



## Aus dem Inhalt:

- Schwerpunkt: Verkehr
- Wissen und Innovation in ländlichen Regionen NRWs
- Vom Fürstentum zum Landesteil: 60 Jahre Lippe

2038: Verkehrsdezernent.



Die NRW.BANK hat die Ideen der Kommunen im Blick. Als kompetenter Partner wissen wir um die Herausforderungen in den Kommunen. Und haben die passende Antwort – ob mit intelligenten Förderprogrammen oder strukturierten Finanzierungslösungen. Wir reagieren schnell auf Ihren Bedarf. Mit Kapital. Mit Engagement. Und einer starken Mannschaft. Damit Ideen spielend Wirklichkeit werden.

Haben Sie auch Ideen? Dann fragen Sie nach uns – bei Ihrer Bank, Sparkasse oder in unseren Beratungszentren Rheinland 0211 91741-4600 und Westfalen 0251 91741-4600.

[www.nrwbank.de](http://www.nrwbank.de)



**NRW.BANK**  
Wir fördern Ideen

## Weiterentwicklung des ÖPNV-Gesetzes nur mit, nicht gegen die kommunalen Aufgabenträger



Die Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Nordrhein-Westfalen hat sich bewährt. Die kommunale Verantwortung für den ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge ist von den Entscheidungsträgern in den Kommunen angenommen und bei Bürgerinnen und Bürgern anerkannt. Trotz enger werdender finanzieller Spielräume ist es deshalb gelungen, sowohl das Verkehrsangebot auf der Schiene als auch auf der Straße auszuweiten, im Rahmen von Bus/Schiene-Konzepten abzustimmen („ÖPNV aus einem Guss“) und qualitativ zu verbessern (einheitliche Informationssysteme, Niederflurfahrzeuge, gezielte Einführung von Bedarfsverkehren etc.). Damit konnte zugleich die Zahl der Fahrgäste gesteigert werden. Wettbewerbsfähige Strukturen sind geschaffen worden oder werden derzeit vorbereitet.

Nichts ist so gut, dass es nicht verbessert werden könnte. Rund zehn Jahre nach Inkrafttreten des damaligen Regionalisierungsgesetzes ist es deshalb sachgerecht, dass sich das Land an die Weiterentwicklung des für den nordrhein-westfälischen ÖPNV geltenden Rechts- und Finanzierungssystems macht. Dabei gilt es, den eingeschlagenen Weg einer Regionalisierung und Kommunalisierung im Interesse der Bürgerinnen und Bürger konsequent fortzuführen.

Daran gemessen, erweist sich der von der Landesregierung vorgelegte Entwurf eines Gesetzes zur Novellierung des ÖPNV-Gesetzes (Landtags-Drucksache 14/3976) in vielen Punkten als begrüßenswert. Dies gilt etwa für die gesetzliche Bekräftigung der Aufgabenträgerschaft von Kreisen und kreisfreien Städten für den straßengebundenen ÖPNV wie auch für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Positiv zu bewerten ist auch die Absicht, sämtliche Förderinstrumente und -mittel des Bundes sowie des Landes auf der Ebene der kommunalen Aufgabenträger zu pauschalieren und zweckgebunden zu konzentrieren (Zusammenführung von Aufgaben- und Ausgabenverantwortung). Völlig zu Recht wird damit dem geltenden Finanzierungssystem mit seiner kaum überschaubaren Zahl von Förderinstrumenten, deren Umsetzung durch Fachministerium, Bezirks-

regierungen, Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen äußerst verwaltungsaufwändig ist, eine Absage erteilt. Trotz der erneuten erheblichen Verringerung vor allem der vom Bund über das Land für den ÖPNV zur Verfügung gestellten Fördermittel ist im Ergebnis die beabsichtigte Stärkung der kommunalen Handlungs- und Gestaltungsspielräume als positiv anzuerkennen.

Insbesondere hinsichtlich der geplanten Neuregelungen zur SPNV-Aufgabenträgerschaft und ihrer Wahrnehmung besteht jedoch dringender Klarstellungs- und Änderungsbedarf. Insoweit sei daran erinnert, dass der Landkreistag im Zuge der bisherigen Diskussion um eine Novellierung des ÖPNV-Gesetzes stets betont hat, dass sich die bestehenden SPNV-Organisationsstrukturen im Grundsatz bewährt haben, ohne sich damit einer gezielten Weiterentwicklung einzelner Bereiche zu verschließen. Etwaige Organisationsveränderungen dürfen aber nicht gegen den Willen der kommunalen Aufgabenträger erfolgen. Gegebenenfalls notwendige Optimierungen müssen vielmehr durch die Kreise und kreisfreien Städte sowie die von ihnen gebildeten Zweckverbände in eigener Verantwortung vorgenommen werden können.

Dass nunmehr die Zahl der SPNV-Kooperationsräume kraft Gesetzes von neun auf drei verringert werden soll und die kommunalen Aufgabenträger innerhalb dieser drei Räume zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung drei (neue) Zweckverbände beziehungsweise Anstalten öffentlichen Rechts bilden sollen beziehungsweise müssen, kann nicht unwidersprochen bleiben. Die Notwendigkeit einer solchen Organisationsveränderung und damit das Erfordernis einer gesetzlichen Regelung ist bis heute seitens des Landes nicht überzeugend dargelegt worden. Die im Gesetzentwurf angeführte Notwendigkeit einer ausreichenden Marktmacht genügt als Begründung nicht. Denn hiernach hätten kleinere SPNV-Zweckverbände in der Vergangenheit schon keine Ausschreibungen mit wirtschaftlichem Erfolg durchführen können, was aber nachweislich nicht den Tatsachen entspricht. Ebenso wenig ist nachvollziehbar, dass es laut Gesetzesbegründung bei rückläufiger Finanzausstattung wegen der größeren Dispositionsmasse eher in größeren Räumen gelingen könne, verträgliche Lösungen zu finden. Vielmehr sind kleinere Einheiten mit vergleichsweise geringem Personaleinsatz mindestens genauso im Stande, auf eine veränderte Einnahmesituation in enger Einbindung der kommunalen Entscheidungsträger und in Verhandlungen mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie Infrastrukturgesellschaften kurzfristig und flexibel zu reagieren.

Der Landesgesetzgeber ist daher aufgerufen, die kommunale Aufgabenträgerschaft auch im Hinblick auf den SPNV mit den gebotenen Handlungs- und Gestaltungsfreiheiten zu versehen, diese Aufgabenträgerschaft mithin nicht einerseits zu bekräftigen, um sie an anderer Stelle durch die zwingende Vorgabe zur Aufgabenwahrnehmung in drei neuen Zweckverbänden beziehungsweise Anstalten wieder auszuhöhlen. Dazu gehören nicht nur die Möglichkeiten zur Fortführung einer integrierten und koordinierten Verkehrsgestaltung im Zusammenspiel von Kreisen und regional verorteten Zweckverbänden, sondern es muss beispielsweise auch möglich sein, dass in Kooperationsräumen, deren Mitgliedskommunen dies verlangen, bestimmte Kompetenzen und Entscheidungsbefugnisse optional von den neuen auf die bestehenden SPNV-Zweckverbände verlagert werden können. Das gilt etwa hinsichtlich der laufenden Verkehrsverträge, mit deren Abschluss die bestehenden Zweckverbände Verpflichtungen für ihr Verbandsgebiet eingegangen sind, aus denen aufgrund von Einnahmeverantwortlichkeiten auch wirtschaftliche Risiken resultieren können. Eine Verteilung dieser Risiken auf alle den neuen Kooperationsräumen angehörende Kommunen wäre nicht akzeptabel. Fazit: Eine gesetzliche Verlagerung der SPNV-Aufgabenträgerschaft auf drei neue Zweckverbände gegen den Willen der kommunalen Aufgabenträger und ohne Möglichkeit zur Rückübertragung von Befugnissen auf die bestehenden Zweckverbände ist strikt abzulehnen.

Dr. Martin Klein  
Hauptgeschäftsführer  
des Landkreistages Nordrhein-Westfalen



Liliencronstraße 14  
40472 Düsseldorf  
Postfach 33 03 30  
40436 Düsseldorf  
Telefon 02 11/9 65 08-0  
Telefax 02 11/9 65 08-55  
E-Mail: presse@lkt-nrw.de  
Internet: www.lkt-nrw.de

#### Impressum

EILDienst – Monatszeitschrift  
des Landkreistages  
Nordrhein-Westfalen

**Herausgeber:**  
Hauptgeschäftsführer  
Dr. Martin Klein

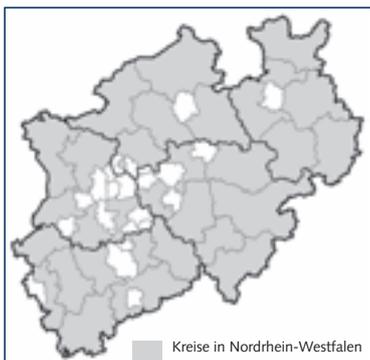
**Redaktionsleitung:**  
Referent Boris Zaffarana

**Redaktion:**  
Erster Beigeordneter  
Franz-Josef Schumacher  
Beigeordneter Markus Leßmann  
Referentin Dr. Dörte Diemert  
Hauptreferentin Dr. Angela Faber  
Hauptreferent Dr. Marco Kuhn  
Referent Dr. Hans Lühmann  
Hauptreferentin Dr. Christiane Rühl  
Referentin Friederike Scholz

**Redaktionsassistent:**  
Astrid Hälker, Monika Henke

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

ISSN 1860-3319



## Auf ein Wort

157

## Aus dem Landkreistag

Medien-Spektrum:

Aktuelle Pressemitteilungen

Lebensmittelüberwachung: Smileys nur für saubere Gaststätten

160

## Schwerpunkt: Verkehr

Das neue ÖPNV-Gesetz aus Sicht der KVG Lippe

160

Gestaltung des ÖPNV in Ballungsrandkreisen: das Beispiel EN

163

Zur Mobilität von Menschen mit Behinderungen im Öffentlichen  
Personennahverkehr (ÖPNV) im Rhein-Sieg-Kreis

166

Unfallorientierte Verkehrsüberwachung im Kreis Gütersloh:  
Artenschutz für Starenkästen ist aufgehoben

169

Kreis Borken unterzeichnet EU-Charta für Straßenverkehrssicherheit –  
eine Zwischenbilanz

171

## Themen

Wissen und Innovation in ländlichen Regionen des Landes  
Nordrhein-Westfalen

173

Novellierung des Heimgesetzes – Garantenstellung sichern

176

## Das Portrait

StS Günter Kozlowski

177

## Im Fokus

Vom Fürstentum zum Landesteil: 60 Jahre Lippe in NRW

179

# EILDienst

5/2007

## Kurznachrichten



### Recht

FSI-Veranstaltung: Strafrechtliche Risiken der Kommunalverwaltung 183

### Sicherheit und Ordnung

Rhein-Sieg-Kreis: Schnellere Handy-Ortung von Notrufen ermöglicht schnellere Hilfe 183

### Bauwesen

Kostenloser Bezug der Zeitschrift „LEADERforum“ 183

### Vermessungswesen

Kreis Aachen mit einzigartiger Sammlung: Urübersicht des Kataster- und Vermessungsamtes zusammen gestellt 183

## Hinweise auf Veröffentlichungen

184

## Medien-Spektrum: Aktuelle Pressemitteilungen

### Lebensmittelüberwachung: Smileys nur für saubere Gaststätten

Presseerklärung vom 10. April 2007

Gaststätten, die eine unangemeldete Betriebsprüfung der Kreisveterinäre und Lebensmittelkontrolleure der Kreisverwaltungen ohne Beanstandungen bestehen, können in Zukunft mit einem neuen Gütesiegel am Eingang auf ihr gutes Abschneiden hinweisen. Ein entsprechendes Pilotprojekt in sieben Kreisen Nordrhein-Westfalens wird am 1. Juni starten. Buchstäblich saubere Restaurants werden dann mit einem symbolischen „Smiley“, also einem

lächelnden Gesicht in Plakettenform, ausgezeichnet.

„Wir begrüßen diese Initiative des Verbraucherschutzministeriums NRW“, erklärte dazu Dr. Martin Klein, Hauptgeschäftsführer des Landkreistags Nordrhein-Westfalen (LKT NRW), „wir warnen aber vor zu hohen Erwartungen.“ Das Pilotprojekt müsse sich zunächst einmal in der Praxis bewähren. Es müsse sich dann zeigen, ob die auf Freiwilligkeit basierende Auszeichnung wirklich Gammelfleisch-Skandale verhindern könne. Denn anders als beispielsweise in Dänemark werden nur die „Guten“ gekennzeichnet. „Schwarze Schafe“, die bei Kontrollen etwa durch tonnenweise über-

lagertes Fleisch aufgefallen sind, werden in Nordrhein-Westfalen nicht an den Pranger gestellt; in dem skandinavischen Land sind die Gastronomiebetriebe hingegen dazu verpflichtet, auch auf Missstände in ihrem Hause hinzuweisen.

„Der ‚Smiley‘ ist aber in jedem Fall ein Schritt in die richtige Richtung. Bürger können überall dort, wo sie schon an der Eingangstür sozusagen amtlich angelächelt werden, beruhigt speisen“, betonte Klein. „Der Umkehrschluss funktioniert unterdessen nicht: Ein fehlender ‚Smiley‘ kann ebenso bedeuten, dass der Betrieb schlicht und ergreifend noch nicht überprüft worden ist oder aber dass der Gastwirt einfach kein Interesse an der Plakette hat.“

EILDienst LKT NRW  
Nr. 5/Mai 2007 00.10.03.2

## Das neue ÖPNV-Gesetz aus Sicht der KVG Lippe

Von Achim Oberwöhrmeier,  
Geschäftsführer der Kommunalen Verkehrsgesellschaft  
im Kreis Lippe



Das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz NW) soll novelliert werden. Ziel ist, dass das Gesetz zum 01.01.2008 in Kraft tritt. Im Gesetzentwurf werden Strukturen, Zuständigkeiten und Finanzierungsmechanismen des ÖPNV teilweise völlig neu geregelt. Der Fokus der derzeitigen Diskussion um den Gesetzentwurf liegt aber ganz überwiegend auf dem Vorhaben die Anzahl der neun Zweckverbände als Aufgabenträger für den SPNV auf drei zu reduzieren. Dabei scheint unterzugehen, dass sich auch für den Busverkehr viele Rahmenbedingungen ändern sollen. Davon sind die Kreise und kreisfreien Städte in NRW als Aufgabenträger direkt betroffen. Einige Regelungen gehen nach Ansicht des Kreises Lippe aber nicht weit genug und daher sollen dem Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen Anregungen und Bedenken mit der Bitte um Berücksichtigung mitgeteilt werden. Der Gesetzentwurf zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Nahverkehr in Nordrhein-Westfalen (E-ÖPNVG NRW) befindet sich derzeit im Beteiligungsverfahren. Aus Sicht des Aufgabenträgers für den Busverkehr sind insbesondere die Bereiche Zuständigkeit, Finanzierung und Wettbewerb des neuen ÖPNV Gesetzes NW relevant:

Das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz NW) soll novelliert werden. Ziel ist, dass das Gesetz zum 01.01.2008 in Kraft tritt. Im Gesetzentwurf werden Strukturen, Zuständigkeiten und Finanzierungsmechanismen des ÖPNV teilweise völlig neu geregelt. Der Fokus

der derzeitigen Diskussion um den Gesetzentwurf liegt aber ganz überwiegend auf dem Vorhaben die Anzahl der neun Zweckverbände als Aufgabenträger für den SPNV auf drei zu reduzieren. Dabei scheint unterzugehen, dass sich auch für den Busverkehr viele Rahmenbedingungen ändern sollen. Davon sind die Kreise und kreisfreien Städte in NRW als Aufgabenträger

direkt betroffen. Einige Regelungen gehen nach Ansicht des Kreises Lippe aber nicht weit genug und daher sollen dem Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen Anregungen und Bedenken mit der Bitte um Berücksichtigung mitgeteilt werden. Der Gesetzentwurf zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Nahverkehr in Nordrhein-Westfalen



KVG-Geschäftsführer Achim Oberwörmeier (Mitte) erläutert dem scheidenden KVG-Aufsichtsratsvorsitzenden Dr. Lucas Heumann (links) und seinem Nachfolger Herbert Horstmann (rechts) die Ausschreibung des ersten Linienbündels im Norden des Kreises Lippe.

(E-ÖPNVG NRW) befindet sich derzeit im Beteiligungsverfahren. Aus Sicht des Aufgabenträgers für den Busverkehr sind insbesondere die Bereiche Zuständigkeit, Finanzierung und Wettbewerb des neuen ÖPNV Gesetzes NW relevant:

## I Zuständigkeiten

Die Zuständigkeiten sind in den §§ 3 – 6 geregelt. Die Bekräftigung der Aufgabenträgerschaft von Kreisen (und kreisfreien Städten) für den straßengebundenen ÖPNV ist ausdrücklich zu begrüßen. Ebenso begrüßt der Kreis Lippe im Grundsatz die beabsichtigte Zusammenführung von Aufgaben- und Ausgabenverantwortung (Pauschalierung) unter Wahrung der Eigenständigkeit der Finanzierung von straßengebundenen ÖPNV. Davon erwarten wir uns insbesondere eine nachhaltige Verwaltungsvereinfachung, Schaffung von mehr Transparenz, Gewährleistung eines effektiveren Mitteleinsatzes und Erweiterung des kommunalen Gestaltungsspielraums. Die mit dem Gesetzentwurf verfolgte Kommunalisierung von Aufgaben kann aber nur dann mitgetragen werden, wenn die entsprechenden Kostenbelastungen auf der Grundlage der Vorgaben des Konnexitätsgesetzes zusätzlich und vollumfänglich erstattet werden. Der bislang enthaltene Anspruch der kreisangehörigen Gemeinden auf Übertragung der Aufgabenträgerschaft entfällt und wird in das allgemeine Ermessen der

Kreise gestellt. Dies kann mitgetragen werden, da der Bedarf aus dem kreisangehörigen Raum nach einer „eigenen Aufgabenträgerschaft“ in den letzten Jahren ohnehin nicht vorhanden war.

Als problematisch hat sich in diesem Zusammenhang im täglichen Geschäft aber die territoriale Abgrenzung der Aufgabenträgerschaften Kreis/kreisangehörige Städte herausgestellt: Da die Regionalbuslinien nicht an der Stadtgrenze enden, sondern in der Regel innerhalb der Stadt, haben wir heute eine geteilte Zuständigkeit. Da sich regionale und städtische Interessen beispielsweise bei einer einseitigen Schulzeitstaffelung widersprechen können, gibt es hier regelmäßig Konfliktpotenzial. Im straßengebundenen Bereich sollte daher die Position der kreisangehörigen Gemeinden mit eigenen Verkehrsunternehmen gegenüber den Kreisen noch stärker verdeutlicht werden, indem die Zuständigkeit als Aufgabenträger sich nur auf die Linien des eigenen Verkehrsunternehmens beschränkt. Dabei sollte konsequenterweise die Mittelzuweisung gemäß § 11 Absatz 2 Satz 1 dann komplett an die Kreise erfolgen. Eine ähnliche Lösung bietet etwa das hessische Nahverkehrsgesetz an, das die Aufgabenträgerschaft nach dem „Funktionalprinzip“ abgrenzt. Damit könnte gleichzeitig auch der Konflikt aufgelöst werden, dass Stadtlinien über die Stadtgrenze hinausfahren können.

Klarzustellen ist die Zuständigkeit für „Schienerersatzverkehre“. Für den Fall, dass SPNV-Leistungen zukünftig gekürzt werden müssen und diese durch Busverkehr ersetzt werden. Dabei steht außer Frage, dass die Zuständigkeit bei den Kreisen liegt. Es ist



Verkehrsplanung für die Menschen: Die KVG Lippe sichert die Bus-Anbindung auch kleinerer Ortsteile in den lippischen Städten und Gemeinden.

(Fotos (2): Thomas Wolf-Hegerbekermeier)

aber insbesondere die Frage zu klären, wie die Finanzierung für den Fall geregelt ist, dass in den Schienenkorridoren Busverkehre initiiert und finanziert werden müssen. Hier darf es weder zu Brüchen innerhalb der Bussysteme kommen noch kann die Finanzierung der Ersatzleistungen durch die Kreise getragen werden.

In NRW haben einige Kreise eigene ÖPNV-Managementgesellschaften gegründet. Obwohl deren Gremien häufig auch politisch besetzt sind und diese Gesellschaften geführt werden wie eigene Dienststellen, können dort hoheitliche Aufgaben nicht abschließend bearbeitet werden. Daher wird vorgeschlagen, den Aufgabenträgern die Option zu eröffnen, diese Gesellschaften entsprechend zu beleihen. Obwohl der Aufgabenträger gem. ÖPNVG NW für Planung, Organisation und Finanzierung zuständig ist, soll die Bezirksregierung Genehmigungsbehörde bleiben. Aufgrund der Position der Genehmigungsbehörde werden dort Genehmigungen erteilt, die unmittelbar wirtschaftliche Auswirkungen auf die Haushalte der Aufgabenträger haben können. Hier ist es erforderlich auch das Genehmigungsrecht anzupassen. Daraus ergeben sich folgende Forderungen der kommunalen Verkehrsgesellschaften an den Gesetzgeber:

1. Die Abgrenzung der Zuständigkeit zwischen dem Kreis und den kreisangehörigen Aufgabenträgern in den Städten und Gemeinden erfolgt über das „Funktionalprinzip“.
2. Zuständig für die Busverkehre im Schienenersatzverkehr sind die Kreise und kreisfreien Städte, nicht die Zweckverbände/Anstalten.
3. Dem Kreis muss es unbenommen bleiben, eigenen Gesellschaften im Rahmen des ÖPNV zu beleihen.
4. Aufgabenträger sind Genehmigungsbehörde.

## II. Finanzierung

Die Finanzierung ist in den §§ 10 – 14 geregelt. Die heutige differenzierte Finanzie-

rung des ÖPNV aus Landes- bzw. Bundesmitteln soll bis 2012 schrittweise zu Pauschalen zusammengefasst werden. Diese Pauschalen werden den Aufgabenträgern zur Verfügung gestellt. Das Jährlichkeitsprinzip für die Verausgabung dieser Mittel entfällt. Zukünftig gewährt das Land Pauschalen und Zuwendungen

1. zur allg. Förderung der Betriebskosten im ÖPNV,
2. zur allg. Förderung von Investitionskosten im ÖPNV,
3. für ÖPNV Investitionen im besonderen Landesinteresse,
4. für sonstige Zwecke des ÖPNV.

