

---

## Inhaltsverzeichnis

### **Neue Stellen/-anteile 2022 - Teilhaushalte 4 und 5**

<i>Antrag Nr. 10 – SB Abrechnung ÖPNV .....</i>	<i>2</i>
<i>Antrag Nr. 11 – SB Kompensationsmaßnahmen .....</i>	<i>4</i>

### ***Befristete Verlängerung von Stellen/-anteilen - Teilhaushalte 4 und 5***

<i>Antrag Nr. 12 – SB Klimaschutzmanagement FB .....</i>	<i>9</i>
--	----------

### **Entfristung von Stellen/-anteilen - Teilhaushalte 4 und 5**

<i>Antrag Nr. 13 – SB Allgemeine / Besondere Kfz-Zulassung .....</i>	<i>11</i>
<i>Antrag Nr. 23 – SB Leitungsrecht .....</i>	<i>13</i>

## Neue Stellen/-anteile im Bereich der Teilhaushalte 4 und 5

Lfd. Nr.	Fachbereich	Sachgebiet	Stelle	VZÄ	Befristung
10	Verkehr	Verkehr & ÖPNV	Abrechnung ÖPNV	0,20	unbefristet
<p>Refinanzierung</p> <p>Die Finanzierung erfolgt durch die gesetzlich geregelte Vorwegentnahme aus den zugewiesenen ÖPNVG-Mitteln (1%) und eine anteilige Entnahme aus der Verbundförderung des Landes</p> <p>Art der Aufgabe:</p> <p>Pflichtaufgabe; Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG-BW), Personenbeförderungsgesetz (PBefG)</p>					

### Begründung:

Ziel des Landkreises ist es, ein zukunftsorientiertes, bedarfsgerechtes und umweltschonendes Mobilitätsangebot sicherzustellen. Dies erfolgt insbesondere durch den Ausbau des Öffentlichen Nachverkehrs, wofür die landesseitigen Finanzierungsinstrumente und die Kreismittel zuletzt stetig ausgebaut wurden (insgesamt Ausgabenpositionen im Umfang ca. 10 Mio. €).

Mithilfe der den Aufgabenträgern zugewiesenen Mittel auf der Grundlage des ÖPNVG-BW werden seit 2018 u. a. Ausgleichszahlungen im Ausbildungsverkehr an die Verkehrsunternehmen geleistet; seit 2021 geht es darüber hinaus um eine Unterstützung der Stadt- und Ortsverkehre und den Angebotsausbau. Zur rechtssicheren und zielführenden Verwendung dieser Mittel wurden in 2018 neue Personalressourcen im Umfang von 0,3 VZÄ geschaffen. Diese sollen nun um 0,2 VZÄ ergänzt werden, sodass für die Abwicklung der verschiedenen Finanzierungsinstrumente eine Stelle im Umfang von 0,5 VZÄ besteht.

Seit 01.01.2021 gelten für die ÖPNVG-Mittel eine neue Systematik, neue Beträge und der Empfängerkreis wurde grundlegend geändert:

Während dem Landkreis bislang **3.175 Mio. € jährlich** zugewiesen waren, die entsprechend einer Satzung an die Verkehrsunternehmen verteilt wurde, erfolgt nun eine Einteilung der Aufgabenträger nach Regionaltöpfen, in der die Stadt- und Landkreise untereinander in Konkurrenz treten. Die Mittelzuweisung richtet sich nach neuen Parametern (Angebotskilometer, Fahrgastzahlen, Schüler, Fläche); der Zuweisungsbetrag an den Landkreis wird **bis 2023 stufenweise auf 4,8 Mio. € erhöht**. Ebenso ist der Empfängerkreis um die Stadtverkehre erweitert worden, und ein Teil der Mittel soll für die Generierung von Neuverkehren verwendet werden. Dadurch

ist eine gänzliche Neubetrachtung hinsichtlich der Aufteilung und Verteilung erforderlich, die nachvollziehbar, zielführend und gerichtsfest ist.

Nach 2023 werden die Summen in den Regionaltöpfen gleich bleiben, aber die Verteilung unter den sich im selben Topf befindlichen Aufgabenträgern ist abhängig davon, wie diese im Vergleich der Parameter zueinander stehen. Ziel des Landkreises und seiner Städte und Gemeinden muss es sein, im Sinne des Öffentlichen Verkehrs und der kommunalen Haushaltslage auch weiterhin möglichst viele Mittel zu erhalten. Hierfür ist eine rechtskonforme Abwicklung unverzichtbar.

Die Aufgabe der Verteilung/Bewilligung und der Abrechnung der genannten Zahlungen bedingt einen zusätzlichen Personalaufwand beim Landkreis als gesetzlichem Aufgabenträger für das gesamte Verbundgebiet. Eine neue Gegenfinanzierung hierfür wurde mit der Möglichkeit einer Vorwegentnahme von 1 % der ÖPNVG-Mittel geschaffen (§ 18 ÖPNVG-BW).

Auch im Bereich der landesseitigen Verbundförderung ist eine gesetzliche Änderung erfolgt, die sowohl die Weiterreichung der Mittel (ca. 1 Mio. €) an den Verkehrsverbund, entsprechende Kontroll- und Testierpflichten sowie Anforderungen an die Zuweisung grundsätzlicher Art stellt. Der hierdurch ausgelöste Personalaufwand kann ebenfalls durch eine Vorwegentnahme aus der Verbundförderung gegenfinanziert werden.

