

Vorlage Nr.: 2023/032

Berichtsvorlage

öffentlich

Beratungsfolge	Verfasser*in	Sitzung am
Ausschuss für Landwirtschaft und Bauwesen	Frau Dr. Besemann-Schulte / Herr Dams	10.05.2023
Ausschuss für Mobilität, Feuerschutz und Rettungswesen	Frau Dr. Besemann-Schulte / Herr Dams	12.05.2023

**Planungen zur Errichtung einer Kreisleitstelle, eines Straßenverkehrsamtes und eines Studieninstitutes Emscher-Lippe
-Bericht zu Anmerkungen, Anträgen und Anfragen der Fraktionen-**

Darstellung des Sachverhaltes:

In der Sitzung des Kreistages am 06.03.2023 wurde zu [Top 23, Vorlage: 2023/031](#), mehrheitlich beschlossen, die erforderlichen Entwurfsplanungen zur Errichtung einer Kreisleitstelle, eines Straßenverkehrsamtes und eines Studieninstitutes Emscher-Lippe zu erstellen. Es wurde von der Verwaltung zugesagt, dass im nächsten Sitzungsblock in den Fachausschüssen von der Verwaltung zu allen Anmerkungen, Anträgen und Anfragen der Fraktionen im Rahmen einer Berichtsvorlage entsprechend Stellung genommen wird.

Anmerkung der Fraktion Die Linke (Dezentralisierung des Straßenverkehrsamtes):

Bis 1993 gab es im Kreis Recklinghausen neben dem zentralen Standort der Kfz-Zulassung in Marl folgende sechs Nebenstellen:

- Castrop-Rauxel
- Datteln
- Dorsten
- Gladbeck
- Recklinghausen Kreishaus
- Recklinghausen-Süd

Im Rahmen von Haushaltskonsolidierungsmaßnahmen wurden die dezentralen Standorte der Kfz-Zulassung im Jahr 1993 am Standort Marl zentralisiert. Auch die anderen Aufgaben aus dem Bereich Straßenverkehr werden zentral in Marl wahrgenommen (Fahrerlaubnisse, gewerbliche Erlaubnisse und Überwachung,



Klimpel
Landrat



Butz
Kreisdirektor

Verkehrsregelung und -lenkung; verkehrsrechtliche Genehmigungen). Der Fachdienst Straßenverkehr hat sich am zentralen Standort als Dienstleistungszentrum rund um den Themenbereich Straßenverkehr einschließlich diverser Schildermacher etabliert.

Die Zentralisierung hat folgende wesentliche Verbesserungen gebracht:

Die Standorte der Nebenstellen konnten aufgegeben bzw. anderweitig genutzt werden.

Im Zuge der Zentralisierung sind in der Kfz-Zulassung 17,00 Stellen personalkostenwirksam eingespart worden. Das war möglich, da die Zentralisierung mit erheblichen Synergiepotentialen verbunden war.

Der Nachteil der kleinen Nebenstellen lag vor allem darin, dass verschiedene Funktionalitäten (z. B. Kassiererstellen, Ausgabestellen) in viel größerem Umfang vorgehalten werden mussten, als an einem zentralen Standort. Außerdem bestand vielfach das Risiko, dass die kleinen Nebenstellen bei personellen Engpässen nicht mehr arbeitsfähig waren. Aus diesem Grund mussten zusätzliche Springerstellen vorgehalten werden, die bei Bedarf in verschiedenen Kreisstädten eingesetzt worden sind.

Die Arbeitsabläufe sind an dem zentralen Standort in Marl kontinuierlich weiterentwickelt und optimiert worden (z. B. Einsatz von Kassenautomaten, Mikroverfilmung bzw. später das Einscannen der Unterlagen (Dokumentenmanagementsystem), deutliche Erweiterung der Öffnungszeiten, Aufrufanlage, Terminvergaben, Telefonhotline, IT-Fachverfahren).

Die logistische und technische Betreuung hat immer mehr an Bedeutung gewonnen. Die vielen speziellen Betriebsabläufe wären bei einer Dezentralisierung nur mit einem erheblichen zusätzlichen Aufwand aufrecht zu erhalten (sh. unten). Darüber hinaus ist an einem zentralen Ort die erforderliche Infrastruktur (ausreichend kostenlose Parkplätze direkt am Gebäude, Schilderhersteller) besser umsetzbar.

Am Beispiel von Sicherheitsaspekten lässt sich erläutern, welche Problemstellungen an verschiedenen kleineren Standorten einen hohen logistischen und finanziellen Aufwand erzeugen würden.

