

06 | 15

EILDIENST

Aachen  
Bielefeld  
Bocholt  
Bochum  
Bonn  
Bottrop  
Castrop-Rauxel  
Dortmund  
Duisburg  
Düren  
Düsseldorf  
Essen  
Gelsenkirchen  
Gladbeck  
Hagen  
Hamm  
Herford  
Herne  
Iserlohn  
Krefeld  
Köln  
Leverkusen  
Lüdenscheid  
Marl  
Minden  
Mönchengladbach  
Mülheim an der Ruhr  
Münster  
Nettetal  
Neuss  
Oberhausen  
Recklinghausen  
Remscheid  
Siegen  
Solingen  
Viersen  
Willich  
Witten  
Wuppertal

## Inhalt

### 2-7 Im Fokus

- Breitbandausbau in Nordrhein-Westfalen – Anwendungen und Realisierungsfragen
- 12. Schulrechtsänderungsgesetz – Kopftuch, Schulleiterbestellung, Hauptschullaufbahnen
- Klimaschutzplan NRW – Bewertungen aus kommunaler Sicht

### 8-11 Aus den Städten

- StadtBauKultur NRW – Mehr als Bauen
- Stadt Hamm: Erfolgreiche regionale Kooperation bei ÖPNV-Förderung

### 12 Gern gesehen

- Auf dem Rhein.  
Hier ist Stille, hier ist Mitte, hier ist Bonn.

### 12-14 Fachinformationen

### 15 Kaleidoskop

### 16 Termine

# Breitbandausbau in Nordrhein-Westfalen – Anwendungen und Realisierungsfragen

Von Peter te Reh

Moderne Infrastrukturen bilden die Lebensadern unserer Gesellschaft und sind Grundvoraussetzung für die wirtschaftliche Entwicklung und das Wohlergehen der Bürgerinnen und Bürger. Das gilt auch und inzwischen in besonderem Maße für leistungsfähige und zukunfts-sichere breitbandige Kommunikationsnetze. Darüber sind sich alle Verwaltungsebenen einig angefangen bei der EU über Bund, Land und Kommunen. Vor diesem Hintergrund hat die Europäische Kommission die Errichtung eines digitalen Binnenmarktes zu einer ihrer obersten Prioritäten erhoben und in ihrer Mitteilung „Strategie für einen digitalen Binnenmarkt für Europa“ auch verschriftlicht.

Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, allen Haushalten in der Bundesrepublik bis zum Jahr 2018 einen Breitbandzugang mit einer Leistungsfähigkeit von 50 Mbit/s zu ermöglichen und die Landesregierung Nordrhein-Westfalen hat dieses Ziel in ihrem Koalitionsvertrag übernommen. Die kommunalen Spitzenverbände (KSV) unterstützen Bestrebungen, die dem Ziel des Aus- bzw. Aufbaus eines leistungsfähigen Breitbandnetzes dienen und haben sich dementsprechend in ihrer Gremienarbeit sowie in Stellungnahmen und Beschlüssen ihrer Vorstände und Präsidien positioniert.

## Vorteile von Breitbandnetzen

Die positiven Entwicklungen, die mit der Verfügbarkeit von Hochleistungsnetzen erreicht werden können, sind unstrittig: wirtschaftliches Wachstum, umfassende Partizipation der Bürgerinnen und Bürger an sozialen, politischen und kulturellen Prozessen und positive Effekte in Bezug auf die mit dem demographischen Wandel einhergehenden Veränderungen. Zahlreiche Studien und Untersuchungen belegen, welche Bedeutung ausreichend breitbandige Übertragungsraten auf die Arbeitsplatzsituation und das Bruttoinlandsprodukt (BIP) in Deutschland haben können. In NRW sind Unternehmen und hier insbesondere die kleinen und mittleren Unternehmen (KMUs) zwingend auf eine hochleistungsfähige Internetinfrastruktur angewiesen, damit sie in Zukunft wettbewerbsfähig bleiben können. Für sie muss die Netzinfrastruktur gewährleisten, dass die Nutzung von Diensten wie Videoconferencing, gleichzeitiges Online-Arbeiten an Projekten, die Verlagerung großer Datenmengen in Cloud-Dienste, Telepräsenz usw. möglich sind. Dabei sind sowohl schnellere Download-Raten als auch höhere Upload-Geschwindigkeiten nötig, denn nur so wird ein wirklich schneller Datenaustausch in beide Richtungen möglich.

## Öffentliches WLAN

Ein weiterer fördernder Effekt für die örtliche Wirtschaft und eine Verbesserung der Lebensqualität kann sich aus dem Ausbau frei zugänglicher öffentlicher WLAN-Netze ergeben. Dafür gilt es zwar zunächst noch das Hemmnis der sogenannten „Störerhaftung“ zu beseitigen und mit der Anpassung des Telemediengesetzes diesbezüglich einen verlässlichen Rechtsrahmen zu schaffen. Die mobile Internetnutzung kann die lokale Wirtschaft beleben und unterstützen, z. B. den örtlichen Einzelhandel, das Handwerk, das Gastronomie- und Hotelgewerbe und den Tourismus. Allgemein zugängliche WLAN-Anschlüsse im öffentlichen Raum ermöglichen es, die Kommunikations- und Informationsbeschaffungsmöglichkeiten des digitalen Zeitalters auch unterwegs zu erleben, sie mit dem Einkaufsbummel, dem Restaurantbesuch oder der Urlaubsreise zu verbinden.

## Breitband in Bildung, Kultur, Schule

Die Herausforderungen unserer modernen Wissensgesellschaft kann nur meistern, wer die modernen Informations- und Kommunikationstechniken beherrscht. Hier kann künftig auf Breitbandnetzen basierendes E-Learning internetgestützt verschiedene Lernorte in der Stadt oder Gemeinde miteinander vernetzen. Über die elektronische Abwicklung der Schulverwaltung und das Bereitstellen von Lerninhalten in Bildungs-Clouds lassen sich Synergieeffekte erzeugen. Selbst lange Schulwege und damit aufwändige Schülerbeförderung könnten teilweise entfallen. Schüler müssten nicht mehr dem Unterricht folgen, sondern – wenn gewünscht und sinnvoll – folgt der Unterricht dem Schüler.

Zahlreiche weitere Anwendungsmöglichkeiten lassen sich finden, beispielsweise eine Unterstützung der medizinischen Versorgung durch die Telemedizin und ein auf Internetkommunikation basierendes abgestuftes Versorgungssystem, bei dem „rollende Arztpraxen“ in einem mit Medizintechnik ausgestatteten Fahrzeug mit Hausarzt- und Facharztpraxen vernetzt sind. Andere auf Breitbandkommunikation basierende Angebote sind bei der Betreuung älterer Menschen denkbar und erleichtern womöglich, dass die Älteren länger in ihrer gewohnten Umgebung bleiben können.

## Realisierungsaspekte

So sehr Einigkeit über die Notwendigkeit des Breitbandausbaus und über positive Wirkungen herrscht,

so unklar scheinen auf der anderen Seite noch die Fragen der Realisierung. Im Folgenden soll auf einige Aspekte insbesondere unter nordrhein-westfälischer Sicht näher eingegangen werden.

Das Ministerium für Wirtschaft, Energie, Industrie, Mittelstand und Handwerk des Landes Nordrhein-Westfalen (MWEIMH) hat sich in der jüngeren Vergangenheit verstärkt des Themas Breitbandausbau in Nordrhein-Westfalen angenommen und hierzu einen „Runden Tisch“ eingerichtet. Der „Runde Tisch“ mit Vertretern verschiedener Landesministerien und der Staatskanzlei, Regierungspräsidien, kommunalen Spitzenverbänden, Kabel- und Funknetzbetreibern, Verbänden der Netzbetreiber und der Telekommunikationsbranche, IHK und HWK, Forschungsinstituten und dem Finanzsektor hat sich zum Ziel gesetzt, Strategien zur Förderung des Breitbandausbaus in Nordrhein-Westfalen zu entwickeln. Im Mai wurde eine Studie „Nachhaltiger Next-Generation-Access-Netzausbau (NGA) als Chance für Nordrhein-Westfalen“ vorgestellt und diskutiert, die im Auftrag der NRW Bank angefertigt worden ist. Neben einer anschaulichen aktuellen Bestandsaufnahme der Breitbandverfügbarkeiten, heruntergebrochen bis auf die Gemeindeebene, enthält diese Studie u. a. zielführende Hinweise zu NGA Ausbaumöglichkeiten, Finanzierungsmodellen und Förderprogrammen sowie Handlungsempfehlungen für Kommunen.