**Anlagen:**  ja  nein

## Neue Stellen/-anteile im Bereich der Teilhaushalte 4 und 5

Lfd. Nr.	Fachbereich	Sachgebiet	Stelle	VZÄ	Befristung
11	Straßen		SB Kompensationsmaßnahmen	1,00	unbefristet
Refinanzierung:					
Art der Aufgabe:					
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sicherstellung bestimmungsgerechter Unterhaltungspflege von Kompensationsmaßnahmen an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen nach §§ 50, 51, 53 StrG i.V. § 19 LVG – <b>Pflichtaufgabe</b></li> <li>2. Erstellung umwelt- und naturschutzrechtlicher Fachbeiträge bei Planung und Bau neuer Radverkehrsinfrastruktur z.B. Radwege – <b>freiwillige Aufgabe</b></li> </ol> <p>Zielgerichtete Mitwirkung bei Infrastrukturmaßnahmen aus dem <b>Radverkehrskonzept</b>, insbesondere bei Planung &amp; Bau neuer Radwege, Querungsanlagen usw. an Kreisstraßen: Qualifizierte Sicherstellung bei allen natur- und umweltfachlichen Anforderungen im Planungs- und Bauprozess (Strategie: „Der Landkreis fördert die aktive Mobilität und sorgt für eine gute und sichere Radverkehrsinfrastruktur“).</p>					

Begründung:
<p><u>Gesetzliche Verpflichtung</u> Die Landratsämter sind für Pflege und Unterhaltung von zu Bundes- und Landesstraßen gehörenden Kompensationsmaßnahmen zuständig, und zwar unabhängig davon, ob es sich um straßennahe oder straßenferne Flächen handelt (§ 50 Abs. 3 Nr. 1a und § 51 Abs. 2 sowie § 53 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2a, Abs. 3 S. 1 StrG in Verbindung mit §19 Abs.1 Nr.1 Buchst. G LVG).</p> <p>Damit verbundene Sicherungs-, Pflege- und Kontrollaufgaben obliegen den Straßenbaubehörden der Landkreise. Die Erfüllung dieser Pflichtaufgabe ist seit Jahren Bestandteil der Zielvereinbarungen zwischen Regierungspräsidien und unteren Verwaltungsbehörden.</p> <p>Der Landesrechnungshof hat bei Pflege von Kompensationsmaßnahmen landesweit in der Straßenbauverwaltung in allen Verwaltungsebenen ausgeprägte defizitäre Strukturen festgestellt und eine im Ergebnis unzureichende Pflege der Kompensationsmaßnahmen. Das Verkehrsministerium hat die Landratsämter daraufhin im Rahmen der Fachaufsicht zur bestimmungsgerechten Pflege angewiesen. Viele Landkreise haben zwischenzeitlich reagiert und beschäftigen zur Verwaltung und Pflege übergebener Kompensationsmaßnahmen in ihren Straßenbauverwaltungen Fachpersonal. Dieses Personal wirkt darüber hinaus bei umwelt- und naturschutzfachlichen Problemstellungen bei Planungen an der Kreisstraßeninfrastruktur mit.</p>

Im Auftrag des Verkehrsministeriums erfolgt derzeit landesweit eine Nacherhebung von Kompensationsmaßnahmen abgeschlossener Straßenbaumaßnahmen an Bundes- und Landesstraßen. Es ist absehbar, dass mit Abschluss dieser Erhebung dem Landkreis Lörrach formal die Pflege und Unterhaltung von – seit Jahren bestehenden – Kompensationsmaßnahmen übergeben wird, u.a. zu folgenden Maßnahmen:

- B317 / L138 Kreisel Steinen
- B34 / L143 Rheinfeldern-Beuggen
- B3 Welmlingen
- B317 Zollfreie Straße Weil am Rhein-Lörrach
- B317 Schopfheim-Mitte
- B317 / L139 Maulburg-Ost
- B317 Feldberg
- B34 Grenzach-Wyhlen
- L123 Wieden sowie weitere

Das Regierungspräsidium Freiburg hat zudem die formale Übergabe fertiggestellter Kompensationsmaßnahmen der laufenden Maßnahmen B34 OU Grenzach-Wyhlen angekündigt. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um zeitlich vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) die voraussichtlich im Herbst 2021 nach Ablauf der Aufwuchs- und Entwicklungspflege dem Landkreis Lörrach zur Unterhaltungspflege übergeben werden. Alleine die Kompensationsmaßnahmen für die OU Grenzach-Wyhlen erstrecken sich in einer Dimension von rd. 20 ha Flächenpflege.

**Zur Erfüllung dieser gesetzlichen Aufgabe verfügt der Fachbereich Straßen über keinerlei Ressourcen, weder qualitativ noch quantitativ. Im Rahmen der Organisationsuntersuchung FB Straßen im Jahre 2018 blieb diese Aufgabe unberücksichtigt.**

Die Erfüllung dieser gesetzlichen, naturschutzrechtlichen Verpflichtungen steht unter einer hohen Wahrnehmung insbesondere durch die Fachaufsicht, Naturschutzverwaltungen, Umweltverbände sowie den Landtag Baden-Württemberg. Anlässlich einer Rüge des Landesrechnungshofs erfolgt jährlich ein Fortschrittsbericht im Landtag zur Pflege straßenrechtlicher Kompensationsmaßnahmen.