Durch spezielle Räumlichkeiten und Tresore wird sichergestellt, dass Blanko-Vordrucke von Fahrzeugpapieren, Dienstsiegel, Siegel- und HU-Plaketten sowie Bargeld vor allem nachts mit einem hohen Standard alarmgesichert verschlossen sind. Vor Ort ist ganztätig ein Wachschutz anwesend. Gebühreneinnahmen müssen täglich durch die Mitarbeiter*innen mit der Kreiskasse abgerechnet und vom Wachschutz abgeholt und zur Sparkasse gebracht werden. Diese Anforderungen müssten bei einer Dezentralisierung in fünf bis sechs oder mehr Standorten sichergestellt werden.

Wechselgeld und alle amtlichen Dokumente und Siegelplaketten müssen immer in ausreichender Menge und Anzahl vorhanden sein, was bedeutet, dass die

Nebenstellen kontinuierlich angefahren werden müssten. Das gleiche gilt für den Posteingang und Postausgang.

Aus Sicherheitsgründen wurde das komplette Einnahmewesen von manueller Kassierung auf Kassenautomaten umgestellt, über die sowohl Barzahlungen als auch Kartenzahlungen möglich sind. Es müssten daher für jeden Standort weitere Kassenautomaten mit entsprechend hohen Investitions- und Folgekosten angeschafft werden. Die Beschaffungskosten für die vorhandenen Kassenautomaten lagen jeweils bei ca. 50.000 € und die Kosten für Wartung/Instandsetzung betragen je Automat ca. 5.600 € pro Jahr.

Weiterhin kämen Kosten für die Erweiterung der Terminaufrufanlage hinzu. Allein für zusätzliche Aufrufterminals und Bildschirme ist je Nebenstelle mit ca. 7.000 € zu rechnen.

Neben logistischen und technischen Anforderungen können auch die erheblich gestiegenen fachlichen und technischen Betreuungsanforderungen infolge eines deutlichen Anstiegs rechtlicher und technischer Änderungen am besten an einem zentralen Standort gewährleistet werden, da dort die entsprechenden Kapazitäten gebündelt vorhanden sind. Vor Ort in Marl sind zwei Stellen vorhanden, die ausschließlich den First-Level-Support und die Administration der Fachverfahren bedienen. Auf Hardwareausfall (Kassenautomaten, Drucker, Scanner, Aufrufterminals etc.) kann direkt reagiert werden.

An kleineren dezentralen Standorten sind die vielfältigen Anforderungen an einen leistungsfähigen Großbetrieb kaum zu realisieren. Synergieeffekte würden weitgehend verloren gehen. Auch hinsichtlich der Kundenorientierung bietet der zentrale Standort für die Kfz-Zulassung erhebliche Vorteile durch optimierte Arbeitsabläufe, flexible Reaktionsmöglichkeiten auf Kundenströme und die vorhandene Infrastruktur (z.B. Öffnung trotz Betriebsferien für geförderte E-Fahrzeuge im Jahr 2022).

Nach §§ 17 ff. der Verordnung über Zuständigkeiten im Bereich Straßenverkehr und Güterbeförderung (Stand 01.04.2023) sind die Kreisordnungsbehörden zuständig für das Kfz-Zulassungsgeschäft, so dass die kreisangehörigen Städte die Aufgabe nicht übernehmen können. Lediglich die Änderung der Wohnanschrift innerhalb des Kreises Recklinghausen und Namensänderungen dürfen durch die für das Meldewesen örtlich zuständigen Gemeinden wahrgenommen werden. Diese Aufzählung ist abschließend und bereits seit Jahren bei allen Städten im Kreis Recklinghausen umgesetzt.

Antrag der AfD Fraktion (Integration des Straßenverkehrsamtes in das Kreishaus):

Bei den damaligen Planungen für den Neubau eines Kreishauses war vorgesehen, dass Straßenverkehrsamt in die zukünftigen Räumlichkeiten zu integrieren. Die zusätzliche Integration eines modernen Straßenverkehrsamtes mit ca. 95 Mitarbeitern*innen und den nutzungsbedingten Flächen- und Raumanforderungen für

publikumsintensive Bereiche einschließlich Flächen für Schildermacher etc. (insgesamt rd. 3.000 m² Nutzfläche) ist aus folgenden Gründen nicht möglich:

Nach umfangreichen Sanierungsplanungen erfolgte am 29.11.2021 in der Sitzung des Kreistages der [Bau- und Finanzierungsbeschluss](#) zur Sanierung des Kreishauses. Die Aussagen aus dem Baubeschluss zur Flächeneffizienz und Belegungsplanung stimmen mit den bis dato fortgeschrittenen Planungen weiterhin überein. U.a. wurde folgendes ausgeführt:

Es können künftig 979 Arbeitsplätze untergebracht werden (statt bisher 860 Arbeitsplätze). Das entspricht einem Zugewinn von 119 Arbeitsplätzen bzw. rd. 14 %. Es werden konventionelle Bürostrukturen geplant, eine Neuauflage des Projektes „Arbeitswelt 2025“ mit offenen Büroflächen ist nicht vorgesehen.

