



# DER BEZIRKSPLANUNGSRAT DES REGIERUNGSBEZIRKS DÜSSELDORF

- Der Vorsitzende -

Bezirksregierung Düsseldorf, Postfach 30 08 65, 40408 Düsseldorf

Dienstgebäude Cecilienallee 2

An den  
Präsidenten des Landtags  
Nordrhein-Westfalen

Postfach 10 11 43

40002 Düsseldorf

Ihr Zeichen und Tag



öffentliche Verkehrsmittel ab Hauptbahnhof  
U-Bahn-Linien U 78, U 79 bis Klever Straße

Telefon: (0211) 475-0  
Durchwahl: (0211) 475-**2385**  
Telefax: (0211) 475-

**2300**

Zimmer: **2385**

Auskunft erteilt: **Herr Puhl**

Bitte in der Antwort mein Zeichen angeben

Mein Zeichen

Düsseldorf  
2000

**Betr:** Anhörung zum Zweiten Modernisierungsgesetz  
hier: Gesetzentwurf der Landesregierung - Drucksache 12/4320

Sehr geehrte Damen,

sehr geehrte Herren,

wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zum Zweiten Modernisierungsgesetz Stellung zu nehmen und machen gerne davon Gebrauch. Dabei wird der Bezirksplanungsrat im Folgenden nicht auf alle Fragestellungen eingehen, sondern sich nur auf solche konzentrieren, die seine Interessen als Bezirksplanungsrat berühren.

Zu den Artikeln 1, 3 und 10 möchte der Bezirksplanungsrat folgende Anregungen geben:

## Artikel 1

Der Bezirksplanungsrat bei der Bezirksregierung Düsseldorf unterstützt als kommunale Interessenvertretung die Intentionen der Landesregierung, die Verwaltungsstrukturen in Nordrhein-Westfalen klarer, einfacher und transparenter zu gestalten. Dies muss zwangsläufig zur Folge haben, dass Sonderbehörden zugunsten von Bündelungsbehörden abgebaut werden. Als Bezirksplanungsrat haben wir in der Vergangenheit die Vorzüge einer Bündelungsbehörde

Sprechtage nur montags und donnerstags  
Gleitende Arbeitszeit  
(Kernarbeitszeit Mo, Di 8.30-15.00 Uhr  
Mi, Do, Fr 8.30-14.30 Uhr)

Telefax (Zentral)  
(0211) 475-2671

Telex  
85 84 938  
rp df

Konto der Regierungshauptkasse  
Westdeutsche Landesbank  
Girozentrale Düsseldorf  
(BLZ 300 500 00) Kto. 4 100 012

erkennen und nutzen können, nämlich kompetente Beratung, Moderation, Abwägung und Lösungsfindung aus einer Hand. Verschiedene Organisationseinheiten der Bezirksregierung mit unterschiedlichen Interessen und Ausrichtungen wägten ab, arrangierten sich intern und traten nach außen einheitlich auf. Der Kommunikationsprozess zwischen der staatlichen Mittelinstanz und den kommunalen Körperschaften sowie das gegenseitigen Verständnis von Bündelungsbehörde zu Bündelungsbehörde wird durch diese Neuausrichtung entscheidend gefördert.

Auch wenn in der staatlichen Mittelinstanz durch die beabsichtigten Fusionen wesentlich größere Behörden entstehen werden, so ist es **nicht nachvollziehbar, dass für diese Landesmittelbehörde ein neuer Name gefunden werden soll.**

Die Bezeichnung "**Bezirksregierung**" bzw. "**Regierungspräsidium**" wird **bundesweit** für die Bündelungsbehörde in der **staatlichen Mittelinstanz** verwendet, sie ist Orientierung und gibt Vertrautheit in der jeweiligen Region. Entscheidend ist, dass diese Behörde trotz der Fusion und der Zusammenführung unterschiedlicher Behördenkulturen das wesentliche Merkmal der "Bündelung" weiter in sich tragen wird. Dieses wird durch die einheitliche Bezeichnung bundesweit dokumentiert. Eine Neunomenklatur führt - wie am Beispiel Rheinland-Pfalz zu belegen - zu erheblichen Friktionen, irritiert den Bürger und konterkariert die Modernisierungsbemühungen.

Angesichts der in diversen Regelungen der weiteren Artikel des 2.ModG anklingenden Änderungsvorschläge und darüber hinaus der nach außen dringenden Diskussion im Kabinett erscheint dieser Bündelungscharakter allerdings mehr als gefährdet. Die unter dem Stichwort "**Versäulung**" gefassten Ressortierungstendenzen bedeuten die **Zerschlagung der Landesverwaltung in der staatlichen Mittelbehörde**. Sie sind nicht nur ein **anachronistischer Rückschritt** im Vollzug der Gesetze, der durch keine weitere **Verwaltungsmodernisierung** wieder aufgeholt werden kann, sondern gefährden die Modernisierungsententionen der Landesregierung auf das Schwerste. Wenn eine **Verselbständigung** von bisherigen Landesoberbehörden oder Abteilungen der Bezirksregierung unter dem Dach der staatlichen Regionaldirektion eintreten sollte, und nichts anderes ist mit Schlagworten wie "Dienstaufsicht folgt Fachaufsicht" zu verstehen, dann hätte es der **zukünftige Regionalrat als Nachfolger des Bezirksplanungsrates nicht mit einer Behörde, sondern mit einer Vielzahl von Sonderbehörden in einem Behör-**

**denhaus StRD zu tun. Ressortspezifische Einzelinteressen** wie der Städtebau, der Wohnungsbau, der Schul- und Sportstättenbau, der Krankenhausbau, der Verkehr, das Freizeit- und Erholungswesen, die Landschaftspflege, die Wasserwirtschaft und die Abfallbeseitigung würden keine Moderation und keinen Ausgleich mehr erfahren, sondern schon **von staatlicher Seite kontrovers in den Regionalrat hineingetragen**, was zu einer erheblichen Verlangsamung von Planungs- und Genehmigungsverfahren führen würde.

Durch diese Versäulung käme es nicht zu synergetischen Effekten, sondern zu einer Verselbständigung der Leitungen von Abteilungen und damit einhergehend zu einer Multiplikation von Zentraleinheiten. Der dem Bezirksplanungsrat bisher als Ansprechpartner zur Verfügung stehende Behördenleiter hätte keine sachlichen Kompetenzen und würde auf ausschließlich repräsentative Funktionen reduziert. Dass sich die Landesregierung durch einen derart schwach ausgestatteten Vertreter im Bezirk repräsentieren lassen möchte, ist dem Bezirksplanungsrat nicht einseitig und erscheint nach unserer Auffassung der gemeinsamen Aufgabenstellung des Landesplanungsgesetzes letztlich nicht Rechnung tragen zu können. Ebenso wie Gesellschaft und Wirtschaft erwartet der Bezirksplanungsrat, dass das staatliche Handeln planbar, berechenbar und kompetent aus einer Hand realisiert wird.

Durch die beabsichtigten Fusionen entstehen Großbehörden von bis zu 9.000 Beschäftigten, die definitiv neue Formen der Steuerung benötigen werden. Um diese Aufgaben bewerkstelligen zu können, bedarf es einer umfassenden Ausstattung an organisatorischen und personellen Entscheidungskompetenzen, die den Regelungen des 2. Modernisierungsgesetzes nicht zu entnehmen sind. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, warum den neuen Behörden nicht nur diese weitreichenden Befugnisse versagt, sondern Ihnen zumindest für einen Zeitraum von fünf Jahren sogar partiell abgesprochen werden. Der Bezirksplanungsrat bei der Bezirksregierung Düsseldorf befürchtet insoweit, dass die Zusammenarbeit mit der staatlichen Mittelbehörde deshalb qualitativ eingeschränkt werden wird, weil die Behörde einen Großteil ihrer Bemühungen zu Lasten eines qualitativen Outputs in interne Koordinierungs- und Abstimmungsmaßnahmen investieren muss.

Insoweit bleibt ebenfalls anzumerken, dass es mit der bloßen Anbindung von Landesoberbehör-

den an eine Mittelbehörde nicht getan ist. Notwendig ist vielmehr eine **vorherige** aufgabenspezifische Überprüfung, wie die bestmöglichen Synergieeffekte erzielt werden können. Beispielsweise sollten Vereinheitlichungen der Zuständigkeiten in gleichen Themenfeldern erzielt werden.

So ist es nicht verständlich zu machen, dass manche Förderverfahren von allen Bezirksregierungen abgewickelt werden, während andere als Vor-Ort-Zuständigkeit von nur einer Bezirksregierung landesweit betreut werden sollen. Hier muss zumindest ein aktiver Informationsaustausch institutionalisiert werden.

Die Vereinheitlichung von Zuständigkeiten drängt auch die Überlegung auf, ob nicht in der Umwelt- und Arbeitsschutzverwaltung die unteren staatlichen Behörden in die Mittelinstanz mit der Maßgabe integriert werden, dass diese als Aussenstellen für Überwachungsaufgaben zuständig sind, während alle Genehmigungsverfahren von der Bezirksregierung zentral erledigt würden. Auf diese Weise kann nicht nur ein effektiver Umweltschutz gewährleistet werden, sondern durch die Übersicht und Vergleichsmöglichkeiten auf regionaler Ebene, wie auch den fachlichen Austausch mit den anderen Bezirksregierungen, eine optimale Standortsicherungspolitik durchgesetzt werden.

Angesichts der zu erwartenden und verständlichen Schwierigkeiten bei der Zusammenführung von verschiedenen Behörden, das heißt von unterschiedlichen Kulturen, Personal, Organisationen etc., ist es keinesfalls wünschenswert, einen aufreibenden Prozess in Gang zu bringen, der in wenigen Jahren wieder korrigiert werden muss. Deshalb ist es nach hiesiger Auffassung zwingend notwendig, eine Fusion von Behörden erst nach aufgabenkritischer Sondierung durchzuführen. Dies gilt natürlich erst Recht für solche Behörden, deren Aufgabenbestand bereits weggefallen ist oder absehbar gänzlich entfallen wird.

### **Artikel 3**

Ohne eine durchgreifende Reform der Straßenverkehrs- und -bauverwaltung sind keine Synergieeffekte und damit keine erheblichen Haushaltsentlastungen für das Land möglich. Die Integration der staatlichen Straßenverkehrs- und -bauverwaltung in die fünf Bezirksregierungen ist den regionalen (BR-identischen) Bedürfnissen deutlich näher als alle anderen bisher erörterten

Vorstellungen, weil die **Integrierte Gesamtverkehrsplanung und die Verkehrsadministration nur dort sinnvoll** möglich sind, wo **die am Prozess Beteiligten**, also die Verwaltungseinheiten, Dezernate für Verkehr - auch Schienen- und Luftverkehr -, Raumordnung und Landesplanung, Landschaft, Wasserwirtschaft u.s.w., sowie die politischen Entscheidungsträger (Regionalräte) **gemeinsam vorhanden sind: bei den einzelnen Bezirksregierungen.**

Das in der Diskussion gegen die Aufteilung auf fünf Bezirksregierungen vorgetragene Argument der Notwendigkeit einer bezirksübergreifend einheitlichen Wahrnehmung der Straßenverkehrs- und -bauverwaltung trägt schon deshalb nicht, weil dieser Konflikt dann ja auch an den Grenzen der beiden Landschaftsverbände bestünde.

Die Aufteilung der Straßenverkehrs- und -bauaufgaben auf fünf anstatt nur zwei Bezirksregierungen hat einen weiteren sehr positiven Vorteil:

Zwischen den Bezirksregierungen entsteht ein spürbarer Wettbewerb, der nicht nur die Vergleichbarkeit und Transparenz von Engagement und Leistung der Bezirksregierungen ermöglicht, sondern permanent schnellere, bessere und wirtschaftlichere Ergebnisse der einzelnen Bezirksregierungen auf dem Gebiete der Straßenverkehrs- und bauverwaltung stimuliert. Wettbewerb und Leistungsvergleich unter den Verwaltungen sind bisher von der Landesregierung favorisiert worden und sollten hier ebenfalls Geltung finden.

#### **Artikel 10**

Die durch das Zweite Modernisierungsgesetz vorgesehene Stärkung der jetzigen Bezirksplanungsräte wird von uns natürlich begrüßt. Neue Kompetenzen bei Förderprogrammen und der Förderung von raumbedeutsamen und strukturwirksamen Maßnahmen und im Bereich der Verkehrsinfrastrukturplanung bedeuten einen Zuwachs an Verantwortung und weisen den zukünftigen Regionalräten zu Recht eine neue Stellung in der Region zu, die den Weg zu vielen neuen Initiativen eröffnet.

