, **Verfassungsrechtliche Vorgaben für Zuständigkeitsverlagerungen zwischen Gemeindeverbandsebenen**, 2009
- Band 62 – Roth, **Die allgemeine Lebensmittelüberwachung als Instrument des Verbraucherschutzes – Eine systematische Darstellung unter besonderer Berücksichtigung der Rechtslage und der Organisationsstrukturen in Nordrhein-Westfalen**, 2009
- Band 63 – Lüdde, **Sparkassenrecht der Länder – Bestand und Entwicklung seit 1949**, 2010
- Band 64 – Lund, **Private in der Sparkassen-Finanzgruppe? Zum Verbleib materiell voll- und teilprivatisierter Landesbanken im Haftungsverbund**, 2010
- Band 65 – Kallerhoff, **Öffentlich-rechtliche Entsorgungsträger contra private Abfallwirtschaft – Aktuelle rechtliche Entwicklungen unter besonderer Berücksichtigung der gewerblichen Sammlungen von verwertbaren Sekundärrohstoffen**, 2011
- Band 66 – Jungkamp, **Das Recht der regionalen Sparkassen und Giroverbände – Eine systematische Darstellung**, 2011
- Band 67 – Stork, **Interkommunale Zusammenarbeit und mehrstufige Aufgabenwahrnehmung. Eine Analyse von Organisationsmodellen für Pflichtaufgaben im kreisangehörigen Raum**, 2012
- Band 68 – Isenburg, **Die Verbundzusammenarbeit der Sparkassen-Finanzgruppe – Eine kartellrechtliche Analyse**, 2012
- Band 69 – Frye, **Die Finanzierung ambulanter und stationärer Pflegeeinrichtungen – Eine Darstellung am Beispiel von Nordrhein-Westfalen**, 2013
- Band 70 – Schröder, **Personalvertretung in den Sparkassen**, 2014
- Band 71 – Jäger, **Der Tatbestand der Konnexitätsregelung des Art. 78 Abs. 3 der Landesverfassung Nordrhein-Westfalen**, 2014

Die Veröffentlichungen der Schriftenreihe des Freiherr-vom-Stein-Instituts sind im Deutschen Gemeindeverlag GmbH/Verlag W. Kohlhammer GmbH, Stuttgart, erschienen und nur über den Buchhandel zu beziehen.