Durch die Flächengewinne und die höhere Anzahl an Arbeitsplätzen können angemietete Nebenstellen im Stadtgebiet von Recklinghausen aufgelöst und Fachdienste wieder im Kreishaus untergebracht werden. Dies sind nach derzeitiger Planung die Fachdienste 23 – Immobilienangelegenheiten und das Ressort 57.3 – Kommunales Integrationszentrum aus der Herner Straße 33, das Ressort 32.2 – Ordnungswidrigkeiten und der Fachdienst 66 – Tiefbau aus der Lessingstraße 49 sowie der Fachdienst 59 – Schwerbehindertenangelegenheiten aus der Castroper Straße 30 mit einer Fläche von insgesamt ca. 3.500 m² auf der derzeit rd. 137 Arbeitsplätze untergebracht sind. Der jährliche Aufwand für Mieten und Betriebskosten beträgt derzeit rd. 430.000 €. Die Flächengewinne ermöglichen darüber hinaus Raumreserven für Aufgaben- und Personalzuwächse sowie die Bereitstellung vollwertiger Arbeitsplätze für die Auszubildenden.

Mithin werden zukünftig auch möglichst alle kurz- bis mittelfristigen Aufgabenzuwächse bzw. Raumanforderungen der Kreisverwaltung zentral im sanierten Kreishaus in Recklinghausen am jetzigen Standort abgebildet werden. Hierbei zeichnet sich zunehmend ab, dass anhaltende Aufgabenzuwächse der bereits ansässigen Fachdienste nur durch z.B. Homeoffice-Regelungen oder der Inanspruchnahme von Telearbeit im Kreishaus dargestellt werden können.

Anfrage der Kreistagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen zur Vorlage 2023/031 (Planungen zur Kreisleitstelle, Straßenverkehrsamt, Studieninstitut)

I: Zur Kreisleitstelle

Frage 1:

Können benötigte Erweiterungsflächen (für Maßnahmen des Kreises oder auch der Stadt) auch auf Nachbargrundstücken, etwa auf einem Teil der vorhandenen Parkflächen des Kreishauses gefunden werden?

Der Raumbedarf für die Kreisleitstelle lässt sich im vorhandenen Gebäude oder auf dem Grundstück nicht decken. Das Grundstück gehört der Stadt Recklinghausen und bietet keine Platzreserven für einen entsprechenden Anbau. Ein Neubau der Kreisleitstelle auf Teilflächen des jetzigen Parkplatzes des Kreishauses scheidet aus, da eine räumliche Distanz zwischen Leitstelle und Redundanzleitstelle aus Sicherheitsgründen erforderlich ist.

Frage 2:

Laut Vorlage können Erweiterungsmaßnahmen der Kreisleitstelle nach den Planungen der Stadt frühestens 2026 beginnen.

Welche Erweiterungsmöglichkeiten würden sich im Jahr 2026 ergeben?

Welche fachlichen oder juristischen Gründe sprechen gegen einen Baubeginn 2026?

Der Kreistag hat die Verwaltung bereits im Jahr [2020](#) beauftragt, eine Fachplanung für die dringend benötigten Funktions- und Sozialräume im Gebäude der Kreisleitstelle an der Kurt-Schumacher-Allee in Auftrag zu geben. Auf Grund der gestiegenen Fallzahlen ist die reine Erweiterung der Funktions- und Sozialräume jedoch nicht mehr ausreichend. Da künftig mehr Einsatzleitplätze gleichzeitig zu besetzen sind, muss die Anzahl der Arbeitsplätze in der Leitstelle erhöht werden. Auch die Größe des Stabsraumes für die Kreiseinsatzleitung entspricht nicht mehr den notwendigen Anforderungen. Übungen und Einsätze der letzten Jahre haben gezeigt, dass der Raum zu klein und die Anzahl der Arbeitsplätze zu gering ist. Weiterhin sind für den Tagesdienst nicht ausreichend Büroräume vorhanden. Die zwingend erforderlichen Erweiterungsmaßnahmen sind im Rahmen einer Aufstockung des Gebäudes nicht zu realisieren.