Das Verkehrsministerium benennt folgende Richtwerte für die Pflege für einen Musterhektar Kompensationsfläche

- Kosten Pflege pro Musterhektar ca. 3.000 €/Jahr
- Arbeitsleistung Pflege pro Musterhektar ca. 55 Stunden/Jahr
- Für die Pflege von ca. 25 ha Kompensationsfläche wird ganzjährig eine Arbeitskraft benötigt

#### Neue Radwege an Kreisstraßen – Beschleunigung der Planungsabläufe

Beim Neu- und Ausbau von Kreisstraßen – einschließlich neuer Radverkehrsinfrastruktur nach Radverkehrskonzept – sowie deren Erhaltung werden fast immer Natur und Landschaft beeinträchtigt. Nach naturschutzrechtlichen Eingriffsregelungen ist der Verursacher verpflichtet, Eingriffe in Natur und Landschaft auszugleichen oder zu ersetzen (→ Kompensationsmaßnahmen als Ersatz / Ausgleich).

**Planungsverfahren von Straßen-(Radwege-)vorhaben sind durch die gestiegenen naturschutzrechtlichen und fachlichen Anforderungen zunehmend komplex und aufwendig.** Bei Bau und Umsetzung von Vorhaben einschließlich der Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen werden hohe Maßstäbe, z. B. Umweltauflagen, gesetzt. Die öffentlich-rechtliche Verpflichtung zur Herstellung, spätere Pflege und Unterhaltung von Kompensationsmaßnahmen

und die damit verbundenen Sicherungs-, Pflege- und Kontrollaufgaben obliegt der Straßenbaubehörde. Die damit beschäftigte Fachbehörde muss für die Bewältigung dieser Aufgabe mit den entsprechenden Ressourcen ausgestattet sein.

Die bei Straßenplanungen oftmals langen Planungsphasen haben zur Folge, dass umweltfachliche Erhebungen wiederholt oder neu bewertet werden müssen, da sie an Aktualität verlieren.

Eines der größten Herausforderungen von Verkehrsinfrastrukturvorhaben im Landkreis Lörrach ist die Flächenverfügbarkeit für naturschutzfachliche Kompensationsmaßnahmen. Durch lokale Großprojekte, z. B. Bau der A98, sind beispielsweise im Bereich Dinkelberg nahezu sämtliche potentiellen Kompensationsflächen belegt. Bisher setzt der Landkreis Lörrach bei Straßenbauvorhaben keine Ökokontomaßnahmen ein. Aufgrund der immer schwieriger werdenden Aufgabe, geeignete Kompensationsmaßnahmen zu finden, wird zur Erleichterung und Beschleunigung der Vorhaben dringlich angeraten, ein Ökopunktekonto zu führen. Die im Gegenzug erwachsenden Aufgaben bei der Umsetzung der Ökopunktemaßnahmen sowie das Management des Ökopunktekontos stehen in einem vielversprechenden Verhältnis. Nach aktuellen Erhebungen des Landes-Verkehrsministeriums machen gut zwei Drittel der unteren Verwaltungsbehörden Gebrauch von Ökopunkten.

Bei allein laufenden Planungsvorhaben an Kreisstraßen stehen zum Teil umfangreiche naturschutzrechtliche Herausforderungen an

- Radweg K6333 Minseln – Abzweig L139
- Radweg K6336 Nordschwaben – Wiechs
- TOU Rümplingen K6354 / K6327
- Überquerungshilfe K6354 Rümplingen
- Überquerungshilfe K6354 Lörrach (Lucke)
- Radschnellverbindung Wiesental (RS 7)
- ab 2022 Radweg K6351 Egringen – Holzen
- ab 2022 Überquerungshilfe K6353 Schopfheim
- sowie alle weiteren baulichen Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept

Die aktuelle Aufgabenerledigung naturschutzrechtlicher Anforderungen zeigt derzeit in vielen Fällen kein zufriedenstellendes Ergebnis bzw. verursacht einen hohen unproduktiven Ressourcenaufwand. Aufgabenerledigung in Eigenregie durch Mitarbeitende ohne erforderliche Fachkenntnisse oder externe Aufgabenerledigung auch bei überschaubaren Sachverhalten verursachen einen großen Aufwand und prägen das Bild.

#### Aufgabenprofil neue Stelle

Alle Fachaufgaben, die sich in Planungs-, Bau- und Betriebsphase von Kompensationsmaßnahme bei Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen ergeben, sollen gebündelt werden, u. a.:

#### 1. Fachtechnische Erst-Bewertung der Eingriffe von Vorhaben in den Naturhaushalt

Abstimmung mit Umwelt- und Naturschutzbehörden und Mitwirkung bei der Erstellung qualifizierter Umweltverträglichkeitsvorprüfung (UVP-Vorprüfung). Die Erst-Einschätzung erfolgt derzeit von Mitarbeitenden der Straßenbauverwaltung ohne Fachkenntnisse oder unreflektiert durch externe Ingenieurbüros. Diese kann zu naturschutzrechtlichen Fehleinschätzungen führen und im Ergebnis Genehmigungsverfahren verzögern und / oder zu überzogenen Kompensationsmaßnahmen führen. Ohne eigene Fachkompetenzen besteht ein hohes Zeit-, Genehmigungs- und Kostenrisiko bei Verkehrsinfrastrukturvorhaben.