Von besonderer Bedeutung für den kreisangehörigen Raum sind die Ausgleichszahlungen im Ausbildungsverkehr gem. §45a PBefG. Dass diese Leistungen nach einem Übergangszeitraum in die Pauschalierung einbezogen werden sollen, findet die uneingeschränkte Unterstützung des Kreises Lippe. Es ist jedoch sicherzustellen, dass die Mittel auf dem heutigen Niveau den Aufgabenträgern in vollem Umfang zur Verfügung stehen. Die Berechnung der Pauschale erfolgt zunächst bis 2010 auf bestehenden Schlüsseln aus der Fahrzeugförderung. Da die Fahrzeugförderung Hauptbestandteil dieser neuen Pauschale ist, ist dieses Vorgehensweise schlüssig. Im Hinblick auf diejenigen Aufgabenträger, die insbesondere im ländlichen Raum die Beförderung teilweise auf bedarfsorientierte Verkehre stützt, kann in Zukunft der Ausschluss dieser Betriebsform aus der Finanzierung nicht länger gerechtfertigt werden, da dieser perspektivisch sogar noch an Bedeutung gewinnen wird.

Gegenüber der bisherigen Regelung im Bereich der Fahrzeugförderung ist aber eine erhebliche Änderung geplant: Während heute die Fahrzeugförderungsmittel zu 50 Prozent an die Verkehrsunternehmen auszusütten sind, sollen diese zukünftig zu 80 Prozent an die Verkehrsunternehmen weitergegeben werden. Dies ist insofern problematisch, als dass die Verkehrsunternehmen

auch die niedrigere Quote nicht immer in vollem Umfang durch die Beschaffung von Fahrzeugen verbraucht haben, der Aufgabenträger aber verpflichtet ist die nicht verbrauchten Mittel an das Land zurückzuzahlen. Da insbesondere aus diesem Topf bisher auch sonstige Investitionen im ÖPNV finanziert werden konnten, gleichzeitig die heutigen GVFG-Mittel zurückgefahren werden, sinkt hier unser kommunaler Spielraum ganz empfindlich. Deswegen fordert die KVG Lippe vom Gesetzgeber, in § 11 Absatz 2 mindestens 50 vom Hundert der Pauschale für Zwecke des ÖPNV bereitzustellen.

## III. Wettbewerb

Trotz unterschiedlicher Interessenlagen gewinnt der Wettbewerb im ÖPNV, gestützt durch die Entwicklungen des europäischen Rechtes, immer weiter an Bedeutung. Gerade wenn die öffentlichen Mittel zur Finanzierung des ÖPNV abnehmen, müssen Strukturen geschaffen werden, die die Verkehrsunternehmen zwingen, effizienter zu arbeiten. Diese Marktmechanismen können sich aber nur in einem Wettbewerbsmarkt entwickeln. Der Kreis Lippe hat das erkannt und bereitet europaweite Ausschreibungen vor bzw. führt diese bereits durch. Die Ziele dabei sind, die Bedienungsqualität und den Beförderungspreis in ein möglichst gutes Verhältnis zu setzen und dies auf der Basis möglichst transparenter und diskriminierungsfreier Verfahren. Es ist im Entwurf für das ÖPNVG NW derzeit nicht vorgesehen, dass der Wettbewerb geregelt werden soll. Da der Wettbewerb im ÖPNV in Deutschland insgesamt nicht klar geregelt ist, wären zusätzliche Hinweise wie beispielsweise im hessischen Landes-ÖPNVG hilfreich. Deswegen fordert die KVG Lippe den Gesetzgeber auf, eindeutige Regelungen zum Wettbewerb im ÖPNV in den Gesetzestext mit aufzunehmen.

EILDienst LKT NRW  
Nr. 5/Mai 2007 36.16.03.3

## Gestaltung des ÖPNV in Ballungsrandkreisen: das Beispiel EN

Von Uwe Tietz, Stadtplaner AK NRW und Leiter des SG Kreisentwicklung und Beteiligungen beim Ennepe-Ruhr-Kreis)

Seit nunmehr elf Jahren sind die Kreise und kreisfreien Städte in NRW für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV verantwortlich. Wie der stete Anstieg der Fahrgastzahlen verdeutlicht, hat die Zusammenführung der Aufgabenträgerschaft auf kommunaler Ebene trotz abnehmender finanzieller Spielräume zu erheblichen Qualitätsverbesserungen geführt.

Die erzielten Erfolge waren vor allem deshalb möglich, weil die meisten kommunalen Aufgabenträger ihren Gestaltungsspielraum genutzt und Strukturen geschaffen haben, die den Rahmenbedingungen vor Ort Rechnung tragen. Diese Rahmenbedingungen sind insbesondere auf der Ebene der Kreise recht unterschiedlich:

- Während der kommunale ÖPNV im ländlichen Raum überwiegend dem Schülerverkehr dient, hat er in Verdichtungsräumen auch eine erhebliche Bedeutung im Berufs-, Besorgungs- und Freizeitverkehr.
- Ballungsrandkreise weisen hohe Pendlerverflechtungen in die benachbarten Oberzentren auf, dem durch abgestimmte Bus-Schiene-Konzepte Rechnung zu tragen ist.
- Viele ländlich geprägte Kreise verfügen über kein eigenes Verkehrsunternehmen, die Verkehrsleistungen werden überwiegend durch Private oder Bundesbusunternehmen erbracht und erfordern keine oder nur geringe Finanzierungsbeiträge der Kommunen.
- Die Sicherstellung einer „ausreichenden Verkehrsbedienungs“ nach dem PBefG verursacht dagegen in Ballungsräumen erhebliche finanzielle Aufwendungen, sofern die entstehenden Fehlbeträge nicht anderweitig – zum Beispiel im Rahmen eines steuerlichen Querverbundes – ausgeglichen werden können.

Die zukünftigen Anforderungen an die Gestaltung des ÖPNV in Ballungsrandkreisen werden im Folgenden am Beispiel des Ennepe-Ruhr-Kreises konkretisiert. Dabei fließen allerdings auch Kenntnisse und Erfahrungen ein, die der Autor bei anderen kommunalen Aufgabenträgern im Ballungsraum Rhein-Ruhr gewonnen hat.

### Die Situation im Ennepe-Ruhr-Kreis

Der Ennepe-Ruhr-Kreis liegt am südlichen Rand des Ruhrgebietes und ist stark durch seine industriegeschichtliche Vergangenheit geprägt. Zugleich bildet der Kreis aufgrund seiner landschaftsräumlichen Aus-

stattung und seiner unmittelbaren Nachbarschaft zu den Oberzentren Essen, Bochum, Dortmund, Wuppertal und Hagen einen bevorzugten Naherholungs- und Wohn-

Ein großer Teil der regionalen Verkehrsnachfrage wird durch den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bedient; Sieben der neun kreisangehörigen Städte verfügen

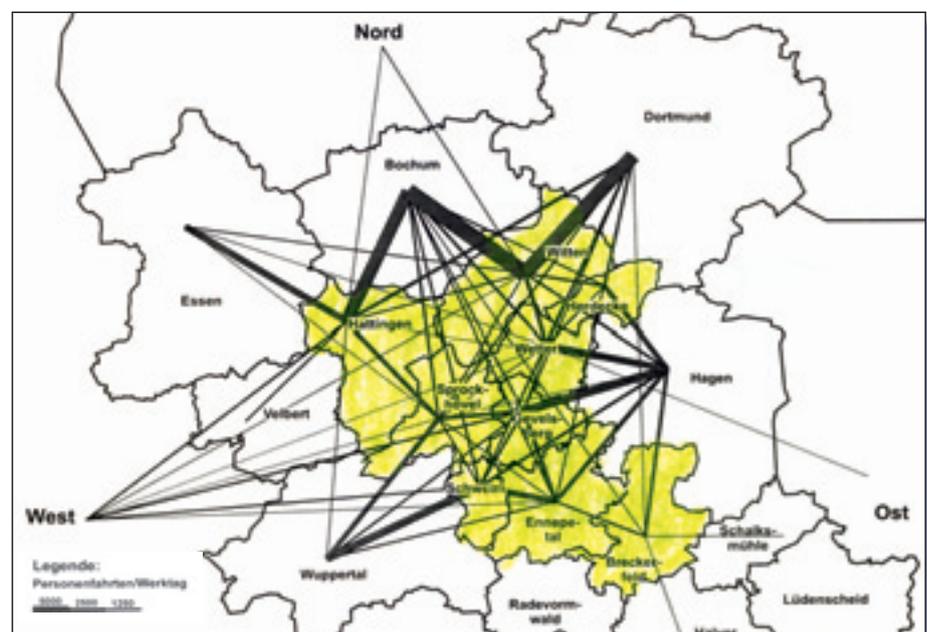
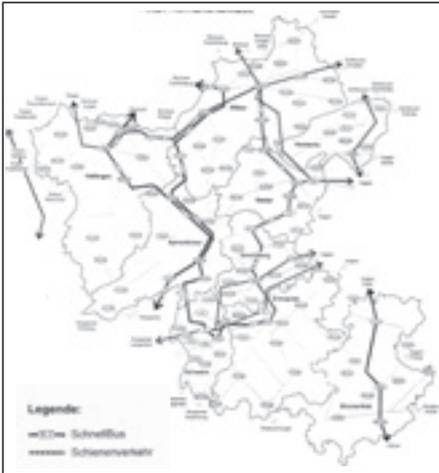


Abb. 1: Lage und verkehrliche Verflechtungen des EN-Kreises

(Quelle NVP EN)

standort innerhalb der Metropolregion Rhein-Ruhr. Die neun Städte des Kreises weisen eine recht heterogene Struktur auf: Während etwa die Großstadt Witten mit ihren rund 100.000 Einwohnern eng mit dem Ballungskern des Ruhrgebietes verflochten ist, sind die Klein- und Mittelstädte des südlichen Kreisgebietes eher ländlich geprägt. Das hohe Aufkommen an Berufspendlern (55.000 Ein- und 70.000 Auspendler) belegt die enge Verflechtung des Kreises mit seinem Umland. Rund zehn Prozent aller Fahrten werden im Ennepe-Ruhr-Kreis mit dem ÖPNV abgewickelt; dabei schwankt der Modal-Split zwischen zwölf Prozent in Hattingen und sechs Prozent in Breckerfeld. 52 Prozent aller (ÖPNV-)Fahrten sind Binnenverkehr innerhalb der kreisangehörigen Städte, 39 Prozent Kreisgrenzen überschreitender Verkehr insbesondere in die benachbarten Oberzentren (vgl. hierzu auch Abb.1) und nur neun Prozent kreisinterner Nachbarortsverkehr.

über einen Gleisanschluss. Der Ennepe-Ruhr-Kreis hat dieses regionale Grundangebot durch drei Zentren verbindende Schnellbuslinien gezielt ergänzt (Abb. 2) und an allen wichtigen Umstiegspunkten mit dem lokalen Busnetz verknüpft. Im Orts- und Nachbarortsverkehr besteht auf allen wesentlichen Relationen ein vertaktetes Busangebot, durch Überlagerung ergibt sich so auf nachfragestarken Streckenabschnitten zu den Hauptverkehrszeiten ein Zehn- beziehungsweise 15-Minuten-Takt. Zusätzlich betreibt die BOGESTRA (Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahn AG) noch zwei Straßenbahnlinien im Nachbarortsverkehr von Bochum nach Hattingen beziehungsweise nach Witten. Alle Verkehrsleistungen im Straßenbahn- und Busverkehr werden durch kommunale Verkehrsunternehmen oder die DB-Tochter Busverkehr Rheinland GmbH (BVR) erbracht, die in das Finanzierungssystem des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR) ein-



**Abb. 2: Regionales Schnellverkehrsnetz**  
(Quelle: NVP EN, modifiziert)

gebunden sind, davon rund 52 Prozent durch die kreiseigene Verkehrsgesellschaft VER. Für eine Betriebsleistung von insgesamt 10,9 Zug- beziehungsweise Wagen-Kilometer stellt der Ennepe-Ruhr-Kreis im laufenden Haushaltsjahr einen Betrag von 10,5 Millionen Euro bereit, die über die all-

Wichtigster Partner des Kreises für die Ausgestaltung des ÖPNV ist neben den kreisangehörigen Städten und den bedienenden Verkehrsunternehmen der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR). Der VRR ist nicht nur Aufgabenträger für den SPNV, sondern auch für den Gemeinschaftstarif und einheitliche Angebotsstandards im Verbundraum zuständig. Außerdem hat ihm der Kreis ebenso wie die anderen Verbandsmitglieder bis zum 31.12.2010 die Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV übertragen. Der VRR hat sein Finanzierungssystem im Jahr 2005 an die europarechtlichen Vorgaben („Altmark-Trans“-Urteil) angepasst. Kernpunkte bilden die zukünftige Finanzierung im Bausteinsystem zur Definition und Quantifizierung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und der mehrpolige Betrauungsakt (Abb. 3).

### Entwicklungstendenzen und Herausforderungen

Auf die Gestaltung des ÖPNV im Ennepe-Ruhr-Kreis kommen in den nächsten Jahren neue Herausforderungen zu. Sie resultieren

aus einer veränderten Nachfragestruktur, neuen umweltpolitischen Anforderungen, sich verengenden finanziellen Spielräumen und den Änderung des EU-Rechtsrahmens.

#### Demografische Entwicklung

Obwohl einzelne Städte des Ennepe-Ruhr-Kreises nach wie vor Wanderungsgewinne aus dem Umland aufweisen, ist die Bevölkerungsentwicklung im Kreisgebiet rückläufig. Zugleich ergeben sich gravierende Veränderungen in der Altersstruktur. Während der Anteil der über 65-Jährigen weiter zunehmen wird, sinkt zugleich der Anteil der unter 25-Jährigen. Damit verliert die Gruppe der Schülerinnen und Schüler als wichtige Kundengruppe des ÖPNV an Bedeutung, während den Mobilitätsbedürfnissen älterer Menschen verstärkt Rechnung zu tragen ist.

Im Rahmen der Nahverkehrsplanung die Belange behinderter und mobilitätseingeschränkter Menschen künftig mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des ÖPNV eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen.

#### Geändertes Mobilitätsverhalten

Im Vergleich zum Berufs- und Ausbildungsverkehr haben der Besorgungs- und Freizeitverkehr in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen. Eine Ursache hierfür liegt in der wachsenden Zahl „junger Alter“, auf deren Mobilitätsbedürfnis unter anderem der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) mit der Einführung des „Bären-tickets“ reagiert hat. Die Flexibilisierung von Arbeits- und Ladenöffnungszeiten führt dazu, dass ausgeprägte Verkehrsspitzen abgebaut werden und sich die Fahrgastnachfrage stärker tageszeitlich verteilt.



**Abb. 5: Straßenbahnlinie 310 in Witten**

gemeine Kreisumlage aufgebracht werden. Die kreisangehörigen Städte beteiligen sich dagegen nicht unmittelbar an der Finanzierung des ÖPNV-Angebotes; sie können aber das durch den Kreis gewährleistete Grundangebot entsprechen § 4 Abs. 1 ÖPNVG NRW eigenverantwortlich erweitern und sind gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen für die Erstellung und Bewirtschaftung der lokalen ÖPNV-Infrastruktur zuständig.



**Abb. 4: Verknüpfungspunkt Bahnhof Schwelm**

Wegekettens zur Verbindung unterschiedlicher Mobilitätsw Zwecke ersetzen zunehmend die klassische Hin- und Rückfahrt zur Wohnung, „Wahlfrei“ werden in ihrer Verkehrsmittelwahl zunehmend flexibler.

#### Änderung der Siedlungs- und Verkehrsinfrastruktur

Auch wenn im Ennepe-Ruhr-Kreis die Neuausweisung neuer Wohn-, Gewerbe- und Einzelhandelsflächen generell in Zuordnung zu bestehenden Siedlungsschwerpunkten erfolgt, ergeben sich partiell noch neue Erschließungsbedarfe für den ÖPNV, beispielsweise für das neue Stadtquartier an der Ruhr in Herdecke oder den Gewerbe- und Landschaftspark Henrichshütte in Hattingen. Anpassungen des Liniennetzes werden auch durch verkehrliche Großprojekte wie die neue Ruhrbrücke in Wetter, den geplanten ZOB am Bahnhof Witten und die Führung der Straßenbahnlinie 310 zwischen Witten und Bochum-Langendreer erforderlich. Private Verkehrsangebote im Rahmen des „Pendlernetzes NRW“ und von Bürgerbusvereinen tragen dazu bei, dass sich der ÖPNV zukünftig in peripheren oder schwierig zu erschließenden Siedlungsräumen auf ein bedarfsorientiertes Grundangebot beschränken kann.

#### Umweltpolitische Anforderungen

In Ballungsräumen wie der Metropolregion Rhein-Ruhr leistet der ÖPNV einen erheblichen Beitrag zu einer nachhaltigen Stadt- und Regionalentwicklung. Sein Stellenwert wird im Rahmen der aktuellen Klimadiskussion weiter ansteigen, da durch die Verlagerung von Fahrten des MIV auf den ÖPNV der CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Verkehrs erheblich verringert werden kann. Zugleich ergeben sich unter anderem durch die EU-Feinstaubrichtlinie erhöhte Anforderungen an die Umweltverträglichkeit der Fahrzeugflotte. Diverse lokale Verkehrsunternehmen betreiben bereits die Nachrüstung ihrer Dieselmotoren und experimentieren mit der Einführung neuer Antriebstechniken.

#### Finanzwirtschaftliche Restriktionen

Die zur Finanzierung des ÖPNV zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel des Kreises sind im Rahmen des Haushaltssicherungskonzeptes um zehn Prozent reduziert worden. Gleichzeitig haben die Verkehrsunternehmen Mindereinnahmen durch ausfallende Bundes- und Landesmittel, zum Beispiel für die Schülerbeförderung nach § 45 a PbefG, sowie Kostensteigerungen für Energie und Treibstoff zu verkraften. Daher ist es eine vorrangige Aufgabe der kommenden Jahre, den internen Restrukturierungsprozess der kommunalen Verkehrsunternehmen voranzutreiben und parallel noch vorhandene Rationalisierungspotenziale im

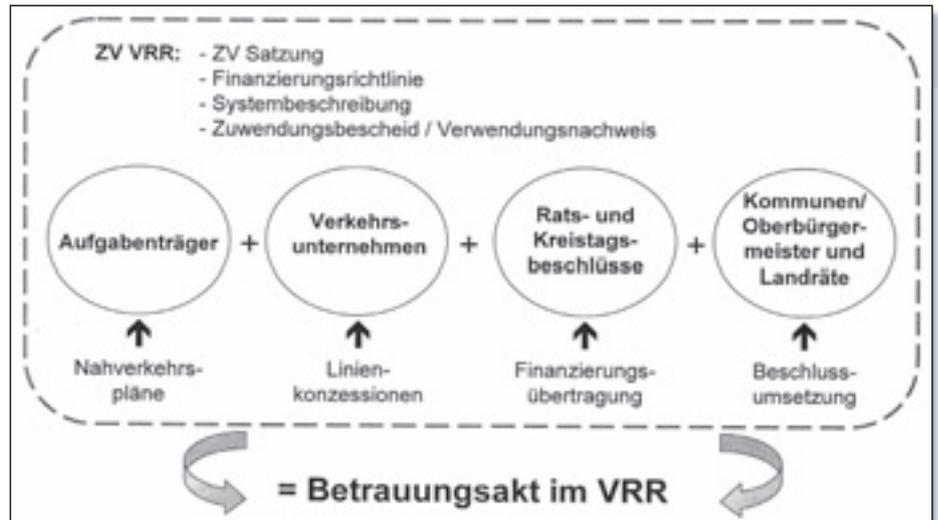


Abb. 3: Mehrpoliger Betrauungsakt im VRR

(Quelle: VRR)

ÖPNV-Angebot auszuschöpfen. Bei der Angebotsgestaltung muss zugleich berücksichtigt werden, dass die Kürzung der Regionalisierungsmittel des Bundes zu empfindlichen Einschnitten im SPNV-Angebot führen kann.

#### Neue EU-Verordnung zum ÖPNV

Der aktuelle Entwurf der neuen EU-Verordnung über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße sieht für die Aufgabenträger unter anderem ein Wahlrecht zwischen der in der Regel wettbewerblichen Vergabe und der Eigenproduktion von Personenverkehrsdiensten durch einen „internen Betreiber“ vor. Allerdings setzt auch eine Inhouse-Vergabe einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag voraus, in dem die zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und die hierfür gewährten Ausgleichsleistungen klar und transparent definiert werden.

### Handlungsschwerpunkte

#### Nachfrageorientierte Angebotsgestaltung

Die Haushaltslage des Kreises und der steigende Zuschussbedarf der Verkehrsunternehmen lässt es nicht mehr zu, das ÖPNV-Angebot im Kreisgebiet weiter auszubauen. Zielsetzung der Nahverkehrsplanung ist es zukünftig,

- das ÖPNV-Angebot verstärkt an den konkreten Bedürfnissen der Fahrgäste auszurichten,
- in allen Teilräumen des Kreisgebiets Mindeststandards zu gewährleisten, die zur Mobilitätssicherung der Bevölkerung nicht unterschritten werden dürfen,
- das Leistungsangebot möglichst wirtschaftlich zu erbringen und
- es mit der Finanzplanung des Kreises in Einklang zu bringen.

Vor diesem Hintergrund hat der Kreistag im Herbst 2006 unter anderem folgende Grundsätze beschlossen, die im Rahmen der aktuellen Fortschreibung des Nahverkehrsplanes umgesetzt werden sollen:

1. Eine wesentliche Überschreitung der beschlossenen Mindeststandards für eine ausreichende Verkehrsbedienungsleistung soll nur dort erfolgen, wo es das Nachfragepotenzial rechtfertigt.
2. Kreisweite Harmonisierung des Taktschemas auf (15) - 30 - 60 Minuten
3. Erhaltung einer hohen Angebotsqualität auf nachfragestarken Relationen durch die Überlagerung und zeitliche Entzerrung von Linien
4. Kritische Überprüfung von Parallelverkehren und „Langläufern“; das Angebot im Stadtverkehr ist vor dem Hintergrund der absehbaren Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklung teilweise neu zu ordnen.
5. Einrichtung einer Anschlusssicherung insbesondere in den Schwachverkehrszeiten
6. Ersatz schwach nachgefragter Fahrplanangebote durch bedarfsorientierte Bedienungsformen (AST, ALT)
7. Bildung von Linienbündeln, um eine Beauftragung einzelner Angebotspakete entsprechend der EU-rechtlichen Vorgaben durchführen zu können
8. Forcierung einer behindertengerechten Haltestellenausstattung vorrangig an aufkommenstarken Haltepunkten und an Haltestellen, die in der Nähe von Behinderten- und Senioreneinrichtungen liegen
9. Überschlägige Ermittlung des ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Nutzens, der durch die Umsetzung der im NVP EN festgelegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gestiftet wird (vereinfachte strategische Umweltprüfung)

Insbesondere die unter Ziffer 1,2, 4, 6 und 7 aufgeführten Planungsgrundsätze können dazu beitragen, den Zuschussbedarf im ÖPNV auf eine angemessene Größenordnung zu begrenzen.

