



Städte- und Gemeindebund
Nordrhein-Westfalen

Gemeindekongress 2014

Fachforum „Vitale Lebensadern – Infrastruktur der Zukunft“

THESEN

1. Die demografische Entwicklung wird sich auf nahezu alle kommunalen Politikbereiche auswirken - insbesondere Städtebau, Umweltschutz und Verkehr sowie Bildung, Gesundheit und Soziales.
2. Der Rückgang der Bevölkerung hat Auswirkung auf den öffentlichen Personennahverkehr. Daher braucht es zukunftsorientierte Mobilitätskonzepte für Innenstädte und Ortskerne - etwa durch Vernetzung verschiedener Verkehrsträger mit einfachen Übergängen.
3. Zur Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung der Infrastruktur nicht nur in zentralen städtischen Lagen und um eine Ausdünnung von Einrichtungen und Angeboten für die Bürgerschaft zu verhindern, bedarf es passgenauer Konzepte. Ziel ist, die Straßen- und Versorgungsinfrastruktur bedarfsgerecht anzupassen - unter Nutzung vorhandener Kommunikationsnetze.
4. Die Stadt der Zukunft muss Bürgern und Unternehmen schnelles Internet bieten, um dem veränderten Einkaufsverhalten der Bevölkerung und der sich verändernden Arbeitswelt gerecht zu werden. Denn Einkaufen wie auch Produktion, Bildung und Forschung finden zunehmend online statt.
5. Stadtplanung muss durch neue ortsgerechte Nutzungskonzepte einer drohenden Verödung von Stadtteilen und Ortskernen entgegenwirken und diese so attraktiv gestalten, dass sie von den Menschen geschätzt werden. Dazu gehört auch der Abbau von Barrieren und die Schaffung bewegungsfreundlicher Räume.
6. Durch neue City-Logistik-Konzepte kann der Schwerlastverkehr auf Sammelpunkte außerhalb der Ortszentren konzentriert werden und die Feinverteilung gezielter, schneller und umweltgerechter erfolgen. Bei der weiteren Verteilung der Waren wird Elektromobilität eine zunehmend wichtige Rolle spielen.
7. Städte und Gemeinden brauchen eine bewegungsfördernde innerstädtische Straßen-Infrastruktur zur Fortbewegung ohne Pkw, um den durch Bewegungsmangel verursachten Krankheiten entgegenzuwirken.

Einleitung

Der in vielen Kommunen zu erwartende Rückgang der Bevölkerung sowie der deutliche Anstieg des Altersdurchschnitts stellen die Städte und Gemeinden vor große Herausforderungen. Der demografische Wandel birgt Chancen und Risiken für eine Kommune. Für eine zukunftsorientierte Weiterentwicklung bedarf es daher eines strategischen Prozesses. Frühzeitig müssen nachhaltige Lösungen erarbeitet werden und eine Festlegung von Zielen und Schwerpunkten unter Einbeziehung aller relevanten Akteure erfolgen.

Zu 1.:

Die demografische Entwicklung wird sich auf nahezu alle kommunalen Politik-bereiche auswirken. Zu erwähnen sind insbesondere die Städtebau-, Umwelt- und Verkehrspolitik als auch der Bildungs-, Gesundheits- und Sozialbereich. Schon heute müssen kommunale Planungen etwa für Kindergärten, Schulen, Krankenhäuser und Pflegeheime, aber auch für Ver- und Entsorgungseinrichtungen nicht nur im Interesse eines effizienten Ressourceneinsatzes die Bevölkerungsentwicklung fest im Auge haben. Nicht nur der Rückgang der Bevölkerung, sondern auch die Veränderung der Altersstruktur - eine deutliche Zunahme älterer Menschen - wird in den zu treffenden Entscheidungen Berücksichtigung finden müssen.

Es gilt, die Interessen dieser Bevölkerungsgruppe zu erkennen. Ein Ziel - die Mobilität bis ins hohe Alter zu sichern - wird hierbei sicherlich in den Mittelpunkt zu rücken sein. Menschen wollen mobil sein und auch im Alter bleiben, um ein selbständiges Leben zu führen und aktiv am gesellschaftlichen Leben teilnehmen zu können. Eine alternde Gesellschaft benötigt hierfür eine sichere Infrastruktur und einen barrierefreien Straßenraum, um sich auch im Falle von Mobilitätseinschränkungen im Straßenraum bewegen zu können.