Zu den in Artikel 10 vorgesehenen Änderungen des Landesplanungsgesetzes ist im Einzelnen Folgendes auszuführen:

§ 5 Absatz 4 des LPIG sieht für die Zukunft vor, dass jeder in den Regionalrat gewählt werden kann, der in der kreisfreien Stadt oder in dem Kreis, von dem er gewählt wird, seine Wohnung hat, während bisher nur Personen gewählt werden konnten, die Vorsitzende oder Mitglieder einer Gemeindevertretung sind. Er bedarf daher nicht mehr der Legitimation durch eine unmittelbare demokratische Wahl der Bürger. Durch die vorgesehene Änderung wird damit der Kreis der in den Regionalrat wählbaren Personen ganz wesentlich erweitert.

Durch das erste Modernisierungsgesetz wurde die politische Bedeutung des Bezirksplanungsrates dadurch gestärkt, dass den Gemeindevertretungen die Möglichkeit eingeräumt wurde, auch die/den Vorsitzende/n der Vertretung als stimmberechtigte Mitglieder in den Regionalrat zu entsenden. Diese Änderung haben wir einhellig begrüßt. Diesem Zuwachs an politischer Bedeutung steht durch die neue Regelung nunmehr ein **Verlust an politischer Legitimation** gegenüber, wenn auch Personen in den Regionalrat gewählt werden können, die **nicht durch die Kommunalwahl demokratisch legitimiert** sind.

Vor Einführung dieser Regelung sollte noch einmal intensiv geprüft werden, ob und gfs. welche (rechtlichen) Auswirkungen dieser Verlust an unmittelbarer demokratischer Legitimation durch den Bürger für die Regionalplanung bedeutet. Nach unserer Auffassung sollten nur Vorsitzende und Mitglieder der Räte und Kreistage als stimmberechtigte Mitglieder in den Regionalrat gewählt werden können. Denn nur diese kennen auf Grund ihrer Mitgliedschaft die wahre Interessenlage ihrer Kommune oder ihres Kreises.

Nach unserer Auffassung sollte § 5 Abs.4 Satz 1 Landesplanungsgesetz wie folgt gefasst werden: "In den Regionalrat werden Vorsitzende oder Mitglieder der Vertretungen der Gemeinden oder der Kreise des Regierungsbezirks gewählt oder berufen".

Wir halten es für dringend erforderlich, den Kreisen die Möglichkeit zu bieten, auch die Landräte und diejenigen Mitglieder der Kreistage in den Regionalrat zu wählen, die nicht Mitglied einer Gemeindevertretung sind. Bisher musste jedes Mitglied des Regionalrates einer Gemeindevertretung angehören. Um Ämterhäufungen abzubauen, aber auch wegen Arbeitsüberlastung lassen sich Kommunalpolitiker immer häufiger entweder in die

Gemeindevertretung oder in den Kreistag wählen. Damit scheiden nach der bisherigen Rechtslage viele Kreistagsmitglieder für eine Wahl in den Regionalrat aus, obwohl sie sich für diese Arbeit interessieren und diese Aufgabe auch kompetent wahrnehmen könnten. Es sollte daher die Möglichkeit geschaffen werden, dass die Kreistage auch solche Kreistagsmitglieder in den Regionalrat entsenden können, die keiner Gemeindevertretung angehören. Für die Vertreter der Kreise halten wir es für entscheidend, dass sie durch ihre Mitgliedschaft im Kreistag über alle diesen Kreis betreffenden Fragen informiert sind.

Die Erweiterung der Aufgabenfelder des Regionalrates in § 7 Abs. 2 LPIG um die Bereiche Altlasten, Kultur und Tourismus wird ausdrücklich begrüßt, denn sie spiegelt die gesteigerte Bedeutung des Gremiums wider. Die Aufgabenerweiterung sollte damit jedoch nicht abgeschlossen sein. Daher regen wir die Aufnahme einer Öffnungsklausel für zukünftige Aufgaben an. Selbst in Anbetracht der Notwendigkeit von zusätzlichen, späteren Gesetzesänderungen, um derartige Aufgabenverlagerungen zu ermöglichen, sollte eine Öffnungsklausel zumindest als Ausdruck der politischen Intention dieses Modernisierungsgesetzes verstanden sowie als Auftrag und Prämisse für zukünftige aufgabenkritische Überlegungen in das Landesplanungsgesetz eingebracht werden.

Die neuen Absätze 3 und 4 des § 7 sind aus der Sicht der Bezirksplanungsräte sicherlich für die künftige Arbeit von besonderer Bedeutung, da die Befugnisse des künftigen Regionalrates erweitert werden.

Die Verzahnung der Regionalisierten Strukturpolitik mit der Regionalplanung wird die politische Bedeutung des Regionalrates deutlich erhöhen. Er kann im Rahmen von Förderprogrammen und -maßnahmen von regionaler Bedeutung Vorschläge unterbreiten und Prioritäten setzen, von denen das zuständige Ministerium nur in begründeten Einzelfällen abweichen darf. Die Zusammenarbeit mit den Regionen und den Regionalkonferenzen zur Prioritätensetzung bei staatlichen Förderungen wird die Vermittlerrolle des zukünftigen Regionalrates zwischen Staat und Kommunen ganz entscheidend stärken und zur notwendigen Kooperation in der Region beitragen. Dies entspricht auch den Reformkriterien der Dezentralisierung und Regionalisierung und wird die regionale Planung mit der regionalen

Förderung näher zu einer förderkoordinierten (gebündelten) regionalen Entwicklungspolitik "aus einer Hand" zusammenzuführen.

Die Integration und Verbindung der Straßen- und Verkehrsplanung mit der Gebietsentwicklungsplanung war seit Bestehen der Bezirksplanungsräte ein besonderes Anliegen. Die Auseinandersetzungen über die Darstellung der Straßen im Gebietsentwicklungsplan waren von jeher ein Tummelplatz der Verwaltung der besonderen Art. Die Übertragung von Entscheidungsbefugnissen für die Verkehrsinfrastrukturplanung (gesetzliche Bedarfs- und Ausbaupläne des Bundes und des Landes) auf die Regionalräte wird nun zur besseren und intensiveren Verzahnung der Straßenplanung mit der Gebietsentwicklungsplanung führen und so eine integrierte Planung ermöglichen.

Deshalb darf dem Regionalrat auch nicht verwehrt werden, eigene Vorschläge zu erarbeiten und zu verabschieden. Er sollte nicht darauf beschränkt werden, nur über "Vorschläge der Region" zu beschließen, wie es der Gesetzesentwurf formuliert.

Die Aufgaben der Straßenplanung und der Linienbestimmung sind ganz wesentlich mit der Gebietsentwicklungsplanung verknüpft, die mit ihren Zielen der Raumordnung und Landesplanung für diese Aufgabengebiete die entscheidenden Eckpunkte liefert. Die Kompetenz und die Verantwortlichkeit der Regionalräte für die Gebietsentwicklungsplanung sprechen deshalb dafür, die **Aufgaben der Straßenplanung und der Linienbestimmung auf die fünf Bezirksregierungen zu übertragen und so den regionalen Bezug zu wahren.** Dies würde einerseits der geplanten Stärkung der Regionalräte entsprechen, aber andererseits auch die Zusammenarbeit zwischen Regionalräten und den Bezirksregierungen ganz wesentlich erleichtern. Denn natürlich ist die Koordination und Abstimmung zwischen der Verwaltung und dem "eigenen" Regionalrat gerade bei problematischen Fällen sehr viel einfacher und führt zu schnelleren Verfahren als bei der Abstimmung mit einem "fremdem" Regionalrat.

Ferner setzen im Rahmen der Gebietsentwicklungsplanung der Regionalrat und die Bezirksregierung Schwerpunkte, die in vielen Fällen auch verkehrliche Konsequenzen nach sich



ziehen. Sie setzen für diese Schwerpunkte auch Prioritäten hinsichtlich der Förderungen, besonders auch im Bereich der Regionalen Strukturpolitik. Die Bestimmung des Bedarfs und die Festlegung der zeitlichen Priorität hinsichtlich des Ausbaus der Landesstraßen stehen damit in einem unauflöslichem Zusammenhang. Daher kann und darf die Kompetenz für die Vorschläge zu den Ausbau- und Bedarfsplänen, auch aus diesem Grund, nur bei den einzelnen Regionalräten und Bezirksregierungen liegen und kann nicht auf ausschließlich zwei Bezirksregierungen übertragen werden.

Der Gesetzentwurf spricht in § 7 Abs. 4 LPIG von der Verkehrsinfrastrukturplanung und bezieht sich damit auf alle Verkehrsarten. Wir würden es begrüßen, wenn im Gesetz der Gesichtspunkt der verkehrszweigübergreifenden Planung deutlicher gemacht würde, also der Straßenverkehr, der Schienenverkehr, die Binnenschifffahrt und der Luftverkehr ausdrücklich aufgeführt würden. Schließlich sollte zur Klarstellung des nicht ausreichend definierten Begriffes "Region" dieser durch "der Gemeinden und Gemeindeverbände im Regierungsbezirk" ersetzt werden.

Wir begrüßen es, dass die in der Kabinetttvorlage vom 10.06.1999 enthaltene Neufassung des § 23 a LPIG, das Raumordnungsverfahren auch auf Straßen, Wasserstraßen und Schienenwege auszudehnen, wieder aufgegeben wurde. Die in dieser Kabinetttvorlage zitierte Auffassung des MWMTV, wonach von einem Raumordnungsverfahren nach § 15 (2) abgesehen werden kann, wenn eine ausreichende Berücksichtigung der Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung auf andere Weise (z.B. durch Darstellung der Straßenplanung in Regional- und Gebietsentwicklungsplänen) gewährleistet wird, wird von uns geteilt.. Außerdem würde eine andersartige Regelung entsprechende Verfahren komplizieren und verlängern.

Darüber hinaus vertreten wir die Auffassung, dass auch die durch den jetzigen § 23 a LPIG vorgeschriebene Durchführung von Raumordnungsverfahren für Leitungen und Bergsenkungen überflüssig und abzuschaffen ist. Soweit nötig, könnten entsprechende Raumordnungsklauseln in Fachgesetzen den gleichen Zweck erfüllen.

Die Einführung des Raumordnungsverfahrens für Leitungen und Bergsenkungen führte zu einem weitaus komplizierteren Verfahren. Der Wegfall der Leitungsdarstellungen im GEP und damit der Wegfall der zu beachtenden Ziele der Raumordnung und Landesplanung führt

dazu, dass die gebündelten Leitungstrassen nicht mehr regionalplanerisch geschützt werden können.

Wir sind der Auffassung, dass wir alle raumbedeutsamen Maßnahmen mit dem Instrument der Gebietsentwicklungsplanung beurteilen und regeln können. Daneben für einige wenige Maßnahmen auch noch Raumordnungsverfahren durchzuführen macht wenig Sinn.

Wir bitten deshalb, den § 23 a LPIG zu streichen.

Um diese Stellungnahme nicht zu überfrachten, wird auf die von einzelnen Abgeordneten gestellten Fragen in einer Anlage näher eingegangen.

Mit freundlichen Grüßen

(Dieter Pützhofen)

## Kosteneinsparungen durch Synergieeffekte

Durch die angestrebte Neuorganisation der Straßenverkehrsverwaltung sind mehrere Modelle einer zukünftigen Aufbauorganisation in der Diskussion.

Derzeit werden die Aufgaben der Straßenverkehrsverwaltung des Landes auf sieben Säulen verteilt (2 Landschaftsverbände und 5 Bezirksregierungen).

Zwei Modelle werden intensiver diskutiert:

1. Zuordnung der Verkehrs-Zentralverwaltungen der beiden LV (Dezernate 5) zu den Bezirksregierungen Köln und Münster und
2. Sachbezogene, anteilige Eingliederung der o. g. Zentralverwaltungen in die zukünftigen RDZ ("Drei-Ebenen-Modell" der staatlichen Verkehrsverwaltung).

### Modell 1

Die Realisierung des Modells 1 ermöglicht keine bis allenfalls sehr geringe Synergieeffekte, da die LV-Zentralverwaltung des Verkehrsdezernates innerhalb des RDZ im Wesentlichen so wie bisher weiterhin bestehen bleiben müsste.

Weder das RDZ Köln noch das RDZ Münster dürften personell soviel Verwaltungsoverhead und Ressourcen zur Verfügung haben, dass die im Modell 2 konkretisierten Synergiepotentiale erreicht werden könnten. Würde dies jedoch so dargestellt werden, ist zu hinterfragen, ob dann nicht ohnehin bei diesen beiden RDZ schon übermäßige Einsparpotentiale vorhanden sind.

### Modell 2

Die Organisationsuntersuchungen -insbesondere auch auf Ebene der Bezirksregierungen- haben gezeigt, dass durch Optimierungen größere Einsparpotentiale erschlossen werden konnten.

Durch den intensiven und optimierten IT-Einsatz, durch höhere Motivation, durch zunehmenden Einsatz moderner Steuerungselemente und durch effizientere Gestaltung von Arbeitsprozessen sind die o. g. Ergebnisse erreicht worden.