Aus dem breiten Spektrum der vielschichtigen Fragen im Zusammenhang mit dem Breitbandausbau ragen auch in Nordrhein-Westfalen aktuell zwei Themenbereiche besonders heraus, die hier nur noch stichwortartig angerissen werden können: Zum einen geht es um die Frage, wie (d. h. mit welchen technischen Möglichkeiten) der Ausbau geschehen soll, zum anderen um die Frage der (finanziellen) Förderung von Ausbaumaßnahmen.

In Bezug auf das „Wie“ des Breitbandausbaus befindet sich der Städtetag im Einklang mit der Position der anderen kommunalen Spitzenverbände und mit Fachverbänden der IT-Wirtschaft. Danach wird langfristig eine flächendeckende Versorgung mit einer zukunftsorientierten Übertragungstechnik nur durch eine auf Glasfaserkabeln aufbauenden Infrastruktur erreicht werden

können. Kurz- und mittelfristig kann allerdings auch ein Technologiemix (Kabel, Funk, diverse technische Komponenten) eine Lösung zur raschen und besseren Versorgung bisher unterversorgter Gebiete darstellen.

Was die Förderprogramme anbetrifft, dürfen diese sich nicht nur an der Erreichung kurzfristiger Breitbandziele orientieren, sondern sollten um perspektivische Ziele für einen längeren Zeitraum erweitert werden. Aus Sicht des Städtetages ist sodann zu fordern, dass sich nicht alle Fördermaßnahmen ausschließlich oder überwiegend nur auf den ländlichen Raum beziehen. Es ist unbestritten, dass es auch innerhalb großer Städte oder in Ballungsräumen nach wie vor lokale Räume gibt, die über keine oder nur eine unzureichende Breitbandversorgung verfügen. Die Gefahr der Unterversorgung könnte sich sogar noch steigern, wenn im Zuge der seitens der Politik postulierten Ziele, vornehmlich den ländlichen Raum mit Breitbandinfrastruktur zu versorgen, die zur Verfügung stehenden Mittel einseitig dorthin gelenkt werden und für Maßnahmen im städtischen oder Ballungsraum nicht mehr oder nicht mehr ausreichend zur Verfügung stünden. Im Zusammenhang mit der Förderpolitik sowohl des Landes als auch des Bundes müssen überdies Regelungen getroffen werden, die es auch Kommunen, die sich in Nothaushalten befinden, ermöglichen, am Auf- und Ausbau leistungsfähiger Breitbandinfrastrukturen teilhaben zu können.

Peter te Reh,  
Hauptreferent Städtetag Nordrhein-Westfalen



Die Studie „Nachhaltiger NGA- (Next-Generation-Access) Netzausbau als Chance für Nordrhein-Westfalen“ der NRW-Bank ist abrufbar unter:  
[www.nrwbank.de](http://www.nrwbank.de)



Zugang zu einem auf Initiative des Landes beruhenden „Breitband-Portal“ zahlreiche Informationen zum Thema gibt es unter:  
[www.breitband.nrw.de](http://www.breitband.nrw.de)



Vertiefende Informationen und fachliche Unterstützung bei der Konzeption und Umsetzung von Glasfaserausbauprojekten bekommen kommunale Vertreter unter: [www.breitbandconsulting.nrw.de](http://www.breitbandconsulting.nrw.de)

## 12. Schulrechtsänderungsgesetz – Kopftuch, Schulleiterbestellung, Hauptschullaufbahnen

Von Martin Schenkelberg

Der nordrhein-westfälische Landtag hat am 24. Juni 2015 nach zweiter Lesung das 12. Schulrechtsänderungsgesetz (LT-Drs. 16/8441) verabschiedet. Das Schulrechtsänderungsgesetz (SchulRÄG) wurde im Rahmen des

„Schulkonsenses“ durch die Landtagsfraktionen von SPD, CDU und Bündnis 90/Die Grünen gemeinsam in den Landtag eingebracht. Nach den „großen Würfeln“ des 9. SchulRÄG (u. a. Umsetzung der VN-Behinderten-

rechtskonvention), des 10. SchulRÄG (u. a. Weiterentwicklung der Berufskollegs) sowie des 11. SchulRÄG (u. a. Neuregelungen für Bekenntnisschulen) erscheint das 12. SchulRÄG auf den ersten Blick eher unspektakulär. Einzelne Regelungen enthalten jedoch kommunalrelevante Änderungen, deren Auswirkungen nicht zu unterschätzen sind. So gibt es Änderungen des Schulgesetzes (SchulG) beim Kopftuchverbot für Lehrerinnen und Lehrer, im System der Besetzung von Schulleitungsstellen sowie bei der Sicherung von Hauptschullaufbahnen.

### Kopftuchverbot für Lehrerinnen und Lehrer

Gesetzliche Grundlage für ein Kopftuchverbot an nordrhein-westfälischen Schulen ist § 57 Abs. 4 Sätze 1 und 2 SchulG. Die Norm untersagt es Lehrern u. a., „religiöse Bekundungen“ abzugeben, die die „Neutralität des Landes“ oder den „religiösen Schulfrieden“ gefährden oder stören können. Das Kopftuchverbot wurde nicht – wie teils in den Medien geäußert – abgeschafft. Vielmehr hat das Bundesverfassungsgericht (BVerfG) die Norm verfassungskonform einschränkend ausgelegt. Hiernach darf das Tragen eines Kopftuchs oder sonstigen „religiösen“ Kleidungsstücks oder Symbols einem Lehrer nur verboten werden, wenn von dem Kleidungsstück oder Symbol „im Einzelfall eine hinreichend konkrete Gefährdung für den Schulfrieden oder die staatliche Neutralität“ ausgeht. Eine Privilegierung beispielsweise christlicher Kleidungsstücke wie einer Ordenstracht ist mit der Verfassung nicht vereinbar. § 57 Abs. 4 Satz 3, der genau dies vorsah, musste daher gestrichen werden.

Der Praxis der Schulbehörden, das Kopftuch pauschal aus den Schulen zu verbannen, ist damit ein Ende gesetzt. Vielmehr müssen die Schulbehörden nun in jedem Einzelfall konkret nachweisen, dass ein Kopftuch oder eben ein anderes religiöses Symbol die Neutralität des Landes oder den Schulfrieden gefährdet. Die Zahl entsprechender Verbote wird nun schlagartig abnehmen. In wenigen besonders gravierenden Einzelfällen könnte es jedoch zu harten Auseinandersetzungen und langen Gerichtsverfahren kommen. Ob hieran Regelbeispiele in Form von „praktischen Anwendungsbeispielen“ etwas hätten ändern können – wie dies ein Antrag der FDP-Fraktion forderte (LT-Drs. 16/9080) – oder solche Beispiele erst recht durch das BVerfG aufgehoben würden, erscheint fraglich.

### Schullaufbahnen von Hauptschülern

Mit einer Norm unter der unscheinbaren Überschrift „Sicherung von Schullaufbahnen“ reagiert der Landesgesetzgeber auf die Veränderungen der Schullandschaft aufgrund der vermehrten Schließungen von Hauptschulen. § 132c SchulG sieht vor, dass an einer Realschule auch Hauptschüler unterrichtet werden können. Dies gilt für den Fall, dass „in der Gemeinde oder im Gebiet des Schulträgers“ keine öffentliche Hauptschule mehr vor-

handen ist. Der Unterricht findet dann im Klassenverband einer Realschule statt. Formen innerer und äußerer Differenzierung sind möglich.

Der ursprüngliche Entwurf sah vor, dass die Regelung nur greift, wenn keine Hauptschule mehr vor Ort vorhanden ist. Der Schul- und Bildungsausschuss des Städtetages Nordrhein-Westfalen hatte hierzu empfohlen, die Neuregelung schon dann anzuwenden, wenn keine Hauptschule „in zumutbarer Entfernung“ vorhanden ist. Der Landtag hat diese Anregung in veränderter Form aufgegriffen. Das Fehlen einer Hauptschule vor Ort ist nun nur noch eine mögliche und keine zwingende Voraussetzung. Durch diese großzügigere Regelung können lange Schulwege, die sich auch in größeren Städten ergeben, vermieden werden. Dies ist sowohl pädagogisch als auch sozial sinnvoll. Die praktische Handhabung der Schulaufsicht wird nun zeigen, ob auch die größeren Städte von der Regelung profitieren können.

### Bestellung von Schulleitern – ohne kommunalen Einfluss?

Überraschend wenig Resonanz fand der Gesetzesentwurf zunächst zu einer Neuregelung im Bereich der Schulleiterbestellung. Handelt es sich bei dem neuen § 61 SchulG doch um ein neues Besetzungssystem für Schulleiter. Ausgelöst wurde die Neuregelung durch zahlreiche Klagen vor den Verwaltungsgerichten. Mit diesen hatten unterlegene Mitbewerber erfolgreich geltend gemacht, dass Besetzungsverfahren nicht immer ausreichend an § 9 Beamtenstatusgesetz orientiert waren. Dieser aber setzte trotz der Wahlentscheidung der Schulkonferenz weiterhin eine Besetzung nach „Eignung, Befähigung und fachlicher Eignung“ voraus. Das Prinzip der Bestenauslese stand also hier manches Mal im Widerstreit mit einer Mehrheitsentscheidung der „Schulfamilie“. Die Neuregelung sieht nun keine Wahl durch die Schulkonferenz mehr vor. Stattdessen trifft zukünftig die obere Schulaufsicht die Besetzungsentscheidung. Schulkonferenz und Schulträger können aber einen Besetzungsvorschlag machen. Dieser ist anschließend von der oberen Schulaufsicht zu würdigen.