Da die notwendigen Bedarfe am vorhandenen Standort nicht gedeckt werden können, ist selbst bei einer reinen Erweiterung der Sozialräume ein Neubau der Kreisleitstelle erforderlich.

Frage 3:

Laut Presse ist ein neuer Standort in Marl vorgesehen. Welche Gründe sprechen für eine Verlagerung nach Marl? Werden weitere Standortalternativen geprüft?

Eine Standortentscheidung ist noch nicht getroffen worden. Alternativen werden ergebnisoffen geprüft. Zwischen der neuen Leitstelle und der Redundanz in Recklinghausen ist jedoch aus Sicherheitsgründen eine räumliche Distanz erforderlich. So ist eine Erschließung über unterschiedliche Netzknoten der Telekom und der Energieversorger zwingend erforderlich. Eine weitere Notwendigkeit für diese Distanz ergibt sich aus möglichen Einsatzszenarien, welche eine Evakuierung eines Standortes erfordern (z.B. Schadstofffreisetzung, Bombenfund etc.).

Frage 4:

Die Anzahl der Beschäftigten ist im Vergleich zur Eröffnung der jetzigen Kreisleitstelle im Jahr 2002 um 67% gestiegen, der Raumbedarf soll aber um 170% ansteigen. Wie erklärt sich die Differenz dieser Zahlen.

Die Kreisleitstelle wurde für 36 Beschäftigte geplant und gebaut. Aktuell enthält der Stellenplan 62 Stellen für die Kreisleitstelle. Aufgrund der stark gestiegenen Einsatzzahlen wird zurzeit ein externes Gutachten zur notwendigen Personalvorhaltung in der Kreisleitstelle erstellt. Nach einem ersten Entwurf des Gutachtens ist von einem zusätzlichen Personalbedarf von ca. 20 Mitarbeitenden auszugehen. Insbesondere die Anzahl der gleichzeitig zu besetzenden Einsatzleitplätze ist zu erhöhen. Zusätzlich ist die Anzahl der Mitarbeitenden im Tagesdienst deutlich gestiegen. Im Jahr 2002 waren zwei Mitarbeitende im Tagesdienst beschäftigt, aktuell sind acht Mitarbeitende im Tagesdienst tätig. Für diese Mitarbeitenden sind Büroarbeitsplätze vorzusehen. Es ist somit erforderlich, zusätzliche Arbeitsplätze zu schaffen. Weiterhin müssen die Technikräume zur Aufnahme neuer Techniken größer dimensioniert werden.

Zusätzlich ist zu beachten, dass am bisherigen Standort Verkehrsflächen (Treppenhaus, Flure etc.) und Hausanschlussräume gemeinsam genutzt wurden.

Bei der vorgelegten Flächenberechnung handelt es sich um eine Bedarfsermittlung durch den Fachdienst Bevölkerungsschutz auf Grundlage der zu erwartenden Aufgaben und der Erfahrungen von aktuellen Neubauten anderer Leitstellen. Diese Werte sind nun im Planungsprozess zu validieren.

Frage 5:

Vorgesehen ist, die bisherige Leitstelle als Redundanzleitstelle weiter zu nutzen. Verlangt die Anforderung des § 28 des Brandschutz-, Hilfeleistungs-, Katastrophenschutzgesetz wirklich eine so aufwendige Lösung. Gibt es Alternativen (etwa Aufschaltung zu den Wachen)?

Die angeführte Regelung gilt seit dem 17.12.2015. Wie wurde das Erfordernis bislang umgesetzt? Wie wird dieses in den benachbarten Kreisen und Städten umgesetzt?

Die Frage wird mündlich beantwortet.

Frage 6:

Gefordert wird eine Fahrzeughalle mit Stellplätzen für Großfahrzeuge. Welche Erfahrungen wurden mit den bisherigen Lösungen gemacht? Der Flächenbedarf ist offenbar noch nicht in den geforderten 3.250 m² Nutzfläche enthalten. Welcher Bedarf besteht hier zusätzlich?

Aktuell hält der Kreis einen Einsatzleitwagen 2, einen Kommandowagen/ Einsatzleitwagen 1 sowie mehrere PKW vor. Für den Rettungsdienst sind zwei

Rettungswagen, zwei Notarzteinsatzfahrzeuge und ein Krankentransportwagen als Reservefahrzeuge für die Städte vorhanden.