### *Restrukturierung des eigenen Verkehrsunternehmens*

Die kreiseigene Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH (VER), an der auch fünf kreisangehörige Städte beteiligt sind, gehört zu den kostengünstigsten Verkehrsunternehmen im VRR. Dennoch existieren auch in dieser kommunalen Gesellschaft noch Rationalisierungspotenziale.

Der Kreistag erwartet, dass die VER die noch vorhandenen Reserven zur Kosteneinsparung vollständig ausschöpft, um ihren Zuschussbedarf zu minimieren. Eine erfolgreiche Restrukturierung bildet die Voraussetzung für die Erneuerung einer Zielvereinbarung, in der sich der Kreis zum Erhalt der VER als kommunales Unternehmen verpflichtet, und ihrer weiteren Betrauung mit dem im Nahverkehrsplan festgelegten Leistungsprofil im Rahmen einer Inhouse-Vergabe.

Mit Unterstützung des Kreises als Hauptgesellschaft ist der unternehmensinterne Restrukturierungsprozess mittlerweile weit fortgeschritten und kann vermutlich bis Ende des Jahres abgeschlossen werden.

Im Mittelpunkt stehen hierbei

- die Einführung eines Fehlzeitenmanagementsystems mit dem Ziel einer nachhaltigen Senkung der Krankenquote,
- Produktivitätssteigerungen im Fahrdienst,
- die Konkretisierung des Kooperationsansatzes mit den Wuppertaler Stadtwerken (WSW) und ihrer Tochter VSG.

### *EU-konforme Organisation des straßengebundenen ÖPNV*

Der Ennepe-Ruhr-Kreis geht davon aus, dass mit der Verabschiedung der neuen EU-VO ÖPNV und einer möglichen Anpassung des PBefG eine höhere Rechtssicherheit bei der Ausgestaltung des straßengebundenen ÖPNV entsteht. Die auf ihrer Grundlage zu treffenden Entscheidungen müssen insbesondere folgenden Zielsetzungen gerecht werden:

- Erhalt eines qualitativ hochwertigen ÖPNV-Angebotes in allen Teilen des Kreisgebietes
- Erhalt von Kreisgrenzen überschreitenden Linien, die größtenteils von den benachbarten kommunalen Verkehrsunternehmen mitbedient werden
- Erhalt der bestehenden Steuerungsmöglichkeiten für den Kreis als Aufgabenträger
- Schaffung transparenter Kosten- und Er-

lösstrukturen und weitere Erhöhung der Wirtschaftlichkeit bei der Leistungserstellung.

Derzeit zeichnet sich ab, dass diese Ziele am besten im Rahmen der vorhandenen Strukturen umsetzbar sind. Der Kreis beabsichtigt daher derzeit nicht, Verkehrsleistungen auszuschreiben und im Wettbewerb zu vergeben. Vielmehr scheint es zur Erhöhung der Rechtssicherheit vordringlich, im Rahmen einer Fortentwicklung des VRR-Finanzierungssystems

- die durch die Unternehmen zu erbringenden „gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen“ über den Nahverkehrsplan näher zu definieren
- auf dieser Grundlage den Ausgleichsanspruch der Verkehrsunternehmen objektiv und transparent festzulegen
- die kreiseigene VER im Rahmen einer Inhouse-Vergabe rechtssicher mit der kreisinternen Leistungserbringung zu betrauen
- mit den benachbarten Aufgabenträgern und dem VRR Lösungen für die Betrauung grenzüberschreitender Linienverkehre zu entwickeln.

EILDienst LKT NRW  
Nr. 5/Mai 2007 36.16.03

## Zur Mobilität von Menschen mit Behinderungen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Rhein-Sieg-Kreis

Die Berücksichtigung von Belangen behinderter Menschen findet im ÖPNV verstärkt Beachtung. Verantwortlich dafür ist nicht zuletzt das am 1.5.2002 verabschiedete Behindertengleichstellungsgesetz (BGG), welches in öffentlichen Anlagen Barrierefreiheit fordert.

Im Zuge der laufenden Erarbeitung einer umfassenden Behindertenhilfeplanung im Rhein-Sieg-Kreis erhielt damit das Thema „behinderte Menschen im ÖPNV“ hohe Priorität. Gleichzeitig erkannte man, dass dieser Themenbereich sowohl rechtlich als auch technisch äußerst vielschichtig ist – und dass vielerorts bereits auch lokale Maßnahmen umgesetzt waren, ohne dass dies übergeordnet koordiniert beziehungsweise kommuniziert wurde. Es erschien daher geboten, für die weitere Entwicklung des ÖPNV zu einem barrierefreien Gesamtsystem eine Übersicht zu schaffen – darüber, was zu tun ist, was bereits getan wurde und wie in Zukunft zielorientiert weitergearbeitet werden sollte. Der daraufhin vom Ausschuss für

die Angelegenheiten von Menschen mit Behinderungen angeforderte Bericht wurde schließlich 2005 vorgelegt und stellt seitdem die Grundlage für weiterführende Diskussionen dar. Die wesentlichen Bestandteile der Bearbeitung waren

- die Zusammenfassung rechtlicher Grundlagen,
- eine Spezifizierung von Anforderungen behinderter Fahrgäste im ÖPNV,
- dabei die fachliche Einbeziehung von Behindertenverbänden,
- eine Bestandsanalyse des ÖPNV-Systems im Rhein-Sieg-Kreis hinsichtlich der Barrierefreiheit und
- das Aufzeigen von Handlungsoptionen.

### **Grundlagen und Bestandsanalyse**

Hinsichtlich der baulichen Anforderungen für einen barrierefreien ÖPNV sind folgende Punkte von wesentlicher Bedeutung: die Möglichkeit eines niveaugleichen Einstiegs in die Fahrzeuge, ein stufenloser Haltestellenzugang sowie taktile, akustische und visuelle Informationsmedien.

Bei der Bestandsanalyse des ÖPNV im Rhein-Sieg-Kreis zeigte sich, dass sich die in der Vergangenheit bereits durchgeführten Maßnahmen mehr und mehr zu einem stimmigen Gesamtbild ergänzen. Im Stadtbahnnetz ist der Bau von behindertengerechten Bahnsteigen, die auf die Fahrzeuge



Inzwischen dominieren im SPNV des Landes NRW moderne Fahrzeuge mit behindertengerechter Innenraumgestaltung (breite Türen, ausreichende Aufstellflächen für Rollstühle, großes WC), so auf der RB-Linie Bonn – Euskirchen Dieselzüge vom Typ „Talent“.

abgestimmt sind, nahezu abgeschlossen. Auch im Eisenbahnnetz konnten diesbezüglich in der Vergangenheit Fortschritte erzielt werden; hier lag der Fokus auf linienbezogenen Maßnahmen. Derzeit nicht vermeidbar ist auf Mischverkehrsstrecken mit S-Bahnen und sonstigen Zügen die Hinnahme einer Stufe beim Einstieg in die S-Bahnen, da in Nordrhein-Westfalen die Regelbahnsteighöhe für den S-Bahn-Verkehr 96 Zentimeter und nicht wie sonst allgemein üblich 76 Zentimeter beträgt. Hier wären langfristige Strategien des Landes gefragt, so zum Beispiel die Vereinheitlichung der Bahnsteighöhen generell auf 76 Zentimeter. Im Busbereich stellt sich das Bild zweigeteilt dar. Hinsichtlich der Fahrzeuge ist der Einsatz von so genannten Niederflrbusen inzwischen die Regel. Die kreiseigene Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft (RSVG) beschafft Niederflrbusse seit 1989, im Herbst 2004 wurde das letzte Fahrzeug mit Stufeneinstiegen verkauft. Auch bei den Subunternehmen kommen inzwischen zu über 95 Prozent Niederflrbusse zum Einsatz. Die im linksrheinischen Kreisgebiet tätige RVK beschafft seit 1996 ausschließlich Niederflrbusse. Mit der neuesten Fahrzeuggeneration verfügen die Busse aller Unternehmen auch über fahrzeuggebundene Einstiegshilfen in Form ausfahrbarer Rampen. Bei den Bushaltestellen hingegen ist die Entwicklung uneinheitlich. Vorwiegend in den eher städtisch geprägten Kommunen im direkten Einzugsbereich des Ballungsraumes Köln/Bonn gibt es Haltestellenbauprogramme,



Anruf-Sammeltaxi (AST) im Rhein-Sieg-Kreis zur Ergänzung des Nahverkehrsangebotes

die sukzessive den Ausbau aller Bushaltestellen mit erhöhten Kantensteinen, taktilen Leitstreifen und angemessenen Warteflächen umsetzen. Hierbei führend sind die Städte Siegburg und Troisdorf. In den mehr ländlich geprägten Regionen stellen solche Programme dagegen bislang noch die Ausnahme dar beziehungsweise beschränken sich auf wenige zentrale Punkte. Dies ist insofern nachvollziehbar, als der Aufwand zum Umbau sämtlicher Haltestellen – auch derer an der Peripherie mit nur wenigen Ein- und Aussteigern – in keinem Verhältnis zum dadurch erzielbaren Nutzen stände. Die Strategie sollte hier vielmehr sein, behindertengerechte Einstiegsmöglichkeiten mittelfristig eben durch fahrzeuggebundene Einstiegshilfen sicherzustellen. Nicht hinnehmbar ist allerdings, dass örtlich nach wie vor nicht mehr den aktuellen Regelwerken entsprechende Busbuchten gebaut werden, die aufgrund zu kurzer Entwicklungslängen nicht spaltfrei anfahrbar sind. Besonders im ländlichen Raum entwickelt sich neben dem Busverkehr das Anruf-Sammeltaxi (AST) zu einer nahezu flächendeckenden Verkehrsalternative. In den vergangenen

Jahren erhielten mit drei Ausnahmen alle Kommunen des Rhein-Sieg-Kreises derartige Verkehrssysteme. Dabei zeigt sich das AST aufgrund seiner Systemmerkmale – direkte Rückkopplung zwischen Fahrgast und Taxiunternehmen, mögliche Einstiegshilfe durch das Fahrpersonal sowie Beförderung an den Zielpunkten bis vor die Haustür – für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste oft als besonders geeignet. Gerade im rechtsrheinischen Kreisgebiet mit seiner außerordentlichen Streusiedlungsstruktur konnten viele Ortschaften durch das AST erstmals regelmäßig per ÖPNV bedient werden.

Genannt seien auf der anderen Seite auch im Rahmen der Beteiligung von Verbänden ausgemachte Schwachstellen: Es besteht zwar weitgehend ein Konsens darüber, dass unter dem Aspekt der Barrierefreiheit neu oder umgebaute Haltestellenanlagen sowie neu beschaffte Fahrzeuge ihrer Zielsetzung gerecht werden – was aber vielerorts fehlt, ist noch die systematische Umsetzung. Behindertengerechte Bahnsteige und Bushaltestellen können noch nicht überall ihre volle Wirkung entfalten, da sie nicht netzweit vorhanden sind, stellenweise gerade in wesentlichen Zielgebieten fehlen. Gerade bei Bushaltestellen wurden auch bei neueren Anlagen Mängel insbesondere im Hinblick auf die spaltfreie Anfahrbarkeit ausgemacht. Der Einsatz behindertengerechter Fahrzeuge stellt für behinderte Menschen nur dann eine Mobilitätsalternative dar, wenn auch gesichert ist, dass sie auf einer Linie stets und nicht nur teilweise in Einsatz kommen. Bei der Fahrgastinformation fehlt ebenfalls vielerorts noch eine integrierte Betrachtung aller Einzelanforderungen: Mal sind nur akustische, mal nur visuelle Informationen vorhanden. Daneben



Noch vor wenigen Jahren waren „Klettereinstiege“ von niedrigen Bahnsteigen in alte, nicht behindertengerechte Fahrzeuge auf dem DB-Netz eher der Regelfall. Im Rahmen des Vollausbaus der S-Bahn-Linie S12 wurden viele derartige Situationen im Rhein-Sieg-Kreis in den vergangenen Jahren beseitigt, so auch im abgebildeten Bahnhof Troisdorf.

zeigten sich aber auch kaum zu lösende Zielkonflikte bei der Betrachtung der Anforderungen unterschiedlicher Gruppen behinderter Menschen: So fordern zum Beispiel auf der einen Seite Körperbehindertenverbände eine vollständige Stufenfreiheit, Sehbehindertenverbände dagegen explizit die Anordnung von Stufen etwa an Straßenüberwegen zwecks taktischer Erkennbarkeit.

### Handlungsoptionen

Insgesamt lässt sich durchaus konstatieren, dass sich im ÖPNV in Bezug auf die Behindertengerechtigkeit in den letzten Jahren viel getan hat, sowohl bei den Fahrzeugen als auch bei den baulichen Anlagen. Gleichzeitig wurde bei der umfassenden Betrachtung der Thematik aber auch deutlich, dass der „eingeschlagene Weg“ weiter verfolgt werden muss. Vor dem Hintergrund einer sukzessiven Verbesserung der Behindertengerechtigkeit im ÖPNV ist die Politik gefordert, den Betrieb sowie den Ausbau des ÖPNV weiterhin mit adäquaten finanziellen Mitteln auszustatten. Dies muss auf mehreren Ebenen geschehen:

- Es müssen sukzessive Ausbauprojekte zur Herstellung netzweiter Standards aufgestellt und umgesetzt werden.
- Es müssen Neubauprojekte verfolgt werden, die gleichzeitig auch Initialzündung für den Ausbau bestehender Anlagen sein können.
- Die finanzielle Grundlage für den Fahr-



Entlang der Stadtbahnstrecken im Rhein-Sieg-Kreis sind inzwischen fast flächendeckend behindertengerechte Hochbahnsteige vorhanden. Von den verbesserten Einstiegsbedingungen profitieren letztendlich alle Fahrgäste, außerdem wird der Fahrgastwechsel beschleunigt.

(Fotos (4): Christoph Groneck)

betrieb inklusive Einsatz adäquater Fahrzeuge muss gesichert sein und die Koordinationskompetenz der Aufgabenträger muss gestärkt werden, um formulierte Standards auch gewährleisten beziehungsweise im Falle der Nichterbringung einfordern zu können.

Weitgehend kostenneutral erscheinen Handlungsoptionen auf der Ebene der Kommunikation und der Planungsvorbereitung. Das heißt konkret:

- Behindertenverbände sollten stärker bei der Planung von Anlagen des ÖPNV mit einbezogen werden.
- Die Anforderungen mobilitätseingeschränkter Fahrgäste sollten bei der Planung von Anlagen des ÖPNV mehr berücksichtigt werden.
- Der Erfahrungsaustausch zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsbetrieben sollte ausgebaut werden in Form eines „konstruktiven kontinuierlichen Dialogs“.
- Bei der Festsetzung der Ausbaureihenfolge bei sukzessiven Haltestellenbauprogrammen sollten die Projekte vorrangig

behandelt werden, bei denen das Aufkommen mobilitätseingeschränkter Fahrgäste am größten ist.

Zusammengefasst werden drei Bausteine zur Verbesserung behindertengerechter Standards im ÖPNV führen:

- Klare Regelungen durch gesetzliche Vorgaben
- Fachkundige und sachorientierte Mitwirkung der Betroffenen
- Bereitschaft und Sensibilisierung von Pla-

nern, Gebietskörperschaften und Verkehrsbetrieben.

Die Voraussetzung für eine weitere positive Entwicklung ist jedoch zweifelsohne, dass der ÖPNV auch in Zukunft eine ökonomische Grundlage erhält, die seinem volkswirtschaftlichen Nutzen entspricht. Mehr Behindertengerechtigkeit wird es nur dann geben, wenn die Förderung des ÖPNV weiterhin als politische Prämisse hoher Priorität angesehen wird.

### Ausblick

Die vorliegenden Erkenntnisse und Anforderungen aus dem Bericht „Mobilität von Menschen mit Behinderungen im ÖPNV“ werden sowohl in die anstehenden Arbeiten zur gesetzlich vorgeschriebenen 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes 2008 bis 2012 des Rhein-Sieg-Kreises und insbesondere vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung in die Arbeiten zum Verkehrsentwicklungsplan mit dem Prognosehorizont 2020 einfließen.

EILDienst LKT NRW  
Nr. 5/Mai 2007 36.16.03

## Unfallorientierte Verkehrsüberwachung im Kreis Gütersloh: Artenschutz für Starenkästen ist aufgehoben

Von Jan Focken, Pressesprecher des Kreises Gütersloh

Starenkästen spielen künftig eine noch kleinere Rolle im Kreis Gütersloh als bisher: Acht der noch bestehenden 20 Blitzgeräte sind Mitte Februar abgebaut worden. Damit soll die vor drei Jahren gestartete unfallorientierte Verkehrsüberwachung, die sich in allen Punkten bewährt hat, konsequent fortgeführt werden. Im Gegenzug verstärkt der Kreis Gütersloh die mobile Verkehrsüberwachung mit einem weiteren Radarwagen.

„Mir geht es darum, flexibel auf Unfallschwerpunkte reagieren zu können. Dazu sind Starenkästen in der Regel ungeeignet, denn Unfallschwerpunkte können mal hier und mal dort auftauchen“, begründet Landrat Sven-Georg Adenauer den Abbau der Geräte. Trotz jährlich steigender Zulassungszahlen (der Kreis Gütersloh weist bundesweit eine der höchsten Zulassungsdichten auf) konnten im vergangenen Jahr die Unfälle mit Schwerverletzten und Getöteten deutlich gesenkt werden. Im Kreis kommen auf 353.000 Einwohner 276.000 Fahrzeuge, landesweit ein Spitzenplatz. Auch in der Zielgruppe der 18- bis 24-jährigen Fahrer wurden in 2006 durch die initiierten Maßnahmen (Fahrsicherheitstraining, Aufklärungsgespräche an Berufsschulen, Schwerpunktüberwachung im Umfeld von Großveranstaltungen der Altersgruppe) deutliche Rückgänge bei den Verunglückten, Verletzten und tödlich Verletzten erzielt.

Die Zahl der Verkehrstoten sank vom Jahr 2005 auf 2006 laut Unfallstatistik der Polizei um 43 Prozent, die der Schwerverletzten um 20 Prozent. Die Rückgänge fielen damit wesentlich stärker aus als im Landes- und im Ostwestfalen-Durchschnitt. Allerdings stiegen die Zahl der Verkehrsunfälle und die Zahl der Unfälle mit Personenschäden (plus 0,63 Prozent). Zu schnelles Fahren ist zwar nur auf Platz 3 der Unfallursachen – falsches Abbiegen und Wenden sowie Vorfahrtsfehler liegen an der Spitze: Nichtsdestoweniger soll den Rasern das Leben schwer gemacht werden. „Es wird nach wie vor viel zu schnell gefahren“, stellte



Verstärkt die mobile Geschwindigkeitskontrolle: ein neuer Radarwagen für rund 70.000 Euro. Damit sind drei Fahrzeuge unterwegs, um vor allem an Unfallschwerpunkten den Überwachungsdruck zu erhöhen.

Polizeidirektor Karsten Fehring bei der Vorstellung des „Unfallberichts 2006“ der Kreispolizeibehörde fest.

Im Kreis Gütersloh wird versucht, mit einem Mix aus Maßnahmen die Unfallzahlen zu reduzieren. Der Abbau von Starenkästen zu Gunsten der mobilen Überwachung ist nur ein Baustein. Dazu gehört unter anderem auch das Fahrsicherheitstraining, mit dem vor allem Fahranfänger auf die Risiken am Lenkrad aufmerksam gemacht werden. Die Verkehrswacht, die auf dem Flughafengelände der britischen Streitkräfte in Gütersloh ihren Parcours aufgebaut hat, hat gerade erst mit Hilfe des Kreises in diese Anlage investiert: Eine neue Gleitfläche simuliert dort Aquaplaning und Glätteis und ersetzt die alten, anfälligen Folien. Mit den Fahrsicherheitstrainings wenden sich Verkehrswacht, Kreis, Polizei und Schulen seit drei Jahren direkt an die jungen Fahrer. Jährlich nehmen daran bis zu 700 teil. Gerade erst hat eine Studie der Universität Bielfeld ergeben, dass das Fahrsicher-

heitstraining die Schüler dazu anregt, ihr Verhalten zu überdenken.

Das Ziel, die Überwachung schwerpunktmäßig auf unfallintensive Streckenabschnitte zu konzentrieren, wurde von Polizei und Kreis Hand in Hand umgesetzt. So werden die unfallintensivsten Streckenabschnitte ermittelt und anschließend durch Mitarbeiter der Abteilung Straßenverkehr des Kreises und der Polizei verstärkt überwacht. Zurzeit wird dabei eine Methode angewandt, die auf einer Studie basiert: Nur flächendeckender Überwachungsdruck zeigt

Wirkung, so der Tenor der Studie. Deshalb werden vier Wochen lang die jeweils unfallträchtigsten Kommunen mit den jeweils unfallträchtigsten Strecken ins Visier genommen. Nicht nur, aber vor allem in den beiden Kommunen mit den meisten schweren Unfällen konzentrieren sich dann einen Monat lang die mobilen Messanlagen von Polizei und Kreis. Zuvor hatte man nur die unfallträchtigsten Abschnitte im Blick, ohne einen flächendeckenden, auf die Kommune bezogenen Schwerpunkt zu setzen. Mit wenigen Ausnahmen führt der bewusst erzeugte Überwachungsdruck zu einer deutlichen Reduzierung der Unfallzahlen und einem verkehrsgerechten Verhalten der Autofahrer. Da stets erneut geprüft wird, wo sich die meisten Unfälle ereignen, kann die Verkehrsüberwachung schnell reagieren. Egal, welche Taktik letztlich gewählt wird, entscheidend ist der unfallorientierte Ansatz.