2. Schnittstellenfunktion zu Umwelt- und Naturschutzverwaltungen  
Abstimmen und lösen umwelt- und naturschutzrechtlicher Fragestellungen mit den Fachbehörden bei Vorhaben an Kreisstraßen während Planung, Bau- und Betriebsphase.
3. Fachliche Steuerung externer Dienstleistern bei der Erstellung von Fachbeiträgen bei Vorhaben an Kreisstraßen. Landschaftspflegerische Fachbeiträge (z. B. LBP, LAP) werden derzeit vollständig extern vergeben. Die Erstellung der Fachbeiträge erfolgt derzeit inhaltlich im Wesentlichen ungesteuert und aufgrund fehlender Fachkenntnisse unreflektiert. Eine notwendige fachliche Bewertung der eingekauften Ingenieurleistung kann derzeit nicht erbracht werden. Aufgrund erheblicher Dimensionen der umwelt- und naturschutzrechtlichen Verpflichtungen ist eine qualifizierte Steuerung und Kontrolle für jeden Vorhabenträger unerlässlich. Im Idealfall können bei kleineren Vorhaben landschaftspflegerischen Fachbeiträge in Eigenleistung erbracht werden und damit zu einer Beschleunigung von Genehmigungsverfahren sowie zur Einsparung von Gutachteraufwendungen führen.
4. Steuerung von Planungsleistungen im Zusammenhang mit Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen (Ausschreibung, Vergabe, Bauabwicklung). Diese Aufgabe wird derzeit von den Projektverantwortlichen im Fachbereich ausgeführt. Die fachliche Betreuung und Überwachung der ausführenden Firmen kann aufgrund der fehlenden Fachkenntnis nur unzureichend erbracht werden. Die Effizienz der Arbeitserledigung ist auf Grund des fremden Fachgebietes gering. Die erreichten Ergebnisse für den Naturhaushalt, der oft kostenintensiven Kompensationsmaßnahmen des Straßenbaus, sind häufig unbefriedigend.
5. Betreuung der Kompensationsflächen (Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) in der Unterhaltungspflege. Fortlaufende Kontrolle & Überwachung der avisierten naturschutzrechtlichen Ziele, die mit der Kompensationsmaßnahme erreicht werden müssen. Fachliche und vertragliche Betreuung der Pflegepartner. Fachliche Anleitung der Pflegepartner ggf. der Straßenmeistereien im Schnittstellenbereich zum Verkehrsraum. Aufbereitung der Landschaftspflegeverträge von der Unterschriftsreife bis zur Auszahlung, einschließlich Umsetzung der Unterhaltungspflege. Die vertragliche Betreuung der Pflegepartner erfolgt zu weiten Teilen als Ingenieurdienstleistung sowohl vom Schreibtisch aus als auch durch fachkundige Überwachung vor Ort. In Abgrenzung dazu steht der Fokus der Straßenmeistereien in der Bereitstellung verkehrssicherer Straßen und nicht im Bereich der Landschaftspflege. Eine fortlaufende fachliche Betreuung bereits bekannter Kompensationsflächen durch die Straßenbauverwaltung ist derzeit nicht gegeben, eine Überwachung und Prüfung naturschutzrechtlicher Zielerreichung findet aufgrund fehlender Fachkenntnisse nur unzureichend statt.
6. Dokumentation und Berichtswesen des Vorhabenträgers gegenüber Fachaufsicht, Naturschutzbehörden, Umweltverbände und Öffentlichkeit. Führen des Kompensationsverzeichnisses der Straßenbauverwaltung mithilfe Fachanwendung *Straßenkompensationsflächenkataster (SKoKa)*. Diese Aufgabe wird derzeit durch die Straßenbauverwaltung aufgrund fehlender Ressourcen und Fachkenntnisse nicht erfüllt.
7. Umweltbaubegleitung / ökologische Baubegleitung bei kleinen Maßnahmen  
Umweltauflagen bei Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen nehmen stetig zu. Umweltbaubegleitungen sind inzwischen Standard geworden. Entsprechende Fachkompetenzen können fachlich durch die Ingenieure der Straßenbauverwaltung nicht erbracht werden und müssen vollständig durch externe Fachbüros erbracht werden. Die finanziellen Aufwendungen für Gutachter / Dienstleister sind hoch. Durch eigene Fachkenntnisse können bei kleinen Vorhaben erforderliche Leistungen in Eigenleistung erbracht werden. Ziel ist eine möglichst hohe Eigenleistungsquote bei kleinen Vorhaben.

8. Verwaltung eines Ökopunktekontos der Straßenbauverwaltung beim Landkreis. Die Ökokontoverordnung enthält landeseinheitliche Regelungen für die Anerkennung und Anrechnung von zeitlich vorgezogenen Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege (Ökokontomaßnahme), die zu einem späteren Zeitpunkt einem Eingriffsvorhaben als Kompensationsmaßnahme zugeordnet werden sollen. Damit ist eine zeitliche Flexibilisierung bei der Anwendung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelungen möglich, was im Ergebnis zu einer Beschleunigung von Planungsabläufen führt.
9. Beratung des Straßenbetriebsdienstes bei umwelt- und naturschutzrechtlichen Problemstellungen, beispielsweise bei artenschutzrechtlichen Einschätzungen und Bewertungen von Grün- und Gehölzpflegemaßnahmen oder bei der Abstimmung straßenbetrieblicher Leistungen mit Umwelt- und Naturschutzverwaltungen. Einholen artenschutzrechtlicher Zustimmungen für straßenbetriebliche Maßnahmen bei Umwelt- und Naturschutzrelevanz usw.

#### Qualifikation / Stellenprofil

Anhand des Aufgabenprofils ist eine Qualifikation als Ingenieur (Fachrichtungen Landschaftsarchitekt, Landschaftsplaner, Ökologe, Biologe, Agrarwissenschaftler o. ä.) erforderlich.