Die Bezirksregierungen, insbesondere die Bezirksregierung Düsseldorf, haben somit bewiesen, dass sie personell, technisch und organisatorisch sehr leistungsfähig sind. Wir und auch die anderen Bezirksregierungen können dies auch bei zukünftigen Anforderungen erneut unter Beweis stellen.

Weitere synergetische Effekte können nochmals erreicht werden, wenn die Integration der bisher beim LVR angesiedelten zentralen Aufgaben nach dem Drei-Ebenen-Modell bei den RDZ erfolgt.

Bisher nimmt der LVR die zentralen Verkehrsaufgaben mit ca. 210 Mitarbeitern wahr, von denen ein nicht unbeachtlicher Teil dem reinen Verwaltungsoverhead zuzuordnen ist (Dezernats- bzw. Referatsleitungen einschließlich deren Assistenzbereiche). Dieser ist bei Integration in die fünf RDZ überwiegend entbehrlich.

In den zentralen Bereichen bestehen bei den Bezirksregierungen bzw. den zukünftigen RDZ parallele Strukturen, die die zentralen Aufgaben des LVR-Straßen- und Verkehrsdezernates ohne besonderen Mehraufwand aufnehmen können ( vgl. Anlage 1).

Für die betreffenden Dezernate des RDZ, die ihre zentralen Aufgaben bisher an ca. 1.530 Beschäftigten des Hauses ausgerichtet wahrnehmen, könnte eine Mehrbelastung an einzelnen Arbeitsplätzen von durchschnittlich höchstens 7,5% entstehen (Basis: Übernahme von ca. 105 Mitarbeitern beim RDZ Düsseldorf). Da der Overheadbereich entbehrlich ist, wird sich eine maximale Mehrbelastung von ca. 5 % ergeben.

Die Eingliederung kleinerer Einheiten in jedes RDZ ist dort wesentlich leichter zu verkraften als eine Gesamtübernahme bei den RDZ Köln und Münster, da ansonsten nach wie vor große Verwaltungseinheiten existieren würden, die einer eigenen Steuerung bedürfen (Mehrbelastung zwischen 15 und 20 %). Die beiden RDZ könnten dann keine kleineren Restkapazitäten mehr sinnvoll nutzen. Auf alle RDZ verteilt sind die personellen Belastungen leicht zu "verkraften".

Bei einem "normalen" Verwaltungsoverhead einer größeren Behörde von oftmals mehr als 20 - 25 % (Leitung und Koordination in der Behördenspitze und in den organisatorischen Untergliederungen sowie deren Assistenzbereiche) und unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die in der Anlage 1 dargestellten Aufgaben größtenteils mit dem hier vorhandenen Personal durch die dann mögliche effiziente Erschließung von Restkapazitäten bewältigt werden können, erscheint ein Einspareffekt in Höhe von ca. 20% bis 25% des auf die RDZ zu übertragenden zentralen Personalanteils der Straßenverkehrsverwaltung des LVR als realistisch.

Nur auf den LVR bezogen (210 MA im zentralen Verkehrsdezernat) ist somit eine Einsparung von rund 40 - 50 Stellen (!!) erreichbar.

Sie errechnet sich aus dem zukünftig entbehrlichen Overhead, nämlich dem beim LVR vorhandenen

1.1 Leitungsanteil des Verkehrsdezernates selbst (einschließlich Assistenzbereich) und dem

1.2 Leitungsanteil der in der Anlage 2 aufgeführten Ämter des Verkehrsdezernates

sowie aus der Stellenanzahl der nicht mehr erforderlichen Mitarbeiter, die bisher zentrale Leistungen z. B. in den Ämtern für

2.1 Personalangelegenheiten (Amt 5110) ,

2.2 Organisation (Amt 5110),

2.3 Haushalt (Amt 5110),

2.4 Rechtsangelegenheiten/ Planfeststellung (Amt 5120),

2.5 all. Verwaltungsaufgaben (Amt 5110),

2.6 Datenverarbeitung (Amt 5110),

2.7 Verdingungs- und Vertragswesen (Amt 5320),

2.8 Grunderwerb (Amt 5510) und

2.9 Vermessung (Amt 5510) erbringen.

Die Zahlen in der Anlage 2 basieren auf dem Stand 1995/1996. Nach den abgeschlossenen Organisationsuntersuchungen dürfte auch der LVR sein Stellen-Ist reduziert haben.

Die Vorschläge zur Stelleneinsparung bei der Integration des zentralen Dezernates 5 in die RDZ beziehen sich auf den derzeitigen Informationsstand. Seit Beginn der Diskussionen über die Zukunft der Landschaftsverbände sind keine konkreten Informationen über Stellen und organisatorische Einzelheiten mehr zu erhalten, so dass u. U. weitere Prüfungen der Synergieeffekte erst zu einem späteren Zeitpunkt möglich sind.

Bei den dargestellten Zahlen ist zu berücksichtigen, dass das Dezernat 5 insgesamt betrachtet wurde. Bei der Aufteilung auf die RDZ Düsseldorf und Köln sind die später noch erforderlichen Stellen aufzuteilen.

Die aufgezeigten Möglichkeiten der Stelleneinsparung können mittelfristig mit dem altersbedingten Personalabbau (Ruhestand, Vorruhestand, "58-er"-Regelung, etc.) Zug um Zug erfolgen. Kurzfristig sind ggfls. Versetzungen in andere Bereiche, in denen der LVR derzeit Aufgaben wahrnimmt, möglich..

Nach dem Geschäftsbericht 1997 der Bez.-Reg. Düsseldorf (Behörde insgesamt) betrug der Overheadbereich ca. 20,5 % des Gesamtansatzes; 1998 konnte er bereits auf ca. 17 % reduziert werden. Der entsprechende Anteil in der Abteilung 5 bzw. des Dezernates 53 ist weitaus geringer!

Weil die RDZ im vorgeschlagenen Modell unmittelbar im eigenen Hause auf das Fachwissen beispielsweise der Ingenieure des jetzigen Zentraldezernates des LV zurückgreifen können, sind sogar weitere Synergieeffekte dadurch möglich, dass deren Ressourcen optimaler genutzt werden können.

So halten beispielsweise die Verkehrsdezernate der Bezirksregierungen und die LV'e jeweils eigene Fachleute im Bereich der Verkehrstechnik und -beeinflussung oder auch im Bereich des ÖPNV vor.

Zu große Organisationsteile -wie z. B. je eine zentrale Straßenverkehrsverwaltung bei den RDZ in Köln und in Münster erfordern dafür jeweils einen eigenen beachtlich großen Verwaltungsanteil, da erschließbare kleinere Restkapazitäten hierzu nicht mehr ausreichen.

Neben den organisatorischen Problemen zum Beispiel bei der Inanspruchnahme von Dienstleistungen des RDZ Köln durch das RDZ Düsseldorf im Falle von Ressourcenkonflikten (s. a. Erläuterungen zum Drei-Ebenen-Modell v. 17.03.1999) bewirken die mangelnde regionale Kenntnis und Sachnähe sowie die räumliche Distanz einer zentralen Straßenverkehrsverwaltung für das gesamte Rheinland bzw. das Münsterland/OWL einen erheblichen materiellen und personellen Mehraufwand (Abstimmungen, Dienstreisen, Nachfragen) gegenüber dem vorgeschlagenen Drei-Ebenen-Modell.

Im übrigen erscheint es auch als erwähnenswert, dass in mehreren anderen Bundesländern die Verkehrsverwaltung gleichmäßig auf die Bezirksregierungen/ Regierungspräsidien übertragen worden ist. Die Aufgaben der einzelnen Regierungspräsidien sind dabei bis auf sehr wenige besondere örtliche Gegebenheiten identisch. Die mit den RDZ vergleichbaren Behörden haben identische Aufbau- und Ablauforganisationen!

Nach entsprechenden Organisationsuntersuchungen ist man -mit weniger Dynamik als in Nordrhein-Westfalen- in Baden-Württemberg ebenfalls mit der Verwaltungsmodernisierung befaßt.

Dort ist beispielsweise die Aufteilung des Landesamtes für Straßenwesen (landesweite Zuständigkeit für BAB-Planung, -bau und -unterhaltung) auf die Regierungspräsidien in der Diskussion, die mit der angeregten Aufteilung des zentralen Dezernates 5 des LVR auf die RDZ im Grunde vergleichbar ist.

<b>zentr. Aufgabe des LVR</b> -Dezernat 5 (Straßen- u. Verkehrswesen)-	<b>bei den RDZ bereits vorhandene Strukturen</b>
Personalangelegenheiten	Dez. 11 - Personalangelegenheiten
Organisation	Dez. 14 - Organisationsangelegenheiten, Informationstechnik
Haushalt	Dez. 12 - Beauftragter d. Haushalts u. wirtschaftl. Angelegenheiten
Rechtsangelegenheiten	Dez. 15 - Justizariat, Liegenschaften, Enteignung
all. Verwaltungsaufgaben	Dez. 11 - 15, Assistenzdienste
Datenverarbeitung	Dez. 14 - Organisationsangelegenheiten, Informationstechnik
Verdingungs- und Vertragswesen	Dez. 15 - Justizariat, Liegenschaften, Enteignung und Dez. 12 - Beauftr. d. Haushalts u. wirtschaftl. Angelegenheiten
Grunderwerb	Dez. 15 - Justizariat, Liegenschaften, Enteignung
Vermessung	Dez. 33 - Landesvermessung und Liegenschaftskataster

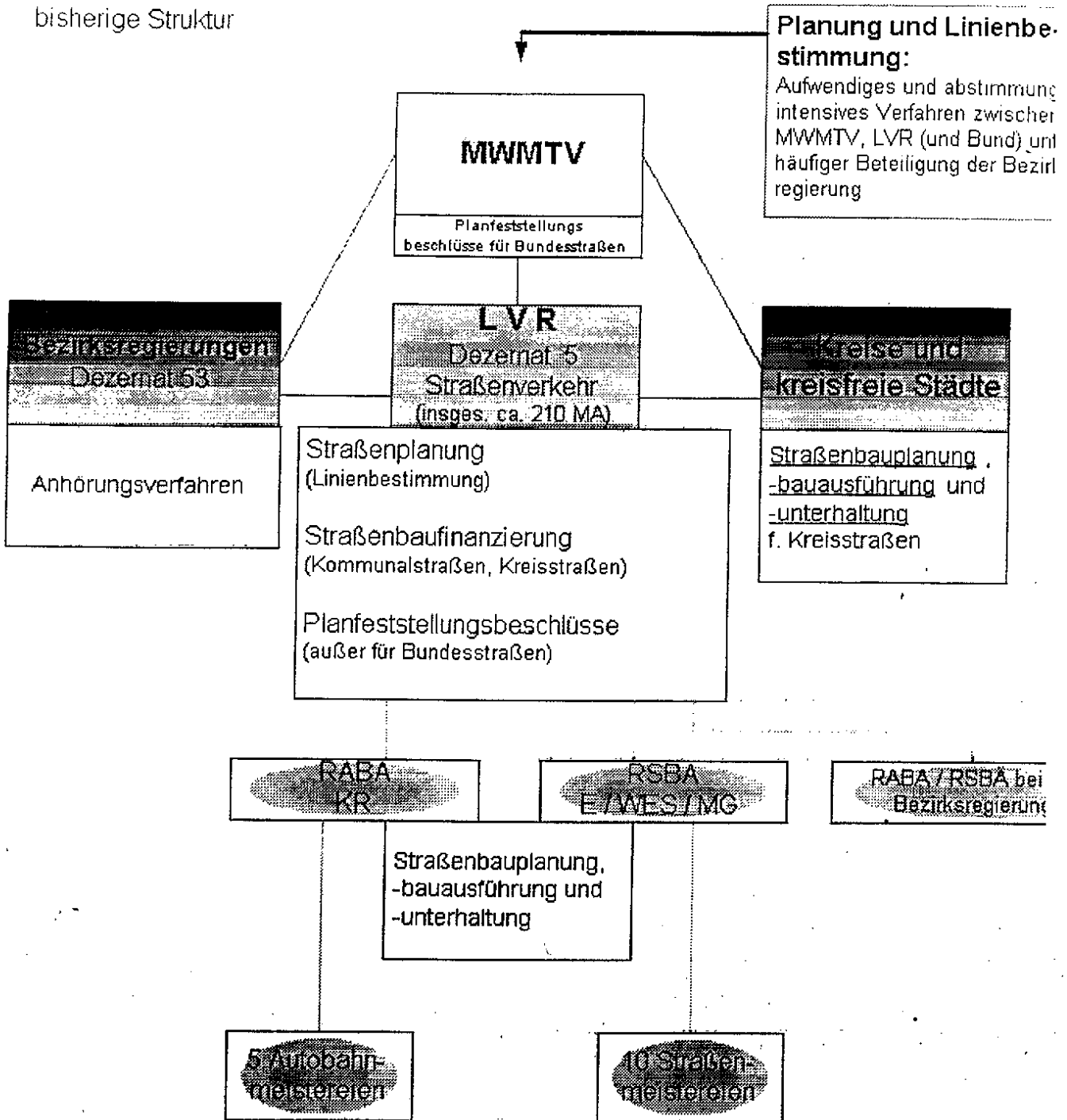
Personalangelegenheiten, Organisation, Haushalt, Rechtsangelegenheiten, all. Verwaltungsaufgaben, Datenverarbeitung, Verdingungs- und Vertragswesen, Grunderwerb und Vermessung

Die bisher beim LVR in den o. g. Bereichen vorhandene Leistungsebene ist entbehrlich; für die Sachbearbeitung ist ggf. eine detailliertere Prüfung erforderlich. Innerhalb des Verkehrsdezernates beim RDZ können die Aufgaben der dezernatsinternen Organisation wahrgenommen werden.