„Die Erfahrungen haben gezeigt, dass Starenkästen nur punktuell wirken: Der Fahrer

tritt auf die Bremse, der Effekt hält etwa 200 Meter an und dann wird wieder linear hoch beschleunigt“, berichtet Wolfgang Hildebrandt, Leiter Verkehrssicherung und -überwachung beim Kreis. Auch ein Umfahren des Starenkastens, also das Ausweichen auf die Gegenfahrbahn, ist wiederholt beobachtet worden. Übrigens kommen in

Kreis berichteten ausführlich, auch der WDR schickte ein Kamerteam, und der Landesdienst von dpa sorgte für eine überregionale Verbreitung. Unumstritten ist die Strategie nicht: Von einer „Solidarisierung mit den Rasern“, so ein Vorwurf aus den Reihen der Opposition, war die Rede. In diesem Fall wurde ignoriert, dass die Raser

dienstete – teils im Nebenjob. Die Polizei macht ihre eigenen Geschwindigkeitskontrollen, hat mit den Starenkästen und den drei Mess-Fahrzeugen des Kreises jedoch unmittelbar nichts zu tun.

Aber nicht immer gelingt es, mit verstärktem Überwachungsdruck durch mobile Einheiten die Unfallzahlen zu senken. Eine der Ausnahmen ist laut Hildebrandt die Bundesstraße 68. Die Begründung ist ganz simpel: Sind viele Auswärtige unterwegs wie auf dieser Straße, zum Beispiel Richtung A2 oder A33, lässt sich ein Überwachungsdruck schwerer aufbauen. Den Auswärtigen fehlt im Gegensatz zu Pendlern und Ortskundigen die Erfahrung, dass sie verstärkt unter Beobachtung stehen und Gefahr laufen, geblitzt zu werden.

Uneinsichtige Verkehrsteilnehmer werden im Jahr 2007 „nur“ noch mit zwölf Starenkästen konfrontiert – in Spitzenzeiten vor Adenauers Amtsantritt waren es 29. Sie müssen jedoch an unfallintensiven Streckenabschnitten auf einen deutlich höheren Überwachungsdruck durch die dann drei Radarwagen gefasst sein. Hildebrandt: „Ihr müsst mit einer mobilen Messung rechnen“, so lautet die Botschaft an die uneinsichtigen Autofahrer. Verkehrsexperten von Polizei sowie der Abteilung Straßenverkehr und Landrat Adenauer sind zuversichtlich, die Unfallzahlen durch die Schwerpunktverlagerung hin zur mobilen Kontrolle weiter reduzieren zu können. Abschließend sei noch darauf hingewiesen, dass an den demontierten Starenkasten-Standorten auch mit der Möglichkeit von mobilen Geschwindigkeitsmessgeräten gerechnet werden muss.

Dass nicht alle Kreise die gleiche Taktik verfolgen wie Gütersloh, wurde im Zuge des Abbaus der acht Starenkästen deutlich. Der Nachbarkreis Minden-Lübbecke fragte unverbindlich an, ob die Starenkästen verkäuflich seien und was sie denn kosten sollten. „Wenn einer meiner Kollegen Interesse hat, ich habe im Keller noch ein paar liegen“, kommentierte Landrat Adenauer das Interesse im WDR. Aus der unverbindlichen Anfrage wurde ein Verkauf: Zwei Anlagen, Starenkästen samt Stange und Batteriekästen zum Stückpreis von 500 Euro, wurden an die Nachbarn verkauft.

EILDienst LKT NRW  
Nr. 5/Mai 2007 36.11.00



**Landrat Sven-Georg Adenauer vor einem Starenkasten unweit des Kreishauses, der zu den acht gehört, die abgebaut worden sind. Wolfgang Wotke, Redakteur des Westfalen-Blatts, setzt den Landrat mit Akkuschauber in Szene.**

(Fotos (2): Jan Focken)

Bayern aus den gleichen Gründen fest installierte Blitzer so gut wie gar nicht zum Einsatz.

Das Medienecho auf den Abbau der Starenkästen war groß, wenngleich nicht mit dem von 1999 zu vergleichen, als der damals gerade neu gewählte Landrat Sven-Georg Adenauer ein Wahlkampfversprechen einlöste und einen Starenkasten abbaute. Diesmal waren es acht auf einen Streich, die vier Zeitungen und das Lokalradio im

sich seit dem Abbau der Starenkästen mit einer Kamera mehr konfrontiert sehen, weil ein dritter Radarwagen angeschafft wurde. In einem Zeitungskommentar wurde den Blitzern die Stange gehalten mit dem Argument, die Polizei habe gar nicht das Personal, die mobilen Geschwindigkeitsmessgeräte häufig einzusetzen. In diesem Fall wurde schlichtweg ignoriert, dass nicht das Polizeipersonal für die fraglichen mobilen Geräte zuständig ist, sondern Kreisbe-

## Kreis Borken unterzeichnet EU-Charta für Straßenverkehrssicherheit – eine Zwischenbilanz

Von Ludger Stienen und Bernhard Sieverding, Kreis Borken

Die Statistik zeigt, dass allgemein die Zahl der schweren Unfälle immer weiter zurückgeht. Das darf die Beteiligten aber nicht dazu verleiten, sich auf die Schulter zu klopfen und die Anstrengungen, das Leid auf der Straße zu mindern, zurückzunehmen.



Der Info-Bus besucht alle Kindergärten im Kreis, wird aber auch bei Öffentlichkeitsveranstaltungen eingesetzt.

Die Statistik zeigt, dass allgemein die Zahl der schweren Unfälle immer weiter zurückgeht. Das darf die Beteiligten aber nicht dazu verleiten, sich auf die Schulter zu klopfen und die Anstrengungen, das Leid auf der Straße zu mindern, zurückzunehmen.

Die Autoindustrie hat viel zu der Verbesserung der Unfallfolgen beigetragen, indem Sicherheitseinrichtungen in den Fahrzeugen optimiert wurden. Bei den straßentechnischen Belangen haben die Straßenbaulastträger zusammen mit den Straßenverkehrsbehörden und wissenschaftlichen Instituten in oft mühsamer Kleinarbeit stetig Verbesserungen erreicht. Gleichwohl müssen wir für den Kreis Borken und Ähnliches wird auch für andere Kreise gelten – konstatieren, dass die Zahl der tödlich verunglückten Verkehrsteilnehmer und der Schwerverletzten immer noch zu hoch ist. Im Kreis Borken (369.112 Einwohner, 1.418,80 km<sup>2</sup> Fläche) gab es im letzten Jahr 28 Verkehrstote und 332 Schwerverletzte.

In früheren Jahren konnten immer wieder sehr unfallträchtige Stellen identifiziert

werden; diese sind inzwischen im Rahmen der Unfallkommissionsarbeit abgearbeitet



Vier Fahrzeuge mit Fahrrädern und Material für den Fahrradparcours helfen bei der Fahrradausbildung an den Schulen.

und als Gefahrenstellen behoben. Jetzt verteilen sich die Unfälle in der Fläche und so gibt es weniger konkrete Handlungsansätze. In der Unfallstatistik fallen neben der überhöhten Geschwindigkeit (Problem Landstraßen) die hohe Zahl so genannter ungeschützter Verkehrsteilnehmer auf (10 getötete Radfahrer, 1 Fußgänger, und 5 Kradfahrer im Kreis Borken im Jahr 2006) und der hohe Anteil getöteter Senioren (13 Verkehrstote im Alter ab 65 Jahren).

Wie kann den Unfällen weiter entgegengewirkt werden? Der Kreis Borken hat neben der Optimierung der Straßenverhältnisse und der Überwachung immer auch einen Schwerpunkt in der Verkehrsaufklärung und der Förderung der Verkehrserziehung gesehen. Als zentrales Kommunikationsforum fungiert die Arbeitsgemeinschaft Verkehrssicherheit und –aufklärung. Hier arbeiten nicht nur die Straßenverkehrsbehörde, die Polizei und die Straßenbaulastträger eng zusammen, sondern auch das Schulamt, die Fahrschulen, TÜV und Verkehrswacht sind Mitglieder in der Arbeitsgemeinschaft. Die Arbeitsgemeinschaft entwickelt Konzepte und berät jährlich das Maßnahmenprogramm.



**Mehr als 1000 Schüler der Sekundarstufe II sind jährlich Gäste bei der Unfalldemonstration auf dem Gelände des kreiseigenen Fahrsicherheits-Trainingsplatzes.**

Der Kreistag hat sich einheitlich zu dieser Aufgabe bekannt und stellt jährlich erhebliche Finanzmittel für die Durchführung der Maßnahmen zur Verfügung.

Im Rahmen des Europäischen Aktionsprogramms für die Straßenverkehrssicherheit „Halbierung der Zahl der Unfallopfer im Straßenverkehr in der Europäischen Union bis 2010: eine gemeinsame Aufgabe“ hat die Kommission im Jahre 2003 alle betroffenen Akteure des Verkehrssystems aufgefordert, sich an verschiedenen Initiativen zu beteiligen. Sie schlägt all denen, die über Anordnungs- oder Entscheidungsbefugnisse oder über wirtschaftliche oder gesellschaftliche Durchsetzungsmöglichkeiten oder ein Vertretungsmandat verfügen, vor, ihren Beitritt zur Europäischen Charta für die Straßenverkehrssicherheit zu erklären. Außer zur Einhaltung allgemeiner Grundsätze verpflichtet sich jeder Unterzeichner dazu, konkrete Maßnahmen durchzuführen. Die so eingegangenen Verpflichtungen werden veröffentlicht und ihre Einhaltung wird beobachtet. Vier deutsche Kommunen haben die Europäische Verkehrssicherheitscharta bislang unterzeichnet und zwar die Städte Berlin, Hamm und Köln sowie der Kreis Borken als bisher einziger Kreis. Die Kommunen befinden sich in guter Gesellschaft mit weiteren 680 Unterzeichnern, zu denen auch Weltfirmen wie Bosch, Honda, Ikea und Toyota und die Metropolen London und Madrid gehören.

Da sich der Kreis Borken traditionell der Verkehrssicherheitsarbeit besonders verpflichtet fühlt, erkannte er in der Charta-Unterzeichnung die besondere Chance, dies nach außen zu dokumentieren und die bisherige Verkehrssicherheitsarbeit als Aufgabe

zu festigen und im Kreishaushalt abzusichern.

Die nahezu gleichbleibende Zahl gemeldeter Verkehrsunfälle bei steigenden Bevölkerungs- und Kfz-Zahlen, die sinkenden Anteile der leicht- und schwerverletzten Personen zeigen die Bedeutung und den Erfolg dieses Aufgabenfeldes auf. Die dennoch hohe Anzahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten wiederum erinnert daran, in den entsprechenden Bemühungen nicht nachlassen zu dürfen.

Der Kreis Borken verfügt über ein umfassendes Konzept der Verkehrsaufklärungsarbeit und erreicht mit den Bausteinen der Verkehrssicherheit alle Altersgruppen:

- Kinder im Vorschulalter: Info-Bus der Polizei mit Puppenbühne,
- Aktion „Kreis Borken sieht gelb“ zur Einschulung der Grundschüler,
- Grundschulkinder: Wettbewerb „Können auf 2 Rädern“ mit Abschlussveranstaltung; Fahrradausbildung der 4 mobilen Jugendverkehrsschulen,
- Jugendliche: Mofakurse der Schulen; Unfalldemonstration, No-Risk-No-Fun-Wanderausstellung,
- Junge Erwachsene: Angebot zum Fahrsicherheitstraining auf dem kreiseigenen Verkehrssicherheits-Trainingsplatz,
- Senioren: Informationsnachmittage zum Thema Radfahren und Autofahren im Alter,
- Verkehrsteilnehmer im Allgemeinen: Informationsbroschüren, Großplakate an Hauptverkehrsstraßen.

Mit der Unterzeichnung der Charta am 21. März 2005 hat sich der Kreis Borken als

Gebietskörperschaft verpflichtet, die Bausteine der Verkehrssicherheit abzusichern und bei Bedarf fortzuentwickeln. Ein solcher Bedarf wird aktuell im Bereich der Radfahrersicherheit gesehen, weshalb unterstützend eine Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft „Fahrradfreundliche Städte, Kreise und Gemeinden in NRW“ angestrebt wird. Vorab wird die Qualität der Fahrradpolitik auf den Prüfstand gestellt. Der Kreis Borken beteiligt sich deshalb an dem „europäischen Bypad-Projekt für Regionen“ – der Abschlussbericht wird voraussichtlich im Juli 2007 vorliegen. Aus den Ergebnissen sollen dann weitere Maßnahmen abgeleitet werden.

Auch wird der Bedarf gesehen, mit den benachbarten niederländischen Provinzen Gelderland (Achterhoek) und Overijssel (Oost) entlang der Grenze gemeinsame „euregionale“ Konzepte ins Leben zu rufen. Als erste Maßnahme soll ein gemeinsames deutsch/niederländisches Verkehrsaufklärungsplakat zur Aufstellung an verkehrswichtigen Straßen entlang der Grenze entwickelt werden. Zuschussmittel der Euregio stehen zur Verfügung – die Umsetzung gestaltet sich allerdings unvorhergesehen schwierig wegen unterschiedlicher Strukturen innerhalb der Partnerorganisationen.

Als verantwortungsbewusster Arbeitgeber ermöglicht es der Kreis Borken allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die im Rahmen ihrer Aufgabenerfüllung regelmäßig mit dienstlichen oder privaten Kfz fahren, kostenlos ein Fahrsicherheitstraining zu absolvieren und bei Bedarf zu wiederholen. Im Jahre 2005 haben bereits 130 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dieses Angebot wahrgenommen – außerhalb der Arbeitszeit. Im Jahr 2007 werden zusätzliche Kurstermine angeboten.

Der LKW-Fuhrpark des Straßenbetriebes des Kreises Borken wurde mit Zusatzspielzeug zur Bekämpfung des „toten Winkels“ ausgestattet, um als Vorbild gegen dieses immer noch bestehende Sicherheitsdefizit anzutreten. Dieses Engagement sollte Nachahmung finden bei kommunalen und gewerblichen Betrieben im Gebiet des Kreises Borken, weshalb ein entsprechender Aufruf an die Unternehmen gerichtet wurde. Einige Firmen sind diesem Aufruf gefolgt. Die Firma Stenau aus Ahaus wurde besonders aktiv und unterzeichnete ebenfalls die Charta.

Seit der Unterzeichnung der EU-Charta wurde auch das Charta-Logo regelmäßig in der Öffentlichkeitsarbeit des Kreises Borken eingesetzt – nicht ohne Stolz, und die Zugehörigkeit zu einer mittlerweile stark gewachsenen Bewegung motiviert auch. Hin und wieder wird der Fachbereich Verkehr angefragt, wie man es denn über-



An zwölf markanten Stellen richten sich wechselnde Großplakate an die Verkehrsteilnehmer.

haupt schaffen könne, trotz der vielen Pflichtaufgaben zusätzliche Aktivitäten zu entwickeln. Kurz geantwortet: Eine oder zwei gute neue Ideen und das vorhandene Paket der bewährten Verkehrsaufklärungsmaßnahmen überzeugen die Verantwortlichen in Brüssel. Die Hürde, neues Mitglied der Charta-Bewegung zu werden, ist nicht sehr hoch. Was spricht also dagegen, sich mit der Unterzeichnung der EU-Charta klar zur Förderung der Verkehrssicherheit zu bekennen? Inzwischen haben 44 Institutionen aus Deutschland die EU-Charta unterzeichnet.

Der Wortlaut der EU-Charta findet sich unter <http://europa.eu.int/comm/transport/roadsafety/charter.htm>.

EILDienst LKT NRW  
Nr. 5/Mai 2007 36.11.00

## Wissen und Innovation in ländlichen Regionen des Landes Nordrhein-Westfalen

Von Assessor Christof Brückner, Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS NRW), und Dipl.-Ing. Michael Mammes, Dortmund

Die eher ländlich geprägten Gebiete des Landes Nordrhein-Westfalen bilden einen polymodularen Potenzialraum mit vielen Facetten, dem eine Reduzierung auf Räume mit geringer Siedlungsdichte, hohem Viehbesatz oder beschaulicher, gar phlegmatischer Lebensweise der dort wohnenden Bevölkerung nicht gerecht wird. In NRW gelten viele dieser Räume seit Jahren als Gewinner des Strukturwandels, obwohl einige als wichtig geltende Entwicklungsvoraussetzungen nicht in entsprechendem Maße gegeben zu sein scheinen.

### Heterogenität ländlicher Gebiete

Der Begriff „Ländlicher Raum“ lässt sich kaum prägnant und griffig definieren, geschweige denn allgemein gültig fassen. Vielmehr wird über die Abgrenzung ländlicher Räume kontrovers diskutiert. Es existiert eine Fülle von Definitionen mit einer großen substanzialen Bandbreite<sup>1</sup>. Selbst kleinräumige Vergleiche zwischen benachbarten Orten in NRW zeigen oftmals große Unterschiede bezüglich des Siedlungsbildes, des Wirtschafts- und Sozialgefüges und der Entwicklungsdynamik. Zudem werden verschiedentlich neben Ortschaften, kleineren, ländlichen Siedlungen und Kleinstädten zum Teil auch Mittelstädte außerhalb von Verdichtungsräumen als „ländliche Räume“ bezeichnet beziehungsweise diesen zugerechnet. Eine Analyse gebräuchlicher Verfahren zur Abgrenzung ländlicher Räume macht deutlich, dass die Heterogenität ländlich geprägter Gebiete in NRW so groß geworden ist, dass auch Kombinati-

onen von Merkmalen, Indikatoren und so weiter keine unstrittige Abgrenzung ländlicher Gebiete zulassen.

Der Wandlungsprozess von der Agrar- zur Industriegesellschaft und schließlich, ab der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts, zur Dienstleistungs- und Wissensgesellschaft erfasste nicht nur die Zentren, sondern auch den bis in die 1960er Jahre hinein als relativ homogen geltenden ländlichen Raum. Die damit verbundene, differenzierte Entwicklung mag eine wichtige Ursache dafür sein, dass ländlichen Regionen durch Medien, Politik und Wissenschaft eine zwar steigende, doch immer noch geringe Aufmerksamkeit zuteil wird<sup>2</sup> – zu Unrecht, wie in diesem Beitrag gezeigt wird.

Im Folgenden wird vornehmlich die Raumeinheit „Kreis“ zugrunde gelegt, da zum einen für viele relevante Sachbereiche Daten flächendeckend nur auf Kreisebene vorliegen, zum anderen ländlich geprägte Gebiete in NRW sich vornehmlich in den Kreisen befinden.

### Wirtschafts- und Arbeitsmarkt

Die ländlichen Regionen, insbesondere in NRW, haben während der letzten Jahrzehnte einen grundlegenden Wandel erfahren. War die Landwirtschaft bis Mitte des vorigen Jahrhunderts noch maßgeblich an der wirtschaftlichen Entwicklung Deutschlands beteiligt, so musste sie in der folgenden Zeit einen erheblichen Bedeutungsverlust hinnehmen. Dies war verbunden mit einer auch wirtschaftlich wünschenswerten, allgemein zunehmenden (Aus)Bildung

<sup>1</sup> Dazu und zum Folgenden Brückner, Christof / Mammes, Michael: Ländlich strukturierte Gebiete Nordrhein-Westfalens. ILS-Quartalsberichte zur Landesentwicklung 2/06 (<http://www.ils-shop.nrw.de/down/qb-laendgebiet.pdf>)

<sup>2</sup> vgl. Henkel, Gerhard (2004): Der ländliche Raum. Gegenwart und Wandlungsprozesse seit dem 19. Jahrhundert in Deutschland. 4. Aufl., Berlin, Stuttgart; Ders.: Das Dorf lebt, in: Frankfurter Rundschau vom 17. Januar 2007, S. 27

der Bevölkerung (Bildungsexpansion), die sich regional jedoch auf unterschiedlichem Niveau vollzog. Im Kontext damit entstanden mehr und mehr Arbeitsplätze außerhalb des landwirtschaftlichen Bereichs<sup>III</sup>.

Gleichzeitig nahm die Arbeitsproduktivität in der Landwirtschaft stark zu, was zu erheblichen Fluktuationen von Personen aus den Kernbereichen der Landwirtschaft entweder in vor- und nachgelagerte Bereiche oder hauptsächlich andere Branchen führte<sup>IV</sup>. Anfangs resultierten aus diesem Strukturwandel sozio-ökonomische Probleme zahlreicher ländlicher Gebiete, die man mit raumordnerischen und regionalpolitischen Instrumenten, insbesondere Förderprogrammen, zu lösen suchte.

In NRW erwiesen sich ungeachtet der skizzierten Entwicklungen viele ländliche Regionen seit den letzten Jahrzehnten jedoch zunehmend als Gewinner des Strukturwandels<sup>V</sup>. „Die Wachstumsraten der Beschäftigten in den verschiedenen Regionen des Landes NRW entsprachen einem Muster, das für die Bundesrepublik Deutschland und für alle Staaten der EU gilt. Danach sind die so genannten ländlichen Räume die relativen Gewinner und die Verdichtungsgebiete die relativen Verlierer der Beschäftigtenentwicklung“<sup>VI</sup>. Wie die Entwicklung in der Bundesrepublik Deutschland und in vielen Staaten der EU zeigt, hat jahrelang eine immer deutlicher werdende räumliche Verschiebung in der Industriebeschäftigung stattgefunden. „Die neuen Industriestandorte sind die ländlichen Regionen“<sup>VII</sup>. Nicht unbedingt und allein die ländlichen Räume im unmittelbaren Umfeld der Verdichtungsgebiete sind es, die in der Industrieentwicklung die höchsten Wachstumsraten aufwiesen, sondern vor allem die Standorte, die in größerer Entfernung zu den Kernen der Verdichtungsgebiete liegen.

Gleichwohl stellt sich angesichts der insgesamt positiven Entwicklungen der meisten ländlich geprägten Gebiete NRWs hinsichtlich der Wirtschaft die Frage, ob sich diese künftig fortsetzen werden. So könnte sich das gelegentlich anzutreffende geringe Branchenspektrum einiger Teilräume zu einem Problem entwickeln. Denn es kann zu einer Herausbildung von Monostrukturen kommen, die wiederum die Region in eine starke Abhängigkeit von den globalen Entwicklungen einzelner Sektoren bringen würde. Der vergleichsweise hohe Anteil von Arbeitsplätzen im verarbeitenden Gewerbe und die zunehmende Konkurrenz aus Regionen mit geringeren Arbeitskosten rechtfertigen die Frage, inwieweit sich die günstige Entwicklung fortsetzen wird<sup>VIII</sup>. Hinsichtlich des mittelständischen Bereichs ist dabei zu berücksichtigen, dass die Quote der Unternehmen, die nach einer Verlagerung wieder rückverlagern, in den letzten

Jahren zwischen 20 und 25 Prozent lag, wie aus einer Untersuchung des Fraunhofer-Instituts für System- und Innovationsforschung (ISI) in Karlsruhe hervorgeht. Hierunter scheinen insbesondere solche Unternehmen zu fallen, deren Standortentscheidungen vorrangig kostengetriebenen waren<sup>IX</sup>. Das Mittelstandspanel des Bundesverbands der deutschen Industrie (BDI) vom Herbst 2006 zeigt, dass bei den Strategien von (mittelständischen) Unternehmen in der Regel Maßnahmen in den Bereichen Effizienzsteigerung, Entwicklung innovativer Produkte oder die Aus- und Weiterbildung der Beschäftigten von höchster Bedeutung sind – weit vor der Maßnahme „Verlagerung ins Ausland“<sup>X</sup>.