#### Auswirkungen auf die Bürgerinnen und Bürger im Landkreis

Beschleunigung der Planungsabläufe für Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept. Die Stelle trägt zum Bau neuer Radwege bei (→ verbesserte Radinfrastruktur → nachhaltige und klimaschonende Mobilität).

Bestandsicherung gefährdeter landkreisspezifische Tier- und Pflanzenarten durch bestimmungsgerechte Pflege zugewiesener Kompensationsmaßnahmen.

Bei Ablehnung der Stelle ist eine pflichtgemäße und bestimmungsgerechte Pflege von Kompensationsmaßnahmen nicht sichergestellt. Unterlassung einer Pflichtaufgabe kann durch die Fachaufsicht gerügt werden; ggf. drohen Unterlassungsklagen von Umweltverbänden gegen den Landkreis. Dem gegenüber bestehen bereits jetzt hohe Mobilitäts-Erwartungen von Bürgerinnen und Bürger an den Landkreis an den Wandel hin zu einer fahrradfreundlichen Verkehrsinfrastruktur. Es wird erwartet, dass umwelt- und naturschutzfachliche Herausforderungen bei Planungsprozessen von Verkehrsinfrastrukturvorhaben zügig gelöst werden.

**Anlagen:**     ja     nein



## Verlängerung von Stellen/-anteilen in den Teilhaushalten 4 und 5

Lfd. Nr.	Fachbereich	Sachgebiet	Stelle	VZÄ	Befristung
12	Umwelt	Klima & Boden	SB Klimaschutzmanagement	1,00	30.04.2025
<p>Refinanzierung: Förderung durch das Bundesprogramm „Kommunaler Klimaschutz“ (Verlängerung der zunächst bis 30.04.2022 befristeten Fördermaßnahme); Fördersatz: 50%</p>					
<p>Art der Aufgabe: Pflicht- und freiwillige Aufgaben im Rahmen der Klimaschutzgesetze und der Kommunalen Klimaschutzstrategie des Landkreises</p>					

### Begründung:

Zur Umsetzung des Integrierten Energie- und Klimaschutzkonzepts des Landkreises von 2018 und der inzwischen angehobenen Klimaschutzziele von Bund, Land und Landkreis – insbesondere gesamthafte Klimaneutralität bis 2040 sowie klimaneutrale Verwaltung bis 2030 – kommt es auf eine konsequente Weiterführung und ggf. Verstärkung der im Konzept enthaltenen Maßnahmen an. Auch für die regelmäßige Teilnahme des Landkreises am European Energy Award sind konkrete Maßnahmen erforderlich. Dies alles bedingt Personalressourcen, deren Erforderlichkeit in den Entscheidungen des Kreistags von 2018 (Klimaschutzkonzept) und 2019 („Beschleunigte Umsetzung des Klimaschutzkonzepts / European Energy Award in Gold“) anerkannt wurde.

Im Fachbereich Umwelt, Sachgebiet Klima & Boden, bestehen derzeit zwei Stellen Klimaschutzmanagement. Die zuerst geschaffene Stelle wurde zusammen mit einer Förderung im Rahmen des Programms „Kommunaler Klimaschutz“ der Bundesregierung eingerichtet. Die Förderung läuft am 30.04.2022 aus; entsprechend war auch die Stelle befristet worden. Auf der Grundlage der weiter gehenden Kreistagsbeschlüsse aus dem Jahr 2019 wurde 2020 die zweite Klimaschutzmanagement-Stelle geschaffen. Diese ist unbefristet.

Nunmehr hat die Verwaltung bei der Förderstelle Projektträger Jülich – vorbehaltlich der Stellenentscheidung durch den Kreistag – eine Folgeförderung für die erste Stelle beantragt. Möglich sind Zuwendungen im Umfang von 50% der Personalkosten für maximal drei Jahre. Vor diesem Hintergrund wird zum aktuellen Zeitpunkt eine Verlängerung der Befristung bis 30.04.2025 beantragt.

Über den Sachstand der Klimaschutzarbeit des Landkreises ist ausführlich im Sitzungsturnus des Kreistags im Oktober 2021 berichtet worden. Auf diese Berichterstattung wird mit Blick auf die Ziele, Tätigkeiten und Kennzahlen verwiesen. Konkrete Aufgabe im Bereich Klimaschutzmanagement ist das Vorantreiben aller Projekte, Aktivitäten und Maßnahmen des Landkreises im Zusammenhang mit den Themen Energieeinsparung, effiziente Energienutzung und Umstellung auf erneuerbare Energien – auch und besonders in Zusammenarbeit mit den kreisangehörigen Städten und Gemeinden. Hierzu gehören insbesondere:

- Beratung und Projektunterstützung für alle Beteiligte im Landratsamt für die Umsetzung der Maßnahmen des Integrierten Energie- und Klimaschutzkonzepts und des european energy award
- Fortführen der PV-Initiative des Landkreises und bestimmter Städte und Gemeinden (Programm „365-Dächer), Beratung von Interessierten
- Steuerung und Unterstützung des Projekts „Unternehmensneutrale interkommunale Wärmeplanung Landkreis Lörrach (UIWP-LÖ)“
- Beratung und Unterstützung externer und interner Stellen zum Thema Klimawandel und Klimafolgenanpassung
- Beratung des Landratsamts für und Beantragung von Fördermitteln für Energie- und Klimaschutzprojekte; Begleitung der Abrechnung von Fördermitteln
- Netzwerkarbeit (mit Städten und Gemeinden, Unternehmen, Investitionstragende, Bürgerinnen und Bürgern) zu Energie- und Klimaschutzthemen; Bewerbung des Klimaschutzes
- Organisation und Moderation von Veranstaltungen in relevanten Themenbereichen
- Stetige konzeptionelle Weiterentwicklung des Klimaschutzmanagements im Landkreis