**Verwaltungsreform NRW - Straßenverkehrsaufgaben des Landes-**

bisherige Struktur



**Grundlage von Straßenplanungen:**

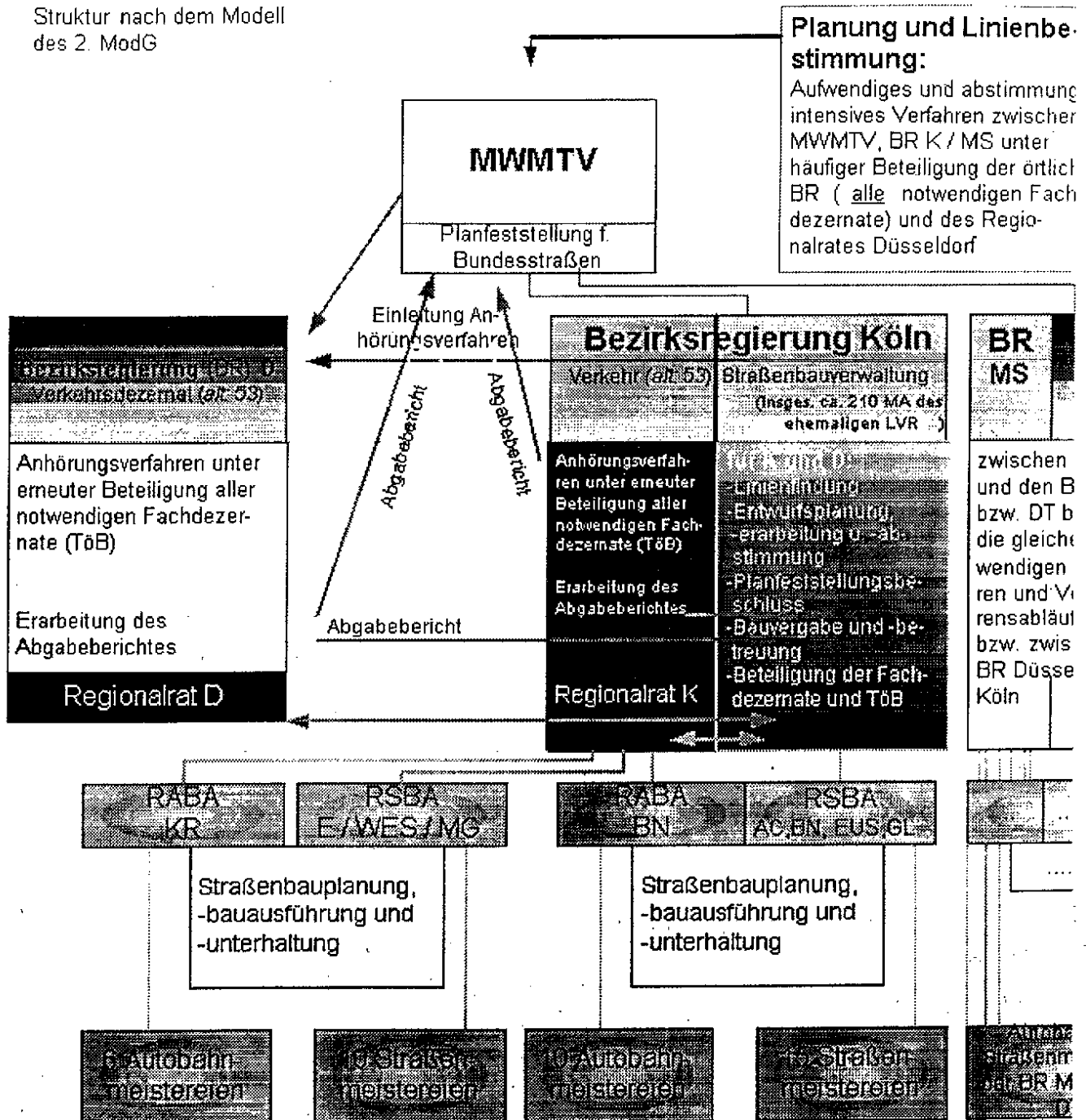
- Bundesfernstraßenbedarfsplan für Bundesautobahnen und Bundesstraßen
- Landestraßenbedarfsplan für Landesstraßen

**Hinweis:**

96 % aller Planungen der letzten fünf Jahre waren ausschließlich bezirksrelevant, d. h. nur in einem einzigen Fall war ein benachbarter Regierungsbezirk von einer Planung mitbetroffen. Die weitaus überwiegende Zahl der Verfahren war ausschließlich regional/ kommunal von besonderem Interesse!

# Verwaltungsreform NRW - Straßenverkehrsaufgaben des Landes-

Struktur nach dem Modell des 2. ModG



**Hinweis:**

96 % aller Planungen der letzten fünf Jahre waren ausschließlich bezirksrelevant, d. h. nur in einem einzigen Fall war ein benachbarter Regierungsbezirk von einer Planung mitbetroffen. Die weitaus überwiegende Zahl der Verfahren war ausschließlich regional/ kommunal von besonderem Interesse! Die zusätzliche Einbeziehung des BR K bzw. MS erschwert alle Verfahren.

Infolge der Verteilung der Erarbeitungs-, Beratungs-, Beteiligungs- und Beschlusskompetenzen werden alle Verfahren erheblich verzögert und erfordern dauerhaft einen vermeidbaren hohen personellen und materiellen Mehraufwand. Alle Beteiligten des RDZ Düsseldorf müssen durch das linienbestimmende BR, das anhörende BR und durch das planfeststellende BR bzw. MWMTV mehrfach beteiligt werden

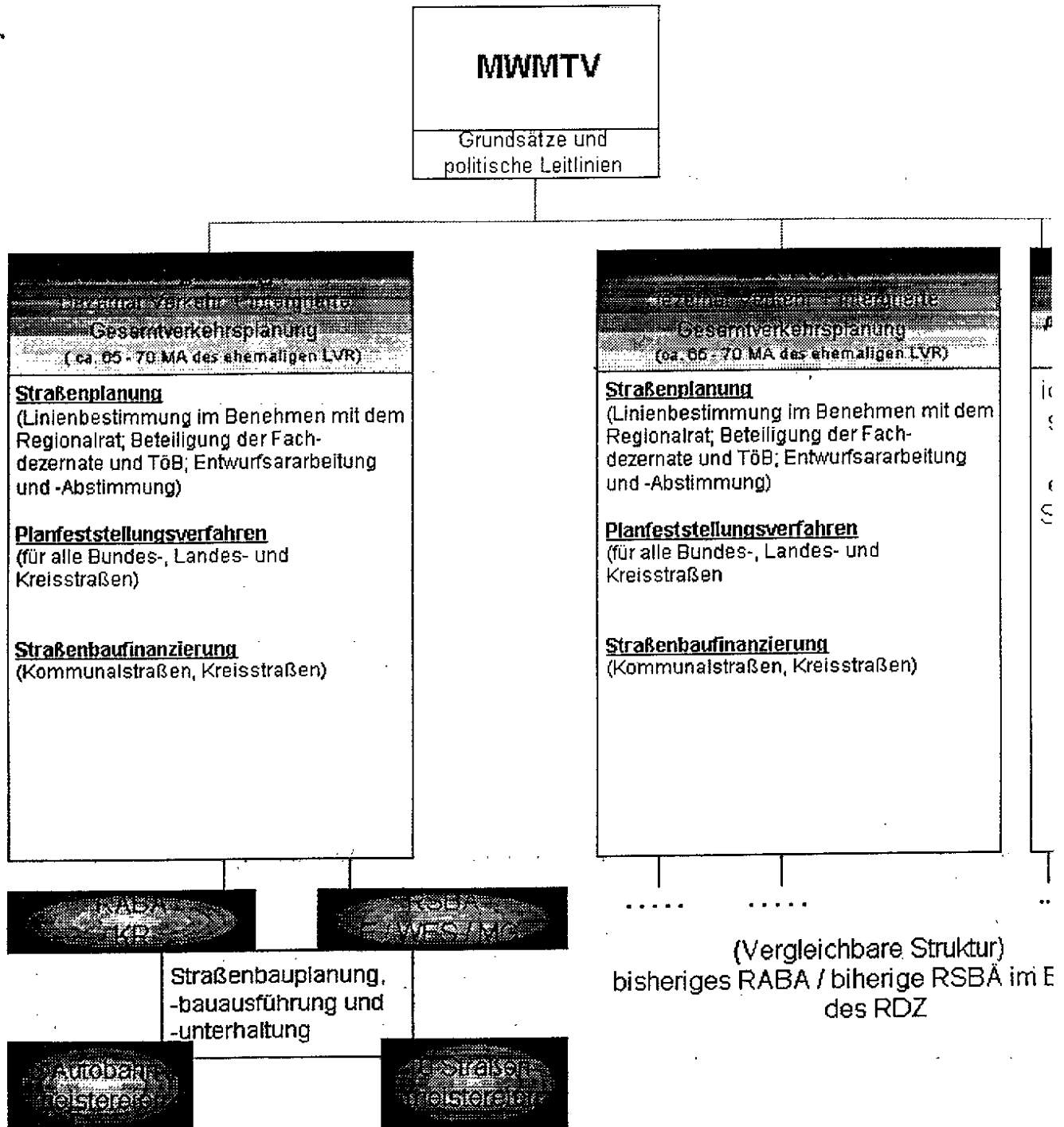
manchen beteiligt werden.

Der örtliche Regionalrat wird nur angehört und kann sich nicht ausreichend einbringen (keine Abstimmung im Benehmen; keine oder unzureichende Berücksichtigung der regionalen Strukturpolitik) Der "fremde" Regionalrat muss sich zusätzlich einbringen.

Die Abstimmungsprozesse gestalten sich insgesamt wesentlich schwieriger und länger als dies bisher schon der Fall ist!

**Verwaltungsreform NRW - Straßenverkehrsaufgaben des Landes-**

Struktur nach dem Vorschlag  
der Bezirksregierungen



**Hinweis:**

96 % aller Planungen der letzten fünf Jahre waren ausschließlich bezirksrelevant, d. h. nur in einem einzigen Fall war ein benachbarter Regierungsbezirk von einer Planung mitbetroffen. Die weitaus überwiegende Zahl der Verfahren war ausschließlich regional/ kommunal von besonderem Interesse!

Infolge der Bündelung der Erarbeitungs-, Beratungs-, Beteiligungs- und Beschlusskompetenzen werden alle Verfahren erheblich beschleunigt. Die Verfahrensbeteiligten (Fachdezernate und TöB) müssen nicht mehrfach beteiligt werden.

Der örtliche Regionalrat kann sich angemessen einbringen (Herstellung des Benehmens; sachgerechte

Berücksichtigung / Abstimmung mit der regionalen Strukturpolitik), so dass die geplante Stärkung der Regionalräte ermöglicht und der regionale Bezug von Verwaltungs- und politischem Handeln hergestellt wird.

Für die Bürger wird Planen und Handeln der Bezirksregierung durch den eindeutigen Regionalbezug verständlicher und nachvollziehbarer. Die Interessen der kommunalen Familie werden durch die starke Beteiligung des Regionalrates angemessen berücksichtigt

## Landtagsanhörung zum 2. Mod.G

### Artikel 1

Frage 1 Welche Maßnahmen halten Sie nach der Eingliederung für erforderlich, um weitere Synergieeffekte zu erzielen?

und

Frage 2 Lassen sich die Synergieeffekte erhöhen, wenn auch die Umweltschutzverwaltung in die StRD einbezogen würden?

Antwort: Aus der Sicht des **technischen Umweltschutzes** sollten nicht nur die Staatlichen Umweltämter als Sonderordnungsbehörden auf der unteren staatlichen Verwaltungsebene, sondern auch das **Landesumweltamt** als Landesoberbehörde bei der Integration in die Staatlichen Regionaldirektionen berücksichtigt werden. Synergieeffekte könnten nicht nur durch eine damit mögliche Konzentration im Bereich der Personal-, Haushalts- und Organisationsangelegenheiten erreicht werden. In fachlicher Hinsicht können Entscheidungszuständigkeiten in vergleichbaren Bereichen (z. B. Genehmigungen von Anlagen nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz) zusammengeführt oder inhaltlich bzw. formal miteinander verbundene Aufgaben, die unter verschiedenen Aspekten zurzeit von unterschiedlichen Behörden der Umweltschutzverwaltung wahrgenommen werden, bei **einer** Behörde zusammengefasst werden.