Was die Veränderung des Bruttoinlandsproduktes im Land NRW betrifft, zeigen sich zwischen den städtischen Ballungsräumen einerseits und den mehr ländlich geprägten Kreisen andererseits bei der Entwicklung von 1991 bis 2002 größere Abweichungen. Während die Kreise zwischen 1991 und 2002 einen Zuwachs des Bruttoinlandsproduktes um 34,6 Prozent verzeichneten, stieg in den kreisfreien Städten die Wirtschaftsleistung hingegen lediglich um 25,4 Prozent<sup>XI</sup>. Im gleichen Zeitraum war das durchschnittliche jährliche Wirtschaftswachstum in den Kreisen mit 2,5 Prozent um 0,6 Prozentpunkte höher als in den kreisfreien Städten, wo es bei 1,9 Prozent lag. Hinsichtlich des durchschnittlichen jährlichen Wirtschaftswachstums verzeichneten fünf Kreise sogar drei Prozent und mehr: Es sind dies der Rhein-Kreis Neuss (4,2 %), der Kreis Kleve (3,5 %), der Rhein-Sieg-Kreis (3,4 %), der Kreis Soest (3,2 %) und der Kreis Gütersloh (3,0 %). Die Entwicklung der durchschnittlichen Veränderungsrate verlangsamte sich in der Folgezeit. So nahm die Wirtschaft im Jahr 2003 sowohl in den Kreisen als auch in den kreisfreien Städten gegenüber dem Vorjahr lediglich noch um 0,7 Prozent zu. Nach einer relativ kurzen Unterbrechung gibt es ab 2006 in zahlreichen ländlich strukturierten Regionen wieder eine überdurchschnittlich positive Entwicklung. Das eher ländlich geprägte NRW war und ist mit wenigen Ausnahmen ökonomisch gesehen seit vielen Jahren ein Outperformer, weil es der attraktivere Gewerbe-, Industrie-, Dienstleistungs- sowie Wohnstandort ist und über eine robustere Wirtschaftsstruktur mit vielen flexibel agierenden, vor allem mittelständischen Betrieben verfügt. Dennoch gilt es, sich in ländlichen Räumen auf neue Konstellationen einzustellen.

Für die Entwicklungen kommen verschiedene Erklärungsansätze in Frage, die nicht immer und in jedem Falle zutreffend sein mögen:

- Entsprechend der Produktzyklus-Theorie

verändert sich in der Regel mit zunehmender Reife eines Produktes beziehungsweise einer Produktionstechnik der betriebswirtschaftlich günstigste Standort vom Zentrum weg, hin zur Peripherie, da typische Vorteile der Agglomerationskerne, wie etwa ein hohes technisches Know-how, innovatorisches Potenzial, die Verfügbarkeit erfahrener Entrepreneurere oder ein besserer Zugang zu Risikokapital, für den Produktionsprozess relativ unwichtiger werden.

- Als ein weiterer Grund für die räumliche Dekonzentration kann sicherlich die kontinuierliche Verbesserung der Erreichbarkeit angesehen werden, was als maßgeblicher Einflussfaktor bei der räumlichen Ausbildung der gewerblichen Suburbanisierungsprozesse in den Stadtregionen betrachtet wird. Dies bezieht sich insbesondere auf den Logistikbereich. Auch für die Betriebe des verarbeitenden Baugewerbes stellt die Autobahnnähe einen wichtigen logistischen Standort dar.

III vgl. Scholz, Helmut: Entwicklungen in der Landwirtschaft der BRD und der EWG bis zum Jahre 1980 und Folgerungen für die Infrastrukturpolitik, in: Jochimsen, Reimut/ Simonis, Udo E. (Hrsg.) (1970): Theorie und Praxis der Infrastrukturpolitik. Schriften des Vereins für Socialpolitik. Bd. 54, Berlin. S. 533-557

IV vgl. Hampicke, Ulrich (2006): Werte, Gerechtigkeit und Verantwortung in der genutzten Landschaft. Materialien zur interdisziplinären Arbeitsgruppe „Zukunftsorientierte Nutzung ländlicher Räume“. Berlin-Brandenburgische Akademie der Wissenschaften. Materialien, Nr. 7. Berlin

V vgl. Gärtner, Stefan / Grote Westrick, Dagmar / Helmstädter, Ernst/Rehfeld, Dieter: (2003): Städtische Entwicklungschancen und -risiken im wirtschaftlichen Strukturwandel. Endbericht für die Enquetekommission „Zukunft der Städte in NRW“

VI Hennings, Gerd (2001): Thesen zur Gewerbeflächenpolitik in Nordrhein-Westfalen, S. 3 (<http://www.raumplanung.uni-dortmund.de/gwp/download/dfiles/Publ%20ausg/thesen.pdf>)

VII Ebenda, S. 4

VIII vgl. Danielzyk, Rainer/Mielke, Bernd: Strukturwandel in den ländlichen Gebieten des westlichen Münsterlandes und Ostwestfalen-Lippes, in: Geographische Rundschau, Bd. 58, 1/2006, S. 56-63

IX vgl. Kinkel, Steffen: Neue Erkenntnisse zur Standortverlagerung, in: RKW-Magazin, Nr. 3, August 2006, S. 12-13

X vgl. Institut für Mittelstandsforschung Bonn/TNS Emnid (2006): BDI-Mittelstandspanel. Ergebnisse der Online-Mittelstandsbefragung, Herbst 2006. Langfassung. Untersuchung im Auftrag des Bundesverbands der deutschen Industrie e.V. (BDI)/ Ernst & Young AG/ IKB Deutsche Industriebank AG

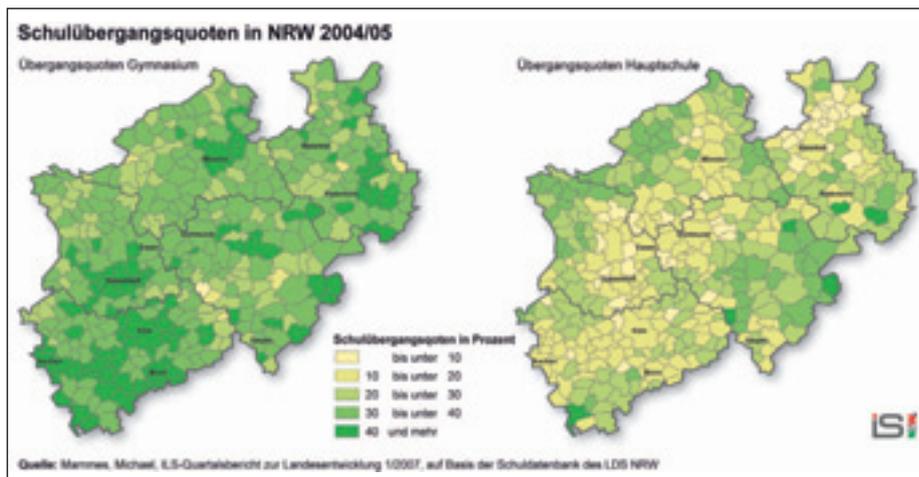
XI Dazu und zum Folgenden Scharmer, Marco (2006): Wirtschaftskraft und Wirtschaftsentwicklung in den kreisfreien Städten und Kreisen Nordrhein-Westfalens, in: Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik – LDS NRW (Hrsg.): Statistische Analysen und Studien. Bd. 27. Düsseldorf

- Ebenso wird der Bedeutungsverlust der Agglomerationsvorteile als Erklärungs-konstrukt für sich positiv entwickelnde ländliche Gebiete herangezogen. Denn einerseits nimmt der sich im Zuge der Globalisierung vergrößernde internationale Absatz an Relevanz zu, und der Einfluss der Entfernung zum nationalen Markt sowie zum Zentrum verliert relativ an Gewicht. Andererseits weisen zahlreiche Studien neben der Bedeutung regionaler und überregionaler Verkehrs-anbindungen und die daraus resultierende Marktnähe auf relativ günstige Bodenpreise oder die schnelle Standortentwicklung hin<sup>XII</sup>. Wesentlich kann des Weiteren sein, dass Agglomerationen neben Vorteilen auch Nachteile aufweisen, etwa im Sinne hoher Kosten für Arbeitskräfte, zu hoher baulicher Verdichtung und Engpässen bei der Flächenbereitstellung.

Gleichzeitig gilt die Annahme, das Wachstum des Umlandes würde von nachgeordneten Wirtschaftstätigkeiten mit vergleichsweise geringer Wertschöpfung getragen – zumindest im Durchschnitt der alten Bundesländer –, als nicht zutreffend. Vielmehr ist eine deutliche Zunahme von hochwertigen Dienstleistungen und Produktionstätigkeiten zu verzeichnen. Als besonders dynamisch haben sich, auch in den ländlichen Regionen NRWs die unternehmensorientierten und haushaltsorientierten Dienstleistungen erwiesen<sup>XIII</sup>. Der Wandel der Wirtschaftsstrukturen im Land NRW war und ist gekennzeichnet von einer kontinuierlichen Zunahme des Anteils der Dienstleistungsbereiche an der Gesamtwirtschaft. Der Anteil der Dienstleistungsbereiche in NRW stieg in dem Zeitraum 1991 bis 2003 von zirka 61,3 auf etwa 71,4 Prozent. Ein besonderer Bedeutungszuwachs war dabei in den Bereichen der wissens- und produktionsorientierten Dienstleistungen zu verzeichnen. Insgesamt erhöhte sich der Dienstleistungsanteil in den Kreisen um mehr als 10 Prozentpunkte, nämlich von rund 55,2 Prozent im Jahr 1991 auf ungefähr 65,4 Prozent im Jahr 2003<sup>XIV</sup>.

## Bildung und Wissenstransfer

Mit Blick auf den einleitend angesprochenen Strukturwandel hin zur Wissensgesellschaft kommt dem Wissenstransfer eine zunehmend bedeutendere Rolle zu. In der Abbildung werden mit Beratungsaufgaben Beschäftigte in Transferstellen, Innovationszentren, Technologieparks und ausgewählten Forschungseinrichtungen je 10.000 Erwerbspersonen der regionalen Verteilung entsprechend dargestellt<sup>XV</sup>. Es zeigt sich ein deutliches regionales Gefälle zwischen dem rheinischen und dem westfälischen Landesteil. Hier wird Nachholbedarf erkennbar.



Denkbar wäre, „Transferlotsen“ als regionale Ansprechpartner sowie für Initiativen und Koordinationszwecke einzusetzen. Abgesehen davon gilt es, ein regionales „Leitbild Innovationskultur“ zu entwickeln.

Wichtige Grundvoraussetzungen, um das Innovationspotenzial auch der ländlichen Regionen NRWs zu stärken, sind vor allem durch die hohe Anzahl und Verteilung von Hochschulen, Fachhochschulen und anderen Forschungseinrichtungen im Land gegeben. Gegenwärtig existieren in NRW 58 Universitäten, Fachhochschulen, Kunst- und Musikhochschulen, die – ebenso wie die zahlreichen außeruniversitären Forschungseinrichtungen – nahezu flächendeckend über das Land verteilt sind. An außeruniversitären Forschungseinrichtungen haben im Land ihren Sitz elf Max-Planck-Institute, 13 Fraunhofer-Institute, zehn Institute der Leibniz-Gemeinschaft und zwei Großforschungsinstitute, das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) und das Forschungszentrum Jülich.

Mit Forschungsaufgaben befasste Institutionen finden sich auch in eher ländlich geprägten Gebieten, zum Beispiel in Steinfurt, Höxter, Lemgo, Meschede, Schmallenberg, Iserlohn, Lüdenscheid, Soest, Gummersbach, Rheinbach, Bad Honnef, Kamp-Lintfort, Jülich oder Bocholt. Beispielsweise haben von der vor Jahren erfolgten Gründung der Fachhochschule Bocholt mit ihrem Institut für Mechatronik die vielen mittelständischen Maschinenbau- und Elektronikunternehmen in der eher ländlichen Region Borken profitiert, wodurch Arbeitsplätze erhalten beziehungsweise geschaffen worden sind. Vergleichbare Entwicklungen haben sich auch an anderen Forschungs- und Entwicklungsstandorten in den jeweiligen ländlichen Gebieten des Landes vollzogen.

Allerdings sind in einigen ländlichen Regionen der Anteil der Beschäftigten mit Hoch- und Fachschulabschluss und die Teil-

nahme der Kinder und Jugendlichen an höheren Bildungsgängen stark unterdurchschnittlich. Dies könnte sich nachteilig auf die Innovationsfähigkeit der Betriebe und damit der Region auswirken<sup>XVI</sup>.

Ein hohes berufliches Qualifikationsniveau ist jedoch gerade für die Beschäftigungsentwicklung in forschungs- und entwicklungsintensiven Industrie- und Dienstleistungszweigen einer Wissensgesellschaft heutiger Provenienz von großer Bedeutung. So beeinflusst die Wachstumsrate des Humankapitals – gemessen als Verbreitung formaler Abschlüsse – die Produktivität positiv.

XII vgl. Karsten, Martin/Usbeck, Hartmut: Gewerbesuburbanisierung – Die Tertiärisierung der suburbanen Standorte, in: Brake, Klaus/ Dangschat, Jens S./Herfert, Günter (Hrsg.) (2001): Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen. Opladen, S. 71-80

XIII vgl. Bade, Franz-Josef: Zu den wirtschaftlichen Chancen und Risiken der ländlichen Räume, in: Raumforschung und Raumordnung, 4./5. (1997), S. 247-259

XVI vgl. Scharmer, Marco (2006)

XV vgl. Maretzke, Steffen (2005): Aktualisierung des Infrastrukturindikators für die Neuaufgrenzung der Fördergebiete der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“, Gutachten des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung Bonn im Auftrag des Unterausschusses der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ des BMWA

XVI Für Einzelheiten siehe auch Mammes, Michael/Leise, Thomas: Ungleichwertige Bildungschancen. Zugänglichkeit allgemein bildender Schulen sowie Konzepte zu deren Aufrechterhaltung, in: RaumPlanung Heft 129 (2006), S. 259-264; Mammes, Michael: Räumliche Aspekte der Bildungsversorgung in NRW. ILS-Quartalsberichte zur Landesentwicklung 1/07 (<http://www.ils-shop.nrw.de/download/>)

## Novellierung des Heimgesetzes – Garantenstellung sichern

Von Stepan Xhonneux, Kreisverwaltung Aachen

Die Bedeutung des sozialen und finanziellen Engagements der Kreise im Bereich der Pflege wird nicht allein wegen der absehbaren demografischen Entwicklung zunehmen. So bilden beispielsweise die wachsenden Bedürfnisse der Nutzer in stationären Einrichtungen und auch betriebswirtschaftliche Anforderungen an diese Einrichtungen weitere Ausgangspunkte für Entwicklungen im Pflegebereich. Auf der Ebene des Bundes wird insbesondere die Reform der Pflegeversicherung die kommunalen Aktivitäten beeinflussen. Auf der Ebene des Landes sind es Bestimmungen des Pflegegesetzes und eines zu erarbeitenden Heimgesetzes, die rechtliche Grundlagen für das kreisliche Engagement darstellen und zugleich nötigen Freiraum vor Ort garantieren müssen. Die Kreise in NRW haben in dem anstehenden Rechtsfindungsprozess auf Bundes- und Landesebene nicht allein Interessen, sondern auch Erfahrungen und Kenntnisse aus der Planung der Pflege im Territorium, dem Betreiben von Pflegeeinrichtungen und aus der Heimaufsicht einzubringen. Im folgenden wird aus Sicht der Heimaufsicht im Kreis Aachen die Schaffung eines landesrechtliche Heimgesetzes beleuchtet.

Übergeordnetes Ziel des Heimgesetzes ist es, die Würde sowie die Interessen und Bedürfnisse der Bewohnerinnen und Bewohner von Heimen vor Beeinträchtigungen zu schützen. Diese Aufgabe obliegt in Nordrhein-Westfalen den Kreisen und kreisfreien Städten. Da es sich bei dem Heimgesetz um eine Selbstverwaltungsaufgabe handelt, wird diese Aufgabe vor Ort sehr unterschiedlich wahrgenommen.

### Unangemeldete Überprüfungen sind Standard

Beim Kreis Aachen wurden zum 31.12.2006 32 Alten- und Pflegeheime, 4 Kurzzeit- und Tagespflegeeinrichtungen und 18 Einrichtungen der Behindertenhilfe überprüft. Der Heimaufsicht des Kreises Aachen stehen hierfür im Amt für soziale Angelegenheiten zwei Mitarbeiter (ein Verwaltungsmitarbeiter g. D. und eine Pflegefachkraft) zur Verfügung. Alle Einrichtungen im Kreis Aachen werden von der Heimaufsicht durch wiederkehrende und anlassbezogene Heimbegehungen überwacht. Die Prüfungen erfolgen seit zwei Jahren grundsätzlich unangemeldet und umfassen die Struktur-, Prozess- und Ergebnisqualität. In jedem Jahr werden besondere Schwerpunkte festgelegt. So wurde 2006 ein besonderes Augenmerk auf die Medikamentenaufbewahrung, die Weiterentwicklung der Pflege- und Betreuungsdokumentation und gesonderte Betreuungskonzepte für demenziell veränderte Menschen gelegt. 2007 soll der Umgang mit freiheitsentziehenden Maßnahmen in den Vordergrund gerückt werden. Weiterhin stehen die Betreuungskonzepte für demenziell veränderte Menschen im Mittelpunkt der Überprüfungen, da alle Einrichtungen eine Zunahme dieses Personenkreises thematisieren, aber nur die wenigsten Einrichtungen konzeptionell auf diesen Prozess reagieren. Auch die Überbelegungen einzelner Einrichtungen, die durch die

Quartalerhebungen aufgefallen sind, sollen näher überprüft werden. Bei den jährlichen Heimbegehungen stehen die Beratungen im Vordergrund. Erst bei gravierenden Mängeln rückt der ordnungsbehördliche Teil der Arbeit der Heimaufsicht in den Vordergrund. So musste die Heimaufsicht des Kreises Aachen in den letzten Jahren regelmäßig Anordnungen bis hin zu Aufnahmestopps erlassen.

Zusammenfassend bleibt jedoch festzustellen, dass sich dadurch, dass die Pflegekraft für die Einrichtung ständig ansprechbar ist, eine sehr gute Zusammenarbeit mit den Einrichtungen entwickelt. Die Heimaufsicht wird sehr früh in den Veränderungsprozess einbezogen, und Qualitätsprüfungen werden nicht als Angriff auf die Freiheit gesehen. Die Qualitätsanalyse trägt vielmehr dazu bei, gemeinsam bessere Ergebnisse zu erzielen. Dies war sicherlich nicht von Beginn an der Fall, sondern ein Prozess, der gewachsen ist. Hier hat sich die Festanstellung einer Pflegefachkraft sicherlich im Gegensatz zur früheren Arbeit mit Honorarkräften als vorteilhaft erwiesen.

### Zusammenarbeit mit Pflegekassen und Medizinischem Dienst der Krankenkassen

Alle Begehungsberichte werden dem Landschaftsverband Rheinland, den Pflegekassen und dem Medizinischen Dienst der Krankenkassen (MDK) zur Verfügung gestellt. Ebenso schickt der MDK seine Berichte an die Heimaufsicht, so dass bei Prüfberichten ohne gravierende Mängel auf eine weitere Heimbegehung durch die Heimaufsicht verzichtet wird. Die viel zitierten Doppelprüfungen kann es daher – abgesehen von Beschwerdeüberprüfungen – nicht geben. Anzumerken bleibt, dass die Prüffrequenz des MDK im Kreis Aachen sehr gering ist, so dass statistisch gesehen in jeder Einrichtung nur alle

fünf Jahre eine Qualitätsüberprüfung nach dem SGB XI durchgeführt wird. Bei festgestellten Mängeln stehen der Pflegekasse und dem MDK nur sehr eingeschränkte Sanktionsmöglichkeiten zur Verfügung. In einer Arbeitsgemeinschaft mit der Pflegekasse und dem Medizinischen Dienst der Krankenkassen trifft man sich halbjährlich, um grundsätzliche Angelegenheiten zu besprechen. Bei gravierenden Mängeln haben auch bereits gemeinsame Begehungen stattgefunden.

### Bürokratie/Anzeigepflichten

Die sehr oft als zu bürokratisch angesehene Anzeigepflichten der Heimträger werden möglichst unbürokratisch gehandelt. Schreibt das Gesetz vor, dass jeglicher personeller Wechsel der Heimaufsicht anzuzeigen ist, werden beim Kreis Aachen vierteljährlich die Belegungsstruktur und die Personalstruktur des Pflegebereiches und des Sozialen Dienstes abgefragt. Dies sind Daten, die jede gut geführte Einrichtung per Knopfdruck liefern kann. Nur der Wechsel der Heimleitung und der Pflegedienstleitung ist aufgrund der besonderen Bedeutung dieser Positionen unverzüglich anzuzeigen. Die zuvor angesprochenen Vierteljahresstatistiken werden anhand der Personalorientierungswerte der Pflegekassen ausgewertet, und auf personelle Veränderungen oder Schwankungen wird unverzüglich reagiert.

Die so gewonnenen Daten leisten auch bei der kommunalen Pflegeplanung und der Bauberatung nach dem Landespflegegesetz, die in derselben Arbeitsgruppe angesiedelt ist, einen wichtigen Beitrag, Fehlplanungen zu vermeiden.

### Ausblick

Wenn man die demografische Entwicklung und die höheren Anforderungen an die

Einrichtungsträger bei steigendem Kostendruck bedenkt, fällt der Heimaufsicht eine wichtige Rolle zu. Viele Heimaufsichten stellen sich auf, um die Einrichtungen bei der Professionalisierung der Pflege mit der Implementierung zahlreicher Expertenstandards zu unterstützen und gleichzeitig für die Interessen der Bewohner/innen in den Einrichtungen einzutreten.