Die Geschäftsstelle des Städtetages Nordrhein-Westfalen hat auf Empfehlung des Schul- und Bildungsausschusses die Initiative ergriffen, den kommunalen Einfluss zu schützen. Waren noch bis 2005 die Schulträger für die Schulleiterbesetzung zuständig, ging dieses Recht nach 2005 auf die Schulkonferenzen unter Beteiligung des Schulträgers über. Der Vorschlag der Landesregierung sah nun im Ergebnis eine rein staatliche Besetzungsentscheidung vor. Viele Mitglieder des Städtetages sehen hierin eine „schleichende Entmachtung“ des Schulträgers.

Zusammen mit den anderen kommunalen Spitzenverbänden hat sich die Geschäftsstelle an die Fraktionen von SPD, CDU und Bündnis 90/Die Grünen gewandt und vor-

geschlagen, die Änderung auszusetzen und gemeinsam eine Alternative auszuarbeiten, in der die Kommunen einen höheren Einfluss haben. Schulleitungen sind für die Kommunen nicht nur Sachwalter des kommunalen Vermögens und Vorgesetzte, sondern darüber hinaus die wichtigsten Ansprechpartner an den Schulen. Sie sind mit ihren Aufgaben und Kompetenzen ein wesentlicher Akteur der staatlich-kommunalen Verantwortungsgemeinschaft. Daher müssen die Schulträger bei Besetzungsentscheidungen bei der gebotenen Rechtssicherheit des Verfahrens insgesamt substantiell beteiligt sein. Zu einer Aussetzung der Änderung kam es dann im Landtag nicht. Jedoch konnten die kommunalen Spitzenverbände die Zusage erreichen, die Neuregelung in spätestens drei Jahren zusammen mit der kommunalen Familie zu evaluieren. Diese Absicht bekundete der Landtag mehrheitlich auf Antrag der Fraktionen von SPD, CDU und Bündnis 90/Die Grünen in einer Entschließung (LT-Drs. 16/9066). Die Neuregelung greift erst für Besetzungsverfahren, die nach dem 1. Januar 2016 eingeleitet werden.

Nicht durchdringen konnten die kommunalen Spitzenverbände mit ihrer Kritik an geplanten Schnellverfahren für Schulleiterposten. § 57 Abs. 4 SchulG sieht nämlich vor, dass die Schulaufsichtsbehörde Stellen für Schulleiter „aus dringenden dienstlichen Gründen in Anspruch nehmen“ kann. Dem Schulträger bleibt nur noch die Möglichkeit, sich innerhalb von vier Wochen negativ zu äußern. Die Möglichkeit, dass durch diese Regelung „schwierige“ Persönlichkeiten zu Schulleitern ernannt werden könnten, und dies ohne substantielle kommunale Beteiligung, kann nicht ganz von der Hand gewiesen werden. Auch insofern kommt der zugesagten Evaluation der Neuregelung eine hohe Bedeutung zu.

## Klimaschutzplan NRW – Bewertungen aus kommunaler Sicht

Von Axel Welge

### Rechtliche Grundlagen

Das Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes in Nordrhein-Westfalen vom 07.02.2013 sieht als zentrales Steuerungsinstrument den Klimaschutzplan (§ 6) vor. Dieser Plan soll „unter umfassender Beteiligung von gesellschaftlichen Gruppen sowie der kommunalen Spitzenverbände von der Landesregierung erstellt und vom Landtag beschlossen werden“ (§ 6 Abs. 1). Er soll die „notwendigen Maßnahmen zur Erreichung der Klimaschutzziele des Gesetzes (Verringerung der Gesamtsumme der Treibhausgasemissionen in Nordrhein-Westfalen bis zum Jahre 2020 um 25 Prozent sowie bis zum Jahr 2050 um mindestens 80 Prozent im Vergleich zu den Gesamtemissionen des Jahres 1990)“ enthalten. Dieser Plan sollte erstmals im Jahr 2013 er-

### Vom 12. SchulRÄG zum 13. SchulRÄG?

Der nordrhein-westfälische Landtag hat das 12. SchulRÄG mit den Stimmen von SPD, CDU, Grünen und Piraten gegen die Stimmen der FDP angenommen und verabschiedet. Zurück bleibt die Erkenntnis, dass Schulrechtsgesetze, die als „Gemischtwarenladen“ und scheinbar harmlos daher kommen, stets einer besonderen Begleitung durch die kommunale Familie bedürfen. Schon jetzt ist sicher, dass es ein 13. Schulrechtsänderungsgesetz geben wird. Offen ist einzig, wann dies der Fall ist. Die Geschäftsstelle wird die Entwicklungen weiterhin wie gewohnt begleiten und sich für die Wahrung der Schulträgerinteressen einsetzen.

Martin Schenkelberg  
Wissenschaftlicher Mitarbeiter  
Städtetag Nordrhein-Westfalen



Gesetzesentwurf der Fraktionen SPD, CDU und Bündnis 90/Die Grünen  
<http://www.landtag.nrw.de/portal/WWW/dokumentenarchiv/Dokument/MMD16-8441.pdf>



Beschlussempfehlung und Bericht des Ausschusses für Schule und Weiterbildung  
<http://www.landtag.nrw.de/portal/WWW/dokumentenarchiv/Dokument/MMD16-8999.pdf>



Entschließung des Landtags zum Gesetzesentwurf  
<http://www.landtag.nrw.de/portal/WWW/dokumentenarchiv/Dokument/MMD16-9066.pdf>

stellt und anschließend alle fünf Jahre fortgeschrieben werden (§ 6 Abs. 2 Satz 2).

### Prozess zur Planerarbeitung

Zur Erstellung dieses Plans wurden im August 2012 ein Koordinierungskreis und sechs Arbeitsgruppen mit den Themenfeldern Umwandlungssektor (AG 1), produzierendes Gewerbe (AG 2), Bauen (AG 3), Verkehr (AG 4), Landwirtschaft, Boden und Forsten (AG 5) und private Haushalte (AG 6) beim Umweltministerium eingesetzt. Der Koordinierungskreis und die Arbeitsgruppen waren mit 40 bis 50 Personen aller gesellschaftlich relevanten Gruppen in Nordrhein-Westfalen besetzt. Der Städtetag war in dem Koordinierungskreis sowie in den Arbeitsgruppen 1, 3 und 4 vertreten.

Der Prozess zur Erarbeitung des Klimaschutzplans wurde durch das Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie fachlich begleitet und bestand aus der Konzeptions- sowie der Differenzierungs- und Vernetzungsphase. In der Konzeptionsphase wurden in zahlreichen Sitzungen der sechs Arbeitsgruppen sowie des Koordinierungskreises Maßnahmen zum Klimaschutz vorgeschlagen. Darüber hinaus entstanden in einigen Veranstaltungen mit den Kommunen sowie gesellschaftlichen Gruppen Vorschläge zum Thema Klimafolgenanpassung. Insgesamt kamen rund 400 denkbare Maßnahmen für den Bereich Klimaschutz sowie zum Thema Anpassung an den Klimawandel zusammen. Im Dezember 2013 begann die sogenannte Differenzierungs- und Vernetzungsphase. Sie sah eine Online-Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger vor. Zudem wurden in verschiedenen Veranstaltungen und Workshops die Vorschläge zum Klimaschutzplan mit den Bürgerinnen und Bürgern, den Kommunen sowie den Unternehmen diskutiert.

Das Umweltministerium hat parallel zur Differenzierungs- und Vernetzungsphase ein Konsortium unter Führung der Prognos AG beauftragt, eine Untersuchung durchzuführen, die die Auswirkungen des geplanten Klimaschutzplans auf die Beschäftigung in NRW, die Importabhängigkeit, die Sozialverträglichkeit sowie auf die umwelt- und gesamtwirtschaftlichen Wechselwirkungen untersucht (Impact-Analyse). Die Ergebnisse dieser Analyse wurden am 11. September 2014 gemeinsam mit dem Koordinierungskreis und den sechs Arbeitsgruppen diskutiert. Der Endbericht der Impact-Analyse und der aktuelle Entwurf des Klimaschutzplans sind unter [www.klimaschutzplan.nrw.de](http://www.klimaschutzplan.nrw.de) veröffentlicht worden.