Für den Einsatzleitwagen 2 (Führungsfahrzeug für Großschadenslagen) ist ein Stellplatz in der Feuer- und Rettungswache Recklinghausen angemietet. Zwei weitere Fahrzeuge stehen in der Tiefgarage der Feuer- und Rettungswache der Stadt Recklinghausen. Die Reservefahrzeuge des Rettungsdienstes waren bisher teilweise auf Stellplätzen in den Rettungswachen im Kreisgebiet untergestellt. Da die Städte diese Stellflächen jedoch für eigene Fahrzeuge benötigen, wurde eine Fahrzeughalle in Recklinghausen angemietet. Sofern Fahrzeuge außerhalb der Dienstzeit der Verwaltung herausgegeben werden müssen, erfolgt die Fahrzeugübergabe durch Mitarbeitende der Kreisleitstelle. Diese müssen aktuell die Leitstelle verlassen und stehen dann für Dispositionsarbeiten nicht zur Verfügung. Durch den Bau einer eigenen Fahrzeughalle können bestehende Anmietungen gekündigt werden. Die Größe für einen Stellplatz beträgt ca. 4,5 * 12,5 Meter. Eine Stellplatzlänge von 12,5 Metern ermöglicht es, zwei PKW/Transporter hintereinander zu parken.

Der Raumbedarf für eine Fahrzeughalle mit Stellplätzen für Großfahrzeuge (ca. 600 m²) ist in der ermittelten Gesamtnutzfläche von rd. 3.250 m² enthalten.

II: Zum Straßenverkehrsamt

Das Projekt internetbasierte Fahrzeugzulassung (iKfz-Online) des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zielt auf eine einfachere, nutzerfreundlichere und effizientere Fahrzeugzulassung, die unter weitgehender Beibehaltung der Verfahrensabläufe im heutigen analogen Zulassungsverfahren möglichst medienbruchfrei abgewickelt werden soll.

Das Vorhaben wird stufenweise verwirklicht. Die Stufen 1 – 3 sind bereits umgesetzt und umfassen die internetbasierte Abwicklung folgender Vorgänge:

Stufe 1:

Internetbasierte Außerbetriebsetzung (seit 01.01.2015 in Betrieb)

Stufe 2:

Internetbasierte Wiederzulassung desselben Fahrzeugs auf dieselbe Halterin /denselben Halter im selben Zulassungsbezirk nach vorübergehender Außerbetriebsetzung (seit dem 01.10.2017 in Betrieb)

Stufe 3:

Neuzulassungen, Umschreibungen und Wiederzulassungsvorgänge, auch bei Wechsel des Halters und/oder Zulassungsbezirks, wobei differenziert wird zwischen automatisiert und teilautomatisiert (seit 01.10.2019 – nur für Privatpersonen)

Aktuell ist eine umfassende Änderung der Fahrzeugzulassungsverordnung (FZV) verabschiedet worden, so dass mit Inkrafttreten zum 01.09.2023 die „Stufe 4“ umgesetzt werden soll.

Antragstellung auch für juristische Personen – dadurch sind vor allem Unternehmen, Vereine oder Autohäuser und Zulassungsdienste (auch per Vollmacht) erfasst. Zudem wird es eine „Großkunden-Schnittstelle“ beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) geben, d.h. Kunden*innen mit mehr als 500 Zulassungen im Jahr (auch Zulassungsdienste) können digital über eine einheitliche Schnittstelle nach Antragstellung und Einrichtung über das KBA Online-Anträge in die i-Kfz-Portale einstellen. Darüber hinaus kann insgesamt direkt nach der digitalen Antragstellung in den meisten Fällen sofort mit dem Fahrzeug gestartet werden.

Die Stufe 1 (Außerbetriebsetzungen) konnte bei der Zulassungsbehörde des Kreises Recklinghausen direkt von Beginn an den Kunden*innen angeboten werden. Während Stufe 1 über ein bundeseinheitliches Portal beim Kraftfahrt-Bundesamt abgewickelt wurde, ist ab Stufe 2 in NRW jede Kommune eigenständig für eine Zugangsanbindung über ein Bürger-Service-Portal verantwortlich.

Die Entwicklung der Fallzahlen beim Kreis Recklinghausen stellt sich wie folgt dar:

[illegible]

Diese Fallzahlen-Tendenz wird auch von einer für NRW in 2022 erstellten empirischen Studie durch die Hochschule für Polizei und öffentliche Verwaltung NRW¹ unter der Federführung von Herrn Prof. Dr. Götz Fellrath bestätigt. Dazu wurden bei den Zulassungsbehörden in NRW Daten zur Umsetzung und zur Nutzung von i-Kfz-Online erhoben.