Durch eine einheitliche Verfahrenssteuerung würden Zeitverluste durch die Beteiligung der StUÄ als eigenständige Behörden vermieden. Außerdem würden unklare Zuständigkeitsregelungen auf diese Weise überflüssig. Es drängt sich auf, **Genehmigungsdezernate** und **Vor-Ort-Überwachungsdezernate** (als Außenstellen) einzurichten, wodurch die Überwachung auch wieder regelmäßiger stattfinden könnte. Wegen der vielen Schnittstellen wäre es auch effektiver, bei den Vor-Ort-Dezernaten Immissionsschutz und Arbeitsschutz wieder zusammenzuführen.

Frage 3 Welche weiteren Behörden bzw. Einrichtungen halten Sie für geeignet, in Landesbetriebe umgewandelt zu werden?

**Frage 4**      **Werden durch die beabsichtigte Integration die Verwaltungsentscheidungen beschleunigt oder verkompliziert und damit verlangsamt?**

**Antwort:**      Eine Integration der vorgenannten Umweltbehörden in die Staatlichen Regionaldirektionen verbessert die Möglichkeiten, bei den in vielen Fällen sehr komplexen Entscheidungen im Umweltbereich (Stichwort: Medienübergreifende Problemlösungen) Aufgabenbündelungen und Interessenabwägungen vorzunehmen. Optimierungen durch die Möglichkeiten einer "Bündelungsbehörde" sind regelmäßig mit Beschleunigungseffekten verbunden. Verfahren werden als Folge der Integration nicht verkompliziert sondern eher vereinfacht, denn mit der Zusammenführung von Organisationseinheiten und Aufgaben bei einer Behörde entfallen insbesondere die im Vorfeld vieler Verwaltungsentscheidungen bestehenden Notwendigkeiten der Beteiligung anderer Behörden.

**Frage 5**      **Ist eine wissenschaftliche Fachbehörde wie das GLA in eine Staatliche Regionaldirektion sinnvoll integrierbar**

**Frage 6**      **Lassen sich die Synergieeffekte erhöhen, wenn auch die Umweltschutzverwaltung (Staatl. Umweltämter) und die Arbeitsschutzverwaltung (Staatl. Ämter für Arbeitsschutz) in die StRD einbezogen würden?**

**Antwort:**      Durch eine Einbeziehung der Staatlichen Umweltämter und der Staatlichen Ämter für Arbeitsschutz in die Staatlichen Regionaldirektionen lassen sich insbesondere aus den oben zu den Fragen 1. und 2. genannten Gründen Synergieeffekte erzielen. Eine solche Maßnahme würde auch einen Teil der fachaufsichtlichen Tätigkeiten entbehrlich machen, die heute noch im Verhältnis der Bezirksregierungen zu den Staatlichen Umweltämtern und den Staatlichen Ämtern für Arbeitsschutz wahrgenommen werden müssen.



Erstmals in der Geschichte des Landes könnte der operative Umweltschutz durch eine Behörde aus einer Hand vollzogen und damit Gestaltungspotentiale freigesetzt werden.

Außerdem erleichtert sie eine einheitliche Rechtsauslegung und -anwendung im Bereich der Umwelt- und Arbeitsschutzverwaltung.

**Frage 7** **Lassen sich die Synergieeffekte durch eine Zusammenfassung von Umwelt-, Arbeitsschutz- und Bergverwaltung erhöhen?**

**Antwort:** Die Umwelt-, Arbeitsschutz- und Bergverwaltung nehmen Aufgaben wahr, die in vielen Fällen miteinander verknüpft oder sogar identisch sind. Im Rahmen der Anlagenzulassung geht dies sogar soweit, dass für die Genehmigung gleicher Anlagen in einem Fall die Bergverwaltung und in einem anderen Fall die Umweltschutzverwaltung (Bezirksregierung oder Staatlichen Umweltämter) zuständig sind. Umweltschutzrelevante Anforderungen können Auswirkungen auf arbeitsschutzrechtliche Notwendigkeiten haben und umgekehrt. Und auch die Bergverwaltung muss bei ihren Entscheidungen insbesondere umweltschutzrechtliche wie auch arbeitsschutzrechtliche Aspekte mitberücksichtigen. Das Erfordernis medienübergreifender Problemlösungen gebietet es hier geradezu nicht nur Verwaltungsentscheidungen herbeizuführen, die sowohl umwelt - wie auch arbeitsschutzrechtliche und ggfs. auch bergrechtliche Gesichtspunkte einbezieht, sondern derartige Verwaltungsentscheidungen auch möglichst aus einer Hand, d.h. von einer Behörde treffen zu lassen und dies insbesondere zur Sicherstellung einer effektiven Bündelung.

**Frage 8** **Kann durch Außenstellen der StRD die Ortsnähe mit der Zielsetzung der Bündelung staatlichen Handels in der Fläche besser erreicht werden als durch Ämter mit selbständiger Behördenstruktur?**

**und**

**Frage 9** **Wie beurteilen Sie alternativ ein Modell, bei der eine konsequente fachliche Bündelung der Umwelt- und Naturschutzverwaltung als Weiterentwicklung der ersten Verwaltungsstrukturreform der Umweltverwaltung (1993) vorgenommen wird?**

**Antwort:** Eine Eingliederung von selbständigen Ämtern in die Staatlichen Regionaldirektionen würde hinsichtlich der Ortsnähe bei der Aufgabenwahrnehmung zu keiner negativen Veränderung führen, wenn diese als Außenstellen ohne eigene Behördenstruktur erhalten bleiben.

Der größte Vorteil eines solchen Integrationsmodells würde darin liegen, dass einerseits eine konsequente fachliche Bündelung bei **einer** Behörde ermöglicht würde; andererseits kann über das Außenstellenmodell aber auch in den Fällen, in denen ein ortsnahes staatliches Handeln geboten ist, (z. B. Wahrnehmung von Überwachungs- und Beratungsaufgaben) durch die Außenstellen die Ortsnähe in der Fläche gewährleistet werden.

Mit der organisatorischen Eingliederung selbstständiger Sonderbehörden in die Staatlichen Regionaldirektionen und deren Umwandlung in Außenstellen würde eine Straffung der Verwaltungsstrukturen vorgenommen ohne gleichzeitig die Möglichkeiten orts- und bürgernahen Verwaltungshandelns zu verschlechtern.

Eine konsequente fachliche Bündelung der Umwelt- **und** Naturschutzverwaltung in den StRDen als Weiterentwicklung der ersten Verwaltungsstrukturreform der Umweltverwaltung in 1993 wird befürwortet. Dies entspricht dem vorgeschlagenen Modell einer schlagkräftigen Bündelungsbehörde, die Entscheidungen aus einer Hand in kurzen Verfahren und hoher Qualität dem Kunden anbieten kann.

Wesentliches Element einer Weiterentwicklung des medienübergreifenden Ansatzes wäre die Zusammenführung von **grünem und grauem Umweltschutz** in den Bezirksregierungen. Diese erfordert eine Integration der hoheitlichen Aufgaben der Landesforstverwaltung

Zu den hoheitlichen Aufgaben der Landesforstverwaltung gehören unter Anderem:

- Die Abgabe von forstlichen Stellungnahmen zu Verfahren Dritter; bei Integration in die StRDen kann dies zur Verfahrensbeschleunigung aus einer Hand mit den anderen grünen Umweltbelangen geschehen;
- die Förderung mit Landesmitteln; in der StRD hat der Bürger und Antragsteller nur noch **einen** Ansprechpartner für "grüne Fördertatbestände", Überschneidungen der verschiedenen Richtlinien fallen weg, die Mittel können gezielter und koordiniert eingesetzt werden;
- die Genehmigung von Waldumwandlungen; Hier ist die Zustimmung der Bezirksplanungsbehörde einzuholen, was durch die Neuorganisation zu einem hausinternen Vorgang würde; das Gleiche gilt für die Zulassung von befristeten Waldumwandlungen und Erstaufforstungen;

- der Erlass ordnungsbehördlicher Verordnungen für den Schutz von Schutzwald, Naturwaldzellen, Erholungswald;  
der Erlass ordnungsbehördlicher Verordnungen gehört auch zu den Kernaufgaben der "grünen Umweltschutzverwaltung" in den StRDen; die Aufgabe kann dort **aus einer Hand** angeboten werden;
- Erarbeitung des forstlichen Fachbeitrags;  
Dieser ist Grundlage für den GEP als forstlicher Rahmenplan sowie Richtlinie für die Forstbehörden bei deren Beratungs-, Förderungs- und Verwaltungshandeln;
- Dienst- und Fachaufsicht über die unteren Forstbehörden gehört in die StRDen als Mittelinstanz;
- Beratung und Öffentlichkeitsarbeit ebenfalls;  
Durch die Integration der Landesforstverwaltung in die StRDen können zahlreiche Verwaltungsvorschriften entfallen bzw. vereinfacht werden.

**Frage 10**      **Welche Erkenntnisse aus der freien Wirtschaft zur Schaffung kleiner, schlagkräftiger Einheiten bzw. zur Konzentration von Außenstellen/Niederlassungen lassen sich auf öffentliche Verwaltung übertragen?**

./.

**Frage 11**      **Wie läßt sich eine sinnvolle Größe einer Behörde hinsichtlich ihrer Steuerbarkeit beschreiben? Sind Verwaltungen mit mehr als 8.000 Beschäftigten noch sinnvoll steuerbar?**

**Antwort:** Die Frage nach der Steuerbarkeit sehr großer Verwaltungseinheit kann dahinstehen, solange der konkrete Aufgabenbestand nicht kritisch analysiert wird. So räumt z.B. das Landesversorgungsamt ein, nur noch zu 15 Prozent mit seinen originären Fachaufgaben beschäftigt zu sein. Unter organisationstheoretischen Gesichtspunkten wäre ggf. der gesamte Aufgabenbestand besser durch die staatliche Mittelinstanz zu erledigen. Allein bei der bisherigen Abwicklung von Förderprogrammen durch die Versorgungsverwaltung ohne Beteiligung der Bezirksplanungsräte treten die Disfunktionalitäten offen zu Tage. Nach einer Aufteilung des Aufgabenbestandes auf fünf Bezirksregierungen würde sich die Frage nach der Größe der Verwaltungseinheiten jedenfalls so nicht mehr stellen.

**Frage 12**      **Wie bewerten Sie die Übertragung der Aufgaben des Landesversorgungsamtes und der Versorgungsämter bzw. der Landesversicherungsanstalt auf die Ebene der Staatlichen Regionaldirektionen?**

./.

**Frage 13** Welche Verbesserungen oder Verschlechterungen für die künftige fachliche Aufgabenwahrnehmung in den unterschiedlichen Aufgabenbereichen der Versorgungsverwaltung erwarten Sie infolge der Eingliederung in die Staatliche Regionaldirektion Münster?

**Antwort:** Ein Anbindung der Hälfte aller Landesförderprogramme bei der Bezirksregierung Münster hält der Bezirksplanungsrat Düsseldorf für **suboptimal**. Ein Verbesserung der Verwaltungsleistung und des regionalen Interessenausgleichs kann hierdurch jedenfalls nicht erreicht werden. Vielmehr besteht Grund zu der Annahme, dass dieser Reformschritt schon in naher Zukunft wieder korrigiert werden muss.

**Frage 14** Welchen Verbesserungsbedarf sehen Sie bei der bisherigen fachlichen Aufgabenwahrnehmung?

**Antwort:** Bei der bisherigen fachlichen Aufgabenwahrnehmung im Bereich der technischen Umweltverwaltung dürfte der größte Verbesserungsbedarf im Bereich der Überwachungstätigkeit der Staatlichen Umweltämter liegen. Auch wenn die sogenannte Anlassüberwachung z. B. bei Nachbarbeschwerden oder bei Schadens- bzw. Störfällen weitestgehend sichergestellt werden kann, lässt die personelle Situation bei den Staatlichen Umweltämtern zurzeit eine erforderliche Regel- oder Programmüberwachung praktisch kaum noch zu.

Auch hier würde eine Eingliederung der Staatlichen Umweltämter und der Staatlichen Ämter für Arbeitsschutz in die Staatlichen Regionaldirektionen nach dem Modell "Außenstellen" eine Verbesserung mit sich bringen. Dies gilt nicht nur im Hinblick auf eine damit verbundene mögliche Straffung im Bereich Personal, Haushalt und Organisation, die neue Freiräume beim Personaleinsatz schaffen könnte. Auch eine Konzentration der **Genehmigungszuständigkeiten** bei den Staatlichen Regionaldirektionen und der **Überwachungszuständigkeiten** bei den "Außenstellen" würde eine weitere Optimierung der fachlichen Aufgabenwahrnehmung nach sich ziehen.