### Bewertung des Entwurfs

Angesichts der zu erwartenden Auswirkungen des Klimawandels und der Notwendigkeit von klimaschützenden Maßnahmen stehen die Kommunen und ihre Unternehmen in Nordrhein-Westfalen vor großen Herausforderungen. Vor diesem Hintergrund sind das Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes in Nordrhein-Westfalen vom 07.02.2013 und sein zentrales Steuerungsinstrument, der Klimaschutzplan (§ 6), grundsätzlich zu begrüßen. Der nunmehr von der Landesregierung vorgelegte Entwurf des Klimaschutzplans enthält 154 Maßnahmen im Bereich Klimaschutz und 66 Maßnahmen im Bereich Klimafolgenanpassung.

Viele der Maßnahmen, die für den kommunalen Bereich von Relevanz sind, könnten geeignet sein, die Treibhausgasemissionen in Nordrhein-Westfalen zu senken. Die Angaben sind in vielen der kommunalen Klimaschutzkonzepte bereits zu finden. Allerdings wird bisher nicht klar, in welchem Umfang die einzelnen Maßnahmen zur Erreichung des gesetzgeberischen Ziels beitragen können. Die kommunalen Spitzenverbände haben

deshalb wiederholt die Landesregierung gebeten, zunächst die Wirksamkeit der einzelnen Vorschläge im Hinblick auf die Reduzierung der Treibhausgasemissionen zu untersuchen. Anschließend sollte – so der Vorschlag der kommunalen Spitzenverbände – ein Konzept erarbeitet werden, das einen tragfähigen Finanzierungsweg unter Berücksichtigung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses aufzeigt. Die Kommunen können in Nordrhein-Westfalen weitere sinnvolle klimaschützende Maßnahmen nur dann ergreifen, wenn sowohl eine umfassende Bundes- als auch eine Landesförderung vorliegen. Als Vorbild für ein umfangreiches Klimaschutz-/Klimafolgenanpassungsprogramm könnte das Konjunkturprogramm II dienen. Dieses hatte seinerzeit auf unbürokratische Art und Weise den Kommunen im Bereich energetische Sanierungen stark geholfen. Folgende Fragen sollten vor einer abschließenden Beratung des Klimaschutzplans im Landtag aus der Sicht der Städte geklärt werden:

- Erarbeitung eines tragfähigen Finanzierungskonzeptes für ein umfangreiches Klimaschutz-/Klimafolgenanpassungsprogramm in den Kommunen.
- Priorisierung der Maßnahmen und Abschätzung ihres Beitrags zur Absenkung der Treibhausgasemissionen.

Darüber hinaus sind aus Sicht der Städte folgende klimapolitische Rahmenbedingungen kurz- bis mittelfristig auf der europäischen, der Bundes- und der Landesebene zu verbessern:

- Wirksamer Klimaschutz erfordert eine Reform des europäischen Emissionshandels. Nur wenn es gelingt, CO<sub>2</sub>-Zertifikaten dauerhaft einen wirtschaftlichen Wert zu geben und somit den Preisverfall zu stoppen, werden hinreichende Anreize bestehen, um die CO<sub>2</sub>-Emissionen wirksam zu reduzieren.
- Erneuerbare Energien sollten in den nächsten Jahren durch eine Integration in den Markt bei gleichzeitiger Sicherstellung der vereinbarten Ausbaupfade gefördert werden, wobei auch künftig insbesondere Anlagenbetreibern aus dem kommunalen Bereich bzw. Bürgerenergieanlagen der Markteintritt und damit der Zugang zur Förderung möglich bleiben sollte.
- Die Landesregierung sollte sich bei den anstehenden Verhandlungen zur Ausgestaltung der KWK-Förderung weiterhin für eine deutliche Verbesserung sowohl für Bestandsanlagen, die Modernisierung und den KWK-Neubau als auch für kleinere kommunale Anlagen in der Objektversorgung einsetzen.
- Die Förderung der Kommunen über die Nationale Klimaschutzinitiative sowie die Unterstützung durch das Service- und Kompetenzzentrum „Kommunaler Klimaschutz“ beim Difu und der „Plattform Klima“ bei

der KommunalAgentur NRW muss angesichts der wichtigen Rolle der kommunalen Ebene bei der Erreichung der nationalen Klimaschutzziele und der Umsetzung der Energiewende fortgesetzt und langfristig gesichert werden.

- Die Städtebauförderung sollte noch deutlicher auf die Umsetzung von Zielen des Klimaschutzes und der Anpassung an den Klimawandel ausgerichtet werden. In diesem Zusammenhang ist ein Paradigmenwechsel von objekt- zu gebietsbezogenen Strategien einer energetischen und sozial verträglichen Stadterneuerung dringend erforderlich. Hierbei sollten auch die Aspekte der Grün- und Freiraumentwicklung berücksichtigt werden. Insofern wird die Aufstockung der Städtebauförderungsmittel begrüßt.
- Für die zunehmende Zahl von Kommunen mit strukturellem Haushaltsdefizit und daraus abgeleitetem Haushaltssicherungskonzept bzw. Nothaushalt sind darüber hinaus zusätzliche Hilfen erforderlich: Um mittelfristig z. B. auf Grundlage von Energie-Effizienz-Konzepten dauerhaft Geld einsparen zu können, müssten diese Kommunen zunächst einmal selbst Geld in die Hand nehmen können, was ihnen jedoch nach geltendem Haushaltsrecht verwehrt ist. Benötigt wird für diese Gemeinden eine langfristige Sonderfinanzierungsmöglichkeit zur Erschließung von nachhaltigen Einsparpotenzialen im städtischen Haushalt.
- Um weitere Erfolge zugunsten des Klimaschutzes und der Energieeinsparung zu erzielen, sollte vorrangig auf eine Verstetigung und einen Ausbau vorhandener Förderanreize gesetzt werden. Neben einer Fortführung und Aufstockung der vorhandenen Angebote des CO<sub>2</sub>-Gebäudesanierungsprogramms der KfW zu marktgerechten Förderbedingungen und -konditionen gehören hierzu flankierende Förderangebote der Länder, insbesondere im Bereich des geförderten Wohnungsbaus, die die Angebote der KfW sinnvoll ergänzen.
- Rund 75 Prozent des Wohnungsbestandes in Deutschland sind selbstgenutztes Wohneigentum oder befinden sich in den Händen privater Kleinvermieter. Während die unternehmerische Wohnungswirtschaft in den vergangenen Jahren bereits umfangreich in die energetische Sanierung ihrer Wohnungen investiert hat, besteht gerade im Bereich der Selbstnutzer und privaten kleineigentümer noch erheblicher Nachholbedarf. Neben entsprechenden Aufklärungs- und Beratungsaktivitäten ist es daher besonders bedeutsam, gerade für diese Zielgruppe die notwendigen Förderanreize in Form maßgeschneiderter Förderprogramme zu bieten.
- Flankierend hierzu bedarf es zielgerichteter finanzieller Anreize für die Umsetzung von Maßnahmen zur Ener-

gieeinsparung gestaffelt nach ihrer Wirksamkeit und ihrem Investitionsbedarf in Wohngebäuden (z. B. in Form von Investitionszulagen) sowie wirksamer Förderanreize für den Ausbau erneuerbarer Energien und der Kraft-Wärme-Kopplung.

- Die Energiepotenziale aus Abfall- und Kläranlagen und standortspezifischen Energiequellen müssen optimal genutzt werden, damit der Energiebezug in Form von Wärme und Strom auf Null reduziert werden bzw. ein Energieüberschuss erzielt werden kann. Dazu sollten die vorhandenen Förderinstrumente und -angebote noch stärker auf die Belange der kommunalen Abfall- und Abwasserentsorgungseinrichtungen ausgerichtet werden. Zudem sollte bei der Neuausrichtung des Energiemarktes die Eigenversorgung der genannten Anlagen weiterhin unterstützt werden.
- Erhöhung der Mittel für die Gemeindeverkehrsfinanzierung (GVFG) von 1,34 Milliarden Euro auf 1,96 Milliarden Euro und für das Regionalisierungsgesetz (RegG) von 7,2 Milliarden Euro auf 8,5 Milliarden Euro, um motorisierten Individualverkehr wirksam auf Verkehrsmittel des Umweltverbunds verlagern zu können.
- Lösungen über den Fortbestand der Inhalte des bisherigen GVFG-Bundesprogramms sowie eine Nachfolgeregelung sind für die auslaufenden Entflechtungsmittel bis 2019 zu schaffen.
- Die Zweckbindung des Entflechtungsmittelanteils für den Gemeindeverkehr ist durch die Länder sicherzustellen und der Mehrbedarf u. a. für eine klimaneutrale Umgestaltung der Verkehrssysteme mit Komplementärmitteln gegen zu finanzieren.
- Bei der finanziellen Unterstützung ist eine größere Flexibilität bei Investitionen zur Grundsanierung von Verkehrsanlagen, auch zur klimarelevanten Umrüstung sowie bei der Radverkehrsförderung, zu praktizieren.