Die Ergebnisse bei einer hohen Quote an Rückmeldungen zeigen, dass die überwiegende Anzahl an Zulassungsbehörden über iKfz-Angebote verfügt. Somit sei letztendlich ableitbar, dass das iKfz-Angebot weitgehend flächendeckend verfügbar ist. Dem steht aber die Nutzung gegenüber, die für die Jahre 2019 bis 2021 abgefragt wurde. In der Spitze kommt eine Zulassungsbehörde auf einen Anteil von knapp über 3 % für eine Antragsart (Außerbetriebsetzungen) in einem Jahr. Auch zeigt sich, dass die Fallzahlen nur sehr langsam steigen. Damit ist iKfz-Online laut der Studie nur eine Randerscheinung bei der generellen Abwicklung der hohen Fallzahlen im Kfz-Zulassungswesen. Die Pandemie hat nicht zu einer höheren Nutzung von iKfz-Online geführt.

Die Online-Antragstellungen liegen in der Zulassungsstelle im Kreis Recklinghausen gegenüber den ermittelten Zahlen in der Studie dabei eher im unteren Bereich, selbst bei den (am meisten nachgefragten) Online-Außerbetriebsetzungen.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass das Angebot für iKfz-Online in der Breite verfügbar ist, aber in den Kommunen und auch im Kreis Recklinghausen kaum genutzt wird.

Gründe dafür sind laut der Studie unterschiedlich. iKfz-Online wird allgemein aufgrund der folgenden Gründe als für Kunden*innen kompliziert und schwierig beschrieben, auf die die Kreisverwaltung Recklinghausen keinen Einfluss hat. Kunden*innen müssen sich mit dem elektronisch-digitalen Personalausweis/Aufenthaltstitel und der entsprechenden Handy-Ausweis-App bzw. mit einem Karten-Lesegerät zunächst registrieren. Neben der Auswahl der „richtigen“ Antragsart werden dann nicht nur persönliche, sondern auch technische Angaben gefordert, die einer Plausibilitätskontrolle unterliegen. Es müssen von den Fahrzeugpapieren „frei gelegte“ PINs und TANs, Fahrzeugdaten, Konto, Versicherungs- und Wunschkennzeichendaten erfasst werden. Nach dem Online-Bezahlvorgang müssen – je nach Vorgang – entsprechende Dokumente /Bescheide heruntergeladen und ausgedruckt werden. Darüber hinaus können Kunden*innen in den meisten Antragsfällen zwar direkt mit dem Fahrzeug am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen, müssen allerdings dann immer im Nachhinein auf die durch die Mitarbeiter*innen der Zulassungsstelle erstellten und per Post zugesandten Fahrzeugpapiere und Siegelträger warten. Das alles birgt insgesamt sehr viele

¹ HSPV NRW „Stand der Umsetzung von i-Kfz in Nordrhein-Westfalen“ – Empirische Studie. Veröffentlicht in einer Zusammenfassung in der Zeitschrift „Kommune 21, Ausgabe 10/2022, S. 26 f. unter der Federführung von Herrn Prof. Dr. Götz Fellrath, Hochschule für Polizei und öffentliche Verwaltung Nordrhein-Westfalen, Abteilung Köln, Verwaltungsmanagement, Organisation, e-Government, Personal und ÖBWL, Landesfachkoordinator VMO und E-Government für Verwaltungsinformatik, Erna-Scheffler-Str. 4, 51103 Köln

Fehlermöglichkeiten, sowohl in der Anwendung als auch im Rahmen der Plausibilitätskontrolle, was dann zu automatisierten Abbrüchen führt sowie dazu, dass die Kunden*innen dann anschließend trotzdem persönlich zur Zulassungsstelle kommen müssen. Alle beim Kreis Recklinghausen bisher gestellten Online-Anträge waren nicht korrekt und es musste jedes Mal Kontakt zu den Antragstellern*innen aufgenommen werden.

Im Rahmen der Studie konnten die Daten aus NRW mit den Daten aus Bayern gespiegelt werden. Dort hat die „Anstalt für kommunale Datenverarbeitung in Bayern“ (AKDB) für 2019 und 2020 entsprechende Daten erhoben. Diese liegen allein in 2020 bei 0,92 % (Außerbetriebsetzungen) und 0,06 % (Neuzulassungen).

Mit der Stufe 4 i-Kfz-Online (Start September 2023) erhofft sich das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) eine Fallzahlsteigerung vor allem durch gewerbliche Nutzer (juristische Personen). Aber auch hier sind die Hürden hoch und gewerbliche Nutzer (Autohäuser, Firmen etc.) müssen neben einer einmaligen Registrierung beim Kraftfahrt-Bundesamt (Kosten in vierstelliger Höhe) auch die hohen Sicherheitsanforderungen dafür erfüllen. Darüber hinaus kommen noch Kosten z.B. für die Technik und notwendige personelle Ressourcen hinzu, um die zeitintensiven Online-Anträge zu erfassen.