Die Verwaltung weist darauf hin, dass Umsetzungserfolge beim Klimaschutz auf kreiskommunaler Ebene in unmittelbarem Zusammenhang mit den zur Verfügung stehenden Personalressourcen stehen (Stellen- und Mitarbeiterverfügbarkeit). Eigene regulatorische Mittel, durch die Dritte zu Energieeinsparung, effizienter Nutzung von Energie und erneuerbaren Energien geführt werden, stehen dem Landkreis demgegenüber nicht zur Verfügung. Bei einer Nichtverlängerung der befristeten Stellenanteile ist die zeitgerechte Umsetzung der Klimaschutzstrategie des Landkreises sowie der rechtlichen Vorgaben aus Klimaschutzgesetzen gefährdet.

**Anlagen:**     ja     nein

## Entfristung von Stellen/-anteilen im Bereich der Teilhaushalte 4 und 5

Lfd. Nr.	Fachbereich	Sachgebiet	Stelle	VZÄ	Befristung
13	Verkehr	Kfz-Zulassung	SB Allgemeine Kfz-Zulassung, SB Besondere Kfz-Zulassung	3,30	unbefristet

Refinanzierung:

Gegenfinanzierung durch die ansteigenden Gebühreneinnahmen

Art der Aufgabe:

**Pflichtaufgabe** nach Straßenverkehrsgesetz (StVG), Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO), Fahrzeugzulassungsverordnung (FZV), EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung, Fahrzeugteileverordnung, Kraftfahrzeugsteuergesetz, Pflichtversicherungsgesetz, Gebührenordnung Straße (GebOSt), Fahrzeugzulassungsverweigerungsgesetz, Altfahrzeugverordnung, Vollstreckungskostenordnung, VwGO, LVwVfG, LVwVG, LVwZG, BGB, Erlasse des BMV, IM Baden-Württemberg, RP und Richtlinien, Verlautbarungen des KBA Flensburg

**Begründung:**

Ziele des Landkreises sind u. a., die Sicherheit im Straßenverkehr in Bezug auf die Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr zu gewährleisten und bei angemessenen Warte- und Bearbeitungszeiten die Dienstleistungen kompetent und freundlich zu erbringen.

Die Stellen sind für eine rechtmäßige Aufgabenwahrnehmung und unter Beachtung der Kundenorientierung hinsichtlich Warte- und Bearbeitungszeit zwingend erforderlich.

Seit einer Organisationsuntersuchung im Jahr 2013 sind nicht nur die Fallzahlen permanent angestiegen, sondern auch weitere Aufgaben hinzugekommen, und der Arbeitsaufwand in den einzelnen Arbeitsvorgängen hat sich erhöht. Bereits in der Vergangenheit hat sich abgezeichnet, dass die Aufgaben mit der personellen Besetzung nicht mehr bewältigt werden können und sich diese Situation durch die zu erfüllenden Anforderungen weiter verschärfen wird. Aus diesem Grund ist **2018 eine Stellenneubemessung** eingeleitet worden. Es wurde ein zusätzlicher Personalbedarf in Höhe von **3,33 VZÄ** ermittelt.

Aufgrund der seit März 2020 andauernden Corona-Pandemie musste auch die Kfz-Zulassung viele organisatorische Änderungen vornehmen. Hierzu gehörten vor allem die Umstellung auf zwingende Terminvereinbarung, verlängerte Öffnungszeiten sowie die Umgestaltung der Arbeitsabläufe in Back- und Frontoffice. Ebenso war bzw. ist die Erweiterung der Telefon-Hotline auf drei parallele Hotlines erforderlich.

Die Bearbeitung des Kundenandranges ist aufgrund der einzuhaltenden Hygienemaßnahmen unabdingbar, jedoch auch aufwändiger. Trotz der Lockdowns konnte nur ein minimaler Rückgang der Fallzahlen verzeichnet werden.

So verzeichnete im Vergleich die Fallzahlenbearbeitung am Kundenschalter im Jahr 2020 104.796 Vorgänge gegenüber 106.343 Vorgänge im Jahre 2019. Dies ist, wie erläutert, auf den Lockdown und die Priorisierung der Aufgabenerledigung zurückzuführen. Gerade während der Lockdowns wurden in der Postsachbearbeitung Priorisierungen vorgenommen. So wurden z. B.

Adressanzeigen bzw. Adressänderungen nur nachrangig bearbeitet. Daher findet in diesem Bereich zudem ein „Aufhol-Geschäft“ statt. Es bleibt festzustellen, dass trotz der pandemiebedingten Einschränkungen (Teilschließungen, ausschließlich system-relevante Kunden u.v.m.) die Vorgangszahlen lediglich um 1,8% zurückgingen.

Aufgrund der weiterhin hohen Fallzahlen steht fest, dass die erhöhte Nachfrage an Dienstleistungen des Kfz-Zulassungswesen weiterhin bestehen bleibt. Entgegen jeglicher Annahme, dass aufgrund der Pandemie weniger Zulassungsvorgänge entstünden, zeigen die Zahlen der ersten Monate 2021 sogar einen Anstieg gegenüber den Zahlen aus 2019 und 2020.