Das Kabinett hat in seiner Sitzung vom 14. April 2015 den Entwurf des Klimaschutzplans Nordrhein-Westfalen gebilligt und anschließend den kommunalen Spitzenverbänden die Möglichkeit zur Stellungnahme innerhalb einer vierwöchigen Frist gegeben. Der Städtetag hat für die Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände und den Verband kommunaler Unternehmen NRW eine umfangreiche Stellungnahme zum Entwurf des Klimaschutzplans abgegeben. Nach Abstimmung zwischen den Ressorts ist der Klimaschutzplan am 16.06.2015 in einer Kabinettsbefassung verabschiedet und anschließend dem Landtag zur Beschlussfassung vorgelegt worden.

Axel Welge,  
Hauptreferent Städtetag Nordrhein-Westfalen

### StadtBauKultur NRW – Mehr als Bauen

Von Tim Rieniets und Hanna Hinrichs

Baukultur ist ein wichtiges Kulturgut, das es zu bewahren und weiter zu entwickeln gilt. Dieses Kulturgut umfasst nicht nur bauliche Zeugnisse – also Häuser, Straßen und Plätze – sondern es beschreibt auch die Art und Weise der Menschen, solche Zeugnisse hervorzubringen. In diesem erweiterten Sinne ist Baukultur die besondere Fähigkeit einer Gesellschaft, ihre gebaute Umwelt zu gestalten, sowohl im Bewusstsein der historischen und regionalen Eigenheiten, aber auch im Bewusstsein der aktuellen Herausforderungen, die es mit den Mitteln von Architektur und Städtebau zu lösen und zu gestalten gilt.



Workshop „Baukräne im Bauch“, Solingen (Foto: Cristóbal Márquez)

Viele Menschen in Nordrhein-Westfalen wirken an der Gestaltung unserer gebauten Umwelt mit: Da sind die Fachleute aus der Planung, den Kommunen und der Wohnungswirtschaft, bei denen die Umsetzung baulicher Veränderungen zur täglichen Arbeit gehört. Aber es gibt noch mehr Menschen, bei denen ein Bewusstsein für die eigenen Gestaltungsspielräume geweckt werden kann. Gemeint sind Entscheidungsträger aus anderen Disziplinen, aber auch Bürgerinnen und Bürger, die als Stadtnutzer, als Bauherren und als Träger der öffentlichen Meinung Einfluss darauf nehmen, wie sich unsere Städte entwickeln. StadtBauKultur NRW hat sich zur Aufgabe gemacht, all diese Menschen zu sensibilisieren, zu begeistern und sie dabei zu unterstützen, sich für ihre gebaute Umwelt in Nordrhein-Westfalen einzubringen. Besonderes Augenmerk gilt den Kommunen, mit denen wir gemeinsam an aktuellen Fragen und an beispielhaften Lösungswegen arbeiten.

Je nach Aufgabenstellung werden unterschiedliche Formate realisiert: von Publikationen über Workshops und Konferenzen bis hin zu baulichen Umsetzungsprojekten. Einige dieser Projekte liegen in alleiniger Trägerschaft bei StadtBauKultur NRW, andere werden in Kooperation mit einem Projektpartner realisiert. Außerdem können sich Projektträger durch ein Antragsverfahren um finanzielle Unterstützung bei StadtBauKultur NRW be-

werben. In vier Handlungsfeldern leisten diese Projekte einen Beitrag für den Erhalt und die Weiterentwicklung einer lebenswerten, nachhaltigen und qualitativ gestalteten baulichen Umwelt in Nordrhein-Westfalen – beispielhaft illustriert an den folgenden Projekten:

#### Von Schrottimmobilien zu Möglichkeitsräumen? Die neue Publikation „Gründerzeit“

Was geschieht, wenn sich die Bewirtschaftung eines Gebäudes nicht mehr lohnt und wenn dringend erforderliche Sanierungsarbeiten nicht mehr finanziert werden können? Dann drohen Leerstand, Verwahrlosung und schließlich die völlige Unbenutzbarkeit. Solche Gebäude werden nicht nur zum Problem für die Eigentümer, sondern auch für die gesamte Umgebung. Solche im Fachjargon als Schrott- oder Problemimmobilien bezeichneten Gebäude sind auch in Nordrhein-Westfalen ein Thema.

In einigen europäischen Städten gibt es bereits innovative Ansätze für den Umgang mit diesen Immobilien. Neben Beispielen aus Leipzig, Dortmund, Antwerpen und Stoke-on-Trent stellt die gerade erschienene Publikation „Gründerzeit“ das Rotterdamer Konzept der „Klushuizen“ – niederländisch für Bastelhäuser – vor, das bereits seit mehr als zehn Jahren erfolgreich angewendet wird. In einer von StadtBauKultur NRW beauftragten Machbarkeitsstudie haben Guido Spars und Roland Busch von der Bergischen Universität Wuppertal untersucht, wie das Rotterdamer Modell funktioniert und wie eine Adaption des Programms für die Städte in Nordrhein-Westfalen aussehen kann. Die Studie erklärt, welche rechtlichen Bedingungen berücksichtigt werden müssen, welche Förderinstrumente zur Verfügung stehen, welche Zielgruppen angesprochen werden und wie die Organisation innerhalb unserer Pla-



Problemimmobilie, Gelsenkirchen (Foto: Cristóbal Márquez)

nungs- und Verwaltungsstrukturen funktionieren kann. Die wesentlichen Ergebnisse der Studie sind in „Grün-derzeit“ zusammengefasst. Die Publikation richtet sich an betroffene Eigentümer und Kommunen und an alle, die sich für alternative Konzepte zur Sanierung von vernachlässigten Immobilien interessieren.

## HausAufgaben: Eine Werkstatt zur Zukunft der Einfamilienhausgebiete in Nordrhein-Westfalen

Das Einfamilienhaus ist der beliebteste und häufigste Gebäudetyp in Deutschland: Über 7 Millionen Mal haben sich private Bauherren diesen Traum erfüllt. Ein- und Zweifamilienhäuser prägen viele Wohngebiete, insbesondere an den Stadträndern und in suburbanen Gebieten. Sie sind immer noch das Wohnideal für Familien der Mittelschicht und galten lange Zeit als sichere Geldanlage.

Heute sind viele dieser Wohngebiete und ihre Bewohner in die Jahre gekommen. Die Gebäude entsprechen den Bedürfnissen einer alternden Bevölkerung nicht und häufig fehlen Nahversorgungseinrichtungen und öffentlicher Personennahverkehr. Auch unter energetischen Gesichtspunkten müssen viele Einfamilienhäuser ertüchtigt werden. Besonders in den vom Struktur- und dem demografischen Wandel betroffenen Regionen ist der Marktwert der betroffenen Häuser dramatisch gesunken, so daß die für den Generationenwechsel notwendigen baulichen Maßnahmen kaum zu finanzieren sind. Diesen Gebieten drohen erhebliche Verluste an Bewohnern, Immobilienwerten und Lebensqualität. Trotz der vielen betroffenen Häuser, Siedlungen und Menschen wird das Problem noch nicht entsprechend diskutiert. StadtBauKultur NRW hat deshalb in Kooperation mit der Regionalen 2016 und der Stadt Dorsten in einem zehntägigen Workshop erfolgreich neue Wege der Ansprache von Einzeleigentümern erprobt.

## Konferenz: Gute Geschäfte – Perspektiven für ungenutzte Ladenlokale

Schrumpfungsprozesse und Veränderungen im Einzelhandel verursachen in vielen Kommunen in Nordrhein-Westfalen ein Überangebot an Ladenlokalen, die im konventionellen Marktgeschehen keine Perspektive haben. Hohe Leerstandsquoten und Nutzungen wie 1 Euro-Shops und Spielotheken sind die Folgen dieser Entwicklung. Auf der Strecke bleiben dabei die urbanen und sozialen Qualitäten im Umfeld, die durch kleinteiligen Einzelhandel und lokale Dienstleister maßgeblich bestimmt wurden. Diese Veränderung beeinträchtigt nicht nur die Nahversorgung, sondern auch die Lebensqualität im Quartier. Projekte, die mit den Talenten aus ihrer Nachbarschaft arbeiten und wirtschaften, können hier neue Perspektiven für einzelne Ladenlokale, für Stadtteile und ihre Bewohner bieten.