Auswirkungen der Digitalisierung auf den Personalbestand der Zulassungsstelle:

Jeder Online-Antrag erfordert eine Nachbearbeitung in der Kfz-Zulassungsstelle, die nach dem derzeitigen Stand mit der gleichen Anzahl von Mitarbeiter*innen sicherzustellen ist. Es werden somit keine personellen Einsparungen erwartet. Mitarbeiter*innen müssen u.a. die eingegebenen Daten prüfen, teils in mehreren Schritten ins örtliche Fahrzeugregister übernehmen, die Fahrzeugpapiere und Plakettenträger erstellen, die Daten dem Kraftfahrt-Bundesamt melden und die Fahrzeugpapiere (aus Sicherheitsgründen getrennt) den Kunden*innen übersenden. Eine Tätigkeit im Homeoffice für die Bearbeitung von Online-Anträgen ist aus Sicherheitsgründen (Fahrzeugpapiere, Siegelplaketten) und technisch (Spezialdrucker) nicht möglich. Das gilt auch für die Tätigkeiten im Backoffice für den Bereich „Halterpflichten“. Die Tätigkeiten der Mitarbeiter*innen in der Zulassungsbehörde verändern sich lediglich inhaltlich und werden nicht geringer. Aus der oben dargestellten Entwicklung der iKfz-Online-Fallzahlen lässt sich nicht entnehmen, dass zukünftig erheblich weniger Kunden*innen die Zulassungsbehörden aufsuchen werden.

Ferner werden über iKfz-Online aber auch nur entsprechende Basisanträge im Bereich Kfz-Zulassung angeboten. Das bedeutet, dass für alle anderen Antragsarten (wie z.B. Eintragung von technischen Änderungen, Verlust von Fahrzeugpapieren und/oder Kennzeichen, Kurzzeitkennzeichen, Ausfuhrkennzeichen) weiterhin die Kunden*innen die Zulassungsbehörde aufsuchen und bedient werden müssen.

Zum Fachdienst Straßenverkehr gehören neben der Kfz-Zulassungsbehörde auch die Fahrerlaubnisbehörde und die Bereiche Erlaubnisgenehmigungen im Güterkraftverkehr, Personenverkehr (Taxi-Unternehmer) und Fahrschulen/Fahrlehrer. Auch diese Tätigkeiten können aus Sicherheitsaspekten (Fahrzeugdokumente, Siegel, Urkunden, Führerscheine) und aufgrund der zwingend notwendigen persönlichen Kundenkontakte nicht durch die Arbeit im Homeoffice ersetzt werden.

Lediglich die 4,5 Mitarbeiter*innen der Bereiche Großraum- und Schwertransport, Verkehrslenkung und die Telefonhotline können im Rahmen von Teleheimarbeitsplätzen von zu Hause arbeiten. Auch Homeoffice ist in diesen Bereichen möglich.

Es wurden bisher Vorüberlegungen über mögliche neue Standorte am bestehenden Sitz des Straßenverkehrsamtes auf dem Gebiet der Stadt Marl vorgenommen. Hinzu kommen neue Vorschläge zu Standorten aus dem politischen Raum, die derzeit von der Verwaltung geprüft werden. Eine Vorstellung der Ergebnisse der Prüfung der möglichen Grundstücke ist zeitnah vorgesehen. Durch die Planung eines gemeinsamen Standortes für das Straßenverkehrsamt und der Kreisleitstelle können sich Synergien im Flächenverbrauch sowie den Herstellungskosten und der ökologischen Nachhaltigkeit einschließlich der Bewirtschaftungskosten ergeben.

III: Zum Studieninstitut Emscher-Lippe (SEL)

Frage 1 Standort:

*Aus welchen Städten kommen die Studierenden des Studieninstitutes?
Wurden Standorte außerhalb Dorstens geprüft (auch Gladbeck befindet sich im Schnittpunkt des Kreises Recklinghausen mit Bottrop und Gelsenkirchen)?*

Eine Prüfung von Standorten außerhalb des Stadtgebietes von Dorsten wurde nicht vorgenommen, da sich die Verbandsversammlung Zweckverband für das Studieninstitut für kommunale Verwaltung Emscher-Lippe für den Standort entschieden hat.