**Frage 15** Welche Schnittstellenprobleme sehen Sie bei der bestehenden Zuständigkeitsregelung?

**Antwort:** **Schnittstellenprobleme** bei den bestehenden Zuständigkeitsregelungen für die Staatlichen Umweltämter und die Bezirksregierungen werden vor allem im Bereich der **Abgrenzung von Genehmigungs- und Überwachungstätigkeiten** gesehen.

Ein Kernproblem der bisherigen Zuständigkeitsregelungen liegt in der unterschiedlichen Zuweisung von Genehmigungs- und Überwachungsaufgaben in artverwandten oder vergleichbaren Bereichen zu den Bezirksregierungen einerseits und andererseits zu den Staatlichen Umweltämtern.

Beispielhaft sei hier auf die Regelung der Zuständigkeiten für die Durchführung immissionsschutzrechtlicher Anlagenzulassungsverfahren verwiesen. Je nach Anlagenart oder Vorhaben sind einmal die Bezirksregierungen zuständige Genehmigungsbehörden (Stichwort: UVP-pflichtige Anlagen) und in anderen Fällen die Staatlichen Umweltämter.

Beide Behörden erteilen aber immissionsschutzrechtliche Genehmigungen, d. h. gleichartige Anlagenzulassungen.

Abhilfe könnte hier insbesondere dadurch geschaffen werden, dass die **Genehmigungszuständigkeiten bei einer Behörde konzentriert** werden. Damit könnten die für die Unternehmen und Bürger nur schwer verständlichen und praxisfremden Zuständigkeitsverordnungen entfallen.

**Frage 16**      **Welche Verfahrens- und Kooperationsoptimierung im Rahmen weiterer Bemühungen um innere Verwaltungsmodernisierung halten Sie für fachlich sinnvoll?**

**Antwort:**      Aus den vorstehenden Ausführungen ergibt sich, dass folgende Verfahrens- und Kooperationsoptimierungen im Rahmen weiterer Bemühungen um innere Verwaltungsmodernisierung sinnvoll sind:

- a) Berücksichtigung der Staatlichen Umweltämter und des Landesumweltamtes bei den Überlegungen zu einer **Zusammenführung der Umweltschutzverwaltung** in den Staatlichen Regionaldirektionen.
- b) **Angliederung der Staatlichen Umweltämter** an die Staatlichen Regionaldirektionen als "Außenstellen" ohne selbstständige Behördenstruktur.
- c) Zuweisung und **Konzentration von Genehmigungszuständigkeiten** bei den Staatlichen Regionaldirektionen und Wahrnehmung der **Überwachungsaufgaben vor Ort** durch die Außenstellen.

## Artikel 2

**Frage 1**      **Sollte eine bundesrechtliche Zuständigkeitslockerung bis zur Verabschiedung des Gesetzes nicht erfolgt sein, welche Regelung halten Sie im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten für sinnvoll?**

**Antwort:**      Hier geht es um das Thema was ist eine "Fachbehörde"?, da das Bundesrecht nur eine Zuordnung der Aufgabe "Flurbereinigung" zu einer Fachbehörde zulässt. Letztendlich ist z. B. die Bezirksregierung als "höhere Landschaftsbehörde" und "obere Fischereibehörde" auch "Fachbehörde", so dass eine Zuordnung der Aufgabe "Flurbereinigung" von hier aus als unproblematisch angesehen wird. (Falls dies trotzdem rechtlich angegriffen würde, ist damit zu rechnen, dass bis zur Klärung das Bundesrecht angepasst ist.)

**Frage 2**      **Wie beurteilen Sie die Eingliederung des Landesamtes für Agrarordnung und der Ämter für Agrarordnung in die StRD im Hinblick auf die**

- a)      **bereits durchgeführte erste Verwaltungsmodernisierung 1993,**
- b)      **auf die Fortentwicklung des medienübergreifenden Ansatzes und der Sicherung der Schutzfunktionen durch den Staat,**
- c)      **die nachhaltige Entwicklung des ländlichen Raumes,**
- d)      **die Verfassungskonformität und**
- e)      **Aufgaben der Flurbereinigungsbehörden**

**Antwort:**      Auf Grund des Wandels der Aufgaben der Flurbereinigungsbehörden (Flurbereinigungsverfahren für den Naturschutz, Kulturlandschaftsprogramm NRW, Vertragsnaturschutz) zum Bindeglied zwischen Landwirtschaft und Naturschutz (Entwicklung des ländlichen Raums) ist es sinnvoll, um Leistungen aus einer Hand anbieten zu können, in konsequenter Weiterentwicklung der Verwaltungsstrukturreform aus 1993 die Agrarordnung in die StRDen einzugliedern.

## Artikel 3

**Frage 1**      **Gibt es eine sachliche Notwendigkeit, den kommunal organisierten Straßenbau in Nordrhein-Westfalen (teilweise) zu verstaatlichen?**

**Antwort:**      Soweit hier mit dem "kommunal organisierten Straßenbau" die Landschaftsverbände - Dezernat 5 - gemeint sind:

Der Straßenbau **ist und war bisher** schon eine **staatliche Aufgabe**. Er ist historisch betrachtet in NRW lediglich auf die LV als von dort wahrzunehmende Aufgabe übertragen worden.

Das enge Zusammenspiel von Umwelt-, Siedlungs-, Raum- und Verkehrsplanung/Straßenbau erfordert, dass alle Bereiche reibungslos, effizient, kostengünstig und für die Bürger nachvollziehbar miteinander kooperieren.

Dieses Zusammenspiel zur Umsetzung des landes- und regionalpolitischen Willens kann - wie bereits auch in den Bereichen Umwelt-, Siedlungs- und Raumplanung/Landesplanung - nur dann funktionieren, wenn alle Elemente in einer staatlichen Hand liegen.

**Frage 2**      **Inwieweit sind die Teilaufgaben Planung, Bau, Unterhaltung organisatorisch, finanziell und personell miteinander verflochten**

- a)      **in NRW**
- b)      **in anderen Bundesländern?**

**Antwort:**      a)      Die an der Planung beteiligten Fachingenieure sind personell mit den Bereichen Bau und Unterhaltung verbunden, da sie auch hierfür ihre Fachleistungen einbringen und die Notwendigkeit sowie den Umfang von Maßnahmen beurteilen und festlegen.

Die bisherige Abwicklung und Finanzierung des Straßenbaus "aus einer Hand" folgt u. a. der Notwendigkeit, flexibel reagieren zu müssen, da unter Beachtung des Haushaltsrechts Einsparungen beim Unterhaltungsaufwand z. B. für Baumaßnahmen -etwa zur Deckung des Finanzbedarfes für genehmigte Landesstraßenbauvorhaben- eingesetzt werden können und umgekehrt.

Für Bau **und** Unterhaltung von Bundesstraßen werden z. T. vom Bund **pauschale Mittel** zugewiesen, die im Rahmen der Zweckbestimmung durch das zentrale Verkehrsdezernat die jeweiligen LV in NRW verwendet werden. Im Falle einer (Ab-)Trennung von verschiedenen Aufgabenbereichen müßten zukünftig die einzelnen Ansätze anstelle der Pauschalansätze detailliert ermittelt, angemeldet, zugewiesen und bewirtschaftet werden.

Bisher sind die Teilaufgaben durch einen entsprechenden organisatorischen Aufbau (Zentraldezernat, Autobahn- und Straßenbauämter, Straßenmeistereien) miteinander verbunden.

- b) hier nicht bekannt!  
In Baden-Württemberg wird derzeit geprüft, ob es nicht zweckmäßiger ist, Planung, Bau und Unterhaltung von Bundesautobahnen von der zentralen Landesbaudirektion beispielsweise auf die einzelnen Regierungspräsidien zu übertragen.

**Frage 3** In welchem Umfang sind in NRW in der Straßenbauverwaltung bereits betriebswirtschaftliche Managementinstrumente implementiert?

**Frage 4** Empfiehlt es sich, den operativen Straßenbau auf jeden Fall organisatorisch zu verselbständigen, z. B. als Landesbetrieb oder kommunale Anstalt?

**Antwort:** Die Verselbständigung ist nicht zwingend erforderlich, da die bisherige Untergliederung (s. o.) funktioniert. Es ist allenfalls zu prüfen, inwieweit die Integration bestimmter betriebswirtschaftlicher Managementinstrumente zur Kosten- und Aufgabenoptimierung führen kann.

Im Falle der Verselbständigung geht ein wesentlicher Teil notwendiger Einflussnahme z. B. auf Prioritätenfestlegungen bei Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen (u. a. auch Baustellenabstimmung zu Ferien- und sonstigen Verkehrsspitzenzeiten) verloren.

Hierdurch würden sich bei den einzelnen Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen erhöhter Abstimmungsbedarf und zusätzlicher Koordinierungsaufwand mit personellem Mehrbedarf und zusätzlichen Kosten ergeben.

Ein völlig eigenständiger Betrieb verursacht eigenen Personal- und Verwaltungsaufwand.

**Frage 5** Welche Vor- und Nachteile ergäben sich aus dem Wechsel zu einer landesbetriebs- oder eigenbetriebsähnlichen Organisationsform?

**Antwort:** Aus dem Wechsel zu einer landesbetriebs- oder eigenbetriebsähnlichen Organisationsform können sich folgende **Vorteile** ergeben:

Einsparungen durch stärkere Marktorientierung; ggf. straffere Betriebsorganisation (Personaleinsparung); im eigenen Betrieb nur teuer erbringbare Leistungen können an private Unternehmen vergeben werden.



Als **Nachteile** sind anzusehen:

Negative Rolle des Landes als öffentlicher Arbeitgeber (teilweise auch soziale Beschäftigungspolitik für oftmals gering qualifizierte Mitarbeiter, die in der freien Wirtschaft "wegrationalisiert" würden); keine ausreichenden Möglichkeiten der Einflussnahme des Landes auf die notwendige Prioritäten der Auftrags erledigung; Landes- oder Eigenbetriebe müssen sich uneingeschränkt dem Wettbewerb stellen und riskieren dann, von privaten Unternehmen verdrängt zu werden.

Wer die Verselbstständigung in einer der o. g. Betriebsformen prüft, sollte auch hinterfragen, ob dann nicht gleich alle Aufträge an Unternehmen vergeben werden sollten.

Aus Sicht des Bezirksplanungsrates: Keine empfehlenswerte Lösung!

- Frage 6** Welche Erfahrungen gibt es in anderen Bundesländern mit der dort staatlichen Straßenbauverwaltung?
- Frage 7** Wie sind diese Verwaltungen organisiert?
- Frage 8** Wie viele Beschäftigte sind dort - bezogen auf das jeweilige Streckennetz - tätig?
- Frage 9** Sind die Erfahrungen aus anderen Bundesländern angesichts der sehr unterschiedlichen Größenverhältnisse und Verkehrsdichten (NRW 18 Mio. EW) ohne weiteres vergleichbar?
- Frage 10** Es werden verschiedene Organisationsmodelle diskutiert:
- a) Eine Verlagerung der gesamten Straßenbauverwaltung auf die Staatlichen Regionaldirektionen in Münster und Köln mit der Vor-Ort-Zuständigkeit für die Bereiche der übrigen Regionaldirektionen,
  - b) eine Verlagerung der gesamten Straßenbauverwaltung auf die Staatlichen Regionaldirektionen,
  - c) eine Trennung von Straßenplanung (Linienbestimmung, Entwurf, Planfeststellung) - angesiedelt bei den Regionaldirektionen - und Straßenbau/-unterhaltung (operative Aufgabe) - organisiert in zwei Eigenbetrieben, kommunalen Anstalten oder Landesbetrieben-

**Frage 11**      **Welche Vor- und Nachteile hätte eine Trennung zwischen den Aufgaben Planung einerseits sowie Bau und Unterhaltung andererseits?**

**Antwort:**      Nennenswerte Vorteile einer Trennung können nicht festgestellt werden.

Nachteile sind bereits vorstehend genannt worden. Gerade die integrierte Gesamtverkehrsplanung, die im Falle der Trennung nur noch eingeschränkt möglich wäre, würde den fachlichen Notwendigkeiten und politischen Absichten (Regionalplanung, übergreifende Planung von Bundesstraßen, Sicherstellung von Straßenbau und -unterhaltung bei immer knapper werdenden Haushaltsmitteln) gerecht werden. Es muss hinterfragt werden, was die Straßen- und Verkehrsplanung überhaupt bewirken soll, wenn nicht gleichzeitig auf den Zustand des bestehenden Straßennetzes Einfluss genommen werden kann.

Planung, Förderung und Umsetzung von Maßnahmen, die zu über 95 % regionalen Charakter haben (Auswertung aller Planfeststellungs- und Genehmigungsverfahren im Bereich der BR Düsseldorf seit 1994) müssen eng auf einander abgestimmt sein.

Die Trennung würde alle Abstimmungen erschweren und verzögern, da selbstständige, unabhängige Behörden bzw. eine Behörde und ggf. ein Landesbetrieb sich permanent unter Berücksichtigung unterschiedlicher eigener Prioritäten abstimmen müssen (vgl. a. o.). Bei Interessenskollisionen müßte das MWMTV oft um Weisung gebeten werden.