Genossenschaftsladen in Altena (Foto: Hanna Hinrichs)

Im Rahmen der Konferenz „Gute Geschäfte – Perspektiven für ungenutzte Ladenlokale“ beleuchtet StadtBauKultur NRW privatwirtschaftliche Geschäftsmodelle, aber auch gemeinnützige Unternehmungen und kommunale Strategien, die mit der Belebung von ungenutzten Ladenlokalen ein Mehr an Lebensqualität im Quartier erzeugen. Die Konferenz findet im Rahmen des Festivals Viertelpuls am 25. September 2015 in Krefeld statt.

## Stadtgespräche NRW: Ein Unterstützungspaket für das freiwillige Engagement in der Baukulturvermittlung

In Nordrhein-Westfalen gibt es zahlreiche Menschen, die sich für die öffentliche Diskussion baukultureller Themen einsetzen. Wie wichtig ihr Beitrag für die öffentliche Wahrnehmung des Themas ist, wird in der aktuellen Publikation von StadtBauKultur NRW deutlich. Sie beschreibt die vielfältige Landschaft des Engagements für Baukulturvermittlung in NRW: Von den beruflich Engagierten, die in Berufsverbänden, Kammern und anderen Fachinstitutionen tätig sind bis zu den freiwillig Engagierten, die als Einzelkämpfer oder in Vereinen und Initiativen aktiv sind. Sie veranstalten Vorträge und Ausstellungen, organisieren Rundgänge und Besichtigungen. Sie mischen sich ein, machen neugierig und erzeugen Aufmerksamkeit. Sie leisten damit eine wichtige Arbeit für die Baukultur, aber sie tun dies oft unter personell, organisatorisch und finanziell bescheidenen Rahmenbedingungen.

Hier setzt StadtBauKultur NRW mit seinem neuen Unterstützungsprogramm an: Mit einem vereinfachten Antragsverfahren können Vereine, Initiativen und Einzelpersonen eine finanzielle Unterstützung für öffentliche Veranstaltungen beantragen. Regelmäßige Arbeitstreffen zu konkreten Themenstellungen bieten die Gelegenheit, mit anderen Aktiven in Kontakt zu kommen und sich auszutauschen.

Tim Rieniets und Hanna Hinrichs  
Landesinitiative StadtBauKultur NRW

### Stadt Hamm: Erfolgreiche regionale Kooperation bei ÖPNV-Förderung

Von Carsten Gniot und Dieter Wiedemeier



Omnibusbahnhof (Foto: Lucas Slunjski)

1995 wurden den Kommunen und Kreisen in NRW neue gesetzliche Möglichkeiten eröffnet, den Nahverkehr vor Ort zu gestalten. Da viele Verkehrsunternehmen regional tätig sind, ergab sich für die Aufgabenträger ein Abstimmungsbedarf, um möglichst einheitliche Standards im ÖPNV zu gewährleisten. Die Stadt Hamm und die vier Nachbarkreise haben in informeller Kooperation eine gemeinsame Förderkulisse für die Verkehrsunternehmen geschaffen, die sich bewährt hat.

Neben dem Nahverkehrsplan ist die ÖPNV-Förderung das wichtigste Steuerungsinstrument, um einen attraktiven Nahverkehr zu gestalten. In der Summe erhält die Stadt Hamm vom Land zur Finanzierung des ÖPNV ca. 1,75 Millionen Euro pro Jahr (Nahverkehrspauschale, Ausbildungsverkehr, Sozialticket).

Im Hamm werden ca. 20 Prozent der Verkehrsleistungen von Regionalbusunternehmen erbracht. In den umliegenden Kreisen ist der Verkehrsanteil regionaler Unternehmen, die mehrere Kreise bedienen, noch höher. In Gesprächen mit den Unternehmen wurde schon bald deutlich, dass insbesondere für die Fahrzeugförderung einheitliche Rahmenbedingungen geschaffen werden müssen.

Eine Übertragung dieser Aufgabe an den ebenfalls 1996 neu geschaffenen Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Ruhr-Lippe (ZRL) war keine Option. Es war ausdrücklicher politischer Wille, die Organisationsstruktur des ZRL schlank zu halten und dessen Aufgaben auf die Schiene und den neuen Gemeinschaftstarif zu beschränken.

In dieser Situation entstand auf Verwaltungsebene eine große Kooperationsbereitschaft. Aus ersten Kontakten bei Infoveranstaltungen entwickelte sich schon bald eine langfristige, kontinuierliche Zusammenarbeit der Aufgabenträger im Ruhr-Lippe-Raum. Heute geht die informelle Kooperation der Fachverwaltungen aus Hamm, den Kreisen Soest und Unna sowie dem Hochsauerlandkreis und dem Märkischen Kreis weit über die Abstimmung der Förderverfahren hinaus und umfasst u. a. einen Facharbeitskreis zur Vorbereitung der Versammlungen des ZRL sowie den regelmäßigen Austausch zu aktuellen ÖPNV-Themen.

Hinsichtlich der Fördergegenstände, der Förderquote und der Verfahrensabläufe wurden gemeinsame Richtlinien erarbeitet und dann in den einzelnen Gebietskörperschaften beschlossen. Zur Reduzierung des Verwaltungsaufwands wurde auch eine Federführung für die Prüfung der einzelnen Verkehrsunternehmen festgelegt.

Die enge Zusammenarbeit bietet Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen gleichermaßen erhebliche Vorteile. So konnten transparente Förderverfahren für die Region auf den Weg gebracht werden, die den Unternehmen eine größtmögliche Fördergerechtigkeit gewährleisten und deren Antrags- und Nachweisverfahren vereinfachen. Die Fahrgäste profitieren u. a. vom einheitlich hohen Ausstattungsniveau der Busse.

Bei aller gebotenen Vereinheitlichung wurden die Förderrichtlinien durch die jeweiligen Aufgabenträger entsprechend der lokalen Besonderheiten angereichert.



Gustav-Heinemann-Straße (Foto: Lucas Slunjski)

Über die kleine Arbeitsgruppe der Verwaltungsfachleute werden auch notwendige Fortschreibungen der Richtlinien sowie eine intensive Beteiligung der Verkehrsunternehmen organisiert.

Um komplexe rechtliche und wirtschaftliche Vorgaben des Gesetzgebers sachgerecht zu berücksichtigen, erfolgt bei Bedarf die gemeinsame Beauftragung von

Gutachterbüros. Dadurch reduziert sich der Beratungsaufwand beim einzelnen Aufgabenträger erheblich.

Verglichen mit einer Übertragung der Förderverfahren an einen Verkehrsverbund bietet nach den Erfahrungen der Stadt Hamm die lokale Aufgabenwahrnehmung erhebliche Steuerungsvorteile. Sie eröffnet die Möglichkeit, mit finanziellen Mitteln gezielt auf die Gestaltung des örtlichen ÖPNV einzuwirken. Die anfallenden Personalkosten können aus der hierfür in der Landesförderung vorgesehenen Verwaltungspauschale gedeckt werden.

Die langjährige Praxis im Raum Ruhr-Lippe beweist, dass auch eine dezentrale Organisation der ÖPNV-Förderung wirkungsvoll sein kann, wenn die Aufgabenträger eine stabile Kultur des Austauschs und der Abstimmung entwickeln.

Carsten Gniot  
Abteilungsleiter Verkehrsplanung  
Stadtplanungsamt Hamm

Dieter Wiedemeier  
Sachgebietsleiter Nahverkehrsplanung Hamm

## „Eildienst“ elektronisch nutzen oder per Newsletter beziehen



Die Publikation „Eildienst“ kann als PDF-Datei elektronisch genutzt oder per E-Mail bezogen werden. Interessenten können die aktuelle Ausgabe abrufen im Internetangebot des Städtetages Nordrhein-Westfalen unter <http://www.staedtetag-nrw.de/veroeffentlichungen/eildienst/index.html>



Alternativ dazu gibt es die Publikation „Eildienst“ auf Wunsch auch regelmäßig als Newsletter via E-Mail. Bestellungen dazu bitte unter [presse-info@staedtetag-nrw.de](mailto:presse-info@staedtetag-nrw.de)

### Auf dem Rhein. Hier ist Stille, hier ist Mitte, hier ist Bonn.

Von Oberbürgermeister Jürgen Nimptsch



Abendpanorama (Quelle: M. Sondermann/Bundesstadt Bonn)

Früher Morgen. Die „Rheinnixe“, die kleine Fähre zwischen Bonn und Beuel, fährt mich – auf dem Weg ins Rathaus – zu meinem Lieblingsort: Auf den Rhein. Hier ist Stille, hier ist Mitte, hier ist Bonn. Dort vorn die Beethovenhalle mit ihrem Kupferdach, Schauplatz mancher Bundespräsidentenwahlen, Parteitage und immer wieder der Musik Beethovens. Ganz nahe die Kennedybrücke, mit einer Solaranlage für die Beleuchtung. Weiter südlich der Bundesrechnungshof, in dem auch das Auswärtige Amt seine Büros hat. Und dann das neue alte Wahrzeichen Bonns: Der „Lange Eugen“ mit dem UNO-Emblem, in dem die Vereinten Nationen ihren Sitz haben, und dahinter der Post Tower, die Konzernzentrale der Deutschen Post DHL. Daneben überragt ein neues Hotel den soeben eröffneten Erweiterungsbau des World Conference Center Bonn für 7000 Menschen. Ban Ki-moon, der zur Einweihung kam, war begeistert. Der Blick verliert sich in der Ferne, entlang der grünen Sonnenseite Bonns am rechten Rheinufer bis hin zu Drachenfels und Petersberg. Schön hier – das denke ich jeden Morgen.