Hinsichtlich der Teilnehmer*innen an den Lehrgängen zur Aus- und Weiterbildung und den entsendenden Verwaltungen aus dem Verbandsgebiet ergibt sich folgendes Bild:

Verwaltung	2021	2022	2023
Kreis Recklinghausen	119	115	177
Stadt Bottrop	57	65	75
Stadt Castrop-Rauxel	40	50	49
Stadt Datteln	11	18	36
Stadt Dorsten	35	44	63
Stadt Gelsenkirchen	190	253	283
Stadt Gladbeck	34	38	47
Stadt Haltern am See	13	15	14
Stadt Herten	17	23	26
Stadt Marl	43	57	61
Stadt Oer-Erkenschwick	5	10	8
Stadt Recklinghausen	67	94	118
Stadt Waltrop	15	14	13
sonstige	1	2	0
insgesamt	647	798	970

Frage 2 Onlineunterricht:

Der zusätzliche Raumbedarf wird auch mit der Absicht begründet, den Onlineunterricht zu reduzieren. Könnte die womöglich verstärkte Nutzung des Onlineunterrichts auch als Chance für das Institut gesehen werden (siehe Fernuniversität Hagen)? Welcher Flächenmehrbedarf ergibt sich aus der angestrebten Reduzierung des Onlineunterrichts?

Zurzeit werden Lehrgänge des SEL als reine Onlinelehrgänge nur durchgeführt, um die hohen Bedarfe der Träger zu decken. Die hohen Bedarfe ergeben sich im Bereich der Ausbildung (Verwaltungsfachangestellte, Verwaltungsangestellte Teilzeit, Beamtenanwärter) und im Bereich der beruflichen Weiterbildung (Verwaltungslehrgänge I + II und Sonderlehrgänge für Quereinsteiger).

Das Ziel ist es, in absehbarer Zukunft, bedingt durch das angestrebte neue Gebäude, grundsätzlich alle Bedarfe durch Präsenzlehrgänge abzuwickeln. Selbstverständlich werden diese Präsenzlehrgänge durch Elemente des digitalen Lernens ergänzt, indem die Plattform MS-Teams genutzt wird. Durch MS-Teams erhalten die Teilnehmenden online u.a. Zugriff auf umfangreiches Lernmaterial und haben die Möglichkeit, sich in Lerngruppen online zu organisieren und auszutauschen. Darüber hinaus kann durch das SEL jederzeit für jeden Lehrgang ein Onlineunterricht angeboten werden, wenn es situativ sinnvoll ist. So kann beispielsweise im Winter, wenn Schnee und Eis das Erreichen des SEL nur sehr schwer möglich machen, kurzfristig online unterrichtet

werden, auch bei einer erneuten Pandemie kann entsprechend reagiert werden. Zudem lassen sich individuelle Bedürfnisse einzelner Teilnehmenden, z.B. bei einer längeren Erkrankung (Beinbruch o.ä.) während des Lehrgangs durch das Angebot des Distanzunterrichts steuern.

Grundsätzlich soll allerdings jeder Lehrgang einen eigenen, modernen Kursraum für den Präsenzunterricht haben. Das SEL setzt auch in Zukunft darauf, den Lehrstoff in Präsenz und nicht in Distanz durchzuführen, welches auch ausdrücklicher Wunsch der Ausbildungsleitungen in den Kommunen ist.

Die Vorteile des Präsenzunterrichtes sind u.a. der direkte Kontakt zwischen den Lehrenden und den Lernenden sowie die gruppendynamischen Prozesse vor Ort. Die Chancen des Onlineunterrichts sollen nur als Ergänzung zum Präsenzunterricht situativ erfolgen.

Zudem sind die Fahrtzeiten im Verbandsgebiet zumutbar. Es ist jedoch denkbar, wenn durch das neue Gebäude das Ziel erreicht ist, dass die gesamten Bedarfe der Träger durch Präsenzunterricht gedeckt werden können, für jede Lehrgangsart der beruflichen Weiterbildung (Verwaltungslehrgang I und II) optional einen reinen Onlinelehrgang anzubieten. Diese Lehrgänge könnten Mitarbeitende besuchen, die aus unterschiedlichsten Gründen Schwierigkeiten haben, an Präsenzlehrgängen teilzunehmen, oder lerntypbedingt Distanzunterricht bevorzugen.

Der zusätzliche Raumbedarf, der sich durch den Verzicht auf Onlineunterricht gegenwärtig ergeben würde, beläuft sich auf 240 Quadratmeter, wenn man einen Wert von zwei Quadratmeter je Teilnehmer*in zu Grunde legt. Derzeit werden vier Lehrgänge in reiner Onlineform durchgeführt, da die Räumlichkeiten am SEL nicht ausreichen. Für jeden Lehrgang wurden 30 Teilnehmer*innen berücksichtigt.

Weitergehend wird die Verwaltung zukünftig in den Fachausschüssen über den Planungsstand zu den einzelnen Bauvorhaben fortlaufend berichten.