Zu 2.:

Eine zurückgehende Bevölkerung wird sich auch auf den öffentlichen Personennahverkehr auswirken. Es bedarf der Entwicklung zukunftsorientierter Mobilitätskonzepte für Innenstädte und Ortskerne. Hierzu gehört die Vernetzung verschiedener Verkehrsträger mit einfachen Übergängen. Zudem bedarf es Informationssysteme für eine individuelle situationsgerechte Verkehrsmittelwahl im Nahbereich. Vielerorts werden schon heute keine großen Busse mehr eingesetzt, um den kaum noch bündelbaren Ansprüchen der Bevölkerung zu genügen.

Es bedarf bedarfsgerechter Verkehrskonzepte, die verstärkt mit kleineren, leichteren, leiseren und flexibleren Fahrzeugen arbeiten. Neben einer Attraktivierung von Stadträumen, der Senkung der Verkehrs- und Umweltbelastung, einer Entlastung der öffentlichen Haushalte nicht nur im Verkehrs-, sondern auch im Gesundheitswesen können die Kommunen damit auch Mobilität, Teilhabe am gesellschaftlichen Leben und Gesundheitsförderung ihrer Einwohnerschaft gewährleisten.

Zu 3.:

Zur Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung der Infrastruktur nicht nur in zentralen städtischen Lagen sowie der Verhinderung einer Ausdünnung von Einrichtungen und Angeboten für die Bürgerschaft bedarf es intelligenter und passgenauer Konzepte. Ziel muss es sein, die Straßen- und Versorgungsinfrastruktur bedarfsgerecht unter Nutzung der digitalen Möglichkeiten in den verschiedenen Siedlungsbereichen anzupassen und Angebote zu konzentrieren. Kommunale Verkehrsplanung kann und muss aus finanziellen Gründen künftig stärker auf Funktionalität insbesondere der Straßeninfrastruktur setzen.

Nicht jede Stelle in der Stadt muss mit jeder Fahrzeugart gleich gut erreichbar sein. Ein grobmaschiges, weiträumig ausgerichtetes „Lastverkehrs-Netz“, auf dem längere Wegstrecken zu bewältigen sind, und das für den motorisierten Verkehr vorgehalten wird, ist in den Zwischenräumen durch ein sicheres und komfortables „Nahmobilitäts-Netz“ zu einem engmaschigen Netz zu verdichten, das auf die kurzen Alltagswege sowie die Zubringerfunktionen insbesondere zum öffentlichen Personennahverkehr ausgerichtet ist.

Zu 4.:

Die Stadt der Zukunft muss Bürgern und Unternehmen schnelles Internet bieten. Das Einkaufsverhalten der Bevölkerung verlagert sich zunehmend auf eine digitale Nachfrage. Parallel entwickeln sich in der Arbeitswelt neue Strukturen: Telearbeit und Videokonferenzen treten in steigendem Maße an die Stelle von klassischen Bürotätigkeiten und dienstlich veranlassten Reisen. Schulische und universitäre Bildung, Telemedizin und Produktionsabläufe werden exponentiell steigend über die „digitale Autobahn“ Internet abgewickelt.

Kommunen können in der Region die Netz- und Planungsverantwortung übernehmen. Zahlreiche Städte und Gemeinden schaffen bereits jetzt durch eigene Unternehmen (Stadtwerke) Breitband-Infrastrukturen. Dies kommt im Verbandsbereich vorrangig durch Kooperation mit anderen Kommunen - beispielsweise auf der Kreisebene und darüber hinaus - in Frage.

Zudem sollten Breitbandanbieter an kommunalen Baumaßnahmen schon im frühen Planungsstadium beteiligt und gemeindeeigene Leerrohre ggf. bei Tiefbaumaßnahmen mitverlegt werden, damit sie sofort oder später auch für mehrere Netzbetreiber genutzt werden können. Kosteneinsparungen sind vor allem durch das Ausschöpfen von Synergieeffekten erreichbar, etwa durch gemeinsame Leitungs-Verlegungen, das Verlegen von Leerrohren bei ohnehin anstehenden Straßenneubauten oder -sanierungen sowie die Mitnutzung bestehender Leitungen.

Kommunen können Unternehmen auch bei Glasfaserverlegungen durch Mitarbeit bei Nachfragebündelungsverfahren und Flexibilität bei der Bereitstellung der öffentlichen Straßeninfrastruktur unterstützen.