(Quelle: M. Sondermann/Bundesstadt Bonn)



Rhein Towers (Quelle: M. Sondermann/Bundesstadt Bonn)

## Fachinformationen

### Baupreisindex in NRW gestiegen – Zunahme seit Mai 2014 um 0,7 Prozent

Der Baupreisindex für Wohngebäude (Bauleistungen am Bauwerk) war in NRW im Mai 2015 um 0,7 Prozent höher als ein Jahr zuvor und erreichte einen Indexstand von 107,9 Punkten (berechnet auf der Basis 2010 = 100). Laut statistischem Landesamt zogen die Preise für die personalintensiveren Ausbauarbeiten zwischen Mai 2014 und Mai 2015 überdurchschnittlich an (+1,2 Prozent); die Preise für Rohbauarbeiten verteuerten sich um 0,3 Prozent.

Die Bauleistungspreise für gewerbliche Betriebsgebäude erhöhten sich in Nordrhein-Westfalen binnen Jahresfrist

um 0,9 Prozent; bei Bürogebäuden lag die Teuerungsrate bei 0,7 Prozent. Die Preise für Bauleistungen im Straßenbau stiegen um 2,4 Prozent; Schönheitsreparaturen in Wohnungen waren ebenfalls teurer als im entsprechenden Vorjahresmonat (+2,2 Prozent).



Weiterführende statistische Daten finden Sie unter:  
[http://www.it.nrw.de/wl/wl\\_baupreisindex.html](http://www.it.nrw.de/wl/wl_baupreisindex.html)

## Freigabe von Busspuren nach dem Elektromobilitätsgesetz

Das Gesetz zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge (Elektromobilitätsgesetz – EmoG) ist am 12. Juni 2015 in Kraft getreten. Es sieht in § 3 Abs. 4 vor, elektrisch betriebene Fahrzeuge zu privilegieren. In Verbindung mit entsprechenden Änderungen in der StVO und der VwV-StVO sind die zuständigen Behörden nunmehr unter anderem ermächtigt, Bussonderfahrstreifen (Busspuren) für private Elektroautos freizugeben.

Der Deutsche Städtetag, der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen und zahlreiche Fachexperten empfehlen angesichts des marginalen Nutzens für eine Marktdurchdringung im Verhältnis zu der Verschlechterung des Verkehrsablaufes, den entstehenden Kosten für temporäre Umgestaltungen, den kontraproduktiven Auswirkungen auf eine ressourcenschonende

Verkehrsbewältigung und die netzweite ÖPNV-Betriebsqualität, von einer Freigabe von Busspuren für Elektroautos abzusehen.

Für den Fall, dass dennoch eine Freigabe der Busspuren erwogen oder an die Städte herangetragen wird, haben Deutscher Städtetag und Verband Deutscher Verkehrsunternehmen für die zuständigen Behörden eine Arbeitshilfe entwickelt, wie die funktionalen Rahmenbedingungen bei einer Umsetzung abgeschätzt werden können.



Den Leitfaden und weiterführende Informationen erhalten Mitglieder des Städtetages NRW unter:  
<http://www.staedtetag-nrw.de/stnrw/inter/fachinformationen/stadtentwicklung/074472/index.html>

## Hinweise zur Korruptionsprävention – aktualisierter Handlungsleitfaden des Städtetages

Auch wenn sich ausweislich der Statistiken des Bundeskriminalamtes der Schwerpunkt der bekannt gewordenen Korruptionsdelikte in den letzten Jahren von der öffentlichen Verwaltung auf den Bereich der privaten Wirtschaft verlagert hat, bleiben Korruptionsprävention und Korruptionsbekämpfung zweifellos ein wichtiges Thema auf kommunaler Ebene. Hoch sind die Erwartungen in der Öffentlichkeit, dass auch Städte und Gemeinden wirkungsvoll vorbeugende Maßnahmen ergreifen, um Korruptionsdelikte möglichst nicht entstehen zu lassen und ggf. solche Delikte in Zusammenarbeit mit den Strafverfolgungsbehörden aufzudecken.

Der Deutsche Städtetag hat dem bereits 1996 mit der Vorlage eines 12-seitigen Papiers mit Hinweisen zur Korruptionsverhütung Rechnung getragen. Seitdem haben viele, wenn nicht die meisten Mitgliedsstädte des Städtetages eigene Leitfäden, Handlungsanweisungen und Regelwerke zur Korruptionsprävention und Korrup-

tionsbekämpfung erarbeitet und in ihren Verwaltungen verbindlich gemacht. Zudem liegen vielfältige Erfahrungen aus dem praktischen Umgang mit entsprechenden Problemlagen und mit der Anwendung der in den Leitfäden vorgesehenen Regelungen vor.

Daher schien es angezeigt, die Hinweise des Deutschen Städtetages aus dem Jahr 1996 im Lichte dieser zusätzlichen Erkenntnisse und Erfahrungen zu überprüfen und zu überarbeiten. Nicht nur für eigene Zwecke, sondern auch gegenüber einer unverändert kritischen Öffentlichkeit ist es wünschenswert, einen überprüften und aktualisierten Handlungsleitfaden vorweisen zu können.



Die „Hinweise zur Korruptionsprävention“ erhalten Mitglieder des Städtetages NRW unter:  
<http://www.staedtetag-nrw.de/stnrw/inter/fachinformationen/recht/074469/index.html>

### Recht des ÖPNV – Praxishandbuch für den Nahverkehr

Zum 1. Januar 2013 wurde das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) novelliert und bildet zusammen mit der am 3. Dezember 2009 in Kraft getretenen VO (EG) Nr. 1370/2007 auf Schiene und Straße nach 17 Jahren erheblicher Rechtsunsicherheit nunmehr mit klaren Finanzierungsregeln einen neuen Rechtsrahmen in Deutschland. Auf dieser Grundlage kann nunmehr ein wirtschaftlich effektiver und transparenter sowie qualitativ hochwertiger Nahverkehr für die Fahrgäste durch die Aufgabenträger mit den Instrumenten der allgemeinen Vorschriften und der öffentlichen Dienstleistungsaufträge geplant, bestellt und finanziert werden. Das PBefG zusammen mit der VO (EG) Nr. 1370/2007 bietet eine große Fülle von konstruktiven wettbewerblichen und wettbewerbsfreien Gestaltungsmöglichkeiten für gemeinwirtschaftliche Verkehre.

Das Grundlagenwerk „Recht des ÖPNV“ liefert den handelnden Akteuren hierzu eine Übersicht und Orientierungshilfe, indem es den marktspezifischen Rechtsrahmen des ÖPNV unter Berücksichtigung aller relevanten Vorschriften und ihrer Verknüpfungen umfassend darstellt. Das vorliegende Werk in zwei Bänden tritt die Nachfolge des ab 2001 im Luchterhand-Verlag als in Loseblattform erschienenen Handbuches „Recht des öffentlichen Personennahverkehrs“ an, das noch gemeinsam von Hubertus Baumeister mit Sibylle Barth, Jan Werner und Felix Berschin herausgegeben wurde. Aus Gründen der Nutzer-

freundlichkeit wurden die Bände in dieser neuen Auflage als gebundene Bücher erstellt.

In Band 1 „Gesetze“ werden die wichtigsten für den ÖPNV relevanten nationalen und europäischen Vorschriften systematisch zusammengefasst (Europarecht, Bundesrecht, Landesrecht; Rechtsverordnungen, Erlasse und Anwendungsregelungen der Ministerien). Ergänzend werden die PBefG-Genehmigungsbehörden einschließlich ihrer Anschriften aufgeführt.

Die in Band 2 „Kommentar“ enthaltenen Beiträge wurden von ausgewiesenen Praktikern verfasst. Die A-Teile enthalten eine aktuelle Kommentierung der VO (EG) Nr. 1370/2007, der Regionalisierungsgesetze des Bundes und der Länder sowie des Personenbeförderungswesens. Die Autoren Berschin, Barth und Werner beziehen sich in ihren Kommentierungen jeweils aufeinander, so dass ein integriertes Grundlagenwerk zum deutschen ÖPNV entstanden ist. Ergänzt wird die Kommentierung durch Darstellungen von wichtigen Einzelthemen sowie Anwendungsbeispielen aus der ÖPNV-Praxis in den B-Teilen, die somit eine verlässliche Grundlage für die effektive Bearbeitung personenverkehrsrechtlicher Fragestellungen bieten.