Die **Evaluation hinsichtlich des Personalbedarfs** zeigt nicht nur den **zwingenden Bedarf von 3,3 VZÄ**, vielmehr wäre sogar eine weitere Stellenmehrung erforderlich. Die Entscheidung hierüber soll aber erst nach Ende der Pandemie und Rückkehr zu einem betrieblichen „Normalzustand“ beurteilt werden.

Anlagen:  ja  nein

## Entfristung von Stellen/-anteilen im Bereich der Teilhaushalte 4 und 5

Lfd. Nr.	Fachbereich	Sachgebiet	Stelle	VZÄ	Befristung
22	Straßen	Straßen & Ingenieurbauwerke	SB Leitungsrecht	1,00	unbefristet

Refinanzierung: höhere Fallzahlen tragen zum Teil zu einer Refinanzierung bei

Art der Aufgabe:

3. Erteilung von Genehmigungen an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen für öffentliche Versorgungsleitungen nach § 68 TKG und private Leitungen nach § 16 StrG und 8 FStrG. **Pflichtaufgabe**
4. Erstellen der Gestattungs- und Straßenbenutzungsverträge mit zugehörigen technischen Bestimmungen. Anträge abstimmen mit den Straßenmeistereien und dem Regierungspräsidium Freiburg. **Pflichtaufgabe**
5. Verwaltungstätigkeiten im Zusammenhang mit Reparatur unfallbedingt beschädigter Verkehrsinfrastruktur (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) → Schadensfällen. Abrechnung der Kreisaufwendungen für Instandsetzung / Reparatur mit Versicherungen und Verursachern. Gebührenbescheide Fakturieren, Überwachung des Zahlungsverkehrs. **Pflichtaufgabe**

### **Begründung:**

Vorliegend handelt es sich um die Entfristung der Stelle Sachbearbeitung Leitungsrecht.

Nachdem der Bau des Backbone-Netz durch den Zweckverband Breitband im Wesentlichen abgeschlossen ist, geht es künftig um den Netzausbau im Zuge der weitaus größeren Ortsnetze.

Das **neue Telekommunikationsgesetz-Modernisierungsgesetz (TKG-Mod)** tritt zum 01.12.2021 in Kraft und sieht vor, dass alle behördlichen Entscheidungen im Zusammenhang mit der Errichtung von TK-Linien gemeinsam mit der straßenrechtlichen Zustimmung innerhalb enger Fristen zu bescheiden sind. Diese Konzentrationswirkung führt bei der unteren Straßenbaubehörde zu einem eng getakteten Anhörungsverfahren bei den TöBs und zu einer rechtssicheren Bescheidung innerhalb enger Fristen.

Durch die Regulierung von Schadensfällen ist der Rückfluss zum Teil hoher Reparaturkosten an den Landkreis sichergestellt.

### **Gesetzliche Verpflichtung der Aufgabe**

Bei Benutzung einer Bundes-, Landes- oder Kreisstraße, welche weder Gemeingebrauch noch Sondernutzung ist, handelt es sich um eine „sonstige Benutzung“, die sich nach bürgerlichem Recht richtet. Das Nutzungsverhältnis wird durch einen Vertrag begründet, der schriftlich abzuschließen ist. Der Abschluss von Nutzungsverträgen steht im pflichtgemäßen Ermessen der

Straßenbauverwaltung. Die Benutzung der Straßen durch Telekommunikationslinien ist öffentlich-rechtlich geregelt.

Die Sachbearbeitung Leitungsrecht erteilt als staatliche Untere Straßenbaubehörde für das Netz aus Bundes-, Landes- und Kreisstraßen im Landkreis Lörrach mit einer Gesamtlänge von rd. 600km die Erlaubnis zur Mitbenutzung des Straßengrundstückes durch Gestattungs- und Straßenbenutzungsverträge entsprechend der gültigen Straßengesetze, Verordnungen und Richtlinien. Kunden sind i.d.R. regionale und überregionale Versorgungsunternehmen für Strom, Wasser und Telekommunikation aber auch Städte und Gemeinden mit kommunalen Versorgungsleitungen (Wasser, Abwasser, Strom, Beleuchtung usw.) sowie private Leitungseigentümer. Der neu gegründete Zweckverband Breitband im Landkreis Lörrach ist seit nunmehr fünf Jahren neuer Kunde und liegt anhand der Fallzahlen zwischenzeitlich auf Rang 1 der Antragsteller.

Gestattungs- und Straßenbenutzungsverträge sind nach bundeseinheitlichen Vorgaben durch die zuständige Untere Straßenbaubehörde zu erstellen. Es handelt sich um einen Mix aus Verwaltungsrecht und Straßenbautechnik. Die Bedürfnisse der Straßenbauverwaltung sind zu berücksichtigen, weshalb eine enge Abstimmung mit den Straßenmeistereien und dem Regierungspräsidium erforderlich ist. Projektbezogene technische Bestimmungen werden Bestandteil der Gestattungs- und Straßenbenutzungsverträge. Abschließend sind Gebührenbescheide zu fakturieren und Zahlungseingänge zu kontrollieren. Im Zusammenhang mit dem Gewährleistungsregister für Aufgrabungen ergeben sich weitere Arbeiten (technische Kontrolle durch die Straßenmeisterei veranlassen; Schriftverkehr zur Mängelbeseitigung; Überwachung der Mängelbehebung usw.).