Parallel zu diesem Prozess wurde den Ländern im Rahmen der Föderalismusreform die Gesetzgebungskompetenz für die Heimgesetzgebung übertragen. Mit dieser Übertragung wurde unter anderem auch die Diskussion über

– den Zuständigkeitsbereich der Heimaufsicht,

- die Prüfrechte der Heimaufsicht,
- die Zusammenarbeit zwischen MDK und Heimaufsicht und
- die Entbürokratisierung

ins Leben gerufen.

Notwendig ist, dass diese Diskussionen im Sinne der betroffenen Menschen in den Einrichtungen geführt werden und dass die Strukturen, die sich vor Ort bei der Heimaufsicht aufgebaut haben, erhalten bleiben können, um schutzwürdige Interessen von Heimbewohnern adäquat zu wahren. Aus der täglichen Arbeit bleibt festzuhalten, dass es einer fachlichen Überprüfung des gesamten Prozesses bedarf und eine zeitnahe und flexible Reaktion auf Beschwerden möglich sein muss, um den Zweck des

Heimgesetzes zu erhalten, die Würde sowie die Bedürfnisse der Bewohnerinnen und Bewohner von Heimen vor Beeinträchtigungen zu schützen.

Die jährlichen Tätigkeitsberichte der Heimaufsicht des Kreises Aachen sind auf der Internetseite des Kreises Aachen unter [www.kreis-aachen.de](http://www.kreis-aachen.de) veröffentlicht. Der Bericht für das Jahr 2006 wird im März der Pflegekonferenz, dem Seniorenbeirat und dem Ausschuss für Soziales, Gesundheit und Senioren zur Beratung vorgelegt und anschließend ins Netz gestellt.

EILDienst LKT NRW  
Nr. 5/Mai 2007 50.38.10

## Das Porträt: StS Günter Kozlowski

**Günter Kozlowski ist Staatssekretär im Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. Als außerordentlich spannend bezeichnet er seine Arbeit – auch und vor allem, wenn es gilt, mit den Kommunen kontrovers über Reformen zu diskutieren, gestand er im Gespräch mit LKT-Pressereferent Boris Zaffarana.**

*EILDienst: Erst in die Wissenschaft und zur Bezirksregierung, dann in die kommunale Familie als Stadt-, später als Oberkreisdirektor, jetzt wieder beim Land als Staatssekretär. Sind Sie nun dort angekommen, wo Sie immer hin wollten?*

Günter Kozlowski: Nein. Ich bin da angekommen, wo ich nie geplant hatte hinzukommen. Ich habe nach dem Studium den Weg zur Bezirksregierung in Detmold gesucht und gefunden. Das war für mich nahe liegend, weil ich mich auf Öffentliches Recht spezialisiert und damals schon ein kommunalpolitisches Mandat inne hatte. Ich war zu der Zeit in der Bezirksvertretung Bielefeld-Mitte tätig. Schon nach kurzer Zeit war mir klar, dass ich Verwaltung von der Basis her erleben und gestalten will. Ich habe daher die erste sich bietende Gelegenheit genutzt, in die Kommunalverwaltung zu wechseln. Das war im Jahr 1982. Damals hatte ich mich in der Stadt Rahden, Kreis Minden-Lübbecke, um die Position des Stadtdirektors beworben. Zu meiner großen Überraschung bin ich mit damals gerade 29 Jahren auch gewählt worden. Und das war auch immer mein Wunsch, auf diese Weise im kommunalen Bereich tätig zu werden.

*Was hat Sie denn an der (Kommunal-) Politik so fasziniert?*

Erst einmal hat mich die Breite der Themen fasziniert, mit denen man zu tun hat. Zweitens fand ich es gut, vieles unmittelbar



StS Günter Kozlowski

umsetzen zu können. Denn ich bin kein Mensch, der sich gerne nur theoretisch auseinandersetzt; sondern ich bin jemand, der sehr umsetzungsorientiert ist. Das war mir in der Bezirksregierung noch zu wenig. In der kommunalen Arbeit kann man das in wunderbarer Weise. Deswegen waren die Jahre als Stadtdirektor der Stadt Rahden und anschließend als Oberkreisdirektor des Kreises Gütersloh Zeiten, die mir beruflich unheimlich viel Spaß gemacht und sehr viel Befriedigung gegeben haben.

*Teilt Ihre Familie Ihr Faible für Politik. Oder ernten Sie insbesondere bei Ihren*

*Kindern eher ein müdes Kopfschütteln, wenn es um die teilweise doch eher trockene Materie geht?*

Wenn man im politischen Bereich tätig ist, bleibt es nicht aus, dass man seine Familie mit einbezieht. Meine Kinder interessieren sich auch für Politik, wenn auch nicht ganz so stark. Aber meine Tochter beispielsweise ist im Kommunikationsbereich tätig, sie schließt gerade ihr Bachelor-Studium ab und beschäftigt sich mit Kommunikation auch im politischen Bereich. Natürlich bekommt meine Familie viel von meiner Arbeit mit und wird dadurch auch teilweise ein wenig belastet. Aber sie trägt es auch mit.

*Was macht Ihnen denn mehr Freude – die Arbeit jetzt in der „großen Landespolitik“ oder doch eher die an und mit der Basis?*

Ich finde das schwer, so absolut zu beantworten. Das besonders reizvolle ist ja, beides zu erleben und die Erfahrungen und Kenntnisse zusammenbringen zu können. Ich war nach meiner kommunalen Zeit erst einmal in einem völlig anderen Bereich beruflich tätig. Nach meiner Zeit als OKD bekam ich die Chance, ein mittelständisches Unternehmen zu leiten und bin also in die Privatwirtschaft gegangen. Von daher war ich sehr weit weg von Politik und damit auch von Verwaltung. Aber eine Rückkehr hat mich dann schließlich doch gereizt, als sich abzeichnete, dass es nach 39 Jahren die Chance auf Ablösung der damaligen

Landesregierung geben würde. Dafür habe ich mich gerne noch einmal reaktivieren lassen. Auf Landesebene etwas aktiv mitgestalten und ändern zu können – das war für mich so reizvoll, dass ich nicht Nein sagen konnte.

*Mit den „Kommunalen“ haben Sie dabei als Staatssekretär unter anderem für Verkehr viele Berührungspunkte, vor allem beim ÖPNV. Was ist denn das Reizvolle für Sie daran, dabei mitzugestalten?*

Der ÖPNV ist eine außerordentlich schwierige und komplexe Materie. Das Reizvolle und zugleich Schwierige besteht darin, von einem System wegzukommen, das bisher dadurch geprägt war, eine hinreichende Menge Geld unter den Beteiligten aufzuteilen anstatt zu überlegen, wie es effizient eingesetzt werden kann. Das ist sehr schwer, auch wegen der komplizierten kommunalen Strukturen mit neun Zweckverbänden und den daraus resultierenden Entscheidungsstrukturen. Angesichts eines Verlusts von einer halben Milliarde Euro an Regionalisierungsmitteln für Nordrhein-Westfalen gilt es, hier im Sinne der Fahrgäste vernünftig zu gestalten und gleichzeitig Geld zu sparen.

*Ich erzähle Ihnen nichts Neues, wenn ich sage, dass die Kreise im straßengebundenen ÖPNV durchaus Reformbedarf sehen, dieses aber beim SPNV verneinen. Wie wollen Sie damit umgehen?*

Wir haben unsere Pläne sehr intensiv mit den Kommunen im Vorfeld abgestimmt. Wir haben ausführliche Diskussionen geführt mit den Landräten, mit den Zweckverbänden. Ich bin überzeugt, das Ziel ist richtig, von neun Zweckverbänden wegzukommen und stattdessen drei Verkehrs- und Kooperationsräume anzustreben, in denen letztlich der Schienenpersonennahverkehr in Nordrhein-Westfalen gesteuert und organisiert wird. Das kann man nicht übers Knie brechen. Aber: Es ist unser erklärtes Ziel. Wir wollen, dass künftig diese drei Kooperationsräume das Geld in die Hand nehmen und damit auch die Verantwortung für die neuen Verträge übernehmen. Aber wir zwingen niemanden, die bisherigen Strukturen aufzulösen. Das ist eine Sache, die in der Hand der Kommunen bleibt – wie übrigens auch Fragen der Organisation des straßengebundenen ÖPNV. Und das ist von der Zielsetzung her auch richtig. Es wird dazu führen, dass wir zu weniger und gleichzeitig zu schlagkräftiger Organisation kommen. Dass damit allein die geringer gewordenen Mittel nicht kompensiert werden können, ist jedem klar.

*Sie sprachen es gerade an: Es gibt bekanntlich finanzielle Kürzungen. Es ist natürlich das Eine, mit den Kommunen zusammenarbeiten zu wollen. Kreise und Städte wollen und müssen aber auch finanziell entsprechend ausgestattet werden. Wie wollen Sie diesen Spagat meistern?*

Klar ist: Der Bund gibt weniger Geld. Klar ist auch: Im System sind noch etliche Effizienzgewinne zu erzielen. Es gibt dabei, wie so oft, nicht einen einzigen Königsweg, mit dem man die Probleme lösen kann. Man muss mehrere Wege gehen. Dazu gehört eine schlankere Organisation. Dazu gehört natürlich auch, dass wir abrücken von dem Prinzip, alles hochkompliziert mit fünf Bewilligungsbehörden bei den Bezirksregierungen regeln zu wollen. Wir müssen weg von den vielen unterschiedlichen Fördertöpfen. Deshalb wollen wir konzentrieren und pauschalieren. Denn wir haben ein hohes Maß an Zutrauen in die kommunalen Entscheidungsträger. Es wird zwar weniger Geld geben, aber es kann besser und effizienter eingesetzt werden. Das ist die Strategie, die man in solchen Situationen einsetzen muss. Ich bin sicher, dass es durchaus möglich ist, am Ende diese Mittelkürzungen weitgehend auszugleichen.

*Veränderungen wird es nicht nur im Verkehrs-, sondern auch im Baubereich geben, für den Sie ja ebenfalls als Staatssekretär zuständig sind. Die Abschaffung des Widerspruchsverfahrens nach OWL-Vorbild ist so ein Thema. Meinen Sie, dass Sie diesbezüglich alles richtig gemacht haben?*

Man muss den Mut haben, Dinge neu zu wagen, hin und wieder die Machete zu nehmen und nicht mit der Nagelschere zu versuchen, durch den Dschungel zu kommen. Die Abschaffung des Widerspruchsverfahrens sehe ich im Ergebnis positiv. Das ist keine Schwarz-Weiss-Entscheidung. Es gibt durchaus Gründe, die für die Beibehaltung des Widerspruchsverfahrens sprechen. Aber zusammen gefasst kann man feststellen, dass in der Mehrheit der Fälle der Widerspruch bürokratieaufwändig ist. Die Erfahrungen in Ostwestfalen-Lippe belegen das. Ich habe mich davon überzeugen lassen, dass es dort im Ergebnis gut funktioniert. Es führt in der Tat dazu, dass erhebliche personelle Einsparungen und schnellere Ergebnisse möglich sind. Wir wollen, dass alles schneller und weniger aufwändig wird. Zudem beweisen wir, dass wir es mit dem Bürokratieabbau ernst meinen. Wir wollen schließlich vorzeigbare Ergebnisse. Das ist eine Art Klinsmann-Effekt: Es ist die gleiche Mannschaft; aber man hat ihr gesagt, wenn Ihr im gegnerischen Strafraum seid, sollt ihr nicht zurück spielen und prüfen, ob der

eigene Torwart mitmachen will, sondern Ihr haut das Ding jetzt rein!

*Und wie weit werden Sie mit Ihrer „Mannschaft“ bis zum Ende der 90-minütigen Spielzeit, also bis zum Ende der Legislaturperiode kommen?*

Wir wollen noch in etlichen Bereichen mit Entbürokratisierungen fortfahren. Das darf natürlich kein Selbstzweck sein. Man muss dabei sehr aufpassen, dass man das Kind nicht mit dem Bade ausschüttet. Wir geraten mehr und mehr in eine Situation, in der der Staat auch aufpassen muss, sich nicht völlig aus jeder Verantwortung zu verabschieden. Wir haben es gerade im Baubereich immer wieder mit besonderen Situationen zu tun: Wenn eine Eissporthalle einstürzt, wird der Ruf nach dem Staat zu Recht laut. Und manche wundern sich, dass es schon längst so ist, dass der Staat sich aus jeder Kontrolle zurückgezogen hat. Mancher Einfamilienhaus-Bauherr hat auch schon angefangen, das ein Stück weit zu bedauern. Ich will nicht sagen, dass wir da wieder mehr Staat brauchen. Aber es muss jedem klar sein, dass Überlegungen zur Entbürokratisierung auch ihre Grenzen finden müssen.

*Um im Klinsmann-Bild zu bleiben: Nach dem Spiel ist vor dem Spiel – so gibt es ja keinerlei Garantien, dass Ihre Koalition auch wiedergewählt wird. Haben Sie daher Befürchtungen, dass eine andere Regierung das Rad wieder zurückdrehen und ihre Reformen reformieren könnte?*

Ein Wechsel gehört zur Demokratie. Aber ich schätze es so ein, dass die Menschen im Lande akzeptiert haben, dass wir unsere Wahlversprechen nun auch sauber umsetzen. Wir haben beispielsweise immer gesagt, dass wir sparen und den Haushalt konsolidieren müssen. Ich bin zuversichtlich, dass die meisten sehen werden, dass eine Menge zu korrigieren, zu reparieren war. Ich denke, dass wir aufgrund der großen Aufgaben, die wir bewältigen, auch in einer zweiten Legislaturperiode erneut die Chance bekommen werden, den begonnenen Weg fortzusetzen.

*Das heißt, Sie meinen, Sie haben die Bürger mit Ihrer Politik erreicht. Meinen Sie denn auch, dass Sie die Kommunen im Allgemeinen und die Kreise im Besonderen erreicht haben? Wie würden Sie – für Ihren Fachbereich – das Verhältnis einschätzen?*

Es gibt eine sehr gute, eine sehr kollegiale Zusammenarbeit. Ich suche auch immer wieder selber das Gespräch, auch mit den Fachausschüssen. Schließlich habe ich per-

sönlich lange einen Ausschuss des Landkreistages leiten dürfen – nämlich in den 1990er Jahren den Rechts- und Verfassungsausschuss. Von daher weiß ich, dass es immer wieder gut ist, sich als Landesregierung rückzukoppeln, nachzufragen und sich auch durchaus mit der Fachebene auseinander zu setzen. Das funktioniert sehr gut. Dass es hin und wieder Meinungsverschiedenheiten gibt, ist selbstverständlich. Aber ich glaube, dass das Klima gut und die Zusammenarbeit insgesamt sehr positiv ist. Deshalb bin ich sehr zuversichtlich, dass wir auch bei künftigen Projekten uns erstens frühzeitig abstimmen und zweitens im Wesentlichen auch wieder versuchen werden, die Interessenlagen der Kommunen zu treffen.

*Was könnte man denn Ihrer Ansicht nach noch verbessern? Fällt Ihnen da spontan etwas ein, bei dem Sie sagen, wenn ich dieses oder jenes ändern könnte, dann würde ich es gleich morgen tun?*

So einen Wunsch hat man ja nicht alle Tage frei. (schmunzelt) Was mich zunehmend beunruhigt ist, dass wir in vielen Bereichen abhängig werden und abhängig sind von EU-Vorschriften, die in der Art und Weise ihres Zustandekommens nur schwer beherrschbar sind. Man kann sich des Eindrucks oft nicht erwehren, dass so man-

cher, der weder bei der Landes- noch bei der Bundesregierung zum Zuge kommt, einfach seine Idee nach Brüssel transportiert. Dann bekommen wir morgen erst ein Grünbuch und übermorgen einen Verordnungsentwurf für Dinge, die uns nicht wirklich begeistern. Also auf diesem Gebiet für ein wenig Ordnung zu sorgen, fände ich sehr gut. Denn ich beobachte dabei durchaus, wie kompliziert es auch und gerade für die kommunale Familie wird, das Geld, das wir nach Brüssel transferiert haben, anschließend zumindest in Teilen wieder in die Regionen zurückzuholen.

*Nachdem Sie abends oder am Freitag die Tür im Ministerium hinter sich zufallen lassen, werden Sie wahrscheinlich nicht mehr ausschließlich an Politik denken. Was machen Sie denn als Ausgleich?*

Wenn ich am Freitagnachmittag nach Ostwestfalen nach Hause fahre, freue ich mich darauf, am Samstag und Sonntag einen kleinen Lauf durch die schönen Parklandschaften zu machen. So zehn bis 15 Kilometer sollten pro Lauf schon drin sein. Das habe ich auch noch einigermaßen drauf. Man merkt natürlich, dass man mit jedem Monat, den man älter wird, ein bisschen an Kondition verliert. Aber ich halte das noch einigermaßen durch. Das ist ein schöner Ausgleich. Ich habe im Übrigen auch noch eine ehrenamtliche Funktion im Sport. Ich bin Kreissportbund-Vorsitzender in Gütersloh. Und in diesem Spagat, erstens selber was zu tun und zweitens sich ehrenamtlich zu betätigen, spielt sich das Ganze ab. Und damit komme ich ganz gut klar.

EILDienst LKT NRW  
Nr. 5/Mai 2007 10.11.05.8

#### Zur Person:

Günter Kozłowski ist 54 Jahre alt, verheiratet und hat zwei Töchter. Nach dem Abitur in Bielefeld studierte er Rechtswissenschaften an der Uni Bielefeld mit dem Schwerpunkt Öffentliches Recht. Er war Stipendiat der Konrad-Adenauer-Stiftung und arbeitete am Lehrstuhl von Professor Papier mit. Nach dem Examen 1980 trat Kozłowski als Dezernent unter anderem für Naturschutz in die Bezirksregierung Detmold ein. Zwei Jahre später wurde er zum Stadtdirektor der Stadt Rahden gewählt und 1989 zum Oberkreisdirektor des Kreises Gütersloh. Von 1997 bis 2005 war er als Geschäftsführender Gesellschafter der heroal GmbH & Co. KG in Verl und als Rechtsanwalt tätig. Mitglied der CDU ist er seit 1970; seit 1986 gehört er dem geschäftsführenden Bezirksvorstandes der CDU OWL an. Zudem engagiert sich Kozłowski seit zehn Jahren als ehrenamtlicher Vorsitzender des Kreissportbundes Gütersloh.

## Im Fokus: Vom Fürstentum zum Landesteil: 60 Jahre Lippe in NRW

Von Friedel Heuwinkel, Landrat des Kreises Lippe

60 Jahre Lippe in NRW – ein Grund für Lippe und viele Lipper, das Jahr 2007 diesem runden Geburtstag zu widmen. Auftakt ist Anfang Mai eine Sitzung des nordrhein-westfälischen Landeskabinetts im Saal der ehemaligen lippischen Landesregierung im Detmolder Landgericht. Im Anschluss laden Landrat Friedel Heuwinkel und Ministerpräsident Dr. Jürgen Rüttgers zu einem großen Festakt unter dem Motto „60 Jahre Lippe in NRW“ in das Landestheater Detmold ein. Vielleicht lässt sich NRW-Ministerpräsident Jürgen Rüttgers noch einmal zu seinen kürzlich zitierten Worten hinreißen: „Nordrhein-Westfalen ist heute ohne Lippe undenkbar“. Eine Vortragsreihe in den lippischen Städten und Gemeinden, ein Schülerwettbewerb rund um das Jubiläum, eine große Luftballon-Gruß-Aktion und viele weitere Veranstaltungen werden über das Jahr verteilt den Anlass „60 Jahre Lippe in NRW“ gebührend würdigen. Den Abschluss wird die große Sportlergala des Kreissportbundes Anfang November in der Lipperlandhalle bilden.

### Blick in die Geschichte

Der Kreis Lippe kann auf eine mehr als 800-jährige Geschichte zurückblicken. Die erste urkundliche Erwähnung des Edelherren Bernhard I. „de Lippe“ datiert auf das Jahr 1123. Bis 1918, als die Novemberrevolution die deutschen Monarchen von den Thronen stürzte, hat das Haus Lippe die Geschichte des Landes maßgeblich bestimmt. Die Edelherren, seit 1528 Grafen und schließlich seit 1789 Fürsten zur Lippe,

haben die historischen Grundlagen für die Gegenwart des Kreises Lippe geschaffen. Nach 1918 war es vor allem ein Mann, der die politische Entwicklung Lippes beeinflusst hat: Heinrich Drake. Der erste bedeutende Vertreter des Hauses Lippe war Bernhard II. (um 1140 bis 1224). Am Stammsitz seiner Familie gründete Bernhard 1185 die „Stadt zur Lippe“, das heutige Lippstadt. Nach ihrem Vorbild folgte etwas später die Stadt Lemgo als erste Stadtgründung im heutigen Kreis Lippe. Bernhard war

ferner Mitbegründer des Klosters Marienfeld bei Gütersloh, der vermutlich ältesten Grablege des Hauses Lippe. 1528 wurde Lippe unter Simon V. zur Grafenschaft, der sich fortan „Graf und Edler Herr zur Lippe“ nannte. Bedeutend für die Entwicklung Lippes war sicherlich auch Graf Simon VI. (1554 bis 1613), der die Geschichte des Landes seit 1579 selbstständig bestimmte. Er war ein kunstsinniger und hochgebildeter Regent. Seine in der Landesbibliothek Detmold aufbewahrte Büchersammlung und



**Heinrich Drake (rechts) bei einem Treffen mit dem ersten Bundespräsidenten der Bundesrepublik Deutschland, Theodor Heuss, im Jahr 1951**

die Weserrenaissance-Schlösser in Lemgo-Brake und Varenholz an der Weser zeugen von einer ausgeprägten kulturellen Kompetenz. Auch der Wechsel Lippes vom lutherischen zum reformierten Bekenntnis, die so genannte zweite Reformation, wurde durch Simon angestoßen und durchgeführt. Unter der Herrschaft von Graf Simon August ab 1747 kam die Saline Salzfluten zur Grafschaft Lippe und Meinberg wurde zum Heilbad ausgebaut. 1789 wurde Lippe durch die Verleihung des Fürstenbriefes zum Fürstentum.