Hubertus Baumeister (Hrsg.) Band 1: Gesetz, Band 2: Kommentar. 660 und 853 S., DVV Media Group, Hamburg 2013, ISBN: 978-3-7771-0455-3, 189,00 Euro

### Qualitätsbestimmung von Gewässern – Ruhr-Uni-Bochum entwickelt neuartiges Verfahren

Die Güte von Gewässern kann anhand der darin vorkommenden Organismen bewertet werden. Neue Methoden setzen dabei auf DNA-Analysen. Biologen der Ruhr-Universität Bochum (RUB) haben ein solches Verfahren weiterentwickelt, sodass sie viele Organismen auf einmal anhand kurzer DNA-Sequenzen identifizieren können. Industrie, Landwirtschaft und Besiedlung belasten die Gewässer; einige Organismen können unter den veränderten Bedingungen in Bächen und Flüssen nicht überleben. Ihre Anwesenheit gibt daher Aufschluss über die Qualität des Lebensraums.

Parallel zur Entwicklung des Verfahrens entsteht derzeit in Zusammenarbeit mit dem „German Barcode of Life Project“ eine Datenbank mit „DNA-Barcodes“: Wer wis-

sen will, welche Arten in einem Gewässer vertreten sind, nimmt eine Wasserprobe, sequenziert die DNA der darin enthaltenen Organismen und vergleicht sie mit der Datenbank. Schon in der Pionierphase bestimmt die Methode mehr als 80 Prozent der Spezies richtig. Damit ist sie zuverlässiger als die Artbestimmung anhand äußerlicher Merkmale. Die Bochumer Biologen sind überzeugt, dass sie die Quote zeitnah noch deutlich steigern können.



Die Forschungsergebnisse sind in der Zeitschrift „PLOS ONE“ veröffentlicht und abrufbar unter:  
<http://dx.plos.org/10.1371/journal.pone.0130324>

## Marktüberblick zu Energiespeichern – Fachbroschüre für kommunale Unternehmen

Der Verband Kommunaler Unternehmen (VKU) hat einen umfassenden „Marktüberblick Energiespeicher in der Kommunalwirtschaft“ veröffentlicht. Neben Lastmanagement, Netzausbau oder Elektromobilität eignen sich Energiespeicher insbesondere dazu, die volatilen Einspeisungen der erneuerbaren Energien zu kompensieren und nutzbar zu machen.

Bereits heute sind Energiespeicher keine Nischentechnologie mehr, sondern ein zukunftssträchtiges Geschäftsfeld, was auch der Markteintritt von eMobility-Pionieren wie Tesla verdeutlicht. Die neue Broschüre zeigt, auf welch vielfältige Weise die kommunale Wirtschaft Energiespeicher schon heute nutzt und daraus profitable Geschäftsmodelle generiert. Interessierte erhalten mit der Broschüre einen Überblick über die

Chancen und Möglichkeiten eines Engagements im Bereich der Energiespeicher. Der vorgestellte „Marktüberblick Energiespeicher in der Kommunalwirtschaft“ skizziert das Thema grundlegend und stellt in zahlreichen kommunalen Praxisbeispielen vor, wie Speicher schon heute Anwendung finden. Der Speicherleitfaden soll kommunalen Unternehmen ermöglichen, sich einen Eindruck über den noch jungen Markt zu machen und zu entscheiden, ob und welche Speicheroptionen für sie relevant sein könnten.



Die Broschüre kostet für Nicht-Mitglieder des VKU 24,- Euro. Sie ist über den VKU Verlag erhältlich: <http://www.vku-verlag.de/buecher-broschueren>

## Bilanz der Essener Klimaagentur – 6.000 erfolgreiche Haushalts-Checks

Seit 2009 verbindet der EnergieSparService Essen (ESS) die Klimaschutzaktivitäten in Essen auf intelligente Weise mit der Arbeitsmarkt- und Sozialpolitik: Seither wurden 6.000 Haushalte im Transferleistungsbezug von speziell ausgebildeten Energiesparberaterinnen und -beratern der NEUEN ARBEIT der Diakonie besucht und leisteten so einen persönlichen Beitrag zur Energiewende vor Ort.

Im Rahmen des EnergieSparServices Essen werden Essenerinnen und Essener kostenlos und in ihren eigenen vier Wänden unterstützt, Energie sowie Geld einzusparen und damit gleichzeitig einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Haushalte, die nur über ein geringes Einkommen verfügen oder sich im Transferleistungsbezug befinden, erhalten zusätzlich kostenlos Energiesparartikel, die von den Experten des ESS direkt vor Ort montiert werden.

Durch den Einbau von mehr als 78.000 Energiesparartikeln wie zum Beispiel Energiesparlampen, schaltbaren Steckerleisten, Strahlreglern für Wasserhähne, Wasser-

sparduschköpfe, Kühlschrankthermometer oder Zeitschaltuhren konnten die besuchten Essener Haushalte ihre jährlichen Kosten um durchschnittlich jeweils 140 Euro senken. Das entspricht pro Haushalt einer Einsparung von immerhin rund 330 Kilogramm CO<sub>2</sub>. Hinzu kommen zusätzliche Einsparmöglichkeiten von bis zu 50 Prozent durch Verhaltensänderung, zum Beispiel richtiges Heizen und Lüften oder auch energiesparenden Wasserverbrauch.

Der EnergieSparService Essen ist ein Projekt der klima|werk|stadt|essen und wird unter anderem vom JobCenter Essen, dem Bundesumweltministerium, dem Ministerium für Integration und Soziales des Landes Nordrhein-Westfalen sowie von Essener Unternehmen gefördert.



Infos zum Service unter: [www.energiesparservice-essen.de](http://www.energiesparservice-essen.de)

# Termine

## Umwelt

Umsetzung von Maßnahmen zur Lärminderung:  
Synergien durch integrierte Planung  
Am 1. und 2. September 2015 in Berlin  
<http://www.difu.de/veranstaltungen/2015-09-01/umsetzung-von-massnahmen-zur-laermminderung-synergien-durch.html>



## Soziales

Moderation von Netzwerken Frühe Hilfen II  
Am 17. September 2015 in Bielefeld  
<http://www.isa-muenster.de/veranstaltungen/index.html>



## Wirtschaft

Forum deutscher Wirtschaftsförderer  
Kongress der kommunalen Spitzenverbände und des DVWE  
Am 19. und 20. November 2015 in Berlin  
<http://www.difu.de/veranstaltungen/2015-11-19/forum-deutscher-wirtschaftsfoerderer.html>



- Der Städtetag Nordrhein-Westfalen ist die Stimme der Städte im größten Bundesland der Bundesrepublik Deutschland. In ihm haben sich 39 Städte – 22 kreisfreie und 17 kreisangehörige – mit neun Millionen Einwohnern zusammengeschlossen. Der kommunale Spitzenverband repräsentiert damit knapp die Hälfte der Bevölkerung des Landes.
- Der Städtetag Nordrhein-Westfalen vertritt die im Grundgesetz und der nordrhein-westfälischen Verfassung garantierte kommunale Selbstverwaltung. Er nimmt aktiv die Interessen der Städte gegenüber dem Landtag, der Landesregierung und zahlreichen Organisationen wahr.
- Der Städtetag Nordrhein-Westfalen berät seine Mitgliedsstädte und informiert sie über alle kommunal bedeutsamen Vorgänge und Entwicklungen.
- Der Städtetag Nordrhein-Westfalen stellt den Erfahrungsaustausch zwischen seinen Mitgliedern her und fördert ihn in zahlreichen Gremien.

## Impressum:

### Eildienst – Informationen für Rat und Verwaltung

Herausgeber: Städtetag Nordrhein-Westfalen  
Gereonshaus, Gereonstraße 18 – 32, 50670 Köln  
Telefon: 0221/3771-0 Fax 0221/3771-128  
E-Mail: [post@staedtetag-nrw.de](mailto:post@staedtetag-nrw.de)  
Internet: [www.staedtetag-nrw.de](http://www.staedtetag-nrw.de)  
Geschäftsführendes  
Vorstandsmitglied: Dr. Stephan Articus  
Verantwortlich: Volker Bästlein, Leiter Presse- und Öffentlichkeitsarbeit  
Redaktion: Uwe Schippmann  
Gestaltung/Druck: Media Cologne GmbH, Hürth  
Anzeigen: Christiane Diederichs, Medeya Kommunikation, Bad Honnef,  
Telefon: 02224/1874-510, Fax: 02224/1874-495,  
E-Mail: [diederichs@medeya.de](mailto:diederichs@medeya.de)

Gedruckt auf Recyclingpapier

ISSN: 2364-0618

Köln, August 2015