Zu 5.:

Eine gute und vorausschauende Stadtplanung wird auf das sich ändernde Einkaufsverhalten, das sich insbesondere durch Internet-Shopping und andere Formen des E-Commerce zeigt, reagieren. Neue ortsgerechte Nutzungskonzepte müssen einer drohenden Verödung von Stadtteilen und auch Zentren entgegenwirken und diese so attraktiv gestalten, dass sie von den Menschen geschätzt werden. Kommunen unternehmen verstärkt Aktivitäten mit dem Ziel, den Verbraucher, der den Internethandel nutzt, zu binden und an das „Einkaufserlebnis in der Innenstadt“ heranzuführen. Internet-Handel und reales Einkaufserlebnis wachsen so zusammen. Der Abbau von Barrieren, die Schaffung bewegungsfreundlicher Räume sowie verkehrliche Maßnahmen auch für den ruhenden Verkehr können Plätze, Fußgängerzonen und Geschäftsstraßen aufwerten.

Zu 6.:

Durch neue City-Logistik-Konzepte können Schwerlastverkehre zur Versorgung auf Sammelpunkte außerhalb der Ortszentren konzentriert werden und die Feinverteilung gezielter, schneller und umweltgerechter erfolgen. Damit wird zugleich die Gewichtsbelastung der Innerortsstraßen reduziert und die Intervalle für Sanierungsmaßnahmen verlängert. Bei der weiteren Verteilung der Waren auf die einzelnen Haushalte, aber auch für den Austausch von Kleingütern innerhalb eines Stadtteils oder einer Stadt wird die Elektromobilität eine steigende Rolle spielen.

Elektrisch unterstützter Verkehr auf zwei, drei oder vier Rädern kann eine Renaissance der City-Logistik einläuten. Die Konzepte der 90iger Jahre sind vor allem daran gescheitert, dass Güter weiterhin über groß dimensionierte Straßen bis vor die Eingänge der Ladenlokale gebracht werden konnten. Stundenlang zugestellte Fußgängerzonen und Geschäftsstraßen sind das Ergebnis.

Lastenfahrräder und Elektroautos werden vermehrt zum Einsatz kommen, mit denen der u. a. durch E-Commerce hoch individualisierte Kleingütertransport sowie die Versorgung privater Haushalte mit Speisen und Waren (aus dem Supermarkt) bewältigt werden können. Die bestehenden Nachteile (geringe Reichweite, beschränkte Zuladung) fallen hier kaum ins Gewicht, während die Vorteile, nämlich die Umweltfreundlichkeit, Wendigkeit, die geringe Rauminanspruchnahme usw. voll ausgespielt werden können. Welche Möglichkeiten sich hier eröffnen, zeigt der Erfolg der Fahrradkuriere.

Zu 7.:

Zur Attraktivität einer Stadt gehört auch das schnelle Erreichen von Zielen ohne PKW. Städte- und Gemeinden werden zunehmend auch unter Gesundheitsgesichtspunkten eine bewegungsfördernde innerstädtische Straßen-Infrastruktur schaffen, um den durch Bewegungsmangel verursachten Krankheitsfolgen entgegenzuwirken. Das Fahrrad als Grundverkehrsmittel der Nahmobilität muss künftig bei der Verkehrsentwicklungsplanung als ein vollwertiges Verkehrsmittel berücksichtigt werden. Ungefähr 80% der zurückgelegten Wege sind nicht länger als fünf Kilometer lang. Bei Wegstrecken in dieser Größenordnung ist das Fahrrad das schnellste Verkehrsmittel. Bis zu 10 Kilometern Wegstrecke kann sich kein Verkehrsmittel in Sachen Wirtschaftlichkeit mit dem Fahrrad messen. Durch Elektromotor-Unterstützung können diese Wegstrecken noch deutlich verlängert werden.

Der Radverkehr erfährt in allen Alltagssituationen – vom gelegentlichen oder gar regelmäßigen Weg zur Arbeit über kleinere Einkaufsfahrten und zum Shoppen bis zu Besuchen und Treffen – gerade innerhalb der Städte und Gemeinden eine steigende Bedeutung als Alternative zum motorisierten Individualverkehr und zum öffentlichen Personennahverkehr. Fahrradfreundlichkeit ist inzwischen Standortfaktor einer attraktiven Kommune.

Dies gilt nicht nur in Großstädten, die über Parkplatznot, Staus, Abgase und Verkehrslärm klagen, sondern ganz besonders auch für Klein- und Mittelstädte. Gerade hier und nicht in den weiträumigen Verkehrsbeziehungen einer Großstadt wird die „Stadt der kurzen Wege“ Wirklichkeit. Die Wege der Einwohner – für Einkauf, Beruf, Schule, Freizeit, Kinderbetreuung usw. – spielen sich zum überwältigenden Teil innerhalb des engeren Wohnumfeldes ab.