### **Fürstin Pauline – Aufbruch in die Moderne**

Ein Glücksfall war es, dass 1796 Prinzessin Pauline von Anhalt-Bernburg (1769 bis 1820) als Gemahlin Fürst Leopolds I. nach Lippe kam. Sie hatte ihren Vater bei dessen Regierungsgeschäften unterstützt und dabei wichtige Kenntnisse erworben, die sie nach dem Tod ihres Gemahls befähigten, Lippe nicht nur 18 Jahre lang überaus erfolgreich zu regieren, sondern dem Fürstentum auch gegenüber der französischen Politik unter Napoleon I. seine Selbstständigkeit zu bewahren. An Erwägungen, den Kleinstaat aufzuteilen bzw. einem größeren Territorium anzugliedern, hat es weder auf französischer noch deutscher Seite gefehlt. Die Fürstin regierte zwar absolutistisch, war aber zweifelsohne von der Aufklärung stark beeinflusst. Die Schaffung einer Reihe fortschrittlicher Institutionen geht auf sie zurück; zu erwähnen ist hier vor allem die

erste deutsche Kleinkinderbewahranstalt, die heutige Fürstin-Pauline-Stiftung, die in Detmold beheimatet ist und 2002 ihr 200-jähriges Bestehen feierte. Die Leibeigenschaft wurde aufgehoben, das Finanzwesen reformiert und die Steuerlast gerechter verteilt. Auch Justiz und Schulwesen profitierten von den Bemühungen der Regentin. Gescheitert ist sie mit der geplanten Einführung einer Verfassung am Widerspruch der Landstände. Kein Wunder also, dass der demokratische Politiker Heinrich Drake (1881 bis 1970) Fürstin Pauline zu seinen politischen Vorbildern zählte. Im Jahre 1918/19 nach der Abdankung des Fürsten Leopold IV. gelangte der noch junge Heinrich Drake in die politische Verantwortung und bestimmte danach als Mitglied des Landespräsidiums das politische Leben in Lippe bis zur Machtergreifung der Nationalsozialisten.

### **Heinrich Drake – Ein Leben für Lippe**

1945 wurde Heinrich Drake als Sozialdemokrat und unbelasteter Politiker von der britischen Besatzungsmacht mit der Führung und dem Wiederaufbau des Landes beauftragt. Drake führte die Anschlussverhandlungen mit Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen mit politischer Tatkraft und großem Weitblick, so dass für Lippe eine günstige Lösung gefunden wurde. Die sogenannten „Lippischen Punktationen“ regelten den Anschluss Lippes an das Bundesland Nordrhein-Westfalen und die Behandlung

des ehemaligen Dominalvermögens, das künftig über eine zu gründende Einrichtung verwaltet werden sollte. Dieses war die Geburtsstunde des Landesverbandes Lippe, der heute zusammen mit dem Kreis Lippe für die Geschichte der Region verantwortlich ist. Heinrich Drake bekleidete nach 1945 zahlreiche Ämter, unter anderem als Regierungspräsident, als Verbandsvorsteher des Landesverbandes Lippe, als Mitglied des Detmolder Kreistags und der Landschaftsversammlung des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe.

### **Zwischen NRW und Niedersachsen – eine gute Wahl**

Es bedurfte erheblichen Verhandlungsgeschicks des damaligen Ministerpräsidenten Heinrich Drake, bis der bis dato selbstständige Freistaat Lippe am 21. Januar 1947 zum dritten Landesteil von Nordrhein-Westfalen wurde. Unter Anordnung der britischen Militärregierung, die seit April 1945 in der britischen Verwaltungszone die Fäden im Nordwesten Deutschlands zusammenhielt, schlossen sich 1946 die Länder Braunschweig, Hannover, Oldenburg und Schaumburg Lippe zum neuen Land Niedersachsen zusammen. Übrig blieb das einstige Fürstentum Lippe, das sich seit 1929 offiziell als „selbstständiger Freistaat im Verbands des Deutschen Reiches“ bezeichnen durfte. Diese Selbstständigkeit sollte jedoch 1947 nach über



**Seit 1953 ziert neben Rhein und Ross auch die Lippische Rose das Landeswappen von NRW.**

800 Jahren enden. Auf Betreiben der Briten trat Heinrich Drake als Vertreter Lippes in Beitrittsverhandlungen sowohl mit dem Land Nordrhein-Westfalen als auch mit dem Land Niedersachsen. Die Entscheidung für einen Landesbeitritt fiel nach zähen Diskussionen und nach Abwägen des Pro und des Contra zu Gunsten NRWs aus, das zu Zugeständnissen für Lippe bereit war. Ähnliche Zugeständnisse konnte das Land Niedersachsen

dem Land nicht machen, weil es sonst gegenüber den ebenfalls politisch selbstständigen Ländern Oldenburg oder Braunschweig auch Gleichbehandlung hätte walten lassen müssen.

## Die Lippischen Punktationen und der Landesverband Lippe

Das ein Jahr zuvor ebenfalls auf Betreiben der britischen Militärregierung gegründete „Bindestrichland“ Nordrhein-Westfalen bekam somit und unter Berücksichtigung der so genannten Lippischen Punktationen seinen dritten und letzten Landesteil: Lippe. Die immer noch gültigen Richtlinien sehen unter anderem vor, dass das ehemals fürstlich-lippische Vermögen nicht an das Land NRW fällt, sondern in Eigenregie, nämlich in Gestalt des 1949 gebildeten Landesverbandes Lippe weiterverwaltet werden kann. Mit der Verabschiedung des Landesgesetzes vom 10. März 1953, das über Landesfarbe, -flagge und -wappen bestimmte, zierte dann auch die lippische Rose neben dem Rhein auf grünem Grund und dem silbernen Westfalenross das Wappen Nordrhein-Westfalens, so wie wir es heute kennen. Heute verwaltet der Landesverband Lippe neben rund 3.400 Hektar landwirtschaftlichen Flächen rund 15.800 Hektar Forstgrundstücken zahlreiche Burgen, Schlösser, Mühlen und weitere Gebäude sowie auch das Landestheater in Detmold, die

### Zahlen Daten Fakten

361.000 Einwohner

16 Städte und Gemeinden

1246 qkm Fläche

max. Nord-Südausdehnung:  
45 km

max. West-Ost-Ausdehnung:  
50 km

Höchster Punkt:  
Köterberg in Lügde (498 m)

Niedrigste Punkt:  
Kalle-Mündung an der Weser (45 m)

Lippische Landesbibliothek, das Lippische Landesmuseum und das Institut für Lippische Landeskunde in der Burg Sternberg. Von den ehemals verbandseigenen Staatsbäder Bad Salzuflen und Bad Meinberg wurde Bad Salzuflen mittlerweile kommunalisiert. Der Landesverband Lippe betreibt insbesondere aktive Grundstückspolitik sowie Fortwirtschaft, um seine Kultur tragenden Institutionen zu fördern. Mit der Vielfalt zu erfüllender Aufgaben hat der Landesverband

Lippe wesentlichen Anteil daran, Lippe als viel besuchtes Ausflugs-, Kur- und Erholungsgebiet zu profilieren. Aber auch die beiden Staatsbäder Bad Salzuflen und Bad Meinberg gehören mit ihrer medizinischen Kompetenz auf der Grundlage natürlicher Heilmittel zu den führenden deutschen Heilbädern.

## Die Toskana des Nordens – Lippische Landschaften

Der Teutoburger Wald im Süden, der Weserbogen im Norden, dazwischen nach Osten zu das lippische Bergland, im Westen das Flach- und Hügelland, am südlichen Fuße des Teutoburger Waldes die Senne – unsere lippische Heimat kann mit einer Vielzahl

attraktiver Einzellandschaften auf engem Raum aufwarten. Überhaupt stellt Lippe dank seines hohen Waldanteils von zirka 28 Prozent eine wichtige Kur- und Erholungslandschaft für das Industrieland Nordrhein-Westfalen dar. Die lippischen Mischwälder mit einem Laubholzanteil von 60 Prozent, davon zehn Prozent Eichenbestand, werden von einigen tausend Kilometern Wanderwegen, Reitwegen sowie Trimm- und Lehrpfaden durchzogen. Zahlreiche kleine Wasserläufe tragen mit ihren Niederungen zu einer vielfältigen Untergliederung der Landschaft bei. Auch der Naturpark „Eggegebirge und südlicher Teutoburger Wald“, dessen Geschäftsführung der Kreis Lippe besorgt, liegt zu 26 Prozent im Kreisgebiet. Mit fast 600 Quadratkilometern Gesamtfläche, einer guten Verkehrsanbindung, zahlreichen Wanderwegen und nicht zuletzt aufgrund seiner vielen Sehenswürdigkeiten kommt ihm für die Wochenend- und Tageserholung eine große Bedeutung zu. Zahlreiche alte Bäume, Alleen, Hohlwege und Mergelkuhlen sind als Naturdenkmale besonders geschützt. Einzigartig und über die Grenzen von Lippe bekannt ist die prachtvolle Fürstenallee bei Oesterholz in der Gemeinde Schlangen. Der Überlieferung nach soll über diese Straße schon Napoleon in Lippe einmarschiert sein.



Einige tausend Kilometer Wanderwege, Reitwege, Trimm- und Lehrpfade durchziehen die vielen Wälder im Kreis Lippe.

Allein 37 zum Teil großräumige Naturschutzgebiete wurden bisher zur Erhaltung und zum Schutz wertvoller Lebensgemeinschaften oder Biotope ausgewiesen, darunter so bekannte Schutzgebiete wie die Externsteine bei Horn.



Ein Stück lippische Geschichte: Landrat Friedel Heuwinkel und Ministerpräsident Dr. Jürgen Rüttgers laden anlässlich des Jubiläums „60 Jahre Lippe in NRW“ zu einem großen Festakt in das Landestheater Detmold ein.

## Handwerk und Hightech – Wirtschaftsstandort Lippe

Lippe hat aber nicht nur eine reizvolle Landschaft, auch für die Wirtschaft bieten sich zahlreiche interessante Standortfaktoren: Was erwarten Sie von einem Standort, an dem Sie Ihre Ideen verwirklichen wollen? Eine zentrale Lage mitten in Deutschland und gleichzeitig im Herzen von Europa? Kurze Wege zu Kunden, Zulieferern und Genehmigungen? Motivierte Menschen, eine ausgebaute Bildungsinfrastruktur und bemerkenswerte Wohnwerte? Gute Gründe für Lippe gibt es genug! Macht man es an der Anzahl der Betriebe fest, ist ganz Ostwestfalen-Lippe die viertgrößte Industrieregion Deutschlands. Doch nicht durch Masse, sondern vielmehr durch Klasse zeichnet sich die lippische Industrie aus. Sie wird geprägt durch einen

starken Mittelstand und durch außerordentliches Know-how bei hochwertigen Qualitätsprodukten. Kompetenzen, die im traditionellen Handwerk ihren Ursprung haben, über Jahrzehnte gewachsen sind und auch heute noch zielstrebig weiterentwickelt werden: In enger Zusammenarbeit mit zahlreichen Bildungseinrichtungen vor Ort, insbesondere der Fachhochschule Lippe und Höxter, und zu Gunsten vieler „großer“ Global-Player, die mit lippischen Spezialisten ihr Zuliefernetzwerk optimieren und Synergien nutzen. Eine weitere Stärke der lippischen Unternehmenslandschaft ist die Flexibilität, mit der der Mittelstand auf Markterfordernisse und Kundenbedürfnisse reagieren kann. Eine Fähigkeit, die in Zeiten vernetzter Systeme und eines immer

schnelleren Wandels zunehmend an Bedeutung gewinnt.

Das wissen auch die lippischen Weltmarktführer für Bussysteme und Interface-Technik, die gemeinsam mit den Mittelständlern der Region die Elektrotechnik zur umsatzstärksten lippischen Industriebranche gemacht haben. Lippe ist heute mit einer



Nordrhein-Westfalen ist heute ohne Lippe undenkbar: Das finden Ministerpräsident Jürgen Rüttgers und der lippische Landrat Friedel Heuwinkel (links)

Exportquote von annähernd 50 Prozent das europäische Zentrum für elektrische und elektronische Verbindungstechnik. Auch die übrigen starken Industriezweige zeichnen sich durch hohe Fertigungstiefen und zugeschnittene Speziallösungen aus. So werden technische Kunststoffteile aus Lippe von einer Vielzahl von Industriezweigen, etwa der Automobil- und Konsumgüterindustrie, nachgefragt und lippische Fahrsitze von allen großen Nutzfahrzeugherstellern abgenommen. Mit der Antriebstechnik hat sich der lippische Maschinenbau in einer weiteren Schlüsseltechnologie erfolgreich etabliert. Überall dort, wo in Anlagen- und Maschinensystemen etwas bewegt werden muss, finden sich antriebstechnische Produkte. Und nicht selten kommen sie aus Lippe.

## Lebenswertes Lippe heute

Lippe, der Süden vom Teutoburger Wald, ist schön und einzigartig. Dies erleben jeden Tag nicht nur die Einheimischen, sondern auch viele Gäste, die in die erstaunliche Vielfalt des Lipperlandes eintauchen. Lippe

ist einer der größten Kreise in Nordrhein-Westfalen: Auf 1246 Quadratkilometern Fläche leben hier mehr als 365.000 Menschen in zehn Städten und sechs Gemeinden. Den Kreis prägen sieben historische Stadtkerne mit über 2000 Baudenkmalen – so viele wie in keiner anderen Region Nordrhein-Westfalens. Hinzu kommen die vielen in die liebliche Landschaft eingebetteten Ortsteile und Dörfer. So lässt sich bereits wenige Kilometer außerhalb der traditionsreichen (Residenz-) Städte mit bis zu 75.000 Einwohnern die Beschaulichkeit

des Landlebens genießen. Die historischen Städte, die verträumten Dörfer und so viele Sehenswürdigkeiten, wie sie kaum eine andere deutsche Tourismusregion dieser Größe zu bieten hat, strahlen eine besondere Atmosphäre aus. So ist das ehemalige Fürstentum mit Museen, Burgen und Schlössern reich gesegnet. Außergewöhnlich ist das Residenzschloss Detmold, das noch heute von Prinz Armin zur Lippe bewohnt wird. So hat schlussendlich nicht nur Lippe von der Entscheidung für Nordrhein-Westfalen profitiert, sondern auch für NRW ist der dritte Landesteil heute wie damals eine Bereicherung.

EILDienst LKT NRW  
Nr. 5/Mai 2007 10.26.01

## Kurznachrichten

### Recht

#### FSI-Veranstaltung: Strafrechtliche Risiken der Kommunalverwaltung

Der „Fall Kremendahl“ hat für Schlagzeilen gesorgt. Immer öfter wird gegen kommunale Entscheidungsträger wegen Korruptionsverdachts ermittelt. Von einer Vervielfachung der Zahlen ist die Rede. Häufig geht es dabei um die Einwerbung privater Mittel für öffentliche oder gemeinnützige Zwecke oder um Sachverhalte, die – wie die Einladung zum Essen – gesellschaftlichen Gepflogenheiten entsprechen.

Wegen der unklaren Gesetzeslage herrscht in der kommunalen Praxis große Verunsicherung. Müssen Kommunalpolitiker tatsächlich befürchten, demnächst vermehrt auf der Anklagebank zu sitzen, wenn sie private Investoren zur Verbesserung des Stadtbildes gewinnen?

Auf Einladung des Freiherr-vom-Stein-Instituts, der wissenschaftlichen Forschungsstelle des Landkreistages Nordrhein-Westfalen, wird Professor Mark Deiters vom Kriminalwissenschaftlichen Institut der Universität Münster den Fall Kremendahl aus wissenschaftlicher Sicht beleuchten und strafrechtliche Risiken der Kommunalverwaltung aufzeigen. Der Vortrag am 14. Juni 2007 (16.15 bis 18 Uhr) im Festsaal des Schlosses zu Münster, Schlossplatz 5 (Gebäude rechts neben dem Schloss) ist öffentlich; eine Anmeldung ist nicht erforderlich.

EILDienst LKT NRW  
Nr. 5/Mai 2007 00.20.04

### Sicherheit und Ordnung

#### Rhein-Sieg-Kreis: Schnellere Handy-Ortung von Notrufen ermöglicht schnellere Hilfe

Die Feuer- und Rettungsleitstelle des Rhein-Sieg-Kreises hat seit Anfang 2007 Zugang zum Handy-Ortungssystem „LifeService“ der Björn Steiger Stiftung. Bis Ende März wurden die 14 Mitarbeiter im Bereich der Notfallrettung im Umgang mit dem System geschult. „Mit LifeService können wir Handy-Notrufe selbst orten und gewinnen damit wertvolle Zeit im Rennen um Leben und Tod“, beschreibt der Leiter des Ordnungsamtes des Rhein-Sieg-Kreises, Klaus Berger, die Bedeutung des neuen Zugriffes. Gemeinsam mit der Kreisdirektorin Monika

Lohr, Melanie Storch, von der Björn-Steiger-Stiftung, dem Leiter der Abteilung Bevölkerungsschutz beim Rhein-Sieg-Kreis, Uwe Kerper, und Martin Bertram, Disponenten der Feuer- und Rettungsleitstelle, stellte Klaus Berger heute die Neuerung für den Rhein-Sieg-Kreis vor.

„Gedacht ist das System für alle, die in Not geraten und bei einem Notruf nicht angeben können, wo sie sich befinden. Zum Beispiel für verunglückte Wanderer, Spaziergänger, Mountainbiker und Jogger in Waldgebieten“, erläutert Uwe Kerper, „aber auch für Anrufer, die auf Grund ihres Zustandes nicht mehr in der Lage sind, Angaben über ihren Standort zu machen.“ Die Björn Steiger Stiftung stellt allen Notrufzentralen bundesweit den Zugang zu einer Computerplattform zur Verfügung, über die der Standort eines Mobilfunktelefons bestimmt werden kann, sofern dieses sich innerhalb Deutschlands, in einem funktionierenden GSM-/UMTS-Mobilfunknetz befindet.

Handybesitzer sollten ihre Nummer bei der Björn Steiger Stiftung registrieren lassen, denn bei nicht registrierten Rufnummern dauert die Ortung länger. Bei registrierten Handys ist der Netzanbieter bekannt, im anderen Fall müssen alle vier Netzanbieter abgefragt werden. Im Notfall ist Zeiterparnis lebensrettend. Die Ortung und der Dienst sind für den Anrufer sowie für die Notrufzentrale kostenlos.

Die Ortung von Mobilfunktelefonen war bereits seit November 2006 im Rhein-Sieg-Kreis möglich, die Daten wurden jedoch im Amtshilfe-Verfahren von der DRK-Leitstelle Balingen übermittelt. „Wir hoffen, dass wir durch die eigenen Bearbeitung künftig Notrufe schneller orten und damit schneller Hilfe leisten können“, sagte Uwe Kerper.

Weitere Informationen über LifeService gibt es auf der Internetseite [www.steigerstiftung.de](http://www.steigerstiftung.de). Hier kann man auch sein Handy registrieren lassen.

EILDienst LKT NRW  
Nr. 5/Mai 2007 38.71.00

### Bauwesen

#### Kostenloser Bezug der Zeitschrift „LEADERforum“

Die deutsche Vernetzungsstelle LEADER+ gibt dreimal jährlich das „LEADERforum“ heraus. Die Zeitschrift stellt vor allem EU-Programme und -initiativen zur Entwicklung ländlicher Räume vor. Sie bietet zudem allen Akteuren im ländlichen Raum

die Möglichkeit, über eigene Projekte und Initiativen zum Thema Entwicklung ländlicher Räume zu berichten. Kreise und andere interessierte Stellen können sich direkt an die Vernetzungsstelle in Bonn wenden:

Deutsche Vernetzungsstelle LEADER+  
in der Bundesanstalt für Landwirtschaft  
und Ernährung  
Deichmanns Aue 29  
53179 Bonn

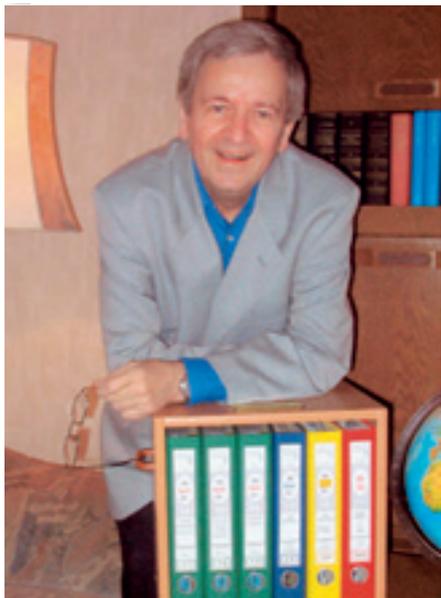
EILDienst LKT NRW  
Nr. 5/Mai 2007 61.14.15

### Vermessungswesen

#### Kreis Aachen mit einzig- artiger Sammlung: Urübersicht des Kataster- und Vermessungsamtes zusammen gestellt

Über eine so genannte Urübersicht verfügt neuerdings das Kataster- und Vermessungsamt des Kreises Aachen. Diese umfasst in sechs Bänden und 850 Seiten den gesamten Urkartenbestand des Kreises Aachen und des früheren Landkreises Monschau. Ein derartiges Werk in diesem Format gibt es in Deutschland nur bei der Kreisverwaltung in Aachen. Noch nicht einmal das Hauptstaatsarchiv in Düsseldorf kann auf ein solch ausführliches und detailliertes Urbestandsverzeichnis seiner Urarchivalien zurückgreifen.

Vermessungstechniker a. D. Wolfgang Wallitzek aus Aachen arbeitete 40 Jahre im Kataster- und Vermessungsamt des Kreises. Er hat das Gesamtwerk in dieser Form erfunden, entwickelt und komplett zusammengestellt. Insofern handelt es sich bei der Urübersicht um ein Unikat. Die Urübersicht enthält Informationen und Inhalte über jede einzelne vorhandene Urkarte, über alle Urrisse und teilweise auch über Bücher, in denen Eigentumsnachweise und Verhältnisse des gesamten Kreises Aachen erfasst sind. Dabei handelt es sich um einen Kartenbestand der Jahre 1807 bis etwa 1900. „Teilweise sind es noch vorhandene französische Kartenaufnahmen, zum größten Teil jedoch Karten preußischer Uraufnahmen“, erklärt Wallitzek, der das Altarchiv des Kreiskatasteramtes von 1980 bis 2001 verwaltete. Insgesamt decken die Karten mit Einzelparzellennachweisen den Kreis Aachen mit seiner Fläche von 550 Quadratkilometern ab. Wolfgang Wallitzek sichtet einzeln alle rund 3.500 Ur-, Gemeindeübersichts- und



Vermessungstechniker a. D. Wolfgang Wallitzek präsentiert stolz die sechs Bände der Urübersicht.