**Frage 12**      **Welche Vor- und Nachteile bietet die im Gesetzentwurf vorgesehene Konzentration von Straßenplanung, -bau und -unterhaltung bei zwei StRD?**

**Antwort:**      Vorteile sind nicht erkennbar (Stichwort: "Türschilder-Reform"; es werden weder organisatorische Verbesserungen noch besondere Synergieeffekte erreicht.). Deutliche Vorteile werden erst mit der Fünfer-Lösung erreicht. Die BR Düsseldorf hat auf dem Berichtswege und durch Sachvorträge hierzu bereits ausführlich Stellung genommen (vgl. a. **Anlage -Synergieeffekte-** ).

Die hier bereits jetzt erkennbaren Nachteile ergeben sich im Umkehrschluss aus der Beantwortung der nächsten Frage. Auf jeden Fall würde der Regionalrat ebenso wie die Verwaltung langwierige Kommunikations- und Abstimmungsprozesse hinnehmen müssen, da ein "störender Dritter", nämlich die BR Köln oder Münster ständig zu beteiligen wäre ( vom ersten Konzept über die Linienbestimmung bis zur Planfeststellung und schließlich auch noch bei der Auftragsvergabe und bei der Bauausführung)

**Frage 13** Welche Vor- und Nachteile hätte eine Aufteilung der Straßenplanung auf alle StRD?

**Antwort:** Nachteile sind nicht feststellbar. Es sind z. B. beim LVR lediglich je ca. 70 Mitarbeiter des zentralen Verkehrsdezernates 5 auf die Bezirksregierungen Köln und Düsseldorf aufzuteilen; nur die Versetzung der ca. 35 Mitarbeiter nach Düsseldorf stellt eine "echte" Versetzungsmaßnahme mit reise- und kostenrechtlicher Relevanz dar! Für die Straßenbauämter und -meistereien ergeben sich keine bedeutsamen Veränderungen; Versetzungen sind dort nicht erforderlich.

Dass im bevölkerungsreichsten Regierungsbezirk der Bundesrepublik die Straßenbauplanung abhängig von der Kölner Sicht werden soll, lässt sich den Städten und Kreisen im Regierungsbezirk Düsseldorf schon deswegen nicht vermitteln, da der Straßenbau zu den harten Infrastruktur- und Standortfaktoren gehört. Angesichts der globalten Wettbewerbssituation müssen hierbei alle Möglichkeiten der Integration regionaler Interessen genutzt werden, um eine integrierten Gesamtverkehrsplanung für jeden Regierungsbezirk zu ermöglichen.

Vorteile einer Aufteilung der Straßenplanung auf alle fünf Behörden sind:

1. Sach- und zeitnahe Abstimmung der Straßenplanung und -baumaßnahmen mit der Regional- und Strukturpolitik;
2. Große Kosteneinsparungen durch Integration von Fachleuten der bisherigen LV-Verkehrsdezernate in die bisherigen Bezirksregierungen;
3. Die Verfahren liegen von der ersten Planungsphase über die Linienbestimmung und die Antragserstellung bis zur Erörterung und zum Erlass des Planfeststellungsbeschlusses in einer Hand. Mehrfachabstimmungen z. B. mit der BR Köln oder anderen Behörden sind nicht erforderlich, da alle Beteiligungen und die Abstimmungen mit dem Regionalrat direkt "inhouse" möglich sind. Es ergeben sich sehr große Synergieeffekte.
4. Probleme die sich daraus ergeben würden, wenn im Zweiermodell beispielsweise die Belange des Regionalrates nur mittelbar bei der BR Köln vertreten werden könnten, treten im Fünfermodell nicht auf. Da alles "in einem Guß" bearbeitet wird, werden Verfahren beschleunigt. Das erneute Einarbeiten in die Planung bei den sonst zu beteiligenden verschiedenen Behörden entfällt.
5. Ressourcenkonflikte, die sich im Zweiermodell zwangsläufig ergeben werden, sobald die BR Köln sich auch mit den Verfahren der BR Düsseldorf beschäftigen muss, werden im Fünfermodell nicht entstehen.
6. Es entstehen klare und schlanke Verwaltungsstrukturen, die sich nicht gegenseitig hemmen (vgl. Anlage "Synergieeffekte [ 3 vergleichende Grafiken]")

**Frage 14**      **Welche Auswirkungen hätte eine Aufteilung der Straßenplanung für Bundesfernstraßen und Landesstraßen auf alle fünf StRD?**

**Antwort:**      Die Aufteilung auf alle fünf Bezirksregierungen führt zu erheblichen Kosteneinsparungen im Bereich der zentralen Verkehrsdezernate der bisherigen LV'e, da Overheadkosten und Personalkosten für zentrale Aufgaben (Personalverwaltung, Organisation, Haushalt, etc.) durch bei allen BR schon vorhandene Ressourcen aufgefangen werden (Synergieeffekte!).  
Die Verfahren werden durch die fast ausschließlichen "inhouse"-Beteiligungen innerhalb der BR erheblich beschleunigt und sind allein schon dadurch kostengünstiger. Für die Bürgerinnen und Bürger wird die Straßen- und Verkehrsverwaltung verständlich, weil sie sich nur noch an die örtliche Kommune für kommunale Straßen und an die jeweilige BR für Landes- und Bundesstraßen als Ansprechpartner wenden müssen.

**Frage 15**      **Ist es unter fachlichen und finanziellen Aspekten sinnvoll, die Aufgaben Straßenplanung, Straßenbau und Straßenunterhaltung zu trennen und auf verschiedene Aufgabenträger (Land/Kommunen) zu verteilen? Ist eine bestimmte Schnittstelle sachgerecht? Gibt es Erfahrungen mit solchen "Trennmodellen" aus anderen Bundesländern?**

**Antwort:**      Es handelt sich bei Straßenplanung, -bau und -unterhaltung um eine staatliche Aufgabe, um die Raumordnungs-, Umwelt- und politischen Belange durchzusetzen. Es ist weder unter fachlichen noch unter finanziellen Aspekten sinnvoll, diese zu trennen oder gar auf verschiedene Aufgabenträger zu verteilen.  
Die durch zusätzlichen Organisations- und Koordinationsaufwand entstehenden Kostenfolgen und Reibungsverluste rechtfertigen dies nicht, selbst dann nicht, wenn ein eigenständiger Aufgabenträger teilweise wirtschaftlicher arbeiten könnte. Die Straßenbauämter und -meistereien, deren örtliche Zuständigkeiten im wesentlichen an Regierungsbezirksgrenzen orientiert sind, müssen lediglich den jeweiligen Bezirksregierungen zugeordnet werden. Dies hat keine finanziellen Auswirkungen, da insbesondere keine Versetzungen erfolgen - lediglich die Zuordnung des Unterbaues zur jeweiligen Planungsbehörde ändert sich.

**Frage 16**      **Wie werden Finanzausstattung und Aufgabenlast des Landes einerseits und der Gemeinden andererseits durch die Verlagerung von Aufgaben im Straßenbau berührt?**

**Frage 17**      **Wie hoch sind die voraussichtlichen Kosten einer Umorganisation der Straßenbauverwaltung bzw. in welcher Höhe führt die Neuorganisation zu Kosteneinsparungen? Welche Konsequenzen ergäben sich für die Finanzsituation des Landes und der Gemeinden? Bitte für alle Modelle (s. o.) ausführen.**

**Antwort:**      Zu den Kosten der politisch gewollten Umorganisation der Straßenbauverwaltung kann von hier aus keine Aussage getroffen werden.  
Fest steht aber, dass unter der Prämisse der Umorganisation das Fünfermodell durch Kosteneinsparungen im Bereich der "teueren Planstellen" der Zentralverwaltung - allein beim LVR können **ca. 40 Stellen eingespart werden** - finanziell erheblich günstiger ist als der Zweiermodell. Dabei ist insbesondere zu berücksichtigen, dass im Unterbau (Straßenbauämter und -meistereien mit ihrem sehr hohem Personalbestand) **keine Versetzungen erforderlich** sind, da diese als den Regionaldirektionen nachgeordnete Behörden erhalten bleiben sollen.

**Frage 18**      **Die vom Land zu übernehmenden Beschäftigten der Straßenbauverwaltungen der Landschaftsverbände werden zugleich auch von den kommunalen Zusatzversorgungssystemen in das System der Versorgungsanstalt des Bundes und der Länder (VBL) wechseln müssen. Welche einmaligen und laufenden finanziellen Lasten werden auf den Landeshaushalt infolge des Wechsels der Zusatzversorgungssysteme zukommen (z. B. Ablösezahlungen, Erhöhung des Arbeitgeberbeitrages, tarifvertragliche Absicherung eines erhöhten Arbeitnehmerbeitrages)?**

**Frage 19**      **Ist angesichts der enormen Mittelverknappung für den Ausbau von Straßen, Radwegen sowie für Straßenunterhaltung nicht eine kommunale Trägererschaft des Straßenbaus besonders wertvoll für die Abstimmung der engen Prioritäten in den Teilregionen bei Beibehaltung bzw. Ergänzung der bestehenden Bauamtskommissionen, die den jeweiligen Straßenbauämtern zugeordnet sind?**

**Antwort:**      Straßenplanung und Straßenbau benötigen einen optimalen räumlichen Zuschnitt und müssen auf die Entscheidungs- und Mitwirkungsrechte des Regionalrates auf die Regierungsbezirke abgestellt werden.

Ferner wäre ein immens großer Koordinierungsaufwand durch die BRen bzw. durch das MWMTV erforderlich. Eine integrierte Gesamtverkehrsplanung wäre nicht mehr möglich und Planungen, die die Grenzen mehrerer Kommunen schneiden, wären weder zeitlich noch finanziell in einem vorstellbaren Rahmen durchführbar.

Eine derartige Lösung ist meines Erachtens kontraproduktiv.

Da die Straßenbauämter als staatliche Einrichtungen weitergeführt werden sollen, spricht gleichwohl nichts gegen eine Beibehaltung der Bauamtskommissionen, soweit deren Aufgaben nicht künftig vom Regionalrat wahrgenommen werden sollen.

**Frage 20** **Wie wirken sich die vorgesehenen Regelungen auf die Umsetzung einer integrierten Gesamtverkehrsplanung in NRW aus, die vom Landtag auf Empfehlung der Enquete-Kommission "Zukunft der Mobilität" einstimmig verabschiedet worden ist (Drucksache 12/3246)?**

**Antwort:** Die Umsetzung einer integrierten Gesamtverkehrsplanung wäre im Zweiermodell nur mit den bereits dargestellten deutlichen Einschränkungen und Nachteilen möglich.

Dagegen sprechen die vielfältigen Verflechtungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern eindeutig für das Regionalprinzip, da deren Wechselbeziehungen nur in den jeweiligen Regionen zutreffend beurteilt werden können.

**Frage 21** **Kann eine Integration von Raum-, Siedlungs-, Umwelt- und Verkehrsplanung durch die vorgeschlagene Lösung erreicht werden? Wo liegen die Vorteile und welche Nachteile werden in diesem Zusammenhang in der Verstaatlichung der Straßenbauverwaltung gesehen (s. hierzu auch Artikel 10)?**

**Antwort:** Erst im Fünfermodell ist die Integration von Raum-, Siedlungs-, Umwelt- und (integrierter Gesamt-) Verkehrsplanung tatsächlich möglich, da dann auch im Verkehrsbereich der Regionalbezug (regierungsbezirksbezogene Aufgabenerledigung) hergestellt ist.

Sowohl die Regionalräte als auch die Verwaltung eines jeden Regierungsbezirkes haben regionalbezogene Kompetenzen und Aufträge wahrzunehmen. Das Zweiermodell wirkt sich hemmend und kompetenzeinschränkend aus, weil z. B. die Bezirksregierung Düsseldorf immer in einem Abhängigkeitsverhältnis zur BR Köln stünde.

## Artikel 4

Frage 1 **Welche Zuständigkeitsverteilung im Bereich der Straßenplanung und -planfeststellung wird den erweiterten Zuständigkeiten (vgl. Änderung des Landesplanungsgesetzes) der neuen Regionalräte am besten gerecht?**

Antwort: Siehe Ausführungen zu Artikel 3 und 10

## Artikel 5

## Artikel 6

## Artikel 7

## Artikel 8

Frage 1 **Halten Sie die Vorortzuständigkeit der einzugliedernden Verwaltungen mit der Bündelungsfunktion der Staatlichen Regionaldirektionen vereinbar?**

Antwort: Bereits heute haben die Bezirksregierungen auf verschiedenen Aufgabenfeldern Vorortzuständigkeiten für das ganze Land oder für einen weiteren Bezirk. Dies war bisher immer dann der Fall, wenn der rein quantitative Umfang der Aufgabe einerseits so gering und andererseits die Spezialität der Aufgabe so hoch war, dass sich eine Verteilung auf fünf Standorte sinnvoll nicht organisieren ließ. Mit dem aktuellen Reformansatz wird dieser aufgabenkritische Ansatz allerdings verlassen. Z.B. Agrarordnungsverwaltung, Straßenplanung oder Bergverwaltung sollten aus hiesiger Sicht auf fünf Standorte verteilt werden.