### **Fallzahlen**

Die anhaltende Hochkonjunkturlage erzeugt in der Bauwirtschaft (z.B. im Wirtschafts- und Wohnungsbau) einen Boom. Infolge der guten konjunkturellen Wirtschaftslage führt dies bei privatwirtschaftlichen Unternehmen und auch bei Kommunen seit Jahren zu gestiegenen Investitionen und damit einhergehend zu anhaltenden und spürbar erhöhten Fallzahlen im Leitungsrecht. Hinzu kommen die Erkenntnisse der Kommunen, mehr in die Erneuerung und Substanzerhaltung der Versorgungsinfrastruktur zu investieren. Die Fallzahlen bewegen sich auf sehr hohem Niveau.

Zugleich sind die Aktivitäten des Zweckverband Breitband unverändert hoch. Die Arbeitslast steigert sich außerdem stetig durch den wachsenden Ausbau der Ortsnetze und die unverändert starken Aktivitäten in der Bauwirtschaft → Digitalisierung.

Die Aufgabe Leitungsrecht wird im FB Straßen mit einem Stellenanteil von 2,0 VZÄ bearbeitet. Die zunächst auf 5 Jahre befristete zweite Stelle Leitungsrecht läuft 2022 aus. Aufgrund o.g. Begründung ist die Stelle zu entfristen, da sich seit dem Jahr 2014 die die Fallzahlen für den Aufgabenbereich Leitungsrecht verdreifacht haben.

### **Bezug zur Strategie Landkreis Lörrach**

Ein Bezug der beantragten Stelle zur strategischen Ausrichtung Dezernat III besteht bei den Entwicklungszielen

- *„Der Landkreis fördert durch aktive Strukturpolitik gleichwertige Lebensbedingungen für den Ländlichen Raum, insbesondere durch infrastrukturelle Ausbaumaßnahmen“.*

- „Der Landkreis fördert und stärkt Dienstleistungen, Handwerk, Handel, Gewerbe und Industrie durch aktive Wirtschaftsförderung. Er verbessert die Außenwahrnehmung der Region durch sein Standortmarketing und unterstützt die Fachkräftewerbung“.

Der Aufbau des Breitbandnetzes oder der Erhalt / Ausbau einer Versorgungsinfrastruktur in Teilorten stärkt den Ländlichen Raum, fördert Dienstleistungen, Handwerk, Handel und Gewerbe. Der FB Straßen ist mit der Stelle Leitungsrecht Bestandteil dieser infrastrukturellen Ausbaumaßnahmen. Zur Zielerreichung ist eine zügige Bearbeitung bei der Unteren Straßenbaubehörde im Zuge der Straßenmitbenutzung z.B. für Neu-, Um- oder Ausbau der Versorgungsinfrastruktur (z.B. Breitbandnetze) erforderlich.

#### **Refinanzierung der beantragten Stelle**

Für das Erteilen einer Genehmigung werden i.d.R. entsprechend der gesetzlichen Regelungen nur für private Straßenmitbenutzungen Gebühren erhoben. Grundlage der Gebührenhöhe ist bei Bundes- und Landesstraßen die Gebührenverordnung des Landes und bei Kreisstraßen die Gebührensatzung des Landkreis Lörrach. Durch höhere Fallzahlen steigen auch Gebühreneinnahmen und tragen zum Teil einer Refinanzierung der Stelle bei. Straßenmitbenutzungen durch öffentliche Antragsteller sind gebührenfrei.

#### **Folgen für Kunden bei Ablehnung der beantragten Stelle**

Eine zügige Bearbeitung von Anträgen zur Mitbenutzung der Straßengrundstücke ist für die Kunden zunächst wünschenswert aber auch erforderlich. Im Falle des Zweckverbandes Breitband ist eine zügige Gestattung im Leitungsrecht durch den FB Straßen für den Aufbau des Breitbandnetzes im Landkreis Lörrach erforderlich. Mit einem Personalumfang von 2 VZÄ können die Genehmigungen von Leitungstrassen bewältigt werden. Der Aufbau eines Breitbandnetzes steht unter einem hohen öffentlichen und politischen Erfolgs-, Zeit- und Erwartungsdruckes. Die zur Verfügung gestellten Ausbau- und Fördermittel für den Breitbandausbau bewegen sich auf sehr hohem Niveau. Im Kern stellt die Genehmigung von Leitungstraßen Wirtschaftsförderung dar.

Nach dem neuen TKG-Modernisierungsgesetz besteht ein Anspruch auf zeitnahe Genehmigung einer Leitungstraße. Es ist darüber hinaus beabsichtigt, die Genehmigungsverfahren zu beschleunigen. Dies setzt wiederum voraus, dass die genehmigende Stelle ressourcentechnisch passend ausgestattet ist.

Eine Ablehnung der Entfristung hätte zur Folge, dass die erforderliche Erhöhung der Fallzahlen nicht zu stemmen ist. Die avisierte Zunahme von Genehmigungen nach neuem TKG-Mod können nicht erreicht werden. Im schlimmsten Falle verzögern sich Investitionen von Kunden. Der Ausbau der Breitbandversorgung ist in Gefahr. Kommunale infrastrukturelle Investitionen z.B. Trinkwasser in Teilorten können nicht zeitnah genehmigt werden, was u.a. einen Konflikt mit Fördergelder zur Folge hat.

**Anlagen:**    ja    nein