Grenzkarten sowie sämtliche Urisse aller Gemeinden des Urarchivalienbestandes. Er trug die Inhaltsbeschreibungen der Karten in vorbereitete Formblätter ein. Außerdem wurden von ihm Etiketten mit den Archivnummern auf die Karten aufgebracht. Der marode Urkartenbestand des Südkreises Aachen musste restauriert werden. Während er fünf Bände während seiner aktiven Dienstzeit beim Kreis Aachen erfasste und erstellte, schrieb er den sechsten Band als erläuterndes Handbuch ab Oktober 2001 als Rentner in seiner Freizeit. In der Urübersicht findet der Nutzer alle Urgemeinden auf den heutigen Gemeindebezirksstand nach der kommunalen Neugliederung des Aachener Raumes von 1972. Somit sind aktuelle Bezüge zwischen dem Urbestand und heutiger kommunaler Verwaltungseinteilung sichergestellt. „Die Urübersicht stellt eine bedeutende Erleichterung im täglichen Katasterbetrieb dar“, betont Wallitzek. „Langes zeitaufwändiges Suchen im Altarchiv entfällt.“ So genannte Finderspalten in der Urübersicht helfen beim

Nachschriften und Suchen. Sie ermöglichen einen direkten Bezug zwischen dem Altkartenmaterial und den Deutschen Grundkartenblättern (Maßstab 1:5000) und dem aktuellen Kataster-Rahmenkartenwerk (Maßstab 1:1000). Alle Urkarten bekamen Archivnummern, so dass jede in der Urübersicht benötigte Karte sofort bereitgestellt werden kann.

Wolfgang Wallitzek fühlte sich schon immer der Archivarbeit verbunden. Heute verwaltet der 66-Jährige die eigenen privaten Archive, zu denen Familiendokumente, Filme, Fotos und Landkarten gehören. Er dreht und bearbeitet mit großer Leidenschaft eigene Videofilme. So erstellte er zum Beispiel eine Filmdokumentation über den Kreishäuserweiterungsbau 2003 bis 2005. Natürlich werden auch alle Dokumentationen archiviert. Einmal Archivar – immer Archivar!

EILDienst LKT NRW  
Nr. 5/Mai 2007 62.00.07

## Hinweise auf Veröffentlichungen

Thomas Griebel, **Die Verfahrensrechtliche Absicherung von Informationsfreiheitsrechten in rechtsvergleichender Sicht**, eine Betrachtung der Rechtslage in Schweden, den USA, Deutschland und der Europäischen Union, 321 Seiten, 69,80 € ISBN 978-3-428-12198-4, Duncker & Humblot Verlag, Postfach 41 03 29, 12113 Berlin

Mit gesetzgeberischen Aktivitäten auf Bundesebene und Landesebene – zum Beispiel in Nordrhein-Westfalen – zur Verabschiedung eines Verbraucherinformationsgesetzes entstehen zugleich Fragen des Niveaus von Informationsfreiheitsrechten in Deutschland. Bekanntlich vollzieht sich zur Zeit in Deutschland ein Wandel vom Prinzip der beschränkten Aktenöffentlichkeit zu einem allgemeinen Grundsatz der Informationszugangsfreiheit. Die vorzustellende Schrift stellt aus rechtsvergleichender Perspektive die Verfahrensregelungen zur wirksamen Durchsetzung von Informationszugangsansprüchen dar. Dazu bezieht er sich auf die Rechtslage in Schweden, den USA, Deutschland und der Europäischen Union. Für die deutsche Rechtsgestaltung geht er sowohl auf Bundesregelungen (Umweltinformationsgesetz, Bundesinformationsfreiheitsgesetz) als auch auf Landesregelungen (Informationsfreiheitsgesetz in Brandenburg, Berlin, Schleswig-Holstein und Nordrhein-Westfalen) ein.

Nach einem kurzen geschichtlichen Abriss über die Entwicklung werden allgemeine Instrumente zur Transparenz fördernden Verpflichtung der Behörde dargestellt. Der Schwerpunkt der Darstellung bezieht sich auf die Ausgestaltung des Verfahrens. Dabei untersucht er die Stellung des Antrags, die Bearbeitung des Antrags, die Entscheidung über den Antrag, die Kosten, die behördlichen und gerichtlichen Rechts-

behelfe sowie die besondere Institution eines Informationsfreiheitsbeauftragten. Damit zeigt der Verfasser auf, welche verfahrensrechtlichen Möglichkeiten zur Verfügung stehen, um die praktische Wirksamkeit von Informationsfreiheitsrechten zu gewährleisten. Dabei werden verschiedene Verfahrensvarianten sichtbar, die intensiv diskutiert werden. Bei seinen Bewertungen geht der Verfasser insbesondere von einer Erweiterung bzw. Verbesserung der Zugangsmöglichkeiten zu Informationen aus. Weniger problematisiert wird dabei jedoch, dass Ausgehen von der Funktionsfähigkeit der Verwaltung öffentlicher Verwaltung nicht nur Aufgaben einer Informationsverwaltung zu erfüllen haben. So mag beispielsweise eine vom Verfasser geforderte Gebührenfreiheit im Interesse des informationsuchenden Bürgers liegen, aus Sicht der Funktionsfähigkeit der Verwaltung stellt sich indes die Frage der Finanzierbarkeit. Insgesamt dürfte die vorgelegte Schrift die Diskussion über das Niveau und die Umsetzung von Informationsfreiheitsrechten in Deutschland beleben.

Hennecke/Plünder/Waldhoff, **Recht der Kommunal Finanzen – Abgaben, Haushalt, Finanzausgleich –**, 2006, 841 Seiten, € 158,00, ISBN 3-406-54263-8, Beck Verlag, Wilhelmstr. 9, 80801 München

Die Finanzen vieler Kommunen sind, wie der öffentliche Gesamthaushalt insgesamt, in einem desolaten Zustand. Finanzielle Engpässe bestimmen weitgehend die politischen Entscheidungen. Oft muss die Flucht in die Verschuldung gesucht werden. Hinzu kommen langfristige Lasten, die sich aus unterlassenen Investitionen und Instandhaltungen, aber etwa auch aus den Versorgungsansprüchen der Beamten ergeben. Auf

nächste Generation wird verlagert, was kaum noch zu schultern sein wird. Vor diesem Hintergrund umfasst das Handbuch des Rechts der Kommunal Finanzen einerseits das Abgabenrecht der Gemeinden und Kreise und das Finanzausgleichsrecht. Andererseits geht es um das kommunale Haushaltsrecht, das derzeit einen epochalen Umbuch unterliegt. Erfordernisse und Fragen der Praxis werden in der Darstellung mit wissenschaftlichen Fragestellungen verbunden. Autoren aus Wissenschaft, kommunalen Spitzenverbänden incl. des Landkreistages Nordrhein-Westfalen, Verwaltungspraxis, Justiz, Anwaltschaft und Parlamenten haben in dieses Handbuch ihre jeweils unterschiedlichen Erfahrungen und wissenschaftlichen Perspektiven eingebracht.

Bergmann/Schumacher, **Die Kommunalhaftung**, ein Praxishandbuch des Staatshaftungsrechts, 4. Auflage, 807 Seiten, Hardcover, 118,- €, ISBN 978-3-452-26024-6, Wolter Kluwer Deutschland GmbH, Luxemburger Str. 449, 50939 Köln

Das Handbuch bietet eine Gesamtdarstellung der rechtlichen Grundlagen, der Voraussetzungen und der Judikatur zur Haftung von Gemeinden, Kreisen und kommunalen Betrieben. Dabei ist nicht allein das Verhalten im Haftungsfall von entscheidender Bedeutung, sondern noch mehr die Vermeidung eines Haftungsprozesses. Hier gibt das Werk neben Entscheidungshilfen für konkrete Fälle weiterführende Hinweise zu Organisationsfragen.

Bekanntlich stellt das gesamte Staatshaftungsrecht „case-law“ dar, d.h. die Rechtssituation wird erst unter Beachtung der Rechtsprechung deutlich, weil gesetzliche Grundlagen im öffentlichrechtlichen Haftungsrecht nur vereinzelt be-

stehen. Umso wichtiger ist, dass das Handbuch die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes, der Ober- und der Instanzgerichte nicht nur umfassend einarbeitet, sondern jeweils auch leitsatzartig wiedergegeben wird. Die zahlreichen Fundstellen sind für die Neuauflage auf aktuellen Stand gebracht worden.

Das Werk gibt die wesentlichen Punkte der Rechtsprechung wörtlich wieder und fügt diese zu einem systematisch gegliederten Handbuch zusammen. Dies ermöglicht eine praxisnahe Information und eine „gerichts-feste“ Argumentation. Das Handbuch erörtert die Bereiche der Kommunalhaftung in einem Band und erweist sich damit als wichtiger Leitfaden durch die staatsrechtlich-judikative Rechtsprechung. Die Darstellung der Verkehrssicherungspflichten, die durch Einarbeitung von Rechtsprechung und Literatur der letzten vier Jahre wesentlich aktualisiert wurde, deckt alle Risiken der kommunalen Unternehmen ab.

Hans-Christof Kraus, **Das Ende des alten Deutschland**, Krise und Auflösung des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation 1806, wissenschaftliche Abhandlungen und Reden zur Philosophie, Politik und Geistesgeschichte Band 37, zweite korrigierte Auflage, 124 S., 28,- €, ISBN 978-3-428-12492-3, Duncker & Humblot, Postfach 41 03 29, 12113 Berlin.

Schneller als erwartet ist eine zweite Auflage dieses Bändchens notwendig geworden. Der Text wird unverändert vorgelegt; es wurden nur wenige Versehen korrigiert und einige Druckfehler beseitigt.

Vorbemerkung zur 2. Auflage von Hans-Christof Kraus

Die Bedeutung des Unterganges des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation, der am 6. August 1806 mit der Niederlegung der Krone Karls des Großen durch den letzten Kaiser Franz II. erfolgte, für die Bildung von Nationalstaaten in Europa ist offensichtlich. In der Geschichtsschreibung und auch in der historisch-politisch interessierten Öffentlichkeit, hat dieses Ereignis nur eine vergleichsweise geringe Aufmerksamkeit gefunden. Im zweihundertsten Jahr nach dem Ereignis sollen die schwere Krise und das im wesentlichen durch die Politik Napoleons herbeigeführte – freilich durch die eigensüchtige Politik Österreichs und Preußens seit langem vorbereitete – Ende des Reiches dem heutigen Leser noch einmal in knapper und übersichtlicher Form vergegenwärtigt werden, und zwar unter Berücksichtigung der wichtigsten neueren und neuesten Forschungen zur politischen und zur Verfassungsgeschichte des späten Reiches. Die Darstellung nimmt die Vor- und die Nachgeschichte des Reichsendes eingehend in den Blick. Sie gelangt zum Ergebnis, dass das Alte Reich – allen älteren und neueren Reichsnostalgieen zum Trotz – weder als politische Institution, noch als Verfassungsgebilde in der Zeit nach 1800 wirklich lebensfähig war. Sein Ableben war längst überfällig. Der inner- und außerhalb Europas allgemein beschrittene Weg zum modernen Nationalstaat erforderte für Deutschland den Abschied vom Reich, der freilich sehr spät kam und im Bewusstsein vieler Deutscher des 19. und der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts eine ideelle „Leerstelle“ hinterließ, die niemals wirklich aus-

gefüllt werden konnte und deshalb in der Zeit des ersten Nationalstaates (1871-1945) immer wieder eine historische Belastung von nicht zu unterschätzender Bedeutung darstellte.

**Das gesamte Sozialgesetzbuch SGB I bis XII**, die ungekürzte Ausgabe 2007/II mit Durchführungsverordnungen, Sozialgerichtsgesetz (SGG) und den besonderen Teilen des SGB: BAföG – RVO – BVG – BKGG – WoGG – BerzGG – BEEG, mit allen Änderungen zum 01.03.2007, 3. aktualisierte Auflage, 1496 Seiten, 19,90 €, ISBN 978-3-8029-7422-9, Walhalla Fachverlag, Schiffbauerdamm 5, 10117 Berlin

Das Regelwerk der sozialen Sicherung ist kompakt – und trotz der rund 1500 Seiten handlich. Das Handbuch enthält alle Sozialgesetzbücher in ungekürzter Fassung sowie die für die Praxis besonders relevanten Durchführungsverordnungen. Zahlreiche Änderungen zum Jahreswechsel haben die Notwendigkeit einer halbjährlichen Aktualisierung der Gesetzessammlung erneut unterstrichen. Die 3., aktualisierte Auflage berücksichtigt u. a. das Gesetz zur Änderung des Zweiten Sozialgesetzbuch und des Finanzausgleichsgesetzes

vom 22.12.2006. Neu aufgenommen wurden die Sozialversicherungsentgeltverordnung und das Sozialversicherungs-Rechengrößengesetz 2007. Der bisher enthaltene Entwurf zum neuen

Elterngeld wurde durch die offizielle Fassung des Bundeselterngeld und Elternzeitgesetz (BEEG) ersetzt.

Das gesamte Sozialgesetzbuch SGB I bis SGB XII besticht durch seinen praktischen Nutzen: Alle zwölf Sozialgesetzbücher in einem kompakten Band ermöglichen dem Nutzer, jederzeit bequem auf sämtliche Rechtsgrundlagen und Verordnungen zugreifen zu können – ob im Büro, in der Konferenz, vor Gericht oder Zuhause. Abonnenten der Sammlung genießen zudem den Vorteil eines kostenlosen Online-Zugriffs auf die Vorschriften der Textausgabe und werden per E-Mail über alle Änderungen im SGB zeitnah informiert.

Das Nachschlagewerk SGB I bis SGB XII bietet Mitarbeitern in Ämtern, Wohlfahrtsverbänden, bei Sozialversicherungsträgern und Arbeitsagenturen, Rentenberatern und Anwälten sowie allen, die mit dem Sozialgesetz arbeiten, einen umfassenden und stets aktuellen Überblick über die komplizierte Gesetzes- und Verordnungslage.

Fluck, **Kreislaufwirtschafts-, Abfall- und Bodenschutzrecht**, KrW-/AbfG, AbfVerbrG, EG-AbfVerbrVO, BBodSchG, Kommentar, 70. Aktualisierung, Stand: März 2007, 208 Seiten, € 64,30, Bestellnr.: 8114 7900 070, Verlagsgruppe Hüthig Jehle Rehm, Im Weiher 10, 69121 Heidelberg.

Neu aufgenommen in den Kommentar wurden das Umweltrechtsbehelfsgesetz und das Öffentlichkeitsbeteiligungsgesetz bei Batterieprogrammen. Änderungen erfolgten unter anderem im BImSchG, DüMG, der GewAbfV, der AltöV sowie in den Landesvorschriften aus Bayern, Berlin, Bremen, Hessen, Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern.

Von Lersner/Wendenburg/Versteyl, **Recht der Abfallbeseitigung (RdA) des Bundes, der Länder und der Europäischen Union**, Kommentar zum Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz, Nebengesetze und sonstige Vorschriften, Lieferung 2/07, € 42,00, Bestellnr.: 1 1315 0166, Erich Schmidt Verlag GmbH & Co., Genthiner Straße 30G, 10785 Berlin-Tiergarten.

Mit dieser Lieferung werden vor allem einige bundesrechtliche Veränderungen des Abfallrechts in die Sammlung aufgenommen, z. B. die Abfallabgabungsverordnung, die Altfahrzeugverordnung, die Altölverordnung, die Biobabfallverordnung und die Gewerbeabfallverordnung. Eingefügt werden auch einige landesrechtliche Änderungen, z. B. des Rechts der Beseitigung von tierischen Nebenprodukten der Länder Berlin, Bremen und Hessen, der Naturschutzgesetze von Bremen und Schleswig-Holstein und der Zuständigkeitsverordnungen von Sachsen und Sachsen-Anhalt.

Detlef Aufderheide, Martin Dabrowski, **Markt und Wettbewerb in der Sozialwirtschaft**, Wirtschaftsethische und moralökonomische Perspektiven für den Pflegesektor, Volkswirtschaftliche Schriften Heft 551, 290 S., 89,80 €, ISBN 978-3-428-12202-8, Duncker & Humblot, Postfach 41 03 29, 12113 Berlin.

Auch für die örtlichen Sozialhilfeträger bewirken die Betonung marktwirtschaftlicher Mechanismen und die Einführung wettbewerblicher Strukturen immense Anpassungsbedarfe.

Die Sozialwirtschaft steht unter erheblichem Veränderungsdruck. Unter dem Eindruck fiskalischer Probleme und der Entwicklung einer europäischen Wettbewerbsordnung zieht sich der Staat zunehmend aus der (Zuwendungs-) Finanzierung zurück. Die traditionellen Anbieter sozialwirtschaftlicher Leistungen sehen sich wachsendem Wettbewerbsdruck durch gewinnorientierte private Unternehmungen ausgesetzt.

- Wie gut aber kann dieser Wettbewerb funktionieren auf einem Markt, der sich im Vergleich zu anderen Märkten durch eine Reihe von Eigenheiten abgrenzt?
- Welche Auswirkungen hat die häufig fehlende Identität von Leistungsempfängern und Zahlern von Leistungen?
- Wie steht es um die enormen Schwierigkeiten der Leistungsmessung dort, wo es besonders auf Vertrauen und individuelle Zuwendung ankommt?

Optimisten gehen davon aus, dass dieser Markt grundsätzlich wie jeder andere funktioniert, während Skeptiker meinen, dass ein wettbewerbliches Angebot scheitern müsse. Die Autoren dieses Bandes gehen einen anderen Weg. Sie befassen sich mit der grundlegenden Frage, unter welchen Voraussetzungen der Wettbewerb in ausgewählten Bereichen der Sozialwirtschaft funktionieren kann und unter welchen Bedingungen dabei die traditionellen Träger sozialwirtschaftlicher Leistungen gerade angesichts der erwähnten Besonderheiten möglicherweise sogar Wettbewerbsvorteile auspielen können.



# Schriftenreihe des Freiherr-vom-Stein-Instituts

Wissenschaftliche Forschungsstelle des Landkreistages Nordrhein-Westfalen  
an der Universität Münster

---

- Band 20 – Hoppe/Schulte (Hrsg.), **Rechtsschutz der Länder in Planfeststellungsverfahren des Bundes – Dargestellt am Beispiel des Denkmalschutzes in Nordrhein-Westfalen**, 1993
- Band 21 – Bodanowitz, **Organisationsformen für die kommunale Abwasserbeseitigung**, 1993
- Band 22 – Brügge, **Bodendenkmalrecht unter besonderer Berücksichtigung der Paläontologie**, 1993
- Band 23 – Adam, **Veterinärrecht – Eine systematische Darstellung unter besonderer Berücksichtigung der Rechtslage in Nordrhein-Westfalen**, 1993
- Band 24 – Hoppe/Bauer/Faber/Schink (Hrsg.), **Rechts- und Anwendungsprobleme der neuen Bauordnung NW**, 1996
- Band 25 – Krebs, **Rechtliche Grundlagen und Grenzen kommunaler Elektrizitätsversorgung**, 1996
- Band 26 – Twehues, **Rechtsfragen kommunaler Stiftungen**, 1996
- Band 27 – Hoppe/Bauer/Faber/Schink (Hrsg.), **Auswirkungen des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes auf die öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger**, 1996
- Band 28 – Otting, **Neues Steuerungsmodell und rechtliche Betätigungsspielräume der Kommunen**, 1997
- Band 29 – Schnell, **Freie Meinungsäußerung und Rederecht der kommunalen Mandatsträger unter verfassungsrechtlichen, kommunalrechtlichen und haftungsrechtlichen Gesichtspunkten**, 1997
- Band 30 – Oebbecke/Bauer/Faber (Hrsg.), **Umweltrecht und Kommunalrecht**, 1998
- Band 31 – Freisburger, **Public Private Partnership in der kommunalen Museumsarbeit**, 2000
- Band 32 – Oebbecke/Bauer/Pünder (Hrsg.), **Perspektiven der kommunalen Sparkassen**, 2000
- Band 33 – Obermann, **Die kommunale Bindung der Sparkassen: Verfassungsrechtliche Möglichkeiten und Grenzen ihrer Ausgestaltung**, 2000
- Band 34 – Lohmiller, **Kapitalbeteiligungsgesellschaften der Sparkassen – Eine Untersuchung über die Rechtsgrundlagen der Beteiligungsfinanzierung durch kommunale Sparkassen**, 2000
- Band 35 – Schefzyk, **Der kommunale Beteiligungsbericht – Ein Instrument zur verbesserten Berichterstattung über die Unternehmenstätigkeit der Kommunen**, 2000
- 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 Finanzen**, 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 Sozialhilfaufgaben 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

---

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



# Sicherheit, die Vertrauen schafft.



## Unser Versicherungsangebot im Überblick:

Allgemeine Haftpflichtversicherung  
Kraftfahrtversicherung  
Vermögenseigenschadenversicherung  
Personalgarantieversicherung für Sparkassen  
D&O Versicherung  
Allgemeine Unfallversicherung  
Schülerunfall- und Schülergarderobenversicherung  
Sachversicherungen  
Technische Versicherungen  
Ausstellungsversicherung

## Angebote mit Beteiligung unserer Kooperationspartner:

Rechtsschutzversicherung  
Beihilfeablöseversicherung  
betriebliche Altersvorsorge



GVV-Kommunalversicherung - der starke Partner von über 6.000 Städten und Gemeinden, Kreisen, kommunalen Unternehmen und Sparkassen in Deutschland.

Setzen auch Sie auf unsere jahrzehntelange Erfahrung als Kommunalversicherer, auf kompetente Beratung und umfassende Sicherheit.

## Fordern Sie mehr Informationen an:

GVV-Kommunalversicherung VVaG

Aachener Straße 952-958  
50933 Köln

Telefon 0221. 48 93-0  
Telefax 0221. 48 93-777  
email [info@gvv.de](mailto:info@gvv.de)  
Internet [www.gvv.de](http://www.gvv.de)



**GVV** KOMMUNAL  
VERSICHERUNG VVaG

# Wir sorgen für Arbeit. Gut für die Menschen. Gut für Deutschland.



Wachstum und Beschäftigung entstehen in Deutschland vor allem in den kleinen und mittleren Unternehmen. Drei Viertel aller Unternehmen haben eine Geschäftsbeziehung zu Sparkassen und Landesbanken, über 42 Prozent aller Finanzierungsmittel kommen aus der Sparkassen-Finanzgruppe. Sparkassen und Landesbanken tragen damit wesentlich dazu bei, dass Arbeitsplätze erhalten und neu geschaffen werden. Auch direkt sorgt die Sparkassen-Finanzgruppe für Beschäftigung: Mit über 380.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern gehört sie zu den größten Arbeitgebern und Ausbildern in Deutschland. Deshalb heißt es zu Recht: Sparkassen. Gut für Deutschland. [www.gut-fuer-deutschland.de](http://www.gut-fuer-deutschland.de)