- Frage 2**     **Wie beurteilen Sie die Ausgliederung des Landesamtes für Agrarordnung aus der jetzigen LÖBF/LAFAO**
- a)     **im Hinblick auf die gerade erst abgeschlossene Zusammenführung**
  - b)     **im Hinblick auf die Arbeit des künftigen LÖFL**
  - c)     **im Hinblick auf die Bündelungsauswirkung in den StRD.**

**Antwort:** Die Ausgliederung der Agrarordnung mit ihren operativen Aufgaben aus einer überwiegend wissenschaftlichen Einrichtung wie die LÖBF ist konsequent und folgerichtig. Damit wird eine entgegen damaliger Organisationsgutachten getroffene Entscheidung korrigiert. Entscheidungen - insbesondere im Förderbereich (Naturschutzsonderprogramme/Dorferneuerung) - können nunmehr aus einer Hand getroffen werden und sind damit wesentlich kundenfreundlicher. Damit kann sich die LÖLF auf ihr Kerngeschäft die - Erarbeitung von wiss. Grundlagen, die Effizienzkontrolle und Umweltbildung - konzentrieren.

**Antwort:** Die Zusammenführen der Aufgaben von LÖBF und LAFAO war aus hiesiger Sicht bereits systemwidrig. Richtig ist vielmehr das Vorhaben, die Aufgaben der Agrarordnungsbehörden in die StRD zu integrieren und die Bündelungsfunktion dieses Behördentyps zu nutzen und hemmende Schnittstellen zu beseitigen.

- Frage 3**     **Halten Sie es für sinnvoll, den Namen "Bezirksregierung" durch "Staatliche Regionaldirektion" zu ersetzen)**

**Antwort:** Die Namensdiskussion resultiert aus der Ausgangsüberlegung einer Zusammenführung kommunaler und staatlicher Aufgaben in der Mittelinstanz, die zwischenzeitlich nicht mehr weiterverfolgt wird. Der Name "Bezirksregierung" (zeitweise "Regierungspräsident") ist seit 185 Jahren bekannt. Dass angeblich das Wort "Regierung" nicht mehr im Namen auftauchen soll, weil es zu Verwechslungen mit der Landesregierung führen könnte, ist angesichts der Zeitdauer des aktuellen Namens ein sehr dürftiges Argument. Dies um so mehr, als es in allen anderen Flächenländern der Bundesrepublik auch nach jüngsten Strukturreformen weiterhin "Bezirksregierungen" bzw. "Regierungspräsidien" gibt. Der Begriff "Regierung" ist Synonym für den administrativen Vollzug von Entscheidungen der Landesregierung auf der mittleren Ebene. Der Name war und ist Programm.



## Artikel 9

**Frage 1**      **Wie beurteilen Sie die Auswirkungen einer geteilten Dienstaufsicht (Trennung nach Beschäftigten des allgemeinen Verwaltungsdienstes und nach Fach-Laufbahnen? Wird hierdurch der Charakter einer Bündelungsbehörde gefährdet?**

**Antwort:**      Unter dem Schlagwort der "geteilten Dienstaufsicht" verfolgen einzelne Ressorts die Absicht Abteilungen oder Dezernate der Bündelungsbehörde zu verselbständigen. Angesichts der aktuellen Organisationsdebatte ist das Vorhaben anachronistisch und gegenüber den bisher erzielten Erfolge bei der Binnenmodernisierung der Landesverwaltung ein Rückschritt. Der Bezirksplanungsrat wäre in seiner Aufgabenerfüllung erheblich behindert, da ihm keine einheitliche Behörde mehr zur Seite stünde, er sähe sich einer Vielzahl von ressortspezifischen Einzelinteressen gegenüber, die quasi als "Sonderbehörden" in einem "Behördenhaus" StRD agieren könnten.

## Artikel 10

**Frage 1**      **Halten Sie es angesichts der bestehenden Zuständigkeitsverteilung im Kulturbereich für sinnvoll, dass die Regionalräte zusätzlich zu bestehenden Institutionen (regionale Kulturpolitik des MASSKS, Landschaftsverbände, KVR bzw. Agentur Ruhr, Kultursekretariate, Kommunen) mit Kulturpolitik befasst sind?**

**Antwort:**      Kulturpolitik entwickelt als weicher Standortfaktor im Rahmen der regionalen Strukturpolitik eine innergrößere Bedeutung und sollte deshalb auch in den Bereich der Zuständigkeiten des Bezirksplanungsrates fallen. Nicht selten werden weiche zu harte Standortfaktoren, wenn es um die Attraktivität einer Region geht. Dem Regionalrat sollte deshalb auch ein Mitwirkungsrecht in der Kulturpolitik eingeräumt werden .

**Frage 2**      **Werden die vorgesehenen erweiterten Kompetenzen der Regionalräte (§ 7 Abs. LPIG - Neu -) dazu führen, dass den Regionen die Zuständigkeit für eine integrierte Gesamtverkehrsplanung obliegt und reichen die vorgesehenen Kompetenzen der Regionalräte aus, um eine integrierte Regionalplanung/regionale Verkehrsplanung in den Regionen zu schaffen?**

**Antwort:**      Die Integration und Verbindung der Straßen- und Verkehrsplanung mit der Gebietsentwicklungsplanung war seit Bestehen der Bezirksplanungsräte ein besonderes Anliegen. Die Übertragung von Entscheidungsbefugnissen für die Verkehrsinfrastrukturplanung (gesetzliche Bedarfs- und Ausbaupläne des Bundes und des Landes) auf die Regionalräte wird nun zur besseren und intensiveren Verzahnung der Straßenplanung mit der Gebietsentwicklungsplanung führen und so eine integrierte Planung ermöglichen.

Deshalb darf dem Regionalrat auch nicht verwehrt werden, eigene Vorschläge zu erarbeiten und zu verabschieden. Er sollte nicht darauf beschränkt werden, nur über "Vorschläge der Region" zu beschließen, wie es der Gesetzesentwurf formuliert.

Die Aufgaben der Straßenplanung und der Linienbestimmung sind ganz wesentlich mit der Gebietsentwicklungsplanung verknüpft, die mit ihren Zielen der Raumordnung und Landesplanung für diese Aufgabengebiete die entscheidenden Eckpunkte liefert. Die Kompetenz und Verantwortlichkeit der Regionalräte für die Gebietsentwicklungsplanung sprechen deshalb dafür, die Aufgaben der Straßenplanung und der Linienbestimmung auf die fünf Bezirksregierungen zu übertragen und so den regionalen Bezug zu wahren. Dies würde einerseits der geplanten Stärkung der Regionalräte entsprechen, aber andererseits auch die Zusammenarbeit zwischen Regionalräten und den Bezirksregierungen ganz wesentlich erleichtern. Denn natürlich ist die Koordination und Abstimmung zwischen der Verwaltung und dem "eigenen" Regionalrat gerade bei problematischen Fällen sehr viel einfacher und führt zu schnelleren Verfahren als bei der Abstimmung mit einem "fremdem" Regionalrat.

Ferner setzen im Rahmen der Gebietsentwicklungsplanung der Regionalrat und die Bezirksregierung Schwerpunkte, die in vielen Fällen auch verkehrliche Konsequenzen nach sich ziehen. Sie setzen für diese Schwerpunkte auch Prioritäten hinsichtlich der Förderungen, besonders auch im Bereich der Regionalen Strukturpolitik. Die Bestimmung des Ausbaus der Landesstraßen stehen damit in einem unauflöselichen Zusammenhang. Daher kann und darf die Kompetenz für die Vorschläge zu den Ausbau- und Bedarfsplänen, auch aus diesem Grund, nur bei den einzelnen Regionalräten und Bezirksregierungen liegen und kann nicht auf ausschließlich zwei Bezirksregierungen übertragen werden.

**Frage 3** **Wie beurteilen Sie die Mitwirkungsmöglichkeiten vor allen kleinerer Fraktionen sowohl demokratietheoretisch als auch praktisch in einem Organ wie den zukünftigen Regionalräten? Welche sachliche und finanzielle Ausstattung benötigen die Fraktionen, um ihrer Aufgabe sinnvoll gerecht werden zu können?**

**Antwort:** Die Mitwirkung der kleineren Fraktionen ist unter demokratischen Gesichtspunkten selbstverständlich und trägt positiv durch das Einbringen anderer Aspekte zu den Entscheidungen bei.

Die finanzielle Ausstattung der Fraktionen ist auf Grund der niedrigen Sitzungsgelder auch im Vergleich zu anderen Gremien bescheiden. Neben einer Erhöhung der Sitzungsgelder empfiehlt es sich, den Fraktionen auch für die Fraktionsarbeit Mittel zur Verfügung zu stellen. Dabei empfiehlt es sich, dies an der Ausstattung der Landschaftsverbände zu orientieren.

**Frage 4** **Wie bewerten Sie die Ausweitung der Kompetenzen der Regionalräte?**

**Antwort:** Die durch das Zweite Modernisierungsgesetz vorgesehene Stärkung der jetzigen Bezirksplanungsräte wird von uns begrüßt. Neue Kompetenzen insbesondere bei Förderprogrammen und bei der Förderung von raumbedeutsamen und strukturwirksamen Maßnahmen und im Bereich der Verkehrsinfrastrukturplanung bedeuten einen Zuwachs an Verantwortung und weisen den zukünftigen Regionalräten zu Recht eine neue Stellung in der Region zu, die den Weg zu vielen neuen Initiativen eröffnet.

**Frage 5** **Halten Sie eine gesonderte Braunkohleplanung und die Aufrechterhaltung des Braunkohleausschusses weiterhin für erforderlich oder sehen Sie Vorteile in der Integration in die Regionalplanung/Regionalräte?**

**Antwort:** Da es sich bei der Braunkohleplanung um eine sehr umfang- und detailreiche, fachspezifische Planung handelt, empfiehlt sich die Aufrechterhaltung des Braunkohleausschusses.

**Frage 6** **Welche Erfahrungen wurden in der Vergangenheit mit der Beteiligung von Fachfrauen an den Gremien der regionalisierten Strukturpolitik gemacht?**

**Antwort:** Im Rahmen der regionalisierten Strukturpolitik kann die Beteiligung von Fachfrauen bei einzelnen Programmen und Projekten förderlich sein.

**Frage 7**      **Wie bewerten Sie die in Artikel 10 (Landesplanungsgesetz) § 6 Abs. 1 Satz 3 neu vorgesehene Beteiligung der Regionalstellen "Frau und Beruf"?**

**Antwort:**      In der Gebietsentwicklungsplanung gibt es keine "frauenspezifischen" Gesichtspunkte. Bei Förderung von Programmen und Maßnahmen werden diese bei der Erarbeitung durch eine entsprechende Beteiligung eingebracht. Da dies verhältnismäßig selten der Fall ist, erscheint die vorgesehene Beteiligung der Regionalstelle "Frau und Beruf" nicht erforderlich und sinnvoll.

**Frage 8**      **Erachten Sie die dort vorgesehene Beteiligung als ausreichend, um die frauenpolitischen Erfahrungen mit der regionalisierten Strukturpolitik zu bündeln und bei zukünftigen Planungsvorhaben zu berücksichtigen?**

**Antwort:**      Das Einbringen von frauenpolitischen Erfahrungen in die regionalisierte Strukturpolitik geschieht in erster Linie in der Region und in den Regionalkonferenzen. Dort ist sie effektiv und nützlich. Auf der Ebene des Regionalrates werden sie nur in sehr seltenen Fällen relevant, in denen dann eine Beteiligung im Einzelfall ausreichend ist.

**Frage 9**      **Im LGG (Verabschiedung erfolgt in der ersten Novemberwoche, Beschlussempfehlung des Frauenausschusses am 29.10.1999) ist die Mitwirkung der Gleichstellungsbeauftragten an allen Vorschriften und Maßnahmen, die Auswirkung auf die Gleichstellung von Frau und Mann haben oder haben können, ausdrücklich verankert. Auch das Recht zur dienststellenübergreifenden Zusammenarbeit ist für die Zukunft gesetzlich verankert. Wie bewerten Sie auf dieser Grundlage die Forderung auch eine Vertreterin der kommunalen Gleichstellungsbeauftragten an den Regionalräten zu beteiligen?**

**Antwort:**      Fragen der Gleichstellung sind in der Gebietsentwicklungsplanung, der Hauptaufgabe des Regionalrates, nicht relevant. Bei der Förderung von Programmen und Maßnahmen können sie gelegentlich auftreten. Aus den gleichen Gründen wie unter Frage 8 erscheint eine Beteiligung dennoch nicht